



# VIKINGEN

75 Øre  
1. Januar

*Kronekompas, fremstillet ca. 1760*

Se Artiklen inde i Bladet

1946 - Nr. 1  
23. Aargang



# VIKINGEN

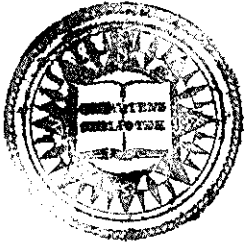
HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

1/1946

## Det nye Aar

**D**ET NYE AAR kommer os i Møde og gemmer alle vore Forhaabninger. Ud af et knugende Favntag, som Krigens haarde Svøbe havde omspændt vort Land, ser vi med Haab mod den Tid, der kommer. Med Gru tænker vi paa, hvad Krigens har kostet Danmarks Sømændsstand og med Rædsel paa, hvad den kunde have kostet Landet.



Medens vi hædrer vore døde Sømænd, som med deres Liv skabte en Good-will for Danmark, som ikke kan overvurderes, vender vi Blikket mod det Aar, der skal bringe Danmarks Skibsfart ind paa den Position paa Verdenshavene, som den havde før Krigens.

Trods de store Tab, som den danske Flaade har haft saavel ved dens direkte Deltagelse i Krigens, som ved de Ran, der er foretaget under Besættelsen, ser vi stadig nye og smukke Skibe blive sendt ud fra Danmark paa Verdenshavene, og danske Sømænd, som har levet under hele Krigens fjernt fra danske Strande, har efter kun faa Dages Ophold i Hjemmet straks stillet sig til Raadighed for dansk Skibsfart.

Det lover godt for den Tid, der kommer.

Verdens Øjne har under hele Krigens hvilet paa Danmark, og ved den stedfundne Kongres i København blev der grundlagt et Forhandlingssystem, som sikkert i Fremtiden vil bringe Danmarks Navn paa alle skibsfartskyndiges Læber.

Derfor, naar Verden er ved at trække sig i Lave, vil Danmark stadig kunde gøre sig gældende, og derfor maa vi haabe, at dansk Skibsbyggeri i det kommende Aar maa faa det Materiale, som er nødvendigt for dansk Skibsbyggeris høje Stade.

En gammel Organisationsmand udtalte for nylig: „Jeg ser med Fortrøstning paa Fremtiden. Kernen i dansk Skibsfart er sund, og indenfor Søfarten ser man hen til at højne dens Udøveres Kaar.“

Vi haaber, det Aar, som kommer, maa klargøre Danmarks Stilling paa Verdenshavene, og de, som har sat Livet til for Danmark, ikke har gjort dette forgæves, men gjort Vejen lettere for deres Kammerater, der kommer efter.

Vi vil ære deres Minde som Frihedskæmpere for Danmarks Frihed.

*Axel Bærentzen.*

56604

65.905  
V. 41.5

# »Vikings« Skaber Chr. Bogø død

I en Alder af 62 Aar døde Vikings Skaber Chr. Bogø uden forudgaaende Sygdom af et Hjerteslag.

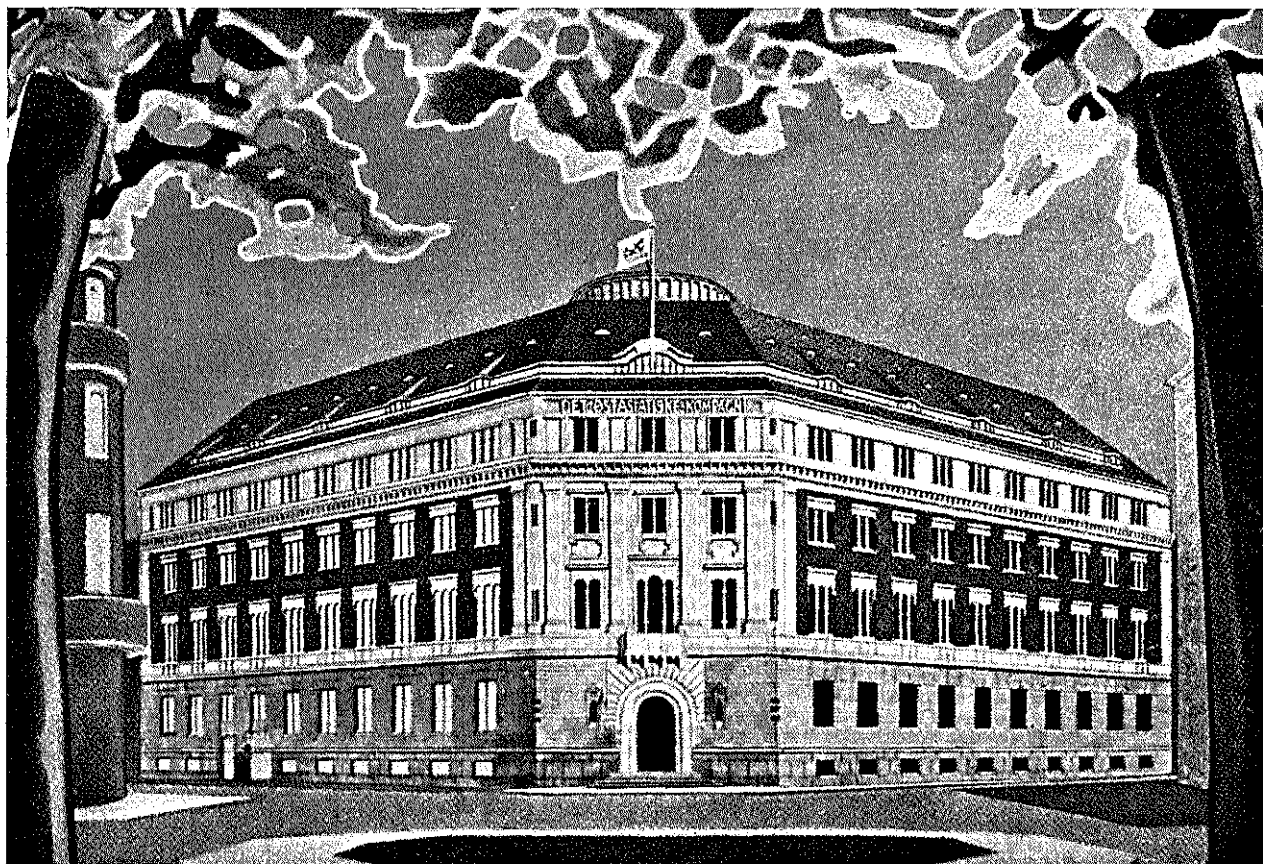
Chr. Bogø, som altid havde nærret stor Kærlighed og Interesse for Søen og dens Gerning, stammede selv fra Søens Folk. Hans Forfatterskab omfattede til Begyndelse maritime Bøger og Stykker, hvoraf „Barken Margrethe“ blev kendt over hele Norden, baade som Film og Teaterstykke. Hans Arbejde med Tilrettelægningen af „Vikings“ førte ham i Forbindelse med alle Søfartskredse og den Goodwill, som hans maritime Stykker havde skaffet ham, aabnede alle Døre for ham. Desværre formaaede Chr. Bogø ikke at gennemføre „Vikings“. Han maatte efter en vanskelig Tid overlade dette til andre, men havde han ikke samlet alle Leddene, havde „Vikings“ sikkert ikke eksisteret i Dag.

I de sidste Aaringer var Bogø mest kendt som Maler og adskillige af hans Malerier er havnet i offentlige Institutioner, og da man skulde overrække Kongen et Maleri som Gave, var det efter højeste Ønske Bogø, der blev valgt som Maler.

Chr. Bogø havde den Sorg for 1½ Aar siden at miste sin Hustru, med hvem han levede et ualmindeligt harmonisk Ægteskab, og det var sikkert meget svært for ham at fortsætte Tilværelsen uden hende, som den gode Ven og Raadgiver.

Bogø var en Filosof; han granskede over Livets inderste Kerne, og i Talen over ham ved hans Bisættelse blev der fremhævet han enestaaende Venskab og hans aldrig svigtende Interesse for de Mennesker, der stod ham nær.

Axel Bærentzen.



Østasiatisk Kompagnis Bygning, der som bekendt var udsat for en meningsløs og vanvittig Sabotage, som lagde den smukke Bygning i fuldstændige Ruiner, skal nu genopbygges efter Arkitekt Holger Jacobsens Tegninger.

Bygningen bliver et pragtfuldt Monument for Ø. K.s Betydning for Landet og Hovedsæde for det verdensomspændende Rederi.

**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

# 18½ Døgn i Redningsflaade paa Atlanten

Styrmand i „Ø.K.“ O. H. CHRISTOFFERSEN fortæller om sin Sejlads i engelsk Tjeneste

Ved CARL ØSTEN



STYRMAND Christoffersen hører til de danske Søfolk i allieret Tjeneste, der har mærket, hvad Krig er. Han har følt Luftrykket fra tyske Bomber over engelske Havne, været med i Konvojer, hvor et stort Antal Skibe blev torpederet, samt gjort Tjeneste som 1. Styrmand i „Peru“, der blev torpederet, og i „Panama“, der forliste. Han hører til en af Nyborgs raske Dreng, der som 15-aarig kom ud at sejle med en af „Biologisk Havundersøgelse“s Skibe. Senere var han i 4 Aar ombord i Skoleskibet „København“, tog Styrmands- og Skibsfører-Eksamen ved Svendborg Navigationsskole, hvorefter han var paa Marinens Reserve-Kadetskole, indtil han i 1929 gik i Ø.K.'s Tjeneste.

Jeg har truffet Herr Christoffersen i hans Hjem i Nysted, hvor han nyder sin obligate 3 Maaneders Ferie sammen med sine 2 Dreng og sin Hustru, der som mange andre Søfolks Hustruer under Krigen har levet i den angstfulde Spænding: „Mon jeg skal se ham levende igen?“

Herr Christoffersen var imidlertid en af vore uforfærdede Sømænd derude i allieret Tjeneste, som alle Ulykker tiltrods vendte sund og frisk tilbage. Om sit Liv og sin Færd i de næsten 6 Ulykkesaar, der er gaaet, beretter han:

Ø.K.'s „Peru“ under engelsk Flag med Adéns Vaaben i.

„Nu er jeg altsaa hjemme i Danmark igen efter næsten 6 Aars Fraværelse. Sidste Gang jeg forlod Danmark var den 27. Nov. 1939 med Ø.K.'s „Peru“, der afgik til Japan. Den 9. April befandt „Peru“ sig i det indiske Ocean paa Vej hjem og havde bl. a. som Passagerer nogle Danske med hjem fra Shanghai og Malaga. Ved 9-Tiden om Aftenen, lokal Tid, hørte vi Budskabet fra den danske Radio om, at alle danske Skibe skulde søge neutral Havn. Da vi kort efter stillede ind paa den engelske Radio, opfordrede den os til paa



Styrmand O. H. Christoffersen i engelsk Uniform.

dansk at søge ind til engelske Havne samtidig med, at vi fik det Løfte, at vi, hvis vi gik i engelsk Tjeneste, skulde blive behandlet som deres egne, og at de danske Skibe efter Krigen vilde blive tilbagegivet eller erstattet. Saa stillede vi igen ind paa Kalundborg, hvorfra vi hørte, hvordan den danske Befolkning tiljubledede de tyske Tropper. Vi var straks klare over, at det var Løgn. Der opstod selvfølgelig noget Røre ombord, nu da vi ikke kunde komme hjem. Vi besluttede at gaa ind til Adén, hvortil vi ankom den 12. April. „Peru“ blev straks beslaglagt i H.M. King Georges Navn, og 2 Lister blev slaaet op gaaende ud paa, at Skibet var lovlig Prise. Vi blev iøvrigt godt behandlet af Britterne, da vi var kommet af fri Vilje. Havde vi villet det, kunde vi jo godt have naaet ind til neutral Havn, saasom portugisisk Østafrika. Eftersom Okkupationen af Danmark var uden Fortilfælde, var Englænderne i Tvivl om, hvilket Flag vi skulde sejle under. Det blev saa til det engelske, men med Adéns Vaaben i, en Delfin tror jeg. I Adéns Havn laa forresten 2 andre danske Skibe paa samme Tid. Som sagt, vi blev behandlet godt de 3 Uger, vi laa der. De landsoldater, der var kommet ombord for at holde Vagt, hjalp os med at banke, skrabe og lave Matrosarbejde. Ellers blev vi inviteret til Selskaber i forskellige Militær-Messer eller til Fodboldkampe. Et Plus til „Peru“s Popularitet var maaske, at der blandt dets Passagerer var europæiske Kvinder, hvilke jo var ret sjældne i Adén.

„Peru“ gaar ind i Konvojsejladsen fra Freetown.

Saa en Dag fik vi Besked om at afgaa til Bombay af det engelske Admiralitet, der ikke turde sende os paa en Rejse gennem Middelhavet af Frygt for Italienerne, selvom de ikke endnu var med i Krigen. 2 Dage efter Afsejlingen fik vi i Søen telegrafisk Ordre om at gaa til Mombassa. Derfra gik vi til Capetown for lidt Proviant og derefter til Freetown, der var Samlingsstedet for Konvojer til Sydamerika, Afrika og Australien. Fra Freetown skulde vi ind i Konvojsejladsen. I de 6 Dage, vi laa der, maatte vi sætte os ind i Konvojerings-Reglerne, heriblandt Special-Koderne og Sig-



*Frelse! Redningsflaaden er kommet langs Fregatten. I Midten Styrmand Christoffersen, der haler i Linen, tilvenstre Matros Aage Olsen og tilhøjre Styrmand G. A. Jensen.*

nalbog. „Peru“ var ikke blevet omladet, men havde stadig sin for Danmark bestemte Last af Teaktræ, Jordnødder, The og Tobak. De civile Pasagerer var, da de ikke kunde komme til Danmark, og hvilket de vel nu heller ikke ønskede, gaet fra Borde. Nogle tog tilbage til Shanghai, medens andre tog midlertidigt Ophold i Ægypten.

Vor første Rejse i Konvoj gik til Portland i den engelske Kanal. Konvojen bestod af ca. 25 Skibe, beskyttet af kun en Hjælpekrydser, et armeret Handelsfartøj. Beskyttelsen var ikke stor til saa mange Skibe, men den udvidedes dog heldigvis efterhaanden mere og mere. Det kan maaske have Interesse at høre, hvorledes en saadan Konvoj var formeret. Skibene sejlede i 5 Rækker med ca. 5 i hver. Afstanden var mellem Skibssiderne 2 til 3 Kabellængder og fra Agterstavn til Forstavn 3 til 5 Kabellængder. Hvert Skib havde sit Nummer. De i første Række 11—21—31—41—51, i anden 12—22—32—42—52 o. s. v. Forrest i Midten laa Konvojlederen, Commodoren, i yderste Række om Bagbord Rearcommodoren og om Styrbord Vicecommodoren. Ofte var hvert Skib forsynet med en højtsvævende Drage eller Ballon, der skulde virke som Flyver-spærring.

#### *2 Skibe torpederes. Bomber mod „Peru“ i Portland.*

Da vi befandt os i Biscayaen, blev Kl. 10 om Formiddagen selve Commodoren torpederet af en U-Baad, hvorefter Ledelsen af Konvojen overtoges af Vicecommodoren. Kl. 8 om Aftenen blev et Skib til i Konvojen torpederet. Paa Rheden til Portland, der var Fæstnings- og Flaade-Havn, laa vi nogle Dage, medens tyske Flyveré bombede Havnen, hvorved flere Skibe brændte.

Det var i Juni 1940. Efter at vi var kommet ind i Havnen, blev vi selv bombet en Dag ved Middagstid. En Sværm paa 20 Stukas kom som et Lyn fra klar Himmel, saaledes at der ikke var blevet Tid til at blæse Alarm. 3 af dem tog sig af „Peru“. De 3 Bomber, som de sendte mod os, ramte heldigvis ikke selve Skibet direkte, men faldt lige ved, en midtskibs, en agter og en forude. Vi kunde ikke „svare“ igen, for vi var paa det Tidspunkt ikke blevet armeret. Lufttrykket fra Bomberne foraarsagede dog, at „Peru“ slog en Revne midtskibs, lakkede agter, Kabysen faldt ned, alle Rør løsnede sig fra Skibssiderne, og alle Tallerkenerne, der lige var anbragt paa det dækkede Middagsbord, røg paa Dørken, medens mægtige Vandsøjler stod ind over Skibet. „Peru“ blev saa slæbt til Southampton for Losning og Reparation. I de 2½ Mæned, vi laa der, bombede Tyskerne Havnen 5—6 Gange næsten hver Dag under det saakaldte „Battle of Britain“. Men vi var heldige ikke at blive ramt. Efter endt Reparation i September gik „Peru“ med samme Fører og hovedsagelig samme Besætning i Konvoj sydpaa igen for forskellige Rejser.

#### *„Peru“ torpederes i Atlanten 12. Nov. 1941.*

Paa en af disse, paa Tilbagevej fra Indien til Freetown, hvor som før sagt alle Skibe skulde samles for Konvoj nordpaa, opdagede vi ved 17-Tiden — det var den 12. Nov. 1941 — ca. 400 miles Syd for Freetown Taarnet af en Undervandsbaad 7—8 miles paa den ene Side af os. Tilsyneladende tog den ingen Notits af os, men vi forandrede dog for en Sikkerheds Skyld Kurs for at komme bort fra den. Ved 22-Tiden rystedes Skibet af en Torpedo, der midtskibs om Bagbord var gaaet

ind i 3. Lugens Lastrum lige foran Maskinen. „Peru“ sank dog ikke mere end 4 Fod i Løbet af en Times Tid. Imidlertid var vi gaaet i Skibets 3 Redningsbaade, den 4. var blevet „blæst bort“ af Torpedoen. Umiddelbart efter, at vi havde forladt vort Skib, fik det en Torpedo i Maskinrummet, hvorefter det sank helt i Løbet af 10 Minutter. Medens vore 3 Baade endnu laa sammen, dykkede U-Baaden op ved Siden af os og kaldte en Mand fra den største Baad, det blev 2. Styrmand, ombord hos sig. Tyskerne var i dette Tilfælde iøvrigt meget flinke. De spurgte bl. a. om Skibets Navn, og hvad vi nu vilde, hvorpaa Styrmanden havde svaret dem, at vi vilde forsøge at naa ind til Negerstaten Liberia. — I Tilfælde af Angreb eller Forlis havde vi taget alle Forholdsregler. Saaledes var der i hver Baad placeret Søkort og bestemte af dens Besætning stukket ud til at tage hver sin Ting med sig, f. Eks. Sekstant og Kronometer. Jeg selv befandt mig i Motorbaaden, som Loven underligt nok ikke paabyder at have Sejl. Paa mine Frivagter havde jeg paa eget Initiativ syet et til den, og det viste sig her i dette Tilfælde, hvor der var en 400 miles til nærmeste Kyst, hvor nødvendigt det var, eftersom den ombordværende Beholdning af Benzin ikke kunde række til en saadan Distance. Vejret var lige til Sejl, Vindstyrke 4 fra den konstante „Sydøst-Passat“. Vore 3 Baade holdt sig nogenlunde paa Side med hverandre, og efter en Sejlads paa ca. 140 miles blev vi opdaget af en Flyvemaskine, der tilkaldte en norsk Hvalfanger, som befandt sig i Nærheden. Dagen efter sattes vi i Land i Freetown og fik Ophold hos nogle Negerfamilier. Hotelplads var ikke til at opdrive, eftersom ca. 6000 skibbrudne Søfolk fra torpederede Skibe var kommet ind til Freetown fra Febr. til Novbr.

Efter en 14 Dages Ophold i Freetown sendtes vi med den hollandske Damp „Volendam“ til England, til Avonmouth, hvortil vi ankom 2 Dage før Jul. Lige inden vi kom ind, passerede vi en Tankdamper, der efter et nylig stedfundet Bombeangreb brændte fra For til Agter og var et eneste Flammehav, selv Vandet bag den var en brændende Overflade. Tiltrods herfor avancerede den alligevel i 20 Minutter. Jeg antager, at Maskinen stadig har arbejdet, efter at Mandskabet er blevet brændt ihjel eller ihjelslaaet ved Bombeangrebet. Juleaften tilbragte vi i London i den danske Klub, hvor der var Gaver til os fra „Ø.K.“

#### Med „Panama“ — Forsyningskib til Montgomerys 8. Armé.

Herefter spredtes den sidste Rest af „Peru“s Besætning for alle Vinde. Jeg selv kom til Newcastle, hvor som bekendt „pool“en for danske Skibe og danske Søfolk fandtes. Fra den fik vi Understøttelse, naar vi var i Land. Til Gengæld skulde vi tage Hyre, naar denne tilbød sig, paa Skibe af hvilkensomhelst Nationalitet. I Februar 1942 kom jeg ombord i Ø.K.'s „Panama“. Den kom indtil dens Forlis i 1945 ud paa mange forskellige Rejser, der gik til Sydafrika, Indien, Australien, New Zealand og Amerika. Vi kom som mange andre Skibe selvfølgelig ud for Farer af enhver Art, men holdt den gaaende i godt 3 Aar. En Gang, da vi sejlede fra Glasgow rundt Kap til Port Said, var „Panama“ det eneste af 11 Skibe, der naaede sit Be-

stemmelsessted. Paa en anden Rejse fra Halifax til Glasgow kom vi i en mægtig Storm, samtidig med at U-Baade kredsede om os. Kun 11 af Konvojens 25 Skibe kom ind. Resten blev derude.

I 1943 var vi i 6 Maaneder indsat i Fart mellem Alexandria, Tripolis og Malta, paa hvilke Rejser vi supplerede Montgomerys 8. Armé med Ammunition. Paa Malta saa vi, hvor lidt Befolkningen havde af Fødevarer. Folk stod paa Klipperne og klappede i Hænderne, da „Panama“ kom til dem med Fødevarer og Ammunition. Øens Militær var meget flinke imod os. Vi ko op at flyve med „RAF“ paa Prøveture, eller de kørte os rundt paa hele Øen i deres Biler. Byen La Valetta var frygtelig medtaget af Bombardementet, men Befolkningen havde gode Beskyttelsesrum i Klipperne. Engang i Foraaret 1944 kort før vi ankom til Bombay, var det meste af Havnen samt 17 Skibe ødelagt ved, at et Ammunitionsskib var sprunget i Luften. Aarsagen hertil var liden, idet der var kommet Ild i noget Bomuld i Ammunitionsskibet.

#### „Panama“ forliser i Nordatlanten 1945.

Den 2. April 1945 havde „Panama“ forladt Cardiff i en Konvoj paa over 80 Skibe. Vi skulde til Philadelphia. Den 11. kom vi ud for haardt Vejr, og ved Midnatstid fik vi Maskinskade. Efter at Skruerne hørte op med at arbejde, faldt Skibet paa tværs i Søen og rullede saa voldsomt, at Ballasten forskubbede sig, saa „Panama“ krængede over til Bagbords Side. Det var umuligt at sætte Baade ud, og inden der var gaaet 10 Minutter, gik den helt ned. I Ulykkesøjeblikket befandt jeg mig i mit Kammer paa Styrbords Side, hvorfra det med noget Besvær lykkedes mig at komme ud og entre udenbords paa Siden hen til en Flaade, der hang i Rigningen. 3. Styrmand G. A. Jensen fulgte lige efter mig, og et Minut efter at vi havde faaet os anbragt paa Flaaden tilligemed Matros Aage Olsen gik „Panama“ ned. Til alt Held sugede den os ikke med, hvad vi i de spændende Øjeblikke havde været bange for. Af Besætningen paa 50 Mand, hvoraf 20 var Englændere, blev kun 5 Danskere reddede, blandt hvilke jeg altsaa var den ene. De 2 andres Redning erfarede vi først om ved vor Optagelse 18½ Døgn efter paa en canadisk Fregat, der nogle faa Timer, før vi blev optaget, fra en anden Flaade havde taget ombord Matroserne K. E. Pedersen og S. B. Sørensen. De øvrige 45 ombord paa „Panama“ opholdt sig i Ulykkesøjeblikket i Bagbords Side, hvorfra de ved Skibets pludselige Krængning er blevet forhindret i at komme ud og saaledes er gaaet ned med „Panama“.

#### Redningsflaaden vältede rundt 3 Gange samme Nat.

Stormen vedvarede Natten igennem og vältede vor Flaade rundt ikke mindre end 3 Gange, men det lykkedes os hver Gang at komme i den igen. Under en af Vælteturene fik jeg en slem Flænge i Hovedet, hvorved jeg led et mindre Blodtab. De Forbindsstoffer, Flaaden havde ombord, kunde vi ikke straks faa fat paa, og jeg maatte anvende en foreløbig Forbinding af et Par Lommeterklæder. Vi var selvfølgelig gennemblødt af Vand og frøs meget, da Vejret var koldt og blæsende i de nærmest følgende Dage. Men saa bedredes Vejret, saa at vort Tøj efterhaanden tørredes i Solskinnet. Over Flaaden spændte vi en Sejldug, som

var gulfarvet, for at eventuelle Flyvere lettere skulde faa Øje paa vor Flaade. Sejldugen gav ikke alene en vis Beskyttelse imod Vind og Byger, men dens livlige Farve lyste op med et Optimismens Skær derude i Atlanterhavets uendelige Graa. Desuden fangede den mange af de Søer, der slog ind over os, men i Regnvejrsdage kunde den ikke holde Fugtigheden ude. Vi blev vaade igen. Alligevel var der ingen af os, der blev forkølede, og vor Helbredstilstand var gennemgaaende god trods Strabadserne. Kun vore Ben svulmede op, hvilket vel maa tilskrives manglende Motion i Forbindelse med Fryseførmelserne. Som en anatomisk Mærkværdighed maa jeg berette, at ingen af os havde Afføring i de 18 Døgn paa Flaaden, hvilket vel maa tilskrives vor koncentrerede Føde. Flaadens vandtætte Rum indeholdt den Proviant, der forskriftsmæssig skulde være, og vi delte den mellem os Dagen efter „Panama“s Forlis. Ved at sætte en Dagsration til hver paa 2 Kiks, ca. 10 g Pemmican, 4 smaa Stykker Chokolade, 4 Bolcher, 12 Mælketabletter og 1 Stk. Tyggegummi skulde Beholdningen kunne strække til i 30 Dage. Drikkevand havde vi rigeligt af.

#### *Haab om Frelse paa 16. Døgn glippede.*

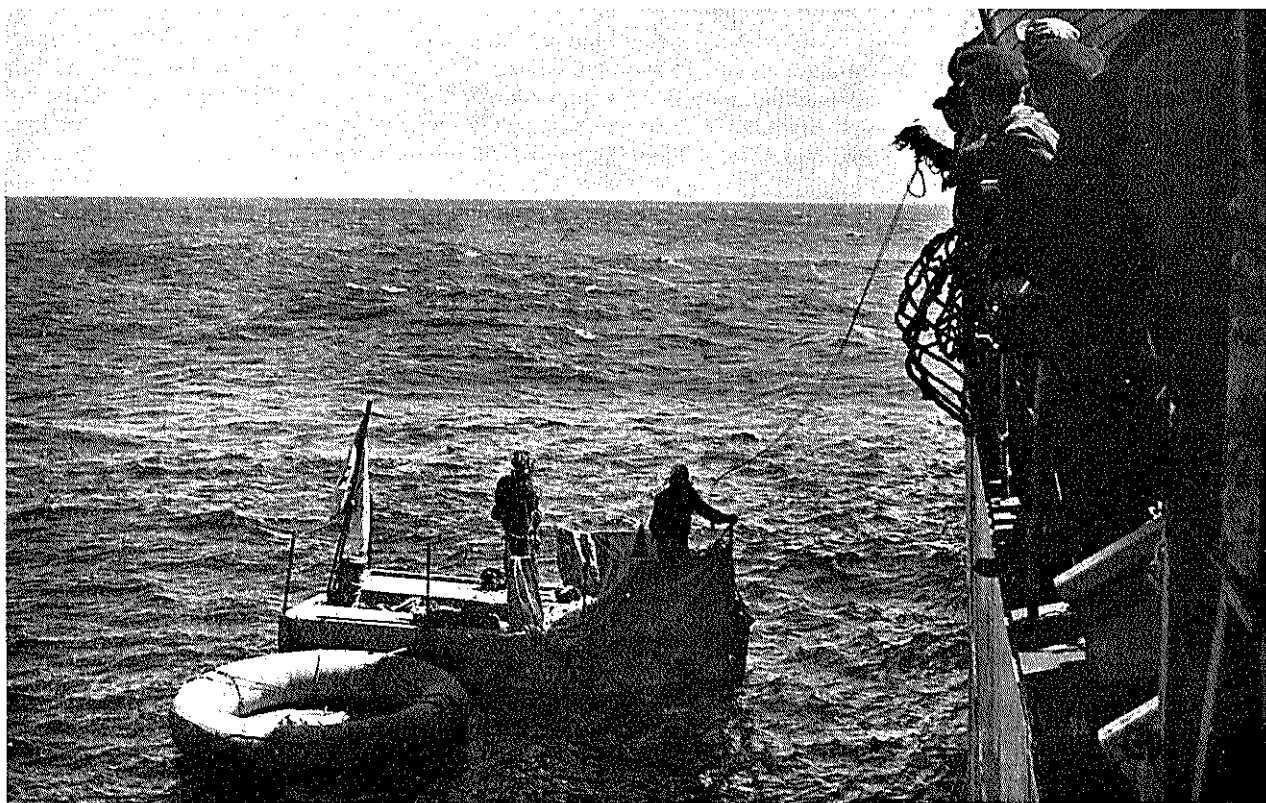
Heldigvis sov vi det meste af Tiden bort. Flaaden var saa stor, at 2 af os kunde ligge udstrakt, medens den tredje maatte ligge sammenbøjet. Men det gik selvfølgelig paa Tørn. I vaagen Tilstand gik Tankerne jo ofte til Familien derhjemme. Mon den havde hørt om „Panama“s Forlis og i saa Fald troede, at jeg var kommet? Desuden havde jeg ofte Mad-Hallucinationer. Det er klart, at Tiden efterhaanden, som den skred, og Frelse stadig ikke viste sig, blev meget ensformig. Men trods alt kan jeg sige, at vi ikke paa noget Tidspunkt

havde mistet Haabet om at blive reddet, selvom vi nok vidste, at Chancerne var minimale. Saaledes skulde 16 Døgn gaa, inden vi fik Øje paa en Flyvemaskine langt borte. Den forsvandt igen for vore Blikke uden at have opdaget os, men det var ligesom, at dette første menneskelige Livstegn havde fornyet vort Haab om Frelse. Saa gik der atter 2 Dage. Da kom der om Morgenen igen en Flyver, men han saa os heller ikke, trods det at vi affyrede nogle Ildkugler. Atter en bristet Illusion.

#### *Optaget af canadisk Fregat efter 18½ Døgn.*

Saa nogle Timer senere, Klokkeren var ca. 11, kom der en Maskine saa tæt paa os, at vi kunde se dens Type, en Liberator. Vi sendte en Masse Ildkugler op mod den. Ubeskrivelig var vor Glæde, da den ved Signaler tilkendegav, at den havde faaet Øje paa os. Den forsvandt til sin Base paa Azorerne, hvorfra den vendte tilbage med 2 andre Maskiner, som alle 3 vedblev med at kredse om os indtil hen paa Eftermiddagen, hvor den Fregat, de havde hidkaldt, naaede os. Men da havde vi ogsaa tilbragt 18½ Døgn paa Flaade. Inden vi havde faaet Fregatten i Sigte, skyndte vi os at spise Størstedelen af vor tilbageblevende Proviant, skønt vi kunde forvente et rigtigt Maaltid Mad ombord.

Fra Fregatten, det var en Canadier, fik vi en Line kastet over til os, og vi var da ikke mere udmattede, end at vi selv kunde hale os ind til dens Skibsside. Ombord paa Fregatten H.M.S. „Capitano“ blev vi modtaget med den største Venlighed og Omhu, der tænkes kan. Ydermere kom vi ud for den Overraskelse og Glæde, at der ombord paa Fregatten befandt sig de 2 før nævnte Matroser fra „Panama“. De var blevet taget op fra deres Flaade samme Dags Morgen ca. 100 miles længere mod Syd og ogsaa efter at være opdaget af en



*Redningsflaaden med Matroserne K. E. Pedersen og S. B. Sørensen, som den samme Fregat allerede havde frelst om Morgenen.*



Ombord paa „Capilano“. Fra venstre: Matros Aage Olsen, G. A. Jensen, O. H. Christoffersen, K. E. Pedersen og S. B. Sorensen.

Liberator-Maskine. Til dem havde Maskinen nedkastet en lille Gummibaad med Cigaretter, Proviant og — Spillekort. Det var dejligt paa „Capilano“ at blive rigtig vasket, faa rigtig Mad samt plejet vore Saar. Og saa var ikke mindst de Nyheder om Verdensbegivenhederne, vi fik, af stor Interesse. bl. a. den sørgelige Nyhed om Præsident Roosevelts Død og den glædelige, at Russerne var kommet til Berlin.

Efter 5 Dages Sejlads med „Capilano“, hvor vi som sagt havde det dejligt ombord, landsattes vi i St. Johns paa Newfoundland, hvor min første Handling var at sende et Telegram til min Kone i Nysted. Hun fik det heldigvis, inden at Nyheden om „Panama“s Forlis kom frem i de danske Blade. I St. Johns blev vi 5 Danske indlagt paa Hospitalet, hvor vi fik en udmærket Pleje.

Under vort 14 Dages Hospitalsophold oplevede vi 5. Maj og V-Dagen, som jeg var rask nok til at kunne fejre i den berømte „Canadian Seagoing Officers Klub“: „The Crownsnest“ sammen med vore Redningsmænd fra „Capilano“ og mange andre Officerer fra de Eskorteskibe, som saa ofte havde ledsaget „Panama“ over Atlanten.

Den 17. Maj forlod vi St. Johns med det engelske Motorskib „Kafiristan“, der førte os til England, og den 12. Juli ankom jeg med „Saga“ til Nordre Toldbod, hvor min Hustru var mødt op for at modtage mig. Det er vel overflødigt at bemærke, at Gensynet var mere end hjerteligt efter næsten 6 Aars Adskillelse, især paa Baggrund af, at man den farefulde Krigslejls tiltrods var sluppet levende fra det.“

Carl Østen.

## Fisker Sekjær

Nu da Aaret gaar paa Hæld mindes vi de gamle Fiskere og Redningsmænd, som Døden har taget i Aaret der svandt. Mellem disse er den gamle Harboørefisker Sekjær. Han var en af Søens Veteraner, der havde drevet Fiskeriet ud for Harboøre Kyst gennem 60 Aar. Sekjær var nu en af de sidstlevende efter den store Ulykke i 1895. Denne Ulykkesdag var han paa Havet, men blev sammen med Kammerater kastet ind paa Stranden, medens hans Naboe og Bekendte druknede. Da han hin Efteraarsmorgen frelst satte sin Fod paa den sandede Harboøre Strand, laa der 8 Lig kastet ind fra Havet. Jeg kendte dem alle, sagde Sekjær. Gennem sit lange Liv som Fisker i Nordsøen, var han ude for mangan haard Tørn, men Havet beholdt ham

ikke. Alligevel kastedes store Sorger ind over ham derude fra Vest. Da han var op i sin høje Alder, tog Havet hans yngste Søn, der druknede i Indsejlingen til Thyborøn. Det blev ikke forundt den gamle Sekjær at følge Sønnen til det sidste Hvilested. Hans Lig drev aldrig i Land, Havet beholdt ham. Han blev en af disse, der drog ud, men ikke vendte tilbage. En anden Søn forulykkede paa sin Kutter i Esbjerg Havn kort før han skulde have egen Kutter at føre. Han blev lagt til Hvile i Esbjerg, medens den yngste Søn fik sin Tavle sat ind i Mindeparken paa Harboøre Kirkegaard. Nu hviler Fisker Sekjær paa samme Kirkegaard.

En anden af vore gamle der er gaaet bort i Aaret, er den gamle Redningsmand i Fjalting N. M. Nielsen; gennem 43 Aar havde han været med til at redde over 350 Mennesker. Han var Dannebrogsmænd og desuden hædret med en fransk Redningsmedaille.

Naar Kirkeklokkerne nu kimer det nye Aar ind, da kimer de samtidig over disse Gamles Grave, der lukkede deres Øjne i det gamle Aar. Æret være deres Minde. Det var Søren Torsk, der gik ind til den store Hvile.

Argus.

INGENIØRFIRMAET

**M. P. PEDERSEN**

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer  
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer  
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

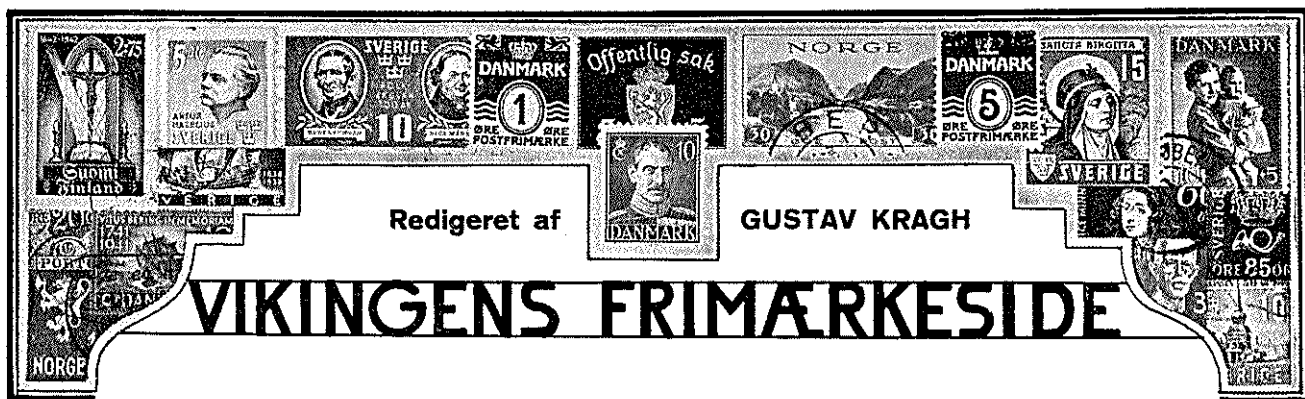
**Indhent Tilbud**

**OVE SKOU**

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V





## Skandinaviske Nyheder.

**SVERIGE.** I Anledning af Sveriges Sparekassevæsenes 125 Aars Jubilæum udsendtes den 27. Oktober to Frimærker: 10 Øre violet og 40 Øre olivengrøn. Tegningen viser en gammel Eg, Sparekassevæsenets Symbol. Foroven til venstre findes de tre Kroner, til højre Værdibetegnelsen. Under Egen staar, i tre Linier, Spare-

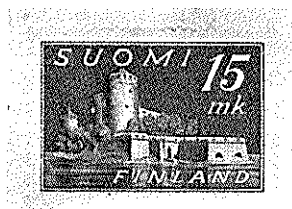


Fig. 1.



Fig. 2.

banks — Rørelsen 1820—1945 — **SVERIGE.** Mærkerne er tegnet af Torsten Schonberg og graveret af Sven Evert.

**FINLAND.** To Suppleringsværdier, 15 Mk. rødlig (Olufsborg i Savolaks), Fig. 1, og 20 Mk. mørkbrun (Hovedpostkontoret i Helsingfors), Fig. 2, er udkommet. **NORGE.** Oplaget af Wergeland-Mærkerne siges at være: 10 Øre 2.025.000, 15 Øre 1.050.000 og 20 Øre 4.125.000.

## Frihedsfondets Frimærkekongurrence.

Frihedsfondet har til Trafikministeriet indsendt et Forslag om Udsendelse af en Serie Frimærker til Minde om den danske Frihedskamp og Danmarks Befrielse samt de danske Søfolks Indsats i allieret Tjeneste. Forslaget er godkendt af Ministeriet, og Frihedsfondet har nu indbudt til Deltagelse i en Konkurrence om Forslag til disse Frimærker.

Forslagene skal fremstilles i 6 Gange Frimærkets Størrelse og være ledsaget af en Tegning eller et Fotografi i Frimærkets Størrelse — 40,40×23,60 mm, 31,08×23,60 mm eller 23,40×20,20 mm. Tegningen skal være udført saaledes, at Frimærkerne kan fremkomme enten som Staalstik eller i Bogtryk; Staalstik-

mærkerne skal kunne udføres i een Farve, Bogtrykkene i indtil 3 Farver.

Der forlanges desuden, at Tegningerne, foruden Plads til Værdiangivelserne 5+5, 10+5, 20+5 og 40+10, skal have Møntbetegnelsen ØRE, udvise Ordet **DANMARK** samt helst ogsaa Ordet **POST**.

Udkastene, der bedømmes af et sagkyndigt Udvalg, hvori findes saavel Postembedsmænd som Filatelister, Tegnere og Mænd fra Frihedsfonden, præmieres med Kroner 1000, 600, 400 og 300. Postvæsenet har dog med Hensyn til Benyttelsen af Forslagene forbeholdt sig Ret til at anvende hvilket som helst af de indkomne Udkast, hvad enten det er præmieret eller ikke.

## De nyere svenske Mindeudgaver.

(Fortsat)

(Sergel-Udgaven) Sergel tog sig dog sammen, og ved grundige Studier af Antikken og Naturen frigjorde han sig fra den Betragtningmaade, der da var herskende inden for Kunsten, og udførte forskellige skønne Værker. Kong Gustav den Tredje kaldte ham hjem til Sverige, hvor han først blev udnævnt til Hofintendant og senere adlet. Her hjemme lykkedes det ham ogsaa at faa skabt en Række skønne og monumentale Værker, men Sergel led meget af Miltisye, som i længere Perioder hindrede ham i at arbejde, og i Efteraaret 1814 døde han. —



Fig. 3.

Udgaven bestaar af: a) Lodret takket 13: 15 Øre brun, Kr. 0,30 — 0,04; 50 Øre graa, Kr. 1,00 — 0,35. b) Takket 13 vandret paa een Side samt lodret: 15 Øre brun, Kr. 0,30 — 0,05. — Mærkerne er tegnet af T. Schonberg og graveret af Sven Evert.

## Spørgsmaal og Svar.

**EN JUNIORSAMLER.** Frimærkehandleren har fuldstændig Ret. Et Katalog er ikke det samme som en Prisliste, idet Kataloget er en Fortegnelse over Mærker med Oplysninger og Orienteringspriser, som ikke behøver at være de samme, som Handleren har i sin Prisliste.

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

# To engelske Søfarts-Repræsentanter

FR den 15. November til den 1. December 1945 afholdtes der i København en international Søfartskonference, i hvilken Skibsredere, Regeringsrepræsentanter og Søfolk fra 20 forskellige Lande mødtes for at drøfte og sørge ad international Vej at fastlægge Søfolks fremtidige bedre Levevilkaar. Konferencen er dog kun at betragte som en Forløber for den egentlige Konference, der skal finde Sted i Seattle i Sommeren 1946. Den blev allerede planlagt under Krigen, efter at man havde faaet slaaende Beviser for, at er Sømandens Indsats betydningsfuld i Fredstid, saa er den det ikke mindre under en Krig. Betydende Personligheder, der har Kendskab til denne Indsats, har sagt, at uden den tapre, opofrende Sømand vilde de Allierede have tabt Krigen allerede i dens første 6 Maaneder.

Under en 6 Aars haard, massedræbende Krig, hvor England flere Gange stod paa Udsultningens Rand og blev bjærgt af Handelsflaaden og dens tapre Folk, blev Offentlighedens Opmærksomhed for Alvor henvendt paa Søens Folk. Saa vældede osse — i hvert Fald i England — et helt Folks Taknemmelighed og Paaskønnelse ind over dem. Søfolk blev populære. Der var Perioder under Englands Trængselstid, hvor der var en meget haard Konkurrent til det fantastisk populære R.A.F. i Folkets Popularitet, og en ligefrem offentlig Stemning krævede i flere Lande, at der skulde gøres noget for Sømanden, naar Krigen var forbi.

Saa planlagde da de tre nævnte Organisationer denne Konference, hvor København blev udset til første Mødested.

Konferencen havde til Huse i „Stærkassen“, mens de fremmede Repræsentanter boede i de to Skibe „Frederikshavn“ og „København“, der for Anledningen var omdannet til Hotelskibe og velvilligst stillet til Raadighed af D.F.D.S. Arrangementet vakte Begejstring hos Konferencedeltagerne.

Blandt de mest prominente Deltagere var de to engelske Repræsentanter for Officerer og Sømand, Capt. W. Coombs og Præsident for National Union of Seamen, C. Jarman.

„Vikings“ Medarbejder traf de to ombord i „Frederikshavn“ efter Konferencens Afslutning, netop da en Del af Vennerne kom kulderystende fra Galopbanen. „What a place,“ sagde en af dem. „The loveliest racecourse, loveliest women, and loveliest horses in the world. And look...“ sagde han og holdt to Tikronesedler i Vejret — Gevinsten. Englænderne var forbavset over en Ting — der var ingen Bookmakere, i hvert Fald ikke lovlige, paa Galopbanen. Den kunde de ikke rigtig ta'. Staten som Bookmaker. De rystede paa Hovedet.

De snakkede Væddeløb og Bookmakers, og jeg opgav næsten at faa noget ud af Mr. Coombs og Jarman. Maatte først deltage i Diskussionen Staten kontra private Bookmakers, som ikke interesserer „Vikings“ Læsere — eller burde i hvert Fald ikke gøre det.

Lille, fornøjelige, tætte Capt. Coombs blev først færdig med dette for en Englænder uopslidelige Tema og svarer paa mit Spørgsmaal, om han er tilfreds med Konferencens Resultat, at „noget blev naaet“.

„Det er mit Indtryk, at alle stillede med de bedste Hensigter, og saa er allerede meget naaet,“ sagde han.

„Har De været i Danmark tidligere?“

„Ja, flere Gange, inden jeg kom i Foreningsarbejdet for de engelske Officerer, sejlede jeg paa Østen og traf allerede derude flere Danskere, der vakte min Interesse for jeres Land. Jeg lærte mange danske Søfolk at kende under Krigen, hvor jeg i mere end fem Aar har haft den Fornøjelse at have de danske Officerer, der sejlede for os under den lange, mørke Tid, staaende i den Forening, som jeg er Formand for, de engelske Skibsofficerers Forening. Danskerne havde deres egen Afdeling tilsluttet i nærmeste Samarbejde til vor Forening. De gjorde et godt Arbejde og var os en uvurderlig Støtte sammen med andre af United Nations Skibe og Søfolk, der kom os til Hjælp i Nødens Time. Jeg er glad over at kunne besøge dem nu i deres Land, hvor de som frie Borgere kan være med til at bestemme deres egen fremtidige Skæbne.“

Og Mr. Jarman pudser sine stærke Brillor og anbringer dem lidt skævt for de levende, intelligente Øjne.

„Er jeg tilfreds med Resultatet af Forhandlingerne? Nej, jeg bliver aldrig tilfreds — for saa vilde jeg være en daarlig Leder af min Organisation, der tæller 88.000 Medlemmer, raader over et Fond paa 10 Millioner danske Kroner og et Assurancefond paa over 20 Millioner. Men jeg er paa den anden Side heller ikke utilfreds. Vi synes i hvert Fald alle at være enige om, at Betingelserne, hvorunder Søfolk maa arbejde, bør ordnes ad international Vej, da Søfart i sig selv er international. Et Land med en lavere Levestandard maa ikke føre „Dumping-Politik“ og i Kraft af deres billigere Arbejdskraft have Lov til at trænge Lande med en højere Levestandard bort fra Søen. Vi har som endeligt Maal at placere alle Søfolk paa et vist Minimumsmaal med Hensyn til Lønninger og Arbejdsforhold. Er der saa Lande, der kan opnaa en højere Standard, er det allright. Men saa langt har Forhandlingstonen fra alle Sider været ført paa en sund demokratisk Bedring. Det har hidtil faktisk været saadan, at man i England og andre Lande efterhaanden har maattet give Afkald paa den bedste og ærligste Hjælp, fordi de gode Folk forholdsvis hurtigt forlod deres Job og gik i Land for at finde bedre Forhold. Look,“ siger han saa, „her er Mr. Bowden, Chef for vor Assuranceafdeling. Han havde to Sønner, der gik til Søs. Men de blev hurtig ked af haardt Arbejde, Savn, lille Løn. De gik i Land efter endt Uddannelse. Men de var mellem de 30.000 af Englands gode Sømand, der osse var gaaet i Land og meldt sig til Tjeneste igen, da Landet kaldte i sin Nød. Og nu er de begge døde — døde under Udførelsen af den Gerning, der først svigtede dem. Mr. Bowden er idag barnløs og ensom. Og saadan er det gaaet Hundreder. Fortjener de Døde ikke, at vi gør, hvad vi kan for at bedre Vilkaarene for de Efterlevende? Og jeg vil garantere for, at ingen Arbejdsgiver skal komme til at fortryde det. Hvad det vil koste mere i Skibshygning og i Løn, for vi er udmærket klar over, at Udgifterne vil stige, vil komme igen ved at faa en fast Arbejderstab ombord, der vil

blive i Aare, fordi de er glade ved Arbejdet og ved dets Udførelse kan leve en menneskeværdig Tilværelse. Det er næsten, Gud hjælpe mig, saadan i England og andre Lande i Dag, at kun den Mand, der vil løbe bort fra en kagerullesvingende Kone eller skjule sig for Politiet, tar til Søs.“

Jeg spørger, om Mr. Jarman har mødt nogle danske Søfolk under Krigen i England.

„You bet,“ siger han, „allerede umiddelbart efter 9. April 1940 kom jeg i Kontakt med dem — og hvilken Sag og hvilke Gutter. Jeg fik en Henvendelse fra en Del danske Søfolk derovre, der havde forsøgt at starte deres egen lille Organisation. Der var Vanskeligheder med nogle Kammerater, som Politiet havde arresteret. Her er Historien. En dansk Damper skulde gaa til Foyne i det neutrale Eyre. Det var den 9. April. Rederierne sendte Ordre ud, formodentlig tvunget af Tyskerne, om at søge at naa en neutral Havn. Vi sendte pr. Radio Bøn ud til Sømændene om at søge engelske Havne og komme os til Hjælp — for vi vidste, at vi vilde faa Brug for hvert eneste Skib, vi kunde faa til at hjælpe os. Skipper og Besætning i Skibet havde hørt begge Udsendelserne. De gik til Skipper og sagde „Hvorhen“? „Foyne,“ sagde han. „Naa, det tror De,“ sagde de. „Næh, England!“ Og

saa laaste de ham inde. De gik til 1. Styrmand — og det samme gentog sig. Saa tog de Skibet til engelsk Havn, fordi de vilde dertil og hjælpe. Ved Ankomst til Bristolkanalen blev Sagen anmeldt til Politiet og hele Besætningen arresteret for Mytteri. Det saa alvorligt ud for dem. Jeg maatte til selveste Churchill, der hurtig saa det latterlige i hele Sagen og løslod dem alle, hvorefter de naturligvis straks sluttede op i vore Rækker.

Jo, danske Søfolk gjorde et fortræffeligt Arbejde under Krigen, vi kunde ikke have undværet dem og deres Skibe. Vi havde rigoristiske Bestemmelser om, at vi kunde tvinge en Mand, hvis han i givet Tilfælde sagde Nej til et Job. Det har absolut aldrig været nødvendigt at bringe dette Middel i Anvendelse overfor en dansk Sømænd, ligemeget hvor haardt og farligt Jobbet var, han blev udset til. Han spurgte aldrig om Faren eller Fordelene — han gik stille ud og gjorde sin store Indsats i den Kamp for Forsyningerne, som Krigen faktisk udartede til. Takke: være osse dansk Skibsfarts Indsats vandt vi denne Kamp, og vi kan i Dag mødes i et frit Land for at diskutere bedre Vilkaar — og diskutere dem paa en fuld demokratisk Basis.“

at.—

## Admiral Fraser,

Chefen for den engelske Stillehavsflaade

I Begyndelsen af December 1944 blev det for første Gang officielt meddelt, at Storbritannien havde oprettet en Stillehavsflaade, og at denne stod under Kommando af den engelske Admiral Sir Bruce Fraser, der var ankommet til Melbourne. Det var Tanken, at hans Hovedkvarter skulde tilknyttes den amerikanske General Mac Arthurs, og at den engelske Flaade skulde samarbejde med Admiral Halseys amerikanske Eskadre i det sydvestlige Stillehav. Hollandsk Ostindien, Fransk Indokina og Malakka med Flaadehavnen Singapore havde faaet fornyet Aktualitet som Krigsskueplads.

Admiral Fraser er tidligere Chef for Home-Fleet og var, da han blev udnævnt til Posten i Stillehavet, Chef for den østasiatiske Eskadre. Han kommanderede i sin Tid den britiske Eskadre, der var i Kamp med det tyske Slagskib „Scharnhorst“ ud for den nordnorske Kyst. Paa Posten i Stillehavet er han direkte ansvarlig over for det britiske Admiralitet, men hans Eskadre skal dog operere direkte under de amerikanske Stillehavschefer, Admiral Nimitz og General Mac Arthur, i hvilken Del af Stillehavet det maatte anses for nødvendigt.

Samtidig med Oprettelsen af den britiske Stillehavsflaade blev Kommandoposten for den østasiatiske Flaade ophævet, og i Stedet blev der oprettet en ny

Post „Den ostindiske Flaadestation“, som staar under Kommando af Viceadmiral, Sir Arthur J. Power.

Sir Bruce Austin Fraser er født i 1888. Han har været adskillige Aar i Ostindien og er grundigt inde i Forholdene ude i Østen. Han kommanderede en Overgang det berømte Hangarskib „Glorious“, var senere Admiralstabschef og Chef for den engelske Middelhavsflaade, inden han i 1941 blev Viceadmiral. Hans sømilitære Kvalifikationer er hævet over enhver Tvivl. Naar man har valgt ham til den betydningsfulde Post som Chef for den engelske Pacific-Flaade, saa har det sikkert ogsaa spillet en Rolle, at han er saa vel inde i de østasiatiske Forhold. England har stadig store Interesser at hævde ude i det fjerne Østen.

V. K. Sørensen.

## De udenrigsministerielle ogsaa —

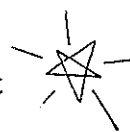
I min Artikel i „Vikings“ December-Nummer, Side 14, skrev jeg om vore Søfolk derude, at de faktisk var Danmarks første Frihedskæmpere. Uden at være blevet gjort opmærksom paa en Forglemmelse eller at have modtaget nogen Bebrejdelse, skylder jeg vore udenrigsministerielle Embedsmænd, der i Tiden omkring 9. April styrede deres egen Kurs til Frelse for deres Fædreland, den Ære, Hæder og Retfærdighed, at de ogsaa selvfølgelig hørte til Danmarks første Frihedskæmpere.

Carl Østen.



»VIKINGEN«

ønsker alle sine Læsere og Medarbejdere et rigtigt  
glædeligt Nytaar og Tak for det gamle



# Sveriges Sjøkart

Af Carl V. Sølvér

Udgivet af Statens Sjöhistoriska Museum. Stockholm 1944. Af Per Dahlgren og Herman Richter. (Høst & Søn, København).

Ved at se de Værker, der efterhaanden udsendes fra Skandinavien største Søfartsmuseum i Stockholm, faar man et kraftigt Indtryk af den Interesse der for Tiden er i Sverige for alt vedrørende Søfart. Det nærværende Værk, „Sveriges Sjøkart“ hvis Fremkomst bl. a. skyldes betydelige Donationer fra forskellige Institutioner, bl. a. fra „Sveriges Sjøfartsmuseum“, der svarer til vor „Kronborgmusæets Venner“, er et betydeligt Værk, 25×51×4,5 cm i udadledigt Tryk og meget smukt Udstyr. Primus motor i dette betydelige Foretagende er den kendte Søhistoriker, Kommandør Per Johan Dahlgren, tidligere Chef for kungl. Sjøkartaverket i Stockholm, hvis forskellige Arbejder om søhistoriske Emner er kendt i vide Kredse; han assisteres af dr. fil. Herman Richter, der har skabt det videnskabelige Grundlag for det foreliggende Arbejde. Desuden synes en hel Del af det svenske Søkortarkivs Stab at have været i Ilden som Medarbejdere, saasom Overdirektøren, Kommandør Axelsson Blix, Aktuarierne Odensjö og Niels Amholt, Kommandørkaptajnerne, Erikson og Färnström samt Assistenten Sven Åslund, og som dansk er det med lidt Vemod at tænke paa, at vort eget Søkort-Arkivs dygtige Chef og Medarbejdere af Søofficerer og Teknikere sandsynligvis aldrig vil faa en saa taknemmelig og smuk Opgave at arbejde med til offentlig at fremvise Søkortarkivets alsidige og yderst værdifulde Arbejde, — et Arbejde, der bortset fra Søfartskredse, er ret ukendt af Almenheden.

„Sveriges Sjøkart“s Opgave er at give en sammentrængende Fremstilling af det svenska Søkortarkivs Oprindelse og historiske Udvikling samt en fuldstændig Udredning af moderne Søkortfremstilling og Søopmaaling. I denne Forbindelse maa det erindres, at „Søkortvæsen“ ikke alene omfatter selve Søkortene, men ogsaa Fremstilling af anden nautisk Litteratur, saasom Sejladsbeskrivelser, Efterretninger for Søfarende og lignende Bøger.

Søkortvæsenet i Sverige som Statsinstitution indrettedes forholdsvis sent; det skete paa Foranledning af Kommandør Verner von Rosenfelts i 1681 og iflg. Instruktionerne omfattede det en tredobbelt Opgave, nemlig Uddannelse af Styrmande (Navigatører) til Flaaden, Organisering af Lodsvæsenet samt Fremstilling af paalidelige Søkort. Fra tidligste Begyndelse blev Sjøkartevæsenet underordnet Admiralitetskollegiet, og derved lagdes Grunden til den Samhørighed med Marinen, som fortsattes i mangfoldige Aar, indtil alle tre Kategorier i vor Tid udskilles som særlige Afdelinger.

Som Indledning gives en Fremstilling af de ældste Sejladsbeskrivelser, de saakaldte Portolaner fra Oldtidens Middelhavsfart samt „Læsekortene“ fra Nordeuropas Skibsfart. Portolan-Kortene strakte sig som Regel ikke nordligere end Flandern selv om nogle viste Antydning af Østersøen dog i helt fantastisk og fortegnat Form.

Først paa Olaus Magnus „Carta Marina“, som udsendtes i Venedig 1539, ses Nordens Lande og Have i nogenlunde korrekt Fremstilling, hvilket selvfølgelig skyldes, at han var svensk og kendt med Forholdene i Norden. Dog tror jeg, det er en noget hastig Slutning, at Hollænderen Gemma Fricius' og Gerhard Mercator's Kort over Skandinavien alene skyldtes Olaus Magnus' Indflydelse. I den historiske Udredning af Nordens Kortlægning savner man en Omtale af Fynboen Claudius Claussøn Svart, der levede paa Kong Erik af Pommerns Tid.

Søkortene fremstillet af de berømte Kosmografer Lucas Jansz. Waghenaer og andre Hollændere er omtalt indgaaende, hvorimod de udmærkede Kort fremstillet af Tyge Brahes Yndlingselev Willem Jansz. Blaeu med bemærkelsesværdig korrekte Detailler af Nordens Geografi, ikke er tilstrækkelig fremhævet. Af de ældste Farvandsbeskrivelser nævnes den interessante Ineterarium af Sejladsen fra Utlängen i Blekinge til Reval, der, skrevet paa Latin, findes i Kong Valdemars Jordebog fra c. 1200. De første Kort over Østersøen var ikke meget andet end en Slags Oversigt over Farvandet, medens den egentlige Navigering foregik efter „Læsekortet“, der gav Kurser og Distancer. Den ældste Bog af denne Art i Skandinavien er Lauritz Benedichts', „Søkartet öfver Øster- og Vestersøen“, udgivet i København 1568, med Landtegnninger.

Den egentlige Beskrivelse af Sveriges Søkort begynder med Styrmanden Johan Månsson, der udgav den meget omtalte Bog „Sjöboken över Østersjøen“ 1644 med hertil hørende Søkort, og som aabnede en Styrmandsskole i Stockholm. Han efterfølges af Slesvigeren F. H. Højer som Forstander for Navigations-skolen og Lodsvæsenet, og 1677 blev Verner von Rosenfelt „Styrmandsinspektør“. Hans Virksomhed kan paa Grund af Forholdene til at ligge til dels udenfor dette Felt, og hans fornemste Fortjeneste synes at være, at han antog og uddannede Petter Gedda, der gjorde et meget forjæntfuldt Arbejde for Søopmaalingen, delvis efter hollandsk Mønster. Petter Gedda's Kort kom i nye Oplag og var længe ret efterspurgt.

Derefter er Søkortvæsenets Historie fremstillet kronologisk lige op til Nutiden med udførlige Beskrivelser af de forskellige Afdelingers Arbejde. —

Ikke mindst af Interesse er Forklaringen af „Sjøkartaverket“s Arbejde i Nutiden, om geodæiske Maalinger, Søopmaaling og Kortteknik. En Afdeling er helliget „Jordmagnetisk Maaling“ og her havde jeg glædet mig til at finde i den historiske Udredning Detailler angaaende Svenskeren Eckersbergs Undersøgelser af Misvisningens Betydning til Beregning af den geografiske Længde til Søs. Men dette var desværre ikke Tilfældet. Isogonkortet af Edmund Halley fra hans Rejser med „Paramour Pink“ er vel omtalt, men det forklares ikke, at Formålet med dette Kort var, at danne Grundlaget for Beregning af den geografiske Længde ved Misvisningen.

Værket indeholder meget, meget andet af Betydning for Emnet, men det vil føre for vidt at gaa i

Detaller. Dog skal til Slut fremhæves de overordentlig smukke Reproduktioner af gamle Kort og Bøger, hvoraf de fleste kan studeres med lige saa godt Udbytte som Originalerne. Som et Eksempel skal gengives Nicolas Camberfords Søkort over Nordeuropa fra 1605; ved Sammenligning med Originalen, der findes paa Kronborg-Musæet, kan man overbevise sig om, at denne Udtalelse paa ingen Maade er overdreven. Ikke mindre interessante er de smukke farvelagte Billeder, som findes i Værket, hvoraf gengives et af et Kronekompass, skænket Sjöfartsmuseet i Stockholm af Firmaet Iver C. Weilbach & Co., Ama-

liegade i København, en Gengivelse af en Original fremstillet af Firmaets Grundlægger, Iver Jensen Borger i København omkr. 1760.

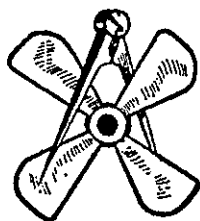
Alle Illustrationer er overmaade vel udført; mange af dem er for smaa Kunstværker at regne, og de giver dette noble Værk om Sveriges Søkort en ganske særlig Værdi. Arbejdet er redigeret af den initiativrige Direktør for Sveriges sjöhistoriska Museum i Stockholm, Gerhard Albe, og vi kan kun lykønske Musæet til dette udmærkede Resultat af den første af de saakaldte „Handlinger“ udsendt af Musæet.

C. V. S.

## Forsidebilledet

Kronekompass. Kopi af en Original fremstillet omkr. 1760 af „Iver Jensen Borger i Kiöbenhafn“. Skænket

til Sveriges Sjöhistoriska Museet i Stockholm af Firmaet Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade, København.



## 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)

## Rettelse

Ved en beklagelig Forbytning har vi benævnt Forsiden paa sidste Nummer som „Gammel Bark i frisk Kuling“. Vore Læsere har selvfølgelig straks protesteret. Titlen skulde være „En Bramsejlskonert i frisk Kuling“.

Red.

# C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

## A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

# NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT

NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Deres

Bankforretninger



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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Fillaer og Kontorer i Provinsen

# HANDELSBANKEN

Husk at forny Deres Abonnement

# NORGE 1940

DET norske Søforsvar havde været mobiliseret siden Begyndelsen af den europæiske Krig i September 1939, men en meget betydningsfuld Del af Forsvaret, Udlægningen af Minebælter, var ikke blevet sat i Værk. Desuden var den norske Flaade i sørgelig Grad blevet forsømt, saaledes at man næppe kunde tale om en Flaade i dette Ords egentlige Forstand, men snarere om nogle Skibe, der var bevæbnede, men i høj Grad umoderne.

Det tyske Angreb Natten til den 9. April 1940 kom fuldstændigt overraskende for Nordmændene. Natten var mørk, Sigbarheden ringe, og da de første fjendtlige Skibe observeredes ved Mundingen af Oslofjorden, Syd for Bergen og Vest for Agdenes, vidste ingen, om det var Venner eller Fjender.

I Oslofjorden ligger Marinens Hovedstation paa Horten. Herfra var sendt en Officer ud for at konstatere, hvad der laa bag Meldingerne om fremmede Krigsskibe. For fuld Part gik den fjendtlige Eskadre indover uden at aabne Ild. Nordmanden fik lige sendt Signal til Horten om de tyske Skibe, han netop havde faaet Sikkerhed for, at det var, inden de blindede ham med deres mægtige Søgelys. Fire store tyske Skibe og et stort Antal mindre Fartøjer gik mod Oslo, Krydseren Emden, en Afdeling Jagere og en Gruppe store Minestrygere blev sendt mod Marinestationen, hvor Olav Trygvason laa. Den naaede at skyde to tyske Minestrygere i Sænk, ukampdygtiggøre en Jager af Möwe-Klassen og beskadige Emden. Paa det gamle Kystforsvarskib Tordenskjold laa et Hold Rekrutter, der netop var kommet om Bord Dagen før. De kendte intet til Kanoneksercits, og Chefen marcherede derfor i Land med disse 250 Mand for at slutte sig til Landstyrkerne. Under Tryk fra tyske Bombeflyvere, der truede med at bombe Marinestationen og de omliggende Distrikter sønder og sammen, overgav Admiralen kort efter Horten.

Imedens rasede der en heftig Kamp i Oslofjorden, Krydseren Blüchers Hovedarmering blev sat ud af Spillet ved den første Salve fra Batterierne paa Oscarsborg, en Torpedo gik lige ind i Krydserens Torpedorum, og før Tyskerne kunde faa landsat den ved Digerud, stod Skibet i lys Lue, vendte rundt og sank, medens Vandoverfladen rundt om var et flammende Hav i flere Timer bagefter. Besætningen brændte op eller druknede. Henved 1600 Mand omkom ved denne Lejlighed.

Efter Kampen trak Tyskerne sig tilbage. De land-satte Tropper paa Øst- og Vestsiden af Fjorden og rykkede frem imod Oslo i Panservogne. Oscarsborg, der var ubeskyttet fra Landsiden, blev stærkt angrebet af Flyvere, og da Oslo og de omliggende Omraader snart efter var i tyske Hænder, maatte Fæstningen kapitulere.

Ved Kristianssand var et tysk Angreb blevet slaet

tilbage med alvorlige Tab af Befæstningerne og de smaa norske Jagere. Den tyske Krydser Karlsruhe og et Par mindre Fartøjer blev sænket. Ved Ni-Tiden om Morgenens indløb der til den norske Kommandant paa Odderøy et Kode-Telegram, hvori det hed, at der vilde komme engelske og franske Jagere til Hjælp. Kort efter kom fem Jagere under fransk Flag til Syne. De blev sluppet igennem uden Modstand og naaede ind i Havnen, hvor de havde de to norske Jagere mellem sig og Fæstningen. Her halede de Trikoloren og højste Hagekorset! Byen og de norske Skibe var nu prisgivet dem, og da samtidig tyske Bombere angreb, maatte den norske Kommandant kapitulere for at redde Byen og sine Tropper.

Ved Bergen gik en tysk Eskadre ind i Nattens Mørke. Den bestod af Krydserne Königsberg og Köln, nogle Jagere og mindre Fartøjer. Forterne aabnede Ild, og der blev lagt en Del Miner ud. Dette forsinkede Tyskerne et Par Timer, og da Tyskerne kom nær nok, aabnede Batterierne i Bergens indre Havn Ilden, hvorved Königsberg blev stærkt beskadiget og Dagen efter sænket af en britisk Styrftly. Om Morgenens var Tyskerne imidlertid i Bergen, som blev besat.

Ved Agdenes tvang tyske Krigsskibe norske Fiskerfartøjer og Kystbaade til at danne Dækning, saaledes at de kunde komme saa nær Agdenes som muligt, inden Nordmændene turde skyde. Alligevel lykkedes det at beskadige en af Krydserne, saa Tyskerne maatte sætte den paa Grund længere inde i Fjorden, for at den ikke skulde synke. I elleve Timer kæmpede den lille Fæstning. Kl. 3 om Eftermiddagen maatte den overgive sig, efter at der var landsat tyske Tropper til at angribe den i Ryggen og efter Angreb af Flyvere.

De tyske Militærautoriteter betragtede ikke uden Grund Narvik som et særlig vigtigt Punkt. I den mørke Nat, og medens det sneede tæt, stævnedes ti tyske Jagere ind i Ofotfjorden, hvor de to gamle Kystforsvarsskibe Norge og Eidsvold var stationeret i Narvik. Sent om Aftenen den 8. April var Eidsvold gaet ud i Fjorden, og saasart den observerede de fremmede Skibe, blev der signaleret „Stop“, og Tyskerne stoppede. En Parlamentær med hvidt Flag blev sendt over fra Tyskerne, der forlangte, at Nordmændene skulde overgive sig straks, medens Chefen for Eidsvold til Gengæld forlangte, at Tyskerne uopholdelig skulde forlade norsk Omraade. Under disse Drøftelser kom de tyske Skibe stadig, og saa snart den tyske Parlamentær havde forladt det norske Skib, og hans Baad var klar af dette, gav han Signal til den tyske Chef, og Jagerne gav øjeblikkelig Ild. En Torpedo ramte Ammunitionsdepotet i Eidsvold, der fulgte en øredøvende Fksplosion, og det gamle Skib sank øjeblikkelig. Af en Besætning paa over to Hundrede Mand blev kun otte reddede!

Norge gav ogsaa Tyskerne Ordre om at stoppe, men de fortsatte; da gav Nordmanden Ild, Tyskerne syntes overraskede, gik en Tur nord- og østover, Ildkampen fortsatte, en af de angribende Jagere sank, en anden blev ramt i Taarnet og sat paa Grund. Saa blev Norge ramt af to tyske Torpedoer, paa mindre end eet Minut sank Skibet, og af 210 Mand blev kun de 91 reddet.

I Havnen i Narvik laa en Del tyske Handelsskibe. De tog nu Del i Kampen med Brug af skjulte Maskingeværer. I Slutningen af Marts og i de første Dage af April var en Del tyske Skibe kommet op langs den norske Kyst for at laste Fisk i Norge og Jernmalm fra Sverige i Narvik. Der var dobbelt Skift om Bord, fordi Tiden var kostbar. Men Mandskaberne om Bord paa de tyske Skibe var bevæbnede og rede til at gaa til Aktion sammen med de tyske Tropper. Med det store tyske Hvalfartøj Jan Wellem, der kom ind til Narvik fra det nordlige Ishav under amerikanske Nationalitetsmærker og Flag, var der ikke Hvalolie, men Ammunition og Tropper under General Dietl, den kommende tyske Øverstkommanderende i Narvik!

Angrebet paa Norge havde været nøje planlagt. Udlægningen af engelske Miner i norsk Territorialfarvand var kun et Paaskud for dette Angreb.

Ogsaa de tyske Fiskeopkøbere, Handelsrejsende, Vicekonsuler og Attachéer, som det umistænksomme Norge havde modtaget i rigeligt Maal, tog overmaade aktiv Del i de tyske Operationer, som de selv havde været med til at forberede og planlægge.

Tyske Operationer mod Tromsø, Malangen, Lyngfjorden og Byerne længere mod Nord mislykkedes. To tyske Skibe blev sænkede af Briter i Vestfjorden. Det store Transportskib Alster blev taget udenfor Bodø med en stor Last af Luftværnsartilleri, Tanks, Biler og Forraad, et Transportskib med henvend 3000 Mand om Bord blev sænket i Malangenfjorden af en polsk Undervandsbaad. Ingen blev reddet. En ny armeret Trawler med en stor Besætning om Bord gik ind i Honningsvåg, hvor der ingen Soldater og tilsyneladende ingen Fare var. Men Tandlægen i Byen og tredive Fiskere i smaa Motorbaade bordede Skibet og tog det med et Kup! Mandskabet blev taget til Fange og Skibet overtaget af den norske Marine.

Overalt langs Norges Kyst blev der kæmpet, saa længe der endnu flød et norsk Orlogsfartøj. Og da Kongen og Regeringen rejste fra Tromsø den 7. Juni, gik tretten Baade af den norske Marine med dem over Nord-Atlanten for at kæmpe videre sammen med de Allierede under norsk Flag.

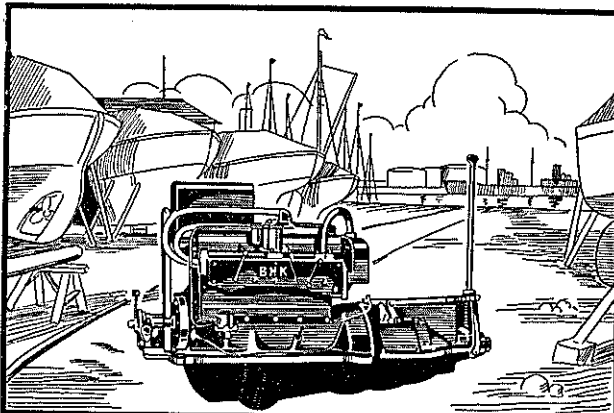
De tyske Foretagender mod Oslofjorden og Kristianssandomraadet var baserede paa den Forudsætning, at det vilde lykkes at overrumple Kystbefæstningerne dér fuldstændigt. Stort set lykkedes Overraskningen. Aktionen mod Nordnorge var anlagt paa høj Fart hos de deltagende Fartøjer og Frihed for langsommere Transportfartøjer, idet en Del Tropper var indskibet paa Krigsskibene, medens andre var ankommet med de „trojanske Heste“, der under falske Flag laa i de norske Havne.

Alligevel var den tapre norske Modstand en Streg i Regningen paa den tyske Angriber, meget nær var

hele den tyske Plan blevet væltet deraf. Det er umuligt, at andre Lande har maattet yde større Ofre for deres Frelse end Nordmændene. Men de var i April 1940 slet forberedte dog rede til at ofre alt for Friheden. De gav derved et værdifuldt Bidrag til den fælles Sejr.

Straks efter Besættelsen af Norge, der fandt Sted samtidig med Danmarks Besættelse, havde Englænderne samlet Skibe og Tropper, som skulde anvendes ved et Modstød, der skulde sættes ind i Norge. Den 13. April løb en stor engelsk Flaade ind til den norske Kyst ved Narvik. Fra de engelske Skibe blev Byen beskudt, og det lykkedes at sætte engelske og franske Tropper i Land, der hurtigt udvikledes i Kamp med tyske Styrker. Den norske Hær kæmpede samtidigt længere mod Syd, og de tyske Tropper mødte en Del Modstand fra Nordmændene, selv om Fremrykningen fra Oslo mod Nord kunde foregaa i hurtigt Tempo. Men den engelske Invasion i Norge kunde ikke gennemføres. Selv om de britiske Tropper i Begyndelsen trængte noget frem, viste det sig dog snart, at Tyskerne beherskede Luften med deres langt stærkere Flyvevaaben, og under Tryk heraf maatte Englænderne i Begyndelsen af Maj trække deres Tropper tilbage fra Norge. Den 7. Juni forlod Kong Haakon og den norske Regering Landet, og den 9. kapitulerede Hæren. Paa samme Tid begyndte det at trække op til en Krigsudvidelse mod Syd. Mange Tegn viste hen til, at Italien var ved at træde ind i Krigen.

Det skulde dog ikke blive ved Middelhavet, at den nye Krigsskueplads kom. V. K. Sørensen.



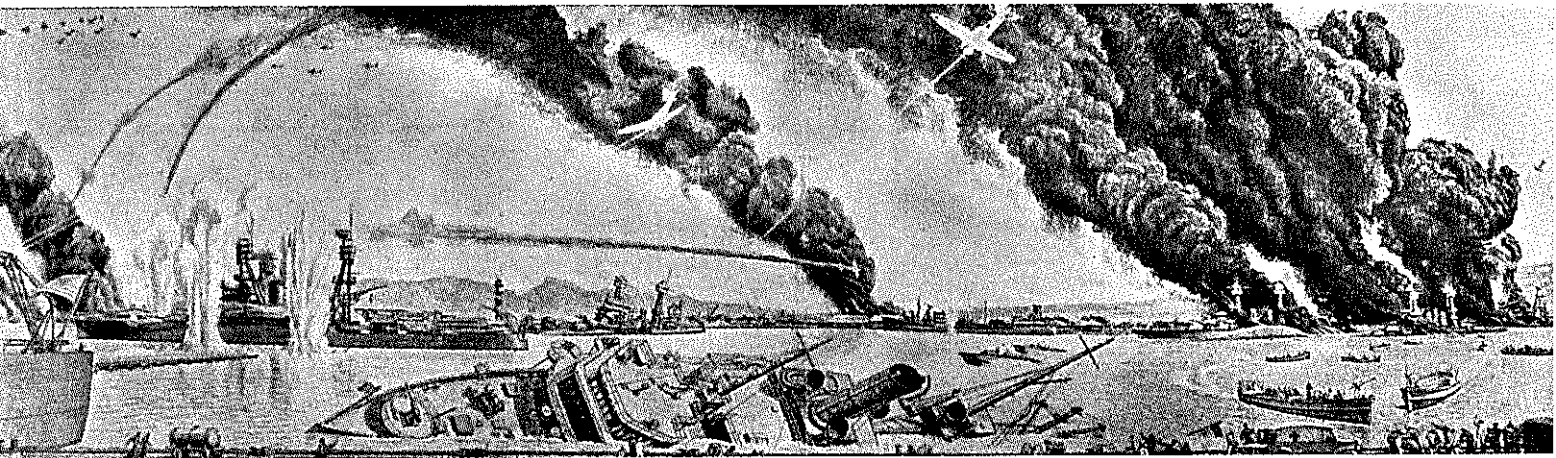
Nu kan De snart faa

## FORD BAADMOTORER

igen

Typer fra 10 til 85 HK

Tal med en autoriseret Forhandler.



## „Sejren ved Midway“

Af Griffith Baily Coale. Kr. 11.75. Gyldendal

„Sejren ved Midway“ er skrevet af Kaptajnløjtnant Griffith B. Coale i den amerikanske Flaade, kendt i De forenede Stater som en fremragende Marinemaler. Han blev af Washington sendt ud for at skildre Krigen i Stillehavet i en Række Malerier og Tegninger og benyttede Lejligheden til samtidig i en Bog at skildre alle sine Oplevelser, først i Pearl Harbour paa Hawaii, som Krigen fra et luksuriøst Turistparadis støbte om til USA's vældige Base for Krigsoperationerne i Østen. Senere flyver han ud til den lille Ø Midway, der danner en Forpost i den amerikanske Flaades Stillehavsforsvar. Her var det, at Japanerne led det historiske Nederlag, der skulde blive et af Krigens Vendepunkter, og som Coale, der besøgte Midway i Dagene umiddelbart efter Slaget, skildrer udførligt i sin Bog.

„Sejren ved Midway“ er fremragende Krigsrepor-

tage, fordi den er skrevet af en Mand, der paa een Gang er flaaadesagkyndig og Kunstner. Forfatteren ser med en Kunstners Øjne og genfortæller med en Sømands og Soldats Viden. Hans Stil er præget af en Billedkunstners Sans for Form og Farver, og han forstaar at fremtrylle de særprægede eksotiske Stemninger, saa de staar lyslevende for Læserens Øjne. Men han bliver aldrig langtrukken i sine Naturbeskrivelser, der er Fart og Flugt over de spændende Skildringer af Stillehavskrigens hæsblesende og voldsomme Begivenheder.

I Tilgift faar man Coales Tegninger og Malerier fra de store Slag. Det er Billeder, der ved deres Detailrigdom, og fordi mange af dem er stykket sammen af talrige Øjenvidners Beretninger, giver et Indtryk, som intet Øjeblikksfotografi kunde have skabt.

### De hollandske Skibsværfter arbejder for fuld Kraft

Reparationsarbejderne i Amsterdams Havn er skredet frem i hurtig Takt efter Befrielsen. Efter at Sluserne ved Ymuiden — de største i Verden — nu kan fungere igen, kan selv de største Fartøjer gaa ind i Havnebassinerne. Umiddelbart efter Krigsudbruddet sænkede Hollænderne det store Fartøj „Coen“ i Nord-søkanalen ved Ymuiden for at hindre Tyskerne i at bruge den som Udfaldsport mod England. Skibet er nu bjærget og Kanalen oprenset og befriet for de øvrige Spærringer, der blev udlagt under Krigen. I Amsterdams Havn fandtes før Krigen 81 Oliebeholdere med en sammenlagt Kapacitet paa 185.000 m<sup>3</sup>, hvoraf alle undtagen en blev ødelagt. Nu er fire reparerede, og to nye bliver færdige til Januar. For Tiden opbevares Olie i mindre Tankbaade. Under Krigen ødelagdes desuden 209 Havnekraner af ialt 280, men nu er atter ca. 100 i Brug.

De hollandske Skibsværfter er ogsaa begyndt at udføre Reparationer i stort Omfang. Et af de ledende

Værfter, Dutch Shipbuilding Co., ventes allerede i Midten af 1946 at være oppe paa en Produktionskapacitet paa 100.000 ts pr. Aar. Samtidig er de fleste af de i Amsterdams Havn sænkede hollandske Skibe hævet. Dutch Docking Companys tre Tørdokker, hvoraf den største er paa 30.000 ts, er alle fuldt optaget. Af Amsterdams fire Flydedokker sænkedes den største paa 25.000 ts ved en Eksplosion, medens de tre andre er fuldt brugbare.

## Kr. 2.-

for et Eksemplar af *Vikingen*

Vi har Købere til Nr. 1-2-3  
af *Vikingen* for 1945

Henvendelse

**Vikings Eksp. — Christiansborggade 1**



# MARINEN PAA



*En af Eleverne med Gevær (normalt skulde han have haft Gasmasker, Feltflaske og Brødpose med) passerer en af Forhindringerne paa Feltbanen, et Tov, der er spændt ud over en dyb Slugt i Spodsbjergs høje Klinter.*

V I K I N G E N har i Eftersommeren besøgt Mathelev-ekserscerskolen, der for første Gang har haft praktiske Øvelser paa Spodsbjerg Batteri, Øvelser, der tilmed tangerer noget Nyt: Felttjeneste efter moderne Metoder. Denne Form for Felttjeneste er ny for Marinen og er indgaaet som et fast Led i den Reorganisation, der atter skal bære vort Forsvar fremad, idet man har indset det formaalstjenlige i, at Marinens Folk paa Landjorden skal kunne virke som Marine-Infanteri i paakommende Tilfælde.

Om hele denne Uddannelse forklarer Chefen for Mathelevskolen, Orlogskaptajn *Thobo Larsen*: „Man regner i al Almindelighed, at det er nødvendigt ogsaa for Marinens Folk, specielt dens faste Personel og Befalingsmænd, hvad Matheleverne jo engang skulde blive, at de har Kendskab til Krig paa Landjorden. Den sidste Krig har jo netop vist, at der tit kan blive Brug for Marinens Folk i Land, saa derfor er man overgaaet til at give bl. a. Matheleverne den nødtørftigste Uddannelse for at de kan faa noget Kendskab til at føre Krig paa Landjorden. Der er ingen Tvivl om, at denne Uddannelse vil blive videreført, saaledes at baade Underkvartermestre og Officerer i større og større Grad vil blive oplært heri. Uddannelsen bestaar først og fremmest i en haard fysisk Træning, som er absolut nødvendig for at uddanne gode Soldater, og som fremmer ikke alene Mod og Beslutsomhed, men ogsaa skaber Selvtillid. Tillige giver den Befalingsmændene Lej-

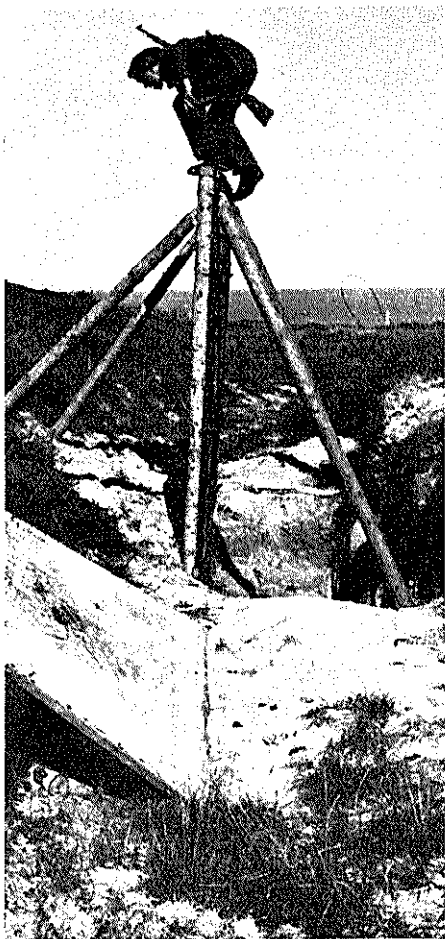
Tekst og Fotos:

*Carl Østen*

*Slørede Forbindelsesgrave hører ogsaa med til Feltbanens Forhindringer. Graven er ikke dybere, end at man maa albue sig frem. Hurtigt gaar det gennem Graven, den ene Elev efter den anden. Paa Billedet ses en Elev, der er ved at rejse sig ved Udgangen.*



# FELTTJENESTE



*Flot klarede han Springet over den foran Plankeværket anbragte Grav og staa endda næsten oprejst paa selve Plankeværket!*

lighed til at iagttage, hvilke Folk der alene for Fysikens Vedkommende er egnede til videre Uddannelse. Alle de dovne skal man snart faa Øje paa! I de 6 Uger, som vi har været paa Spodsbjerg, har Dagene formet sig omtrent saaledes: Udpurring Kl. 6. Fra Kl. 7—11,30 og Kl. 13—16 har der skiftevis været afholdt følgende Øvelser: Træning paa Feltbane, d. v. s. Mark-Øvelser, der f. Eks. bestaar i med Oppakning at forcere et Plankeværk med foranliggende Grav, albue sig gennem en sløret Forbindelsesgrav, og klatre ad et vandret Tov over en dyb Kløft samt forcere stejle Skrænter eller lignende. Desuden har der været Reaktionsbaneøvelser, der f. Eks. bestaar i, at Math-Eleverne for at lære det individuelt foretager enkeltvis Fremrykning gennem en Skov, hvor de bliver beskydt fra Baghold, og hvor de ved Opdagelsen af Skiver, der skal markere en fjendtlig Soldat, skal skyde eller kaste Haandgranater alt efter Omstændighederne, som de nu har lært det. Ind imellem har der saa været Marchøvelser og Graveøvelser samt Oplæring i Brug af Gasmasker. Endvidere Dagorienteringsløb, Skydning med Kanoner, Ind- og Udskejnings- samt Landgangsøvelser, Angreb i Marken, som f. Eks. foretages i Ly af Røgbomber, og hvor Pigtraadsspærringer skal forceres samt Forsvar af Markstillinger. Et Par Gange om Ugen er der afholdt Natøvelser, f. Eks. Natorienteringsløb og Fremrykning samt Forsvar af visse Afsnit. Teori om Aftenen har

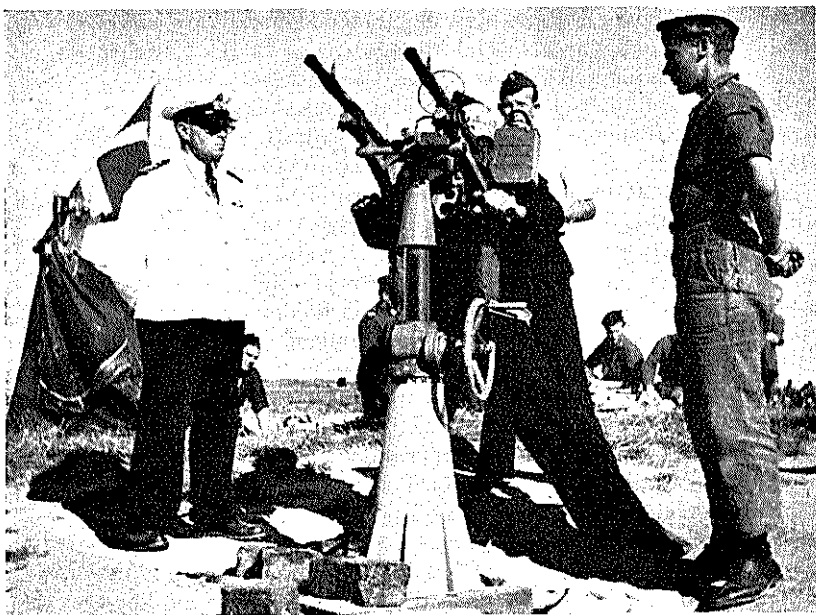


*„Vend“ signaleres der til Sløbefartøjet, der under Øvelsesskydning med Kanon slæber Maalet.*

vi ikke haft heroppe. Det kan simpelthen ikke nytte, for efter Udskejning og Skafning er Eleverne i Reglen saa trætte af Dagens anstrengende Øvelser, at de trænger stærkt til Søvn. Højest har de naaet at faa læst de ankomne Breve og Aviser samt selv faaet skrevet Brev hjem.

Til Slut vil jeg sige, at Felttjenesten paa Spodsbjerg Batteri for Størstedelen af Elevernes Vedkommende har været omfattet med stor Interesse; Eleverne er gaaet op i den med Liv og Sjæl.“

*Carl Østen.*



*Luftmaalskydning md 8 mm Rekylggevær mod Lyskugler. Fra højre ses Laderen, bag den skydende Elev Skolens Artilleriofficer, Soløjtnant Heise, og længst tilvenstre Chefen, Orlogskaptajn Thobø Larsen, der inspicerer Skydningen.*

# Hvalfangst i Sejlskibstiden

Af Oscar Jensen

JAGTEN efter Hval har alle Dage været den største og farligste Mande-Sport. Her er Talen naturligvis ikke om moderne Metoder, hvor Fangstskibet er en Damper, fra hvis Dæk man skyder Hvaler med Kanoner og eksploderende Granater, men udelukkende om den gammeldags, romantiske Hvalfangst med Sejlskibe, hvorfra man angreb disse Oceanernes Kæmper i smaa Hvalbaade med haandkastet Harpun og Lanse.

De fleste søfarende Nationer har drevet Hvalfangst, men ingen i saa stor Stil som Norge og Nordamerikas Forenede Stater; og af disse to Nationer havde Amerikanerne i Sejlskibenes store Tid absolut Førerpladsen. Alene den lille Havneby New Bedford i Massachusetts besad i Midten af forrige Aarhundrede en Hvalfangstflaade paa 529 store Sejlskibe, som drev Fangst i Nord- og Syd-Is-havet, i Atlanterhavet, Stillehavet og det indiske Ocean. Alverden raabte paa Tran til Lamperne og til Garvning, og Damerne skulde have Fiskeben i Korsetter og Krinoliner. Spermacetolien var en efterspurgt Vare til Fremstilling af fine Toiletsæber, og Parfumefabrikanterne betalte Formuler for den sjældne Ambra — denne vellugtende Substans, som kun er en sygelig Udsøndring fra Kaske-lottens Indvolde, men som ikke desto mindre er sin egen Vægt værd i Guld. Efterhaanden som Tranlamperne forsvandt, og Staalet fortrængte Fiskebenet, dalede Efterspørgslen, og i Forhold hertil dalede ogsaa Hvalfangernes Antal; men nu til Dags giver Hvaljagten atter store Penge, idet Olien — foruden til Garvning og til Sæbe- og Parfumefabrikation — ogsaa bruges inden for Margarine-Industrien.

Sejlskibstidens Hvalfangere skulde være haarde Halse, som kunde staa for en haard Tørn og fordøje en haard Kost. Rejserne varede i Reglen fra tre til fem Aar, og Forhold og Omgivelser om Bord i disse Skibe var af en saadan Beskaffenhed, at de kunde faa Haarene til at rejse sig paa Hovedet af enhver Landkrabbe. De skal derfor heller ikke nærmere beskrives her; thi de taler deres eget tydelige Sprog i den Omstændighed, at enhver Hvalfanger-Kaptajn, som paa Rejsen saa sig nødsaget til at søge til Land for at skaffe sig Proviant eller Vand, altid ankrede op i saa stor Afstand fra Havn, at der ikke kunde blive Lejlig-

hed for Besætningen til at desertere. Vilde en Hvalfanger-Kaptajn endelig unde sine Folk en Tjans til at røre Benene paa tørt Land, slap han dem løs paa en eller anden Ø, som var beboet af vilde Mennesker — eller paa en øde og ubeboet Ø.

Besætningerne paa Datidens Hvalfanger-Skibe var oftest af blandet Nationalitet. Særligt var Portugisere, Hollændere, Nordmænd, Amerikanere og Englændere

stærkt repræsenteret — og var Fangstskibet i Syd-havet, og det trods al Forsigtighed dog havde mistet Folk, kompletterede Kaptajnen gerne sit Mandskab med Polynesi-ere, der med deres glimrende Svømmeevner var som skabt til denne Sport. Det gjaldt for øvrigt for enhver Hvalfanger, at han var en øvet og udholdende Svømmer; thi Hvalfangst i disse Dage endte ofte i en storstilet Vandpantomime, hvor hver Mand maatte svømme for sit Liv.

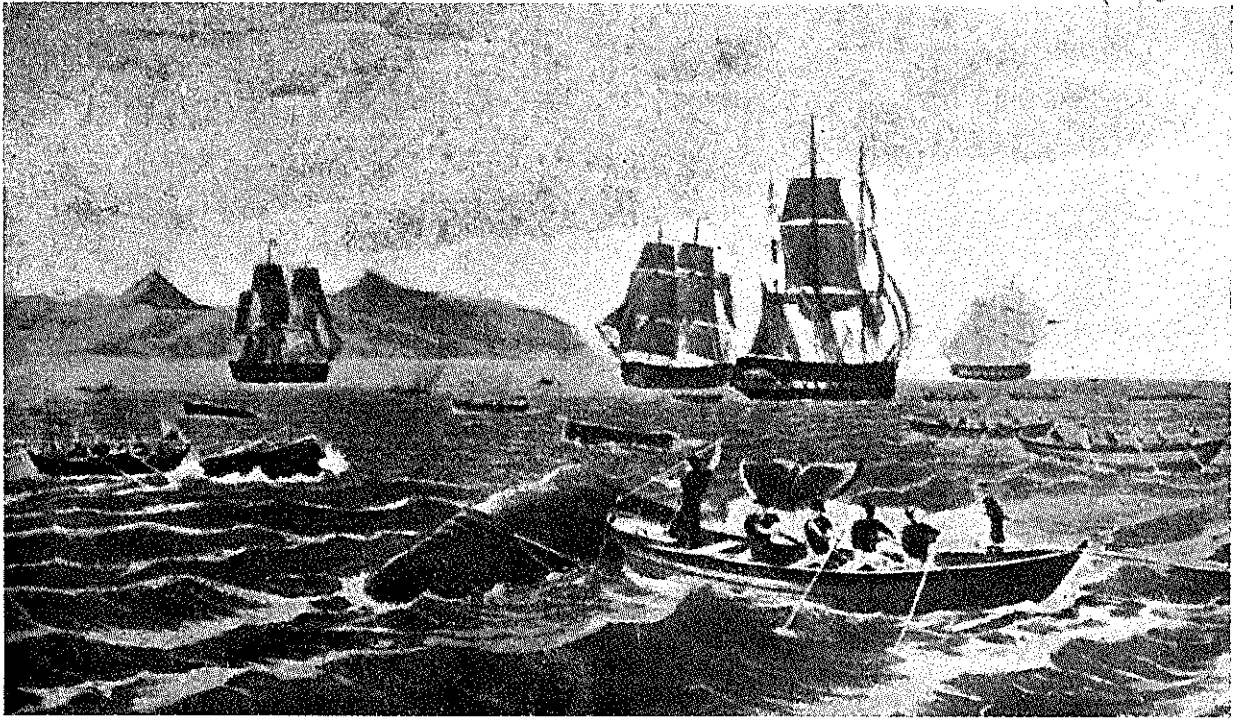


Hvalfangst i disse Dage endte ofte i en storstilet Vandpantomime, hvorunder hver Fangstmand maatte svømme for sit Liv.

Disciplinen om Bord i Hvalfangerskibe var streng under Fangst og Flænsning, og den blev ikke opretholdt med Toner fra Himlen. Men til enhver anden Tid blev der set gennem Fingre med Mandskabets Læder og Gøren, og i Perioder, naar et Fangstskib maatte sejle lange Distancer, hvor man ikke kunde vente at faa Hvaler i Sigte, blev der undertiden drukket mere Rom end Vand. I Hval-Museet i New Bedford findes en gammel Skibsjournal fra Fangstskibet „Mercury“, hvori Skibets Kaptajn har sluttet en Dags Optegnelse med følgende Bemærkning: „I Dag har 1. Styrmand og alle Mand foran Stormasten været fulde hele Dagen“.

Hvad der er indført i en Skibsjournal maa hverken overstreges, raderes eller paa anden Maade gøres ulæseligt; og man forestiller sig derfor straks, at vedkommende Styrmand har protesteret kraftigt mod en saa ærekrænkende Beskyldning. Men blader man om paa den næste Side og læser Styrmandens Optegnelse for den følgende Dag, faar man nærmest Indtryk af, at han har taget sig en hjertelig Latter over Kaptajnens Bemærkning; thi her staar tydeligt og klart: „I Dag har Kaaptajnen været ædru hele Dagen“.

I det hele taget maatte Moralen blandt disse Fangstmænd, der i Aarevis ikke kom i Berøring med Civilisationen, blive saa som saa. Det hændte ofte, at Hvalfangerne aflagde Visit hos hverandre, naar de mødtes i Søen og Vejrforholdene tilod det. Ved saadanne Lej-



Fire amerikanske Hvalfanger-Skibe jager en Flok Spermacethvaler ud for Kysten af Hawaii.

ligheder gik Bølgerne højt indenbords, og det var en uskreven Lov, at enhver Fangstmand, der havde været et Aar i Søen, uden Skam kunde tillade sig at tigge Tobak fra Kollegerne. Havde han været to Aar i Søen, havde han Lov til baade at tigge og stjele. Denne Lov gjaldt baade høje og lave — Værter og Gæster. Og naar saa Groggen dampede, og Piberne var stoppede — med Fægt eller med Tyvekoster — blev der spundet Ender og berettet om spændende Fangster, og gamle Hvalfanger-Anekdoter blev gravet frem af den fælles Kæmpebunke.

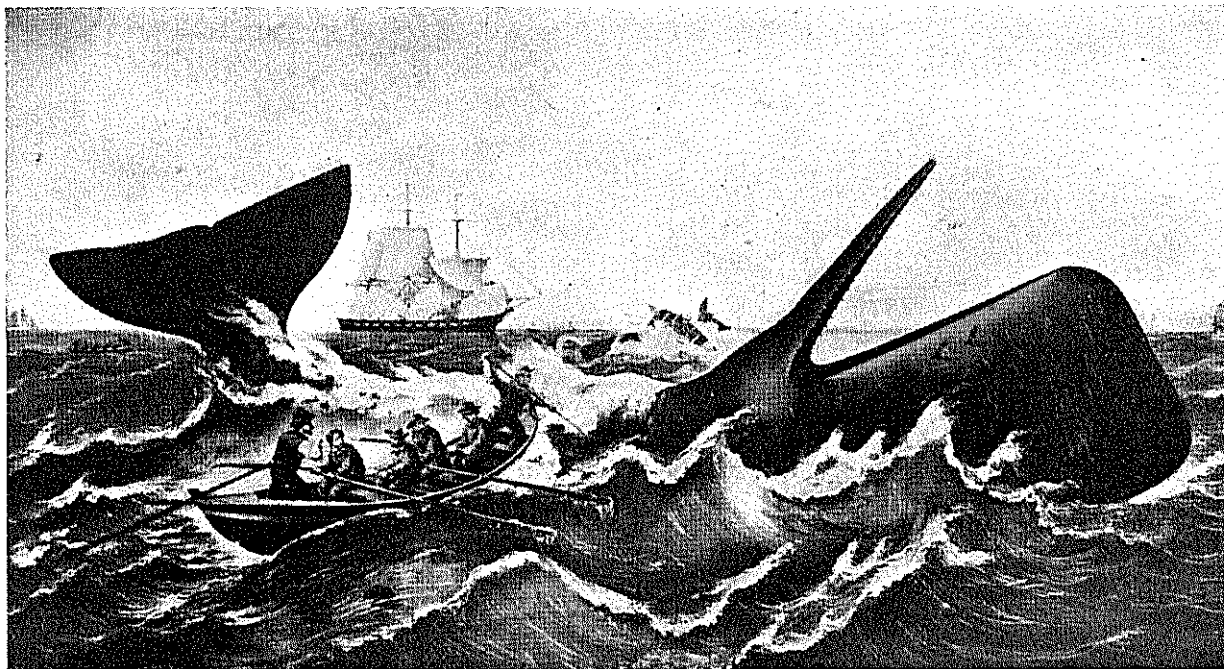
Datidens Hvalfanger-Skibe var klodsede, men solide. De var mere beregnet paa at kunne modstaa Polhavens Storme og Ismassernes Favntag end paa at sejle hurtigt, og de saa nærmest ud, som om de alle var bygget i een Længde og kappet af i forskellige Størrelser efter Behovet. Et Fangstskib var forsynet med fra fire til syv Hvalbaade. Disse var i Modsætning til Moderskibet skarpe i begge Ender, og desuden var de temmelig fladbundede. Det gjaldt om under Angreb paa en Hval at kunne gøre en hurtig Retræte eller dreje lynsnart af, dersom Omstændighederne krævede det. En Hvalbaad maalte ca. 28 Fod i Længden og var forsynet med seks Aarer, hvoraf den ene var en meget lang Styreaare. Desuden var Baaden ogsaa forsynet med en løs Mast og et Luggersejl til Brug for de lange Distancer — og med Padler for om fornødent at kunne komme ind paa Livet af Hvalen uden at gøre Støj.

Klar til Brug laa i Baadens Forparti to, syv Fod lange Harpuner — hver med 500 Favne Manila-Line, som maalte  $\frac{3}{8}$  Tomme i Diameter og havde en Bærevne af indtil tre Tons. Denne Line var ledet gennem en Rille i Baadens Forstavn og ført agterover med en Tørn om en Pullert ved Agterstavnen, og derfra igen forefter til den Balje, hvori Resten af Linen var skudt op — klar til at løbe ud. Af andre fornødne Redska-

ber fandtes ogsaa Lanser, Spækspader og Flænsekni-ve — og ikke at forglemme Økser for Tilfælde, hvor det var nødvendigt at kappe Linen. Endvidere hørte til den fuldt udstyrede Hvalbaad baade Lanterner og Kompas samt Proviant og Vand til mindst en Maaned; thi det hændte, at Hvalbaade under Fangst med indtræffende Taage kom bort fra Moderskibet, og i flere saadanne Tilfælde har en Hvalbaad maattet sejle Tusinder af Mil for at naa det nærmest beboede Land.

Naar Udkiggen i Masten varskoede „Blaast“, som et Udtryk for Hvalens Udblæsning, blev Baadene straks sat ud og bemandede. Saa gik det løs efter „Blaasten“ eller efter vejledende Signaler fra Moderskibet. Der blev baade sejlet og roet — snart i een Retning og snart i den stik modsatte; thi Hvalen kan være lunefuld i sine Bevægelser og leger ofte „Tagfat“ med de Hvalbaade, der jager den. Men en Hval er i Reglen en Kæmpetorsk, hvad Forstanden angaar, og den regner ikke med de Mænd, der er i disse Baade, og deres Udholdenhed, før der har stiftet nærmere Bekendtskab med dem. Men saa bestræber den sig ogsaa undertiden efter bedste Evne for at gøre det gamle Hvalfanger-Motto til Sandhed — det Motto, der siger: „En død Hval — eller en splintret Baad“.

Paa et givet Tegn fra Baadstyreren lagde Manden ved den forreste Aare, som altid var Harpunereren, sin Aare ind og stillede sig op i Forstavnen med sin Harpun klar til Kast. Saa begyndte Spændingen at vokse blandt Folkene i Baaden. Nærmere og nærmere kom den ind paa Hvalen for hvert „Blaast“, og dukkede denne saa endelig op i træfsikker Afstand, lød Baadstyrerens første Kommando: „Nu!“ Saa slyngede Harpunereren sit Jern ud, og ramte dette sit Maal, fulgte den næste Kommando umiddelbart efter: „Alle Mand agterover!“ Det gjaldt om at komme saa langt bort fra Hvalen som vel muligt — det Øjeblik, denne blev ramt af Harpunen.



*Hvalen har faaet sit Banesaar. Den har blæst sit sidste „Blaast“ og trukket sit sidste Aandedræt, hvorefter den enorme Kolos ruller rundt med Bugen i Vejret.*

Baaden er nu fast, og hvad enten Hvalen straks gaar i Dybet med det meste af Linens Længde eller ikke, vil den før eller senere fare af Sted hen under Havfladen i en forholdsvis ringe Dybde og slæbe Baaden efter sig — ofte med Jernbanefart. Undertiden stak en saaret Hval lodret ned mod Havbunden med hele Linen og truede med at trække Baaden med ned i Dybet. Men dette blev dog altid kun ved Truslen; thi forinden Hvalen fik gjort fuldt Alvor af denne, var Linen kappet eller forlænget med Liner fra de øvrige Hvalbaade, som deltog i Jagten. Saaledes fortæller den berømte engelske Hvalfanger og arktiske Forsker William Scoresby om en Hval, der fra forskellige Baade løb seks engelske Mil Line ud, før den løb sig træet. Naturligvis maatte der under et saadant Line-Raus passes nøje aa, at Linen ikke kom uklar, og enhver maatte vogte sig for Bugterne. En Tørn om et Ben eller en Arm var for Vedkommende ensbetydende med en hurtig Død.

Conan Doyle, som en Gang gjorde en Tur med en Hvalfanger, fortæller om en Mand, som under Fangst fik sit ene Ben ind i en af den udløbende Lines Bugter: „Han røg ud af Baaden som et Projektil af en Kannon og forsvandt i Dybet, før han fik aabnet Munden til sit Dødsskrik. Og da en Kammerat vilde kappe Linen, blev dette straks forpurret af Baadstyreren, som med et brølende „Stop“ og en frygtelig Ed standsede Armen med Øksen midt i Hugget, idet han roligt bemærkede: „Hvorfor ogsaa miste Hvalen? Den kan jo yde en god Erstatning til Enken“.

Naar Hvalen før eller senere havde løbet sig træet, eller den maaske hurtig var udmattet af Blodtab, hvilket ofte skete, hvis Harpunen havde ramt en af dens store Blodaarer — som er en Fod i Diameter og gennempumpes af indtil 70 Liter Blod for hvert Puls slag — gjaldt det om at komme den paa nært Hold igen, og saa gik det løs med Lanserne. Disse blev jaget ind i Dyret hvor som helst i dets hele Udstrækning fra

Hoved til Hale, og de blev halet ud igen — ind og ud og ind og ud og saaledes fremdeles, til Hvalen havde blæst sit sidste „Blaast“ og trukket sit sidste Aandedræt, hvorefter den enorme Kolos i Reglen rullede rundt med Bugen i Vejret.

Saa begyndte det ofte besværlige Arbejde med at faa den døde Hval slæbt til Fangstskibet, hvis dette ikke — f. Eks. under kontrær Vind eller Vindstille — kunde sejle til Hvalen. Men ogsaa dette fik en Ende, og var Hvalen først fortøjet langs Skibssiden, havde Fangstmændene vel ogsaa fortjent en Grog og et Pusterum. Groggen fik de som en Selvfølge, men Pusterummet maatte de vente med; thi nu gik det uafbrudt Dag og Nat løs med Flænsning og Spækhugning, Afkogning og Paafyldning af Trantønder og Henstuvning af disse i Skibets Lastrum, indtil der kun var Affaldet tilbage, og dette blev overladt til Hajer og Søfugle, som altid optraadte i store Mængder under Flænsning af Hval. Saa længe dette Arbejde stod paa, maatte Mandskabet formelig vade i Tran og indaande en Luft, som i vid Omkreds var mættet med en ulidelig Stank; og først naar Dækket var spulet rent og alt klarer op, kunde der blive Tale om Pusterum, saafremt da ikke Udkiggen i Masten forinden havde observeret nyt „Blaast“; thi i saa Tilfælde gik det løs igen — paa en frisk Hval, som ogsaa lugtede ilde.

Var den dræbte Hval en Kaskelot, skulde dens Hoved tappes for Spermacetolie, og dens Indvolde skulde grundigt undersøges; thi der var altid Mulighed for, at Hvalen havde været syg og indeholdt Ambra — „Kaskelottens kostbare Mavepine“. Var det en Bardenhval, kostede det særligt Arbejde at skille hele Hovedet ad og frigøre Barderne fra Overkæben. Men ogsaa Hvalfangerne gør alt for Damerne — og for Penge, naar det gælder om at fremskaffe Fiskeben til Korsetterne.

Det var langtfra, at en Hval, fordi den var træet og udmattet, altid laa ganske stille og lod sig stikke ihjel

med Lanser. En saaret Hval kunde undertiden geraade i et sandt Raseri og opføre sig aldeles uberegneligt, og det var ikke sjældent, at den gik over til Angreb. I saa Tilfælde gjaldt det om ikke at komme for nær til Halen; thi Hvalen reagerer voldsomt med Halen, naar den er vred — præcis ligesom Katten, og det er ofte hændt, at en saaret Hval formelig har leget „Himmelspræt“ med en Hvalbaad og hele dens Besætning. Var den saarede Hval en Kaskelot, gjaldt det ogsaa om at holde sig klar af Hovedet; thi Kaskelotten kan i Desperation godt gøre Forsøg paa at æde en hel Hvalbaad med seks Mand.

Saaledes beretter Kaptajn Morse fra det amerikanske Fangstskib „Hector“, at en af hans Hvalbaade under Fangst blev angrebet af en Kaskelot, som løb det halve af Baaden ind i sit Gab og rystede Mandskab og alt Baadens øvrige Indhold ud i Havet i alle mulige Retninger; og da en af de øvrige Hvalbaade vilde komme Kammeraterne til Undsætning, gik Hvalen ogsaa løs paa denne Baad, saa dens Besætning maatte ro som desperate for at undgaa den rasende Kolos, der uafladeligt snappede efter Baaden, indtil den under en Vejtrækning lagde sig halvvejs om paa Siden, og et velrettet Lansestød ramte den i Hjertet og gjorde Ende paa dens Kamplyst og dens Liv. Der blev i denne Kaskelot fundet flere Harpuner fra det amerikanske Fangstskib „Barclay“, og det oplystes senere, at „Barclay“s Kaptajn var blevet dræbt af en Hval, tre Dage før ovennævnte Tildragelse fandt Sted — rimeligvis af den samme Kaskelot.

Der er vel egentlig ikke noget mærkværdigt i, at en saaret og forpint Hval, som maaske i Forvejen ogsaa lider af en Mavesygdom — Ambraudsondring — angriber de Baade og Mænd, som direkte jager og yderligere piner den. Mere besynderligt kan det synes, at den ogsaa finder paa at gaa løs paa selve Fangstskibet, og dog er dette ogsaa hændet i flere Tilfælde. Saaledes blev Fangstskibet „Kathleen“ saa sent som i 1902 under Flænsning af en Hunkaskelot midt i Atlanten angrebet af den dræbte Hvals Mage, som med et Slag af sin Hale slog Skibets Bund ind, saa dette sank i Løbet af faa Minutter.

Fortidens Hvalfangst var i det hele taget et farefuldt Erhverv, og Farerne lurede ogsaa til andre Tider end netop under Jagten. Mytteri om Bord med Manddrab var ikke nogen Sjældenhed i Hvalfangerskibe, der som oftest færdedes paa afsides Steder af Oceanerne — langt borte fra de Ruter, der blev befaret af Handels- og Krigsskibe. Overfald af vilde Mennesker paa de Øer, hvor Kaptajnerne søgte ind for at proviantere eller for at give deres Folk Lejlig-

hed til at strække Benene paa Landjorden, kunde ogsaa hænde; og endelig var disse Skibe, naar de befandt sig i arktiske eller antarktiske Farvande, hyppigt udsatte for at blive indesluttet af Isen i Maaneder eller Aar — ja, undertiden saa længe, at Sult og Kulde forvandlede dem til uddøde Skibe.

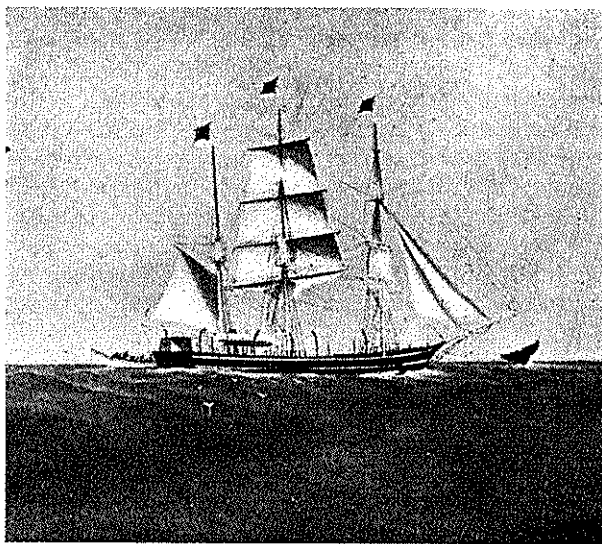
Her skal i Kortheit nævnes nogle Eksempler efter Uddrag af Logbøger, som opbevares i New Bedfords Hval-Museum, og som — bortset fra den Risiko og de Farer, der kunde være forbundet ved selve Fangsten — giver et nogenlunde paalideligt Skøn over andre farlige Situationer, som kunde indtræffe for Fortidens Hvalfangere.

I en Logbog fra Fangstskibet „Awashonks“ forekommer følgende Beretning fra 16. Oktober 1855:

„Ankrede i Dag op tæt under Land ved Øen Ailuk i Marshall-Gruppen for at komplettere vor Beholdning af ferskt Vand og om muligt at faa nogle friske Grøntsager, da der blandt Mandskabet har vist sig nogle Symptomer paa Skørbug. En stor Mængde Indfødte kom straks ud i deres Kanoer, hvori de medførte de herligste Frugter, som de tilbød os at købe; og da disse Melanesiere forekom os baade venlige og fredelige, lod vi dem komme

om Bord med de for os saa haardt tiltrængte friske Frugter, hvorefter vi i al Fredsommelighed begyndte at tuskhandle med dem. Men paa et eller andet givet Tegn, som vi ikke opfattede, kastede disse Indfødte sig pludselig over os med Køller, som de havde holdt skjult under deres Lændeklæder. De dræbte Kaptajnen og fire af vore Matroser. Resten af os forsøgte at drive dem ud over Skibssiden med de bare Næver, og hvad vi i Øjeblikket kunde faa fat paa af Harpuner og Lanser. Men Overmagten var for stor, og vi blev selv drevet under Dæk, hvorefter vore Angribere forsamlede sig til Raadslagning paa og omkring Storlugen. Mens denne Raadslagning stod paa, brød vi Hul paa Skoddet mellem Kahytten og Lastrummet, og med en lille Dynamitladning, som vi fik anbragt under Storlugen, sprængte vi Størsteparten af den raadslagende Forsamling i Luften. Resten af dem sprang rædselslagne over Bord og flygtede over Hals og Hoved mod Land i deres Kanoer, hvorefter vi igen var Herre over Skibet.“

I en anden Logbog fra 1822, og som stammer fra Fangstskibet „The Globe“ af Nantucket, findes en Beretning om en Baadstyrer ved Navn Comstock, der rottede sig sammen i et Komplot med nogle faa af Skibets øvrige Matroser. De myrdede alle Skibets Officerer, og da Comstock derefter overtog Kommandoen over Skibet, holdt han straks en flammende Tale til den øvrige Besætning, som han formanede til ube-



Fangstskibet „Kathleen“ af New Bedford i synkefærdig Tilstand midt i Atlanten efter i 1902 under Flænsning af en Hunkaskelot at være angrebet af den dræbte Hvals Mage, som med et Slag af sin Hale slog Skibets Bund ind.

tinget Lydighed, og hvori han forkyndte, at den, der prøvede paa at sætte sig op imod ham, vilde komme til at lide en mere kvalfuld end ærefuld Død ved at blive kogt i Tran i Skibets Smeltekedel. Comstock blev dog kort efter selv dræbt og hans sammensvorne Fæller lagt i Jern og spærret inde af den øvrige Besætning, som førte Skibet i Havn.

Mange andre lignende Vidnesbyrd om Hvalfangstens Farer i Sejlskibstiden kan drages frem af disse gamle Logbøger, men Eksemplerne skal her afsluttes med følgende Beretning, som vel er den mærkeligste og mest uhyggelige af dem alle, og som er nedskrevet af Kaptajn Warrens paa Fangstskibet „Greenland“ i dette Skibs Logbog 1775, mens det befandt sig i Berings-Havet:

„En vindstille Morgen, da det lysnede, observerede vi i en Sømils Afstand et tildels afmastet og tilsyneladende forladt Skib. Vi satte straks en Baad i Vandet, og med fire Mand lod jeg mig ro over til Havariet, som jeg bordede. En underlig trykkende Følelse greb mig, da jeg betraadte det mennesketomme Dæk, og da jeg kom ned agter i Kahytten, svimlede det et Øjeblik for mig i den daarlige og indelukkede Luft, som stemte mig for Brystet, og jeg var ved mit første Blik paa Omgivelserne i Tvivl om, at jeg kunde stole paa det Syn, der viste sig for mig. Men det, jeg saa, var ikke noget Øjenbedrag. Ved Kahytbordet sad i foroverbøjet Stilling det stivfrosne Lig af en Mand med en Pen i Haanden, og foran ham paa Bordet laa Skibets opslaaede Logbog. Den sidste Indførelse heri var fra den 14. November 1762, og den saa saaledes ud: „Vi har nu været fast i Isen i sytten Dage. Ilden gik ud i Forgaars, og jeg har forgæves forsøgt at faa den til at brænde igen. Min Hustru døde i Morges. Jeg ser ikke noget Haab for Redning for nogen af os“. Vi fandt tre andre Lig i Kahyttens tilstødende Rum og forude i Skibet et større Antal ihjelfrosne Matroser. Det døde Skib var ifølge Logbogen

den hollandske Hvalfanger „Groningen“, som havde været indesluttet i Isen i tretten Aar.“

At krydse Jordkloden rundt efter Hvaler var i disse Tider ogsaa i mere eller mindre Grad Opdagelsesrejser. Meget arktisk og antarktisk Land og mange Øer i Stillehavet har været besøgt af Hvalfangere, længe før nogen af de almindelig bekendte Opdagelsesrejsende kom did. Som et Eksempel herpaa kan nævnes, at den første Opdagelse af det antarktiske „Palmer Land“ syv Grader sønden for Kap Horn, allerede fandt Sted 1821 under en Fangst-Ekspedition med det amerikanske Skib „Hero“, der førtes af den purunge Kaptajn Nathaniel Brown Palmer, efter hvem Landet fik sit Navn og ogsaa er angivet hermed i alle ældre Kort. Det skal hertil bemærkes, at denne Del af det antarktiske Kontinent først 20 Aar senere blev genopdaget af den engelske Forsker James Ross, som kaldte Landet „Grahams Land“ — et Navn, som er dominerende i nyere Kort, hvori man kun betegner nogle Smaaøer ved Nordvestkysten af James Ross' Genopdagelse som „Palmer Land“.

En nøjere Beskrivelse af den første Opdagelse af „Palmer Land“, som ikke er uden Interesse, skal dog ikke gengives her, da den med al dens Spænding og Romantik allerede er udførligt beskrevet i Vikingen for 1. August 1940 i den ledende Artikel med Titlen „En Sømand af Format“.

Som her beskrevet kunde Hvalfangst forme sig i Sejlskibstiden. Nu til Dags skyder man som sagt Hvaler med Kanoner og Granater, og der er vel heller ikke mere nyt Land at opdage. Vore Dages Fangstskibe er smaa Dampere, som slæber de dræbte Hvaler til Trankogierne, hvad enten disse ligger paa Land eller er om Bord i flydende Depotskibe, og hvor Resten besørger pr. Maskine. Nutidens Hvalfangst er med andre Ord Fabrik og Mekanik. Fortidens Hvalfangst var Haandkraft og Romantik.

Oscar Jensen.

## Ruinerne af Chr. IV.s Skibsværft paa Slotø

**D**E i Fjor Sommer paabegyndte Udgravninger af Chr. IV's Skibsværft paa Slotø i Nakskov Fjord, der foretoges af Gymnasiaster fra Nakskov og enkelte andre under Ledelse af Adjunkt Hansen, er fortsat i Ferien i Aar, hvorved meget mere af Resterne af Værftet er kommet til Syne. Værftet, der tillige virkede som Befæstning, hvilket særligt fremgaar af en Del Skydeskaar, anlagdes ifølge Trap 1510 af Kong Hans og fik Navnet „Engelborg“.

Værftet begyndte som en Befæstning alene og anlagdes i 1510 af Kong Hans, der hermed vilde beskytte Indsejlingen til Nakskov Fjord. Chr. IV, vor store Skibsbygger, anlagde Værftet, og det vides, at han i 1623 var der for at syne et Skib, som var bygget af Mester Daniel Sinclair. Det mod Land liggende 7—8 m høje Fæstningstaarn er forsynet med 7 Skydeskaar og har 3 m tykke Mure. Fra Taarnet og ned til Vandet strækker selve Beddingen sig. Naar Værftet anlagdes her paa Slotø's nordøstlige Side, skyldes det sikkert den særlige Omstændighed, at Fjorden her imod Sædvane ved de danske Kyster er meget dyb nogle faa Meter fra Land.



Foto: Carl Østen

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1946



## Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bea  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske 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. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stepsved  
 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 Svonningens  
 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

## En ikke helt almindelig midlertidig Reparation

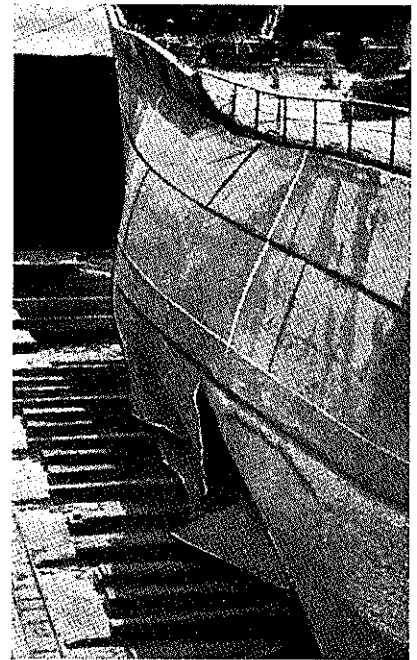
Et smukt Eksempel paa en midlertidig Reparation, der blev udført efter Forslag af Rederens tekniske Afdeling, da de almindelige Midler ikke kunde anvendes, er den, som gjorde Tankmotorskibet sødygtig fra Dakar til Tyne.

Det drejer sig om Tankbaaden Standella paa 9233 ts DW., tilhørende Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. Den blev bygget hos Harland and Wolff, Ltd., Govan i 1936 og har med en Tonnage paa 6197 BRT. en Længde paa 131,15 m, Bredde 16,65 m og Dybde 9,6 m.

Paa en Rejse i Ballast blev den ramt af en Torpedo fra en Undervandsbaad i bagbords Sidetank mellem Broen og Bakken. Skibet krængede øjeblikkelig saa meget over, at man gjorde Forberedelser til at gaa fra Borde. Ved Kaptajnens og 1. Maskinmesters Koldblodighed og Raadsnarhed lykkedes det at bringe Skibet tilbage i oprejst Stilling fra en Krængning paa 30 Gr., idet en Lærling, Mr. Card, modig trængte ind i det agterste Pumperum og aabnede en Søventil. Trods Skaderne fra Eksplosionen var Hovedmotorerne stadig i Stand til at gaa, og Skibet gik med fuld Fart bort fra Ulykkesstedet, hvor den fjendtlige Undervandsbaad stadig opererede. Kursen blev sat mod Freetown, hvortil den ankom sent den samme Dag. Dybgangen, da den naaede Havnen, var 7,9 m for

og 5,8 m agter, men efter Pumpning blev den 7,0 m for og 6,4 m agter.

Efter Dykkerundersøgelse, der fastslog Skadens Omfang, blev det besluttet, at Skibet, da der ikke i Freetown var Mulighed for at udføre en Reparation af dette Omfang, skulde forsøge at naa Dakar ved egen Hjælp. Erfaringerne fra Sejladsen til Freetown og det gode Vejr gjorde,



Bagbords Side for, der viser, hvorledes Skibssiden bulede ud ved Torpedoeksplosionen.

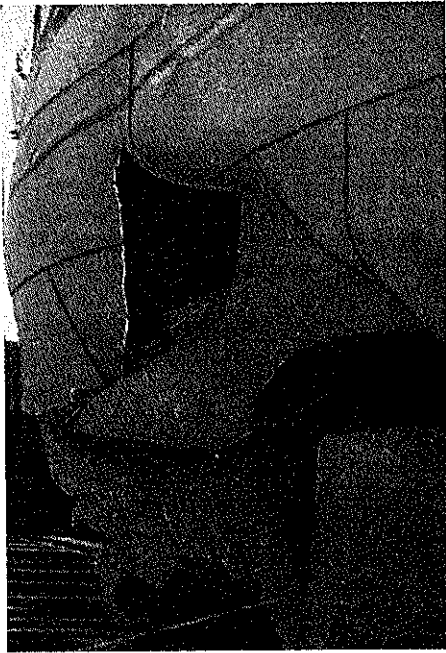


## G. W. Frydenlund & Søn

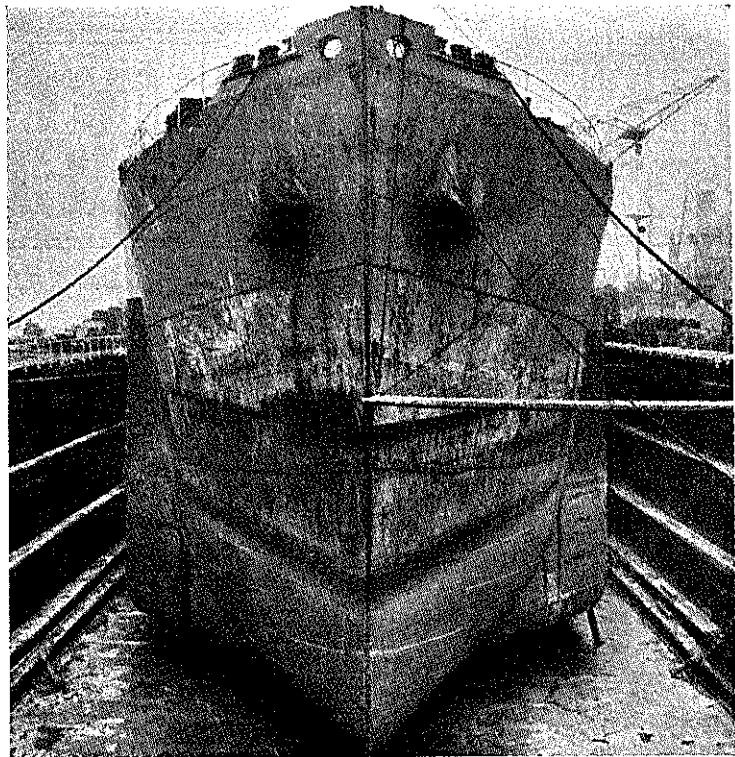
Indehaver: G. W. HARNISCH  
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS





Nærbillede, der viser Ødelæggelsen af Skibssiden.



Skibet i Tørdok ved Ankomsten til Tyne med de strømmede Plader anbragt.

at man mente at kunne gøre det forholdsvis sikkert. Paa tre Dage naaede Skibet Dakar, hvor det kom i Tørdok for nøjere Undersøgelse.

Den største Vanskelighed ved Reparationen laa i, at Skibet kun kunde ligge i Dokken i korte Perioder, da den skulde bruges til Arbejder, der skulde fremmes, og havde Forret. Derfor maatte det i Dok i 10 korte Perioder med mellemliggende ofte lange Mellemrum, hvilket medførte, at Skibet først kom til England to Aar efter Havariet, i Juni 1945.

Billederne giver nogen Forestilling om Skadernes Udstrækning. Den største Skade strakte sig fra det forreste Skod i det forreste Pumperum — Skibet har to Hovedpumperum, et foran for og et agten for Broen — til det agterste Skod af den forreste Kofferdam, omfattende Olietankene Nr. 6, 7 og 8. Da det var udelukket at reparere Skaden paa Skroget og forny Staal-materialet med de Hjælpe midler, der var til Stede og under de ovennævnte Omstændigheder, blev det besluttet at skære hele Skroget mellem det forreste Pumpe- rum og Kofferdamskodderne bort og forbinde Forenden til den resterende Del af Hovedskroget.

For at give den deraf resulterende usædvanlige Skibsform nogen Grad af Strømliniform under Rejsen til England blev der anbragt en Yderklædning over det pludselige Knæk, der dannedes ved Forbindelsen

mellem de to Dele af Skroget, saa det blev jævnet ud til Hovedskroget, som Billedet viser.

Resultaterne paa Rejsen hjem viser, hvor godt Strømliniformen var opnaaet. „Standella“ gjorde i sin formindskede Stand, der var langt fra en almindelig Skibsform, en Fart af 9 kn i Søen. Naar man erindrer, hvor mange Undersøgelser der er udført for at vise det uheldige ved et stejlt Knæk i Forhold til Maximum- farten, som et Skib kan opnaa med Maskinkraft af normal Størrelse, saa vil man se, at her var en enestaaende Lejlighed til at bestemme den Indflydelse, som et saadant Knæk har paa Farten. Denne Rejse er i Virkeligheden et Modelforsøg udført i hel Størrelse, og man maa haabe, der kan høstes nyttige Oplysninger deraf, naar Fartresultaterne foreligger. I Øjeblikket kan man kun fastslaa, at Gennemsnitsfarten paa hele Rejsen fra Dakar til Tyne var 7,82 kn, et overraskende Resultat, naar det tages i Betragtning, at det var meget haardt Vejr paa hele Turen.

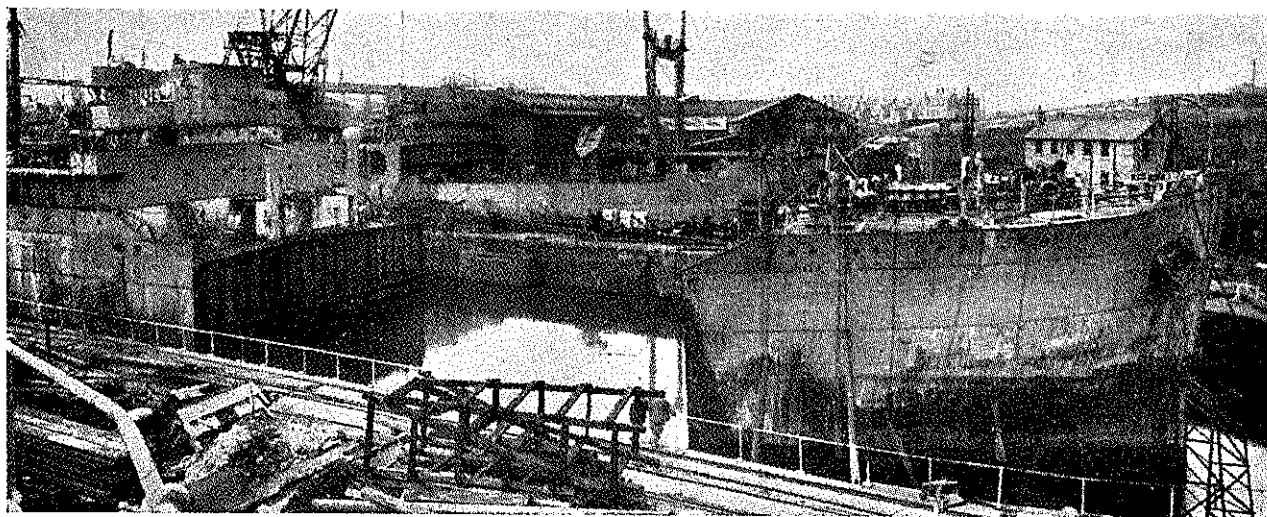
Det betydelige Arbejde med den endelige Reparation begyndte med, at Skibet blev indsat i Tørdok hos Swan, Hunter and Wigham Richardson. Det strømliniede Parti blev skaaret bort for at lette en nøjagtig

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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





*De to Dele af Skroget i adskilt Stilling i Tørdokken for Indbygningen af den manglende Part.*

Undersøgelse af Skroget, og Arbejdet i Værkstederne begyndte med en fuldstændig Genopbygning af Olie-tankene Nr. 6, 7 og 8. Derefter blev Forenden igen skilt fra Hovedparten af Skibsskroget, idet den blev staaende i Forenden af Dokken i afstænget Stilling, medens den øvrige Del blev bragt til at flyde og ført agterover, til den indtog den korrekte Stilling i Forhold til Forenden.

Resten af Arbejdet kan i Korthed siges at have bestaaet i at sammenbygge de tre Dele af Skroget til et Skib, men man bør lægge Mærke til, at Resultatet kun kunde blive saa godt, som det blev, fordi det blev udført paa et Værft, der er kendt for sin Dygtighed og mangeaarige Erfaring. Problemerne ved et saadant Ar-

bejde er nemlig mange og forskellige. Alene Dokningen med den Nøjagtighed, som var nødvendig, fordrede stor teknisk Dygtighed i Behandlingen af Skibsdelen med dens Tendenser til usædvanlige og overraskende Bevægelser, medens den var vandbaaren. Ledelsen og Personalet maa anerkendes for det fremragende Resultat.

Det samlede Arbejde omfattede ogsaa Reparation og i nogle Tilfælde Fornyelse af Udrustningen incl. Olieledninger og andre Ledninger, Varmeslanger, Genanbringelse af Fokkemasten og Broen, samt et almindeligt Eftersyn af Fremdrivningsmaskineriet og Hjælpe-maskineriet.

## Kan den danske Skibsbygningsindustri bevare sin Position?

Der kan ikke være Tvivl om, at den danske Skibsbygningsindustri indtog en smuk Position i Aarene lige før Krigen. Vi behøver næppe her at erindre om de mange Ordre, der blev udført for fremmed Regning. Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien er henvist til at klare sig i den internationale Konkurrence, og et Skibsværft faar derfor ikke en Ordre, hvis det ikke kan levere til en for Rederen fordelagtig Pris.

Her skal ikke diskuteres, om den svenske eller den danske Skibsbygningsindustri laa forrest i 1939, det maa være nok at sige, at den svenske i Dag er klart foran for den danske. Med Invasionen kom Stagnationen for den danske Skibsbygningsindustri, medens den svenske hele Tiden har kunnet arbejde for fuld Kraft. Der er i denne Tid i Sverige bygget en Række meget moderne Skibe, saa den svenske Handelsflaade nu staaer som en af de bedste i Verden.

De svenske Skibsværfter har ikke alene bygget til Sverige, men ogsaa til Norge er der under Krigen bygget ikke mindre end 26 Skibe paa tilsammen 301.000 ts DW. Yderligere er nu ca. 80 Skibe under Bygning eller kontraheret for norsk Regning til Levering op til 1948, og man hører hyppigt om nye Bestillinger.

Mange af Kontrakterne er indgaaet med Redere, som tidligere har været Kunder hos danske Værfter, og man maa de spørge sig selv, hvad Grunden kan være

hertil. Der kan da nævnes to. For det første er de svenske Værfter leveringsdygtige, dels fordi der i Sverige kan fremstilles Materialer til Skibs- og Maskinbygning, og dels fordi Sverige kan købe Materialer i U.S.A. Den anden Grund er, at Arbejdslønnen ligger ca. 25 pCt. lavere i Sverige end i Danmark.

Skibsbygningsmaterialer kan vi selvfølgelig købe lige saa billigt som Svenskerne, men det er værre med Arbejdslønnen. Der siges saa tit, at vi skal konkurrere ved Hjælp af Kvalitetsarbejde, men det gælder ikke overfor Sverige. Værfterne der yder mindst lige saa godt Arbejde, og naar de kan levere det til en lavere Pris, faar de Bestillingerne. Hvis ikke de danske Værfter skal synke ned til at blive blot og bart Reparationsværfter, er det et Spørgsmaal, der kræver Opmærksomhed og maa løses.

### Norske Skibsbestillinger

Haugesundrederen Knut Knutsen har hos Götaverken bestilt en Frugtlastbaad paa 3400 ts, et Tankskib paa 17.200 ts og et Motorskib paa 8500 ts, hvoraf de to førstnævnte skal leveres i 1947 og det sidstnævnte 1948. Haugesundrederen Christian Haaland har ligeledes hos Götaverken bestilt en Frugtlastbaad paa 4300 ts for Levering i 1948.

# Ø.K.'s nye Motorskib

## „FALSTRIA“

Det var en Fest at overvære Præsentationen af Ø.K.'s nye Motorskib „Falstria“.

En indbudt Kreds entrede i spændt Forventning Lejderen, og med Direktionssekretær Dr. M. Christoffersen som Vært besaa den indbudte Kreds under Kaptajn E. Mouritzens Ledelse det pragtfulde Skib.

De smukke Kahytter og Spise- og Opholdssaloner var en sand Fryd.

I den repræsentative Forsamling, hvori Etatsraad Andersens mangeaarige Direktionssekretær Mr. Donald Flyter præsiderede, var blandt andet den engelske Konsul, General C. Marriott, den amerikanske Konsul Cheldon Thomas, Konsul H. L. Mitchell, Vicekonsul T. Leo Hardy, Lederen af Ø.K.'s Passagerafdeling, Kontorchef O. Jacobsen, samt Skibets 1. Maskinmester V. E. Damm og 1. Styrmand A. Hansen. Yderligere saas Toldinspektør Groth, Ø.K.'s Skibsinspektør G. Jacobsen, Udvan-

dringschef Lorentzen, Kaptajn O. Dahl, Havnekaptajn Thøgersen, Skibsinspektør F. Grue og Korrespondent for Tempel Press, Fru Klitgaard.

M/S „Falstria“ er bygget af Nakskov Skibsværft i Overensstemmelse med de særlige Krav for Skibe, der betjener Ø.K.'s faste Rute paa Bangkok, og betyder i mange Henseender væsentlige Fremskridt fra de tidligere til denne Rute byggede Skibe, og særlig er der lagt stor Vægt paa at indrette Skibet saa praktisk og komfortabelt som muligt for de ombordværende Passagerer.

Som det vil fremgaa af følgende Beskrivelse, bydes der Passagererne ombord en gennemført Komfort, som paa væsentlige Punkter overgaa, hvad de store udenlandske Passagerskibe paa samme Rute byder.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse + 100 A.I. og har følgende Hoveddimensioner:



Ved Præsentationen af „Falstria“ tog „Vikingen“ ovenstaaende Fotografi. Fra højre ses Direktionssekretær i Ø.K., Dr. M. Christoffersen, Repræsentanten for det engelske „Tempel Press“, Fru Klitgaard, Direktionssekretær i Ø.K., Donald Flyter, Skibets Kaptajn E. Mouritzen og Skibets 1. Maskinmester V. F. Damm.



Den smukke Hall i „Falstria“.

Længde 138,07 m. Bredde 13,20 m. Dybde til øverste Dæk 10,97 m. Brutto-Tonnagen er 8.482 Tons. Netto-Tonnagen er 5.170 Tons.

Skibet opfylder alle Sikkerhedskrav foreskrevet i den internationale Konvention om Sikkerhed til Søs. Den vandtætte Inddeling sikrer saaledes Skibet mod at synke, selv om et af de store Lastrum kommer i fri Forbindelse med Søen.

Hovedmaskineriet, som bestaar af 1 Stk. 6-cylindret B. & W.'s 2-Takts Motor, udvikler normalt 7.300 IHK. Hjælpemaskineriet omfatter bl. a. 3 Stk. 4-cyl. 4-Takts Dieselmotorer, leveret af B. & W.

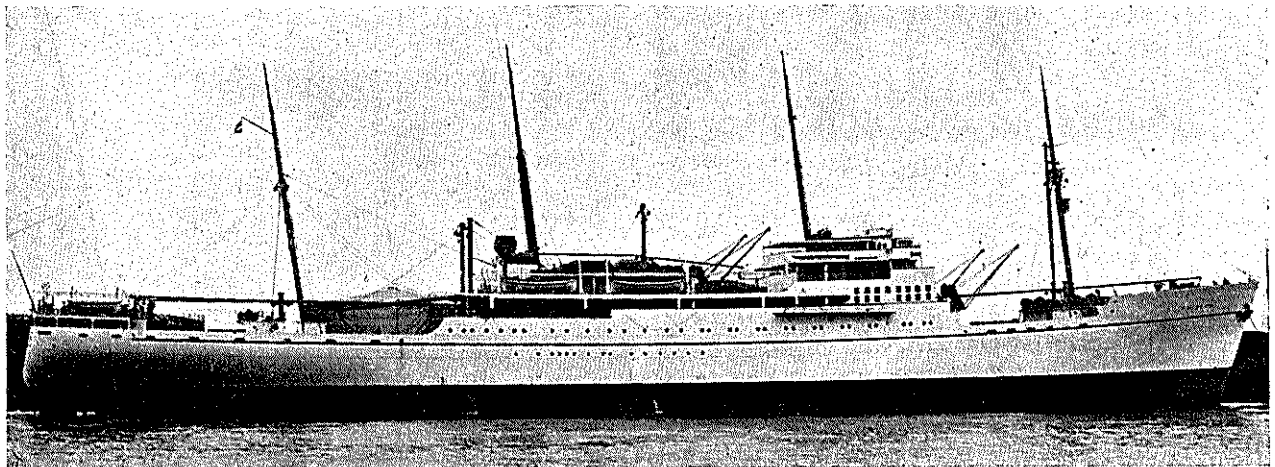
Skibet har to gennemgaaende Staaldæk og yderligere Mellemdæk i Nr. 1, 2 og 3 Lastrum.

Passagerapteringen er ved Brandskodder inddelt i

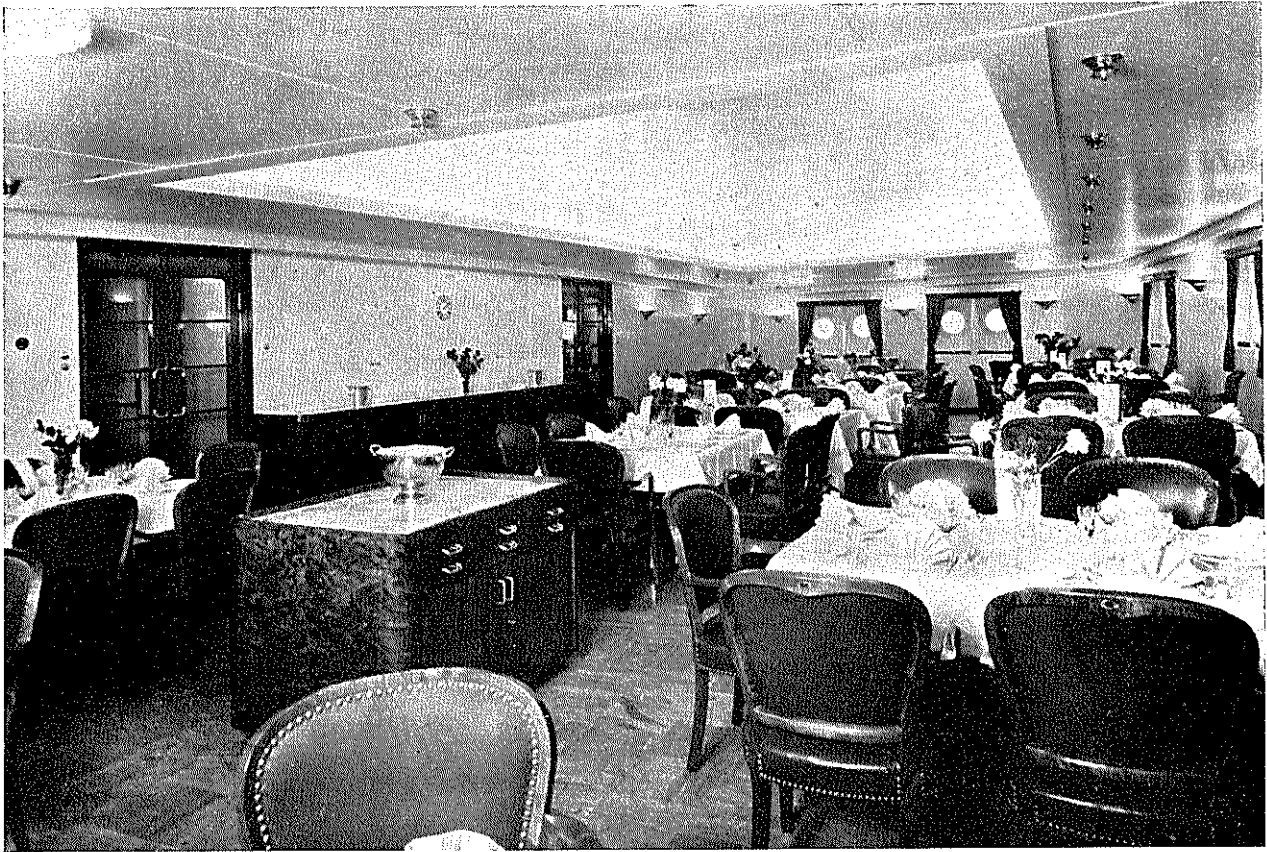
forskellige Sektioner og forsynet med et moderne Kul-syre-Slukningsanlæg med hertil hørende Rørsystem, som automatisk viser enhver Røgdannelse omend nok saa ringe i hvert enkelt Rum i Skibet. Ligeledes er alle Trapper, som findes i Apteringen, af Hensyn til Brandfare, udført af Staal og Metal. Endvidere er Staalkonstruktionen anvendt i størst mulig Udstrækning overalt i Apteringen for at imødegaa Brandfare.

Der er 5 store Luger til Lastrummene, hvis Størrelse er 15.000 m<sup>3</sup> grain. De betjenes af 12 Stk. Lossebomme med tilhørende elektriske Spil af Thomas B. Thrige's Fabrikat samt 4 Stk. Kraner. Bommenes Løfteevne varierer fra 3 til 10 Tons. Yderligere er Skibet forsynet med en Sværbom til 40 Tons Vægt.

Styremaskinen, som er leveret af Thomas B. Thrige, er af dette Firmas rent elektriske Type.



M/S „Falstria“.



*Spisesalonen.*

Ankerspillet er ligeledes elektrisk drevet og leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er indrettet for ialt 54 Passagerer, fordelt saaledes, at der findes 16 Kamre for 2 Personer med eget Bad og W.C., 6 Kamre for 2 Personer og 10 Kamre

ledes at Opholdet i Kamrene er behageligt, selv i Troperne. Yderligere findes der overalt kunstig Ventilation af Thermotanksystemet, saaledes at den Luft, der indblæses gennem Ventilene, der kan indstilles og reguleres af Passagererne selv, er tempereret efter Aarstid og Klima.

Paa Forkant af Brooverbygningen findes en stor Spisesalon med Plads til 72 Personer fordelt ved Smaaborde. Salonen er udført med Møbler i mørkpoleret Birk, medens Væggene er holdt i smukke, lyse Farver. Den er med sine mange Vinduer og kuplede Loft et lyst og festligt Rum. Salonen oplyses med indirekte Ovenlys og Væglampetter.

Agten for Spisesalonen fører en dobbelt Trappe op til Hall'en, der er udstyret med Paneler af poleret Birk

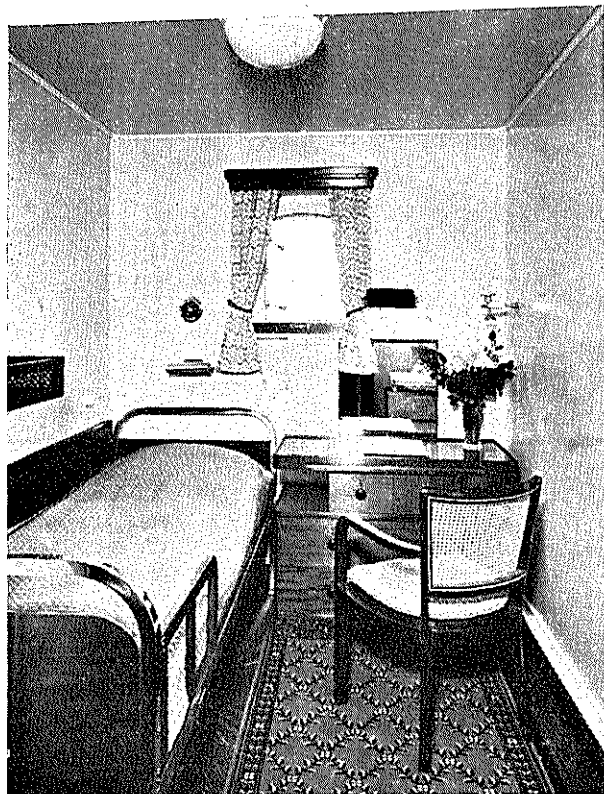


*Dobbelt Kahyt med privat Bad.*

for 1 Person. Alle Passagerkamre er udstyret med forchromede Senge, Klædeskab, Skuffemøbel og Lænestol. Badeværelserne er udstyret med Kar og Bruser. Alle Kamre har en Haandvask for hver Passager. Den elektriske Belysning er rigelig og anbragt paa de rigtige Steder. Alle Metalbeslag i Kamre og Badeværelser er forchromede. Gulvet i Kamre og Gange er dækket af behagelig blød Gummibelægning, leveret af A/S Bridana i København. Alle Passagerkamre er udvendige, og der findes overalt store Køjer eller Vinduer, saa-



*Barbersalon.*



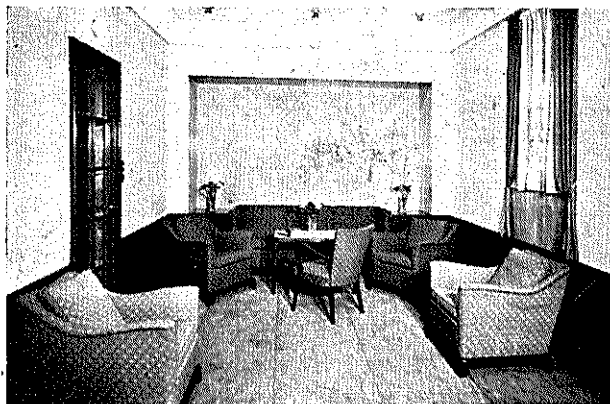
Enkelt Kabyt.

og med kuplet Loft og indirekte Belysning. Gulvet er her Teakparket.

Fra Hall'en fører en kort Trappe op til Rygesalonen, der har store Vinduer ud mod Skibets Forende. Væggene er beklædt med poleret Mahogni, og en bred engelsk Kamin virker som Samlingspunkt i dette Rum, som med sine talrige Lænestole, Rygeborde, Spilleborde, Skriveborde, Læselamper etc. vil give Passagererne et Indtryk af Komfort og Hygge.

Agten for Rygesalonen og paa hver sin Side af Hall'en ligger der henholdsvis en Opholdssalon og en Bar.

Baren, der har en Dør med Trappe fra Rygesalonen, er udført i mat poleret Teak med Indlægninger. Bardisk med alle Raffinementer med Hensyn til kølig Opbevaring af de forskellige Varer og de til en Bar hørende traditionelle højbenede Stole af forchromet



Damesalon.

Metal og grønt Læder samt haandvævede, sribede Silkegardiner, giver et umiddelbart hyggeligt og behageligt Indtryk.

Salonen paa den anden Side af Hall'en har Paneler malet i lyse Farver, og en morsom Nische er foret med Paneler af poleret Ahorr. Møblerne er af Toba, en Mahogniart.

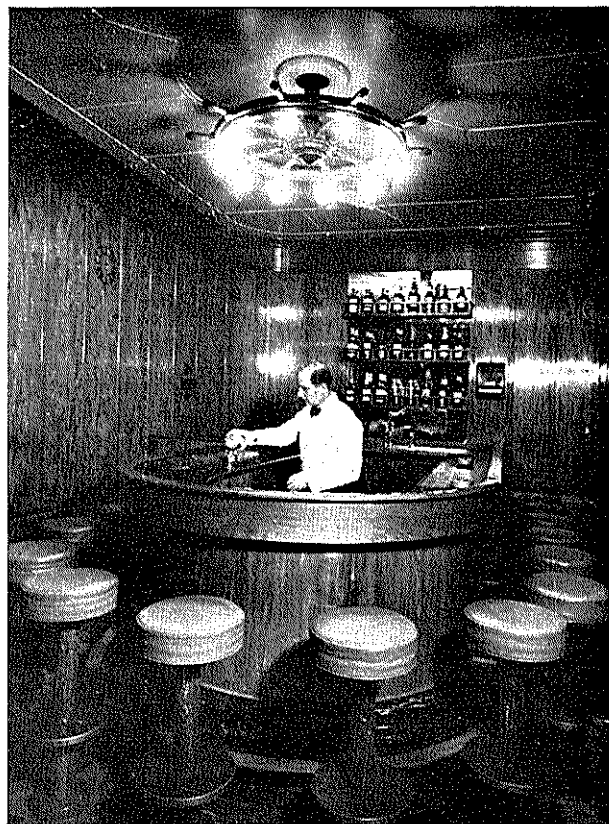
Hall, Rygesalon, Bar og Opholdssalon er tegnet af Herr Arkitekt Nielsen fra Firmaet C. B. Hansen, men Udførelsen skyldes udelukkende Værftet.

Agten for den store Spisesalon findes en morsom lille Spisesalon for Børn.

For at tilfredsstille de kulinariske Ønsker fra Passagerernes Side kræves der meget store Anlæg. Skibets Kabys er forsynet med 1 Stk. elektrisk Komfur med tilhørende Signaltavle, samlet Effekt 39,6 kW.

Naar en Plade eller Ovn er under Spænding, lyser tilsvarende Lampe i Signaltavlen. 1 Stk. elektrisk Bageriovn, samlet Effekt 11 kW. 1 Stk. hertil hørende elektrisk Dampkedel, 60 Liter. 2 Stk. elektriske Kogekedler à 70 Liter. 2 Stk. elektriske Kaffemaskiner. 1 Stk. elektrisk Varmeskab, Længde 1400 mm. 1 Stk. elektrisk Vandvarmer, 400 Liter. Komfur, Bageriovn og Varmeskab er afdækket med rustfri Plade. Desuden findes Røremaskiner, Hakkemaskiner, Kartoffelskrællemaskiner og Opvaskemaskiner og store Kølerum til Opbevaring af Provianten foruden diverse Køleskabe i Pantryer, Bar etc.

Der findes store Promenadedæk, dels lukkede og dels aabne, saaledes at Passagererne under alle Vejrforhold kan finde et behageligt Sted at opholde sig i fri Luft. Der findes ogsaa et Svømmebassin, hvor Pas-



Bar.



Rygesalon.

sagerne kan tage deres daglige Dukkert i frisk Saltvand.

I et Dækshus paa Agterdækket er der indrettet et Vaskeri med moderne Vaskerimaskiner, saasom Vaske-maskiner, Rulle- og Strygemaskine, Tørrecentrifuge etc.

Redningsmateriellet er af mest moderne Art, og Redningsbaadene, hvoraf den ene er forsynet med Motor, er anbragt under Schat-Davidder af nyeste Model.

Skibets Radioanlæg er leveret af Dansk Radio, København. Det bestaar af: Rørsender, Tonegnistnødsender, Autoalarmapparat og Radiopejleapparat.

Rørsenderen er styret Rørsender med Mellemkreds og indrettet saaledes, at Omskiftningen mellem de forskellige Bølgelængder foregaar med et Haandtag. Den er indrettet for saavel Kort- som Mellembølge-Omraade og har en Antenneenergi paa 0,75 kW. Med Kortbølge-senderen paaregnes det, at Skibet kan holde Forbindelse med Lyngby Radio fra praktisk talt enhver Position Kloden over.

Tonegnistnødsenderen faar sin Fødestrøm fra et 30 Volts Akkumulatorbatteri og er iøvrigt saa kraftigt, at den udfylder Myndighedernes Krav til en Hovedsender.

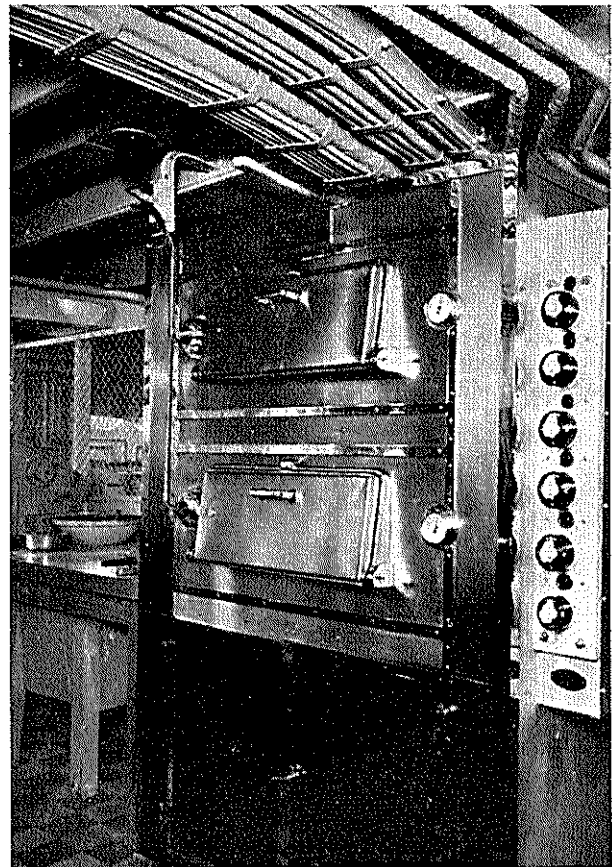
Modtageanlægget bestaar af 1 Stk. 5 Rørs Modtager, Bølgeomraade 15 m — 20.000 m samt specielt 4½ Rørs Superkortbølgemodtager. Til Opretholdelse af Vagten for udsendte Nødsignaler i Telegrafistens Frivagt findes et Autoalarmapparat.

Radiopejleapparatet bestaar af drejelig, vandtæt Rammeantenne samt 9 Rørs Supermodtagerapparat. Desuden er der installeret Ekkolod, udstyret med saavel optisk Indikator som Rekorder, og Anlægget registrerer Dybder fra ½m til 350 m.

Ekkoloddeapparatet er baseret paa Piezo-Electric Projector.

For det rent selskabelige er installeret Koncertanlæg, bestaaende af elektrisk Radio-Grammofon med

Pladeskifter samt Højtaler anbragt følgende Steder: Hall, Damesalon, Rygesalon, Spisesal og paa Promenadedækket.



Bageovnen.

# Moderne Davider

Den Tid er forbi, da en Skibsreder mente at have taget tilstrækkelig Hensyn til sine Besætningers Sikkerhed ved at give dem de tidligere eneraadende roterende Davider. Udsætning af en større Redningsbaad med denne Type Davider er selv under de bedste Forhold et Allemands Job, der under vanskelige Forhold i høj Sø med Slagside og stærk Rulning bliver et næsten overmenneskeligt Slid og samtidig risikabelt. Risikabelt for dem, der

bakser med Baaden og risikabelt derigennem, at Risikoer er for stor for en Beskadigelse af Baaden, der maaske er den eneste Redning.

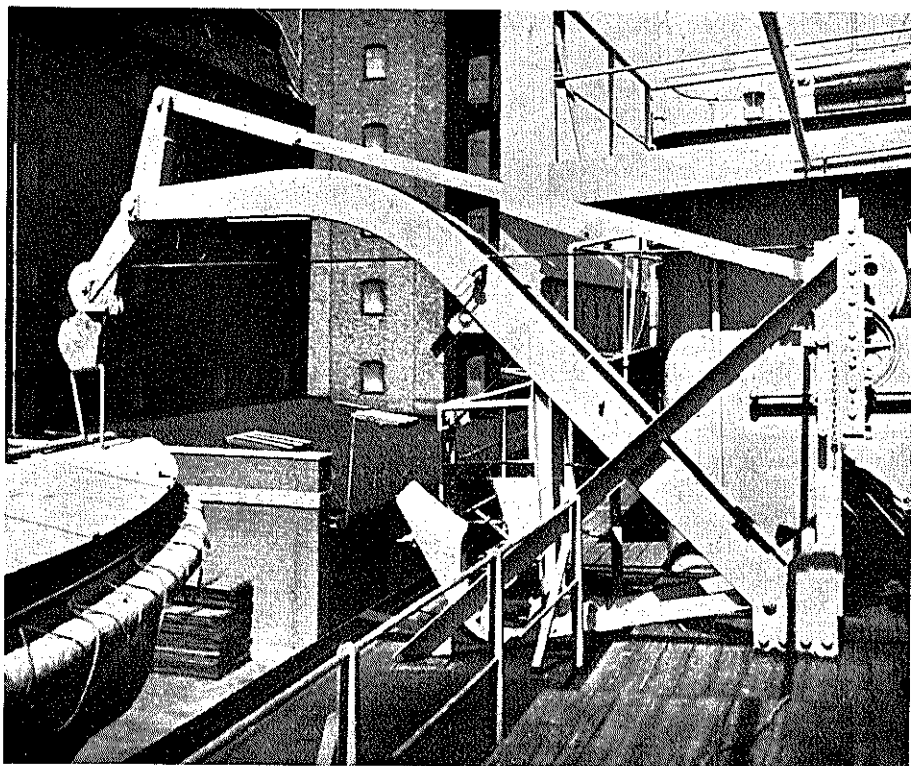
Det var derfor et stort Skridt fremad mod større Sikkerhed ved Baadudsætninger, da Welins saakaldte Kvadrantdavider blev indførte og i Løbet af kort Tid blev en Verdensartikel. Ved Hjælp af disse Davider kunde Baadene svinges ud sikkert og relativt bekvemt blot ved at dreje paa et Haandsving paa hver af Daviderne og dette endda selv med Slagside modsat Udsætningssiden.

Enkelte Ulemper knytter sig dog til denne Type David, bl. a. kan Kvadrantens Arbejde under Isforhold vanskeliggøres og undertiden endog muliggøres.

Welins glimrende Pionerarbejde blev taget op og saa af andre, og adskillige saakaldte Patentdavider er siden fremkommet og blevet anvendt i meget stor Udstrækning. De fleste er bygget efter lignende Princip som Welindaviderne, nemlig som Davider, der svinges tværskibs bevæget ved en Skruespindel, og saaledes at Baaden løftes lidt, indtil Daviden naar en lodret Stilling, hvorefter Baadens Vægt letter Udsvingningen.

Mekaniske Davider, saaledes benævnt i Forhold til de roterende Davider, hvor Baaden svinges ud uden Hjælpemidler, højst i Nødsfald med Hjælp af en Skræddertalje, kræves nu anvendte for alle Passagerskibe i international Fart. Udsætning af de i Reglen meget store Baade er dog ikke særlig hurtig eller bekvem med Daviddet af Skruetypen. Man har derfor forsøgt at konstruere Davider, der tillader en lettere Udsætning, idet Maalet har været, at Baadens egen Vægt skulde kunne faa Daviderne til at svinge ud. Af saadanne „selflowering“ Davider har Maclachan Typen fundet udstrakt Anvendelse paa de store Passagerskibe.

Disse Davider bestaar af en lille David, der paa



*KEH-David Type P anbragt i S/S „Lotta Dan“.*

Hjul bevæger sig paa nogle kraftige Baadebuer, der gaar fra Skibssiden i en Bue over til Toppen af et paa Baadedækket staaende Hus eller Opstander. Hele dette Arrangement er naturligvis kostbart og kan i Almindelighed kun anvendes i de meget store Skibe. Arrangementet har dog den store Fordel, at der i Skibets Længderetning kun kræves Baadens Længde, hvorimod der for de almindelige Patentdavider kræves en Del Plads ved Enderne af Baaden for David og Betjening. Ganske vist kan dette undgaas ved en speciel Udførelse af Daviderne, hvorved denne er placeret lidt indenfor Baadens Ende, og Baaden staar paa selve Daviden, naar Daviden er indsvinget. Men denne Udførelse kræver til Gengæld en Del Plads i tværskibs Retning. Pladshensyn har saaledes i adskillige Tilfælde hidtil hindret Anvendelse af mekaniske Davider i Fragtskibe. De almindelige mekaniske Davider kan vel desværre heller ikke betegnes som det bedste, der kan fremstilles for Besætnings Sikkerhed, idet der findes adskillige Punkter, paa hvilke de kan forbedres.

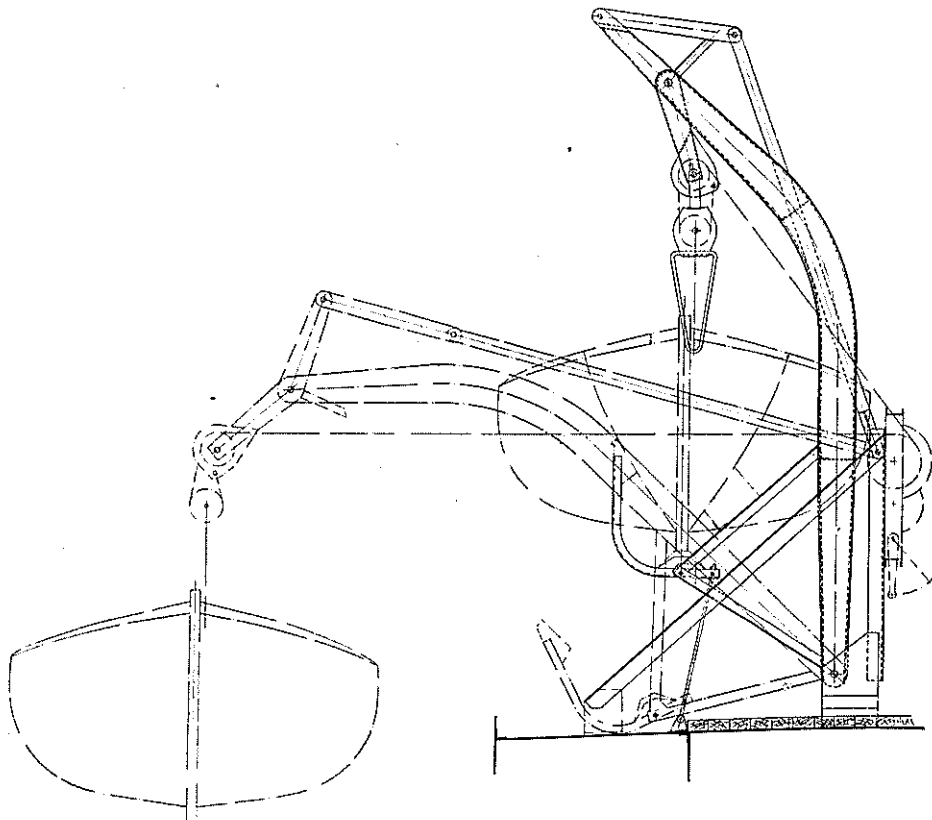
For at udsætte en Baad kræves med alm. mek. Davider udført en lang Række Operationer, inden Baaden flyder paa Vandet. Baadsringerne skal først frigøres, hvorefter Taljeløberne skal totnes op for at Baadklammerne kan frigøres, Baadklampen skal lægges, Haandsvingene for Skruemekanismerne paasættes, Daviderne drejes ud, og Taljeløberne kan nu affires, hvilket imidlertid kræver meget paalidelige Folk. Alle disse Operationer kræver Tid, hvorved kostbare Minutter i Tilfælde af Katastrofe kan gaa tabt. Det vilde derfor være af stor Betydning for Sikkerheden, om alle disse Operationer kunde foregaa automatisk. En Davidkonstruktion foreligger nu, hvor hele Udsætningen er reduceret til blot at frigøre en Sikkerhedshage og trække i et Bremsehaandtag.



Fotografiet viser KEH-David Type P, konstrueret af Ingeniør Knud E. Hansen, København, installeret om Bord i S/S „Lotta Dan“. Selve Daviden er udformet efter moderne Kranprincip, hvorved det er muligt at forme Baanen for Baadens Bevægelse paa den mest hensigtsmæssige Maade og saaledes, at Baaden af sig selv ved op til 15 Gr. Slagside til modsat Side af Udsætningen svinger ud. Paa hver David er monteret et Spil, med hvilket 2 Mand kan løfte Baaden op. Spillene er forsynet med Centrifugalbremse, saaledes at Baaden ved Træk i Bremsahaandtaget bevæger sig ud og ned til Vandet med en passende Hastighed. Slippes Haandtaget, stopper Baaden. Spillerne er uafhængige af hinanden, og der er derigennem Mulighed for at regulere Baadens Stilling under Udsætningen, men een Mand kan alene betjene begge Spillene.

Baadklammerne frigøres automatisk ved Udsætningen og klapper automatisk paa Plads under Indhivningen.

M. H. t. Plads kræver Daviden ikke stort mere end svarende til Baadens Hoveddimensioner og er saaledes den mindst pladskrævende Type der findes. Ingen anden mekanisk David kunde placeres paa den Plads, den optager i den afbildede Damper. Som en særlig praktisk Enkelthed lægger man Mærke til Udformningen af Bøjlen til at hugge i Baadkrogen. Som enhver, der har prøvet at skulle hugge en tung Baadtalje i den mindste Smule Sø, har erfaret, er dette Arbejde meget



vanskeligt og risikabelt med de almindelig anvendte smaa Øjer i Taljeblokkene. Det letteste at hugge med er som bekendt Bugten af en Ende Tovværk. Dette har aabenbart været Forbillede for Udformningen af den benyttede Bøjle, der i Forbindelse med en forholdsvis let Staalblok reducerer Vanskeligheden med Hugnngen saa betydeligt, at man synes, dette System burde indføres overalt.

Med Henblik paa, hvad vi skylder vore Søfolk for deres Indsats under Krigen, skulde man synes, de burde have Krav paa de bedst mulige Baadudsætningsmidler.

Den nye David synes at byde paa saa mange Fordele, at dens Indførelse burde tages op til Overvejelse, og det burde i danske Skibe ikke være nogen Hindring, at den nye David er af dansk Konstruktion.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

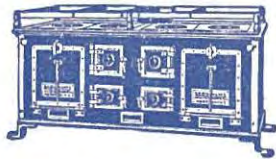
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Th. 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**

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630



**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.



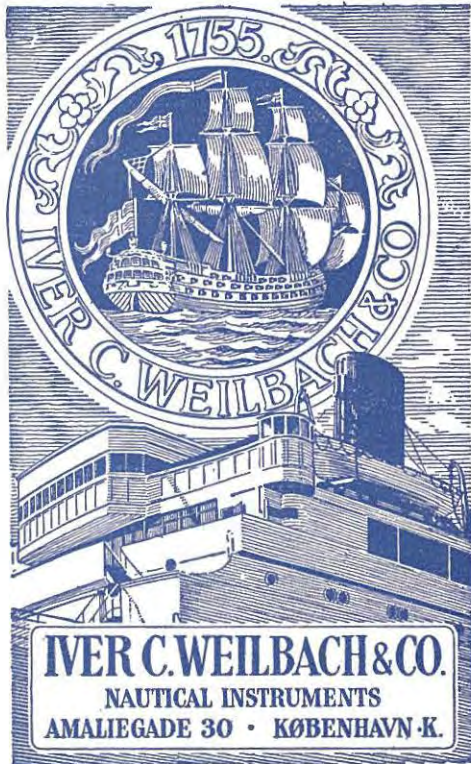
**HOLZAPFEL'S**  
**INTERNATIONAL**  
**SKIBSFARVE**

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“

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



DE DANSKE  
SUKKERFABRIKKER

72

# Det forenede Dampskibs-Selskab





# VIKINGEN

75 Øre  
1. Februar

*Kuf i stille Vejr*  
Maleri af Joh. Kock

1946 - Nr. 2  
23. Aargang





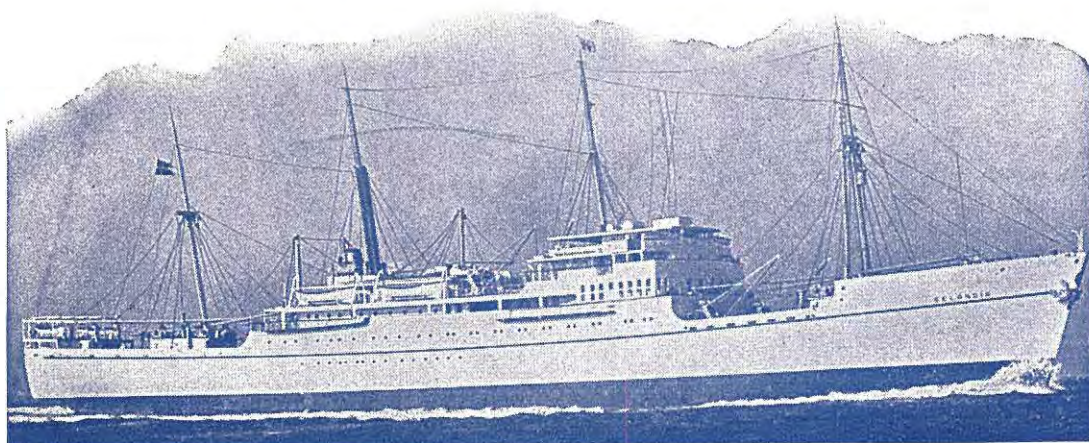
AKTIESELSKABET

# 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

## Skoleskibet »DANMARK« vakte »USA«s Beundring

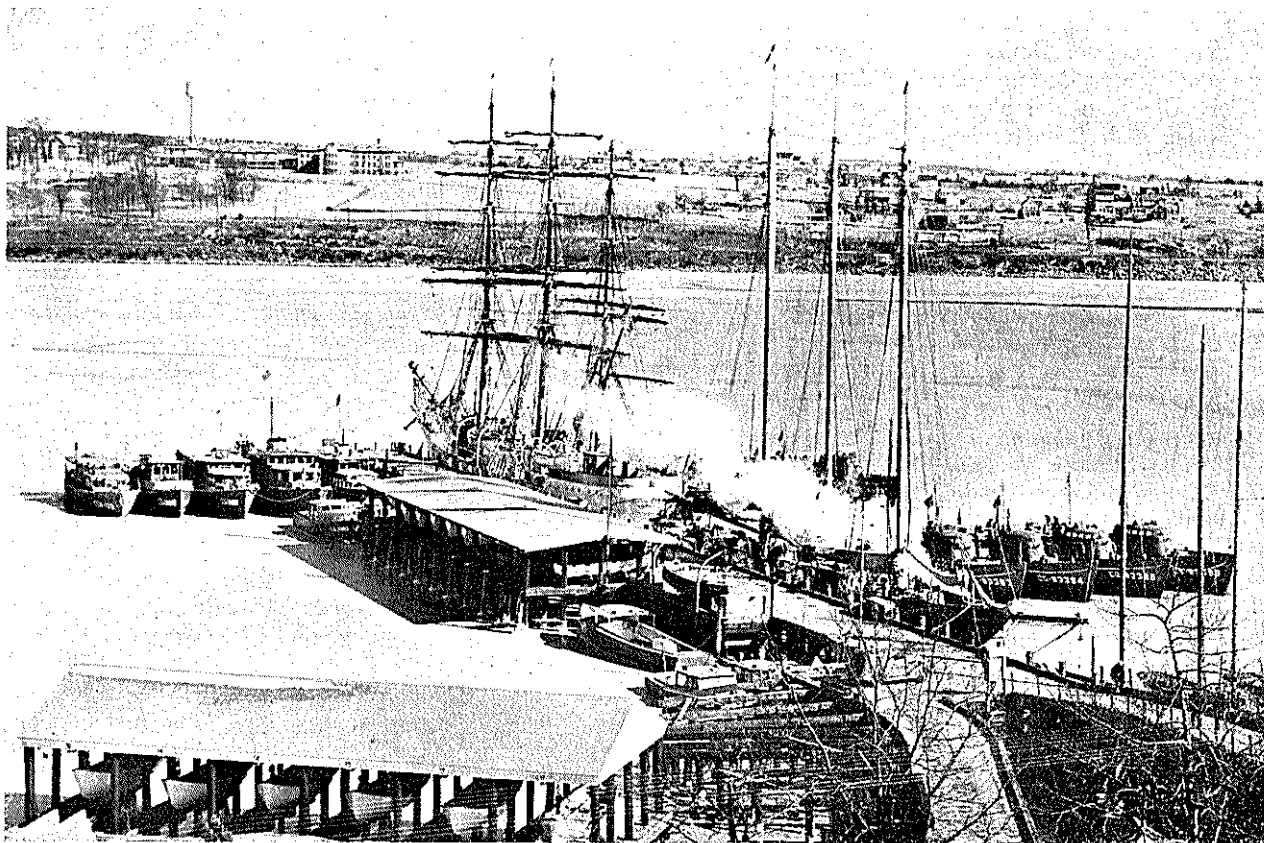
Ved CARL ØSTEN

*Dets berømte Kaptajn Knud Hansen fortæller om dets Færd derovre under Krigen, sit Møde med Præsident Roosevelt og om de amerikanske Marine-Autoriteters Beundring for Organisationen af Elev-Uddannelsen ombord*

**E**NDNU staar det glædelige Gensyn med „Danmark“ ved dets Ankomst til hjemlige Strande i frisk Erindring, berettet af Radio og Presse. Vel kendte hver dansk Mand og Dreng det smukke Skib i Tiden før Krigen, men i Tiden, der fulgte umiddelbart efter, lærte hele den danske Befolkning det at kende, fordi det, dets Kaptajn og Besætning ved deres Forbliven derude paa deres Maade gjorde en god Ind-

sats i den fælles Kamp for Nedkæmpelsen af Verdensfjenderne. Engang imellem under Besættelsen kunde de, der læste „illegale“ Blade eller aflyttede allierede Radioudsendelser, høre Nyt om „Danmark“, glædelige Livstegn.

Faa Kaptajner efter deres Hjemkomst har vel været saa feteret som Knud Hansen. Radio, Presse og Foreninger, alle vilde eller vil de have ham til at fortælle



„Danmark“ i Marine-Havnen ved New London. De den omgivende smaa Baade er Undervandsbaads-Jagere, der benyttende sig af Dybvandsbomber skulde holde Kysterne „rene“.

om „Danmark“'s Færd derovre. Foruden at have holdt en hel Del Foredrag er Kaptajnen nu ved at sammensætte sine Erindringer om Togtet, der skal udkomme i en Bog. *Knud Hansen*, der fødtes i Svendborg, blev 1. Styrmand i „Danmark“ 1935 og Fører i 1937. Ombord i Skoleskibet, der nu ligger i Vinterhi paa Holmen, har Kaptajnen ikke Tid til Raadighed til længere Interviews. Jeg inviteres derfor hjem privat en Aften. I hans hyggelige Hjem i Hellerup finder jeg Kaptajnen og hans Frue begravet i Stabler af Billeder og danske og amerikanske Aviser, som de er ved at gennemgaa. Denne Stabel af publicity beviser, hvilken udmærket „Gesandt“ vort stolte Stats-Skoleskib har været. Gennem det har Danmark befæstet sit Ry i U.S.A., hvilket forhaabentlig vil være en „good-will“ i Tiden, der følger.

#### *Som Repræsentant paa Verdensudstillingen i New York.*

„Danmark“'s Færd koncentrerer Kaptajn Knud Hansen i følgende Beretning:

„Skoleskibet afsejlede fra Danmark den 8. Aug. 1939 med ialt 120 Elever. 80 var paamønstret 15. Juni og Resten Afsejlingsdagen. Paa sit Togt, der normalt varer 10 Maaneder, skulde Skibet repræsentere Danmark ved Verdensudstillingen i New York, hvortil vi ankom efter 39 Dages Sejlads. Ved Krigsudbrudet befandt vi os Øst for New Foundlands-Bankerne. Jeg, der sammen med Gesandt Kauffmann, var Danmarks officielle Repræsentant ved Udstillingen, blev afhentet ombord og kørt til Udstillingen i en „Lincoln“-Vogn, der eskorteredes af 6 Politibetjente paa Motorcykler. Efter den store „lunch“ i Udstillingens Receptionslokaler besaa jeg Udstillingen under dens Præsident, *Grower Whalen's* Ledelse. Danmark havde som bekendt sin egen Pavillon og Restaurant, hvis Ydelser paa det kulinariske Omraade kun blev overgaaet af den franske, syntes jeg. I de 2 begivenhedsrige Uger, vi laa i New York, deltog Eleverne i Besøg paa Udstillingen, Fabriker, Tunneler eller var til Sportsopvisning og anden Underholdning. Den 2. Okt. gik vi ud paa Togt og Øvelsessejlad i det nordvestlige Atlanterhav. I Minneapolis fik Eleverne Lejlighed til at bese Søofficersskolen, med hvis Kadetter der ogsaa blev spillet en Fodboldkamp. Danskerne tabte med 3—2, et ikke nedværdigende Resultat, eftersom de aldrig havde trænet sammen.

#### *Invitation af Præsident Roosevelt.*

Efter et Besøg i Baltimore fik vi af Præsident *Roosevelt*, der jo var meget sejlskibsinteresseret, Invitation til at besøge Washington. For fulde Sejl gled vi op ad den historiske Potomac-River. Efter Ankomsten til Washington besaa Eleverne dens historiske Bygninger samt Regeringsbygningerne. Det var Mening, at Præsidenten vilde aflægge Besøg ombord paa „Danmark“, men det blev desværre ikke til noget, da Præsidenten paa Grund af sin legemlige Svaghed ikke kunde komme repræsentativt ombord ad de smalle Landgangsforhold, vi havde. Jeg beklager dette levende, for saa vilde man jo have kunnet sige, at han paa en vis Maade havde betraadt dansk Grund. Derimod kom Præsidenten en Eftermiddag ud i Officersklubben paa det stedlige Orlogsværft for at hilse paa mig. Me-

get interesseret fordybede han sig i, hvad jeg fortalte ham om den organisationsmæssige Uddannelse af „Danmark“'s Elever. Jeg beklager dybt, at Præsident Roosevelt er død. Sjældent traf man en mere forstaaende og charmerende Mand, der havde Indsigt i næsten alt. Jeg følte under vor Samtale, at han havde Sympati for Danmark, og at vi havde en stor Ven i ham.

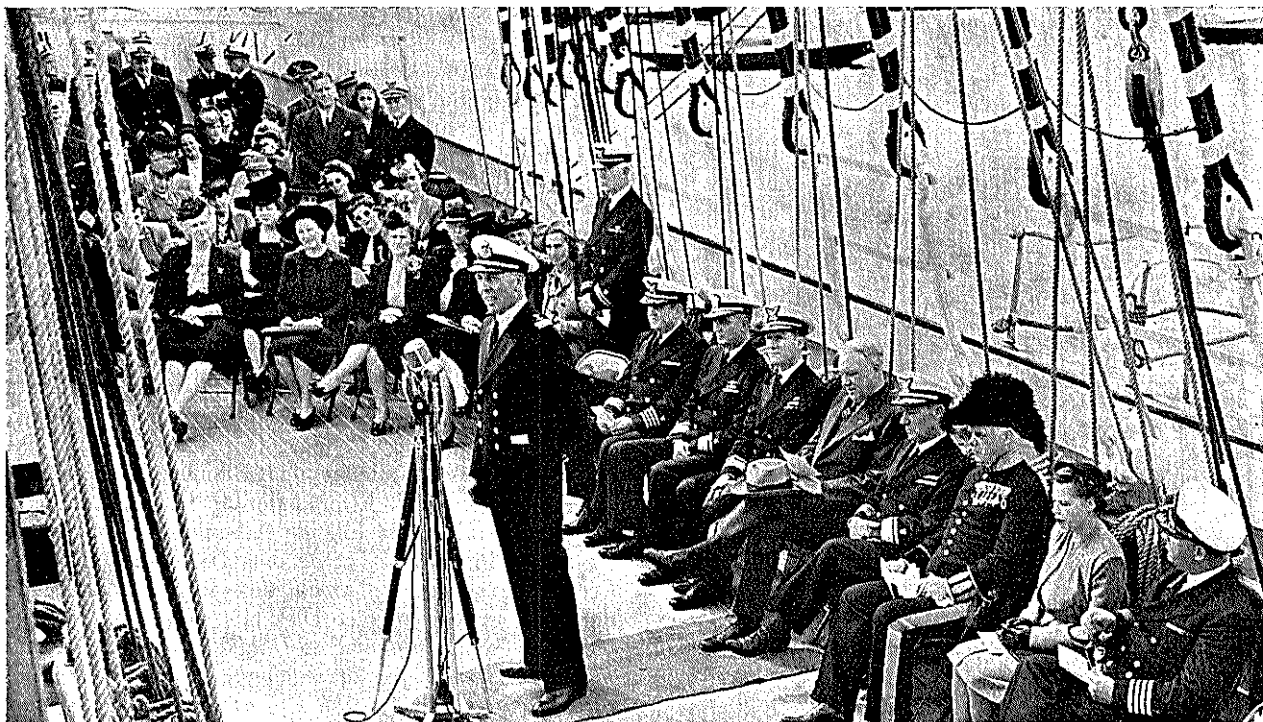
#### *De skulde aldrig have været solgt.*

Over Porto-Rico gik vi til de os tidligere tilhørende vestindiske Øer, som vi alle besøgte. Jul og Nytaar fejrede vi paa St. Thomas. Postforbindelsen var endnu ret god, saa der var Julegaver fra Sømandsmissionen til enhver Elev ombord. Hver Gang jeg har været paa disse Øer, har jeg følt et vist Vemod. De skulde aldrig have været solgt, disse skønne Øer, som det for mig altid vil være en ny Oplevelse at besøge. Paa dem udfoldede sig et stort Turistliv, som kunde have været større, om vi havde beholdt dem. Amerikanerne vilde sikkert da være kommet til dem i et endnu større Antal, eftersom de saa vilde være kommet til et andet Lands Besiddelser, der ikke var amerikansk præget og derfor noget nyt. Paa Øerne findes stadig danske Forretningsfolk, og de gamle Negre taler stadig Dansk og hilser os med „Goddag, Landsmand!“ Amerikanerne har ikke forandret ret meget paa Øerne, bl. a. bærer Gadeskiltene deres danske Navne saasom Bredegade, Dronningensgade o. s. v. Fra disse Øer gik vi til Santiago paa Cuba, hvor som bekendt den berømte Bacardi-Rom fremstilles, som vi alle var ude paa Fabrikken og sætte Smag paa. Derefter gennem den mexikanske Golf til Pense Cola, hvor Amerikas største Marine-Flyveskole findes. Vi fik Lejlighed til at følge dens Uddannelses-Program og Øvelser, hvor bl. a. vi saa Maskiner blive skudt ud fra Catapult.

Den 1. April 1940 ankrede vi op paa St. John River ved Jacksonville paa Floridas Østkyst. Derfra var det Mening, at vi vilde sætte Kursen hjemover den 10. Togtets Varighed var allerede udskudt en Maaned, for at vi kunde passere Atlanten ved Foraarstid i Stedet for om Vinteren.

#### *Meddelelse om Danmarks Okkupation under en Fest.*

Om Aftenen den 8.—9. April havde Byens største Forretningsfolk inviteret os til en stor Afskedsfest — „Danmark“ og dets Elever og Officerer nød selv før Krigen en vældig Popularitet overalt derovre — for at give Drengene en god Aften. Efter Midnat, medens Festen var paa sit højeste, fik jeg telefonisk oplæst et Telegram, der meddelte, at Tyskerne havde besat Danmark. Det er vel overflødigt at bemærke, at det varede nogle Øjeblikke, før man kom til Besindelse, og at man var grebet af Had og Raseri. Jeg fandt det dog klogest ikke at omtale Indholdet af Telegrammet — Festens Indbydere var nemlig den tysk-amerikanske Klub i Jacksonville. Da det alligevel var ret sent, takkede jeg for Aftenen og brød op med mine Drengelige efter. Saasart vi var kommet ombord, kaldte jeg Officererne og Drengene sammen for at overbringe dem den sørgelige Nyhed, idet jeg meddelte dem, at min foreløbige Beslutning var at forblive, hvor vi var og afvente Begivenhedernes Udvikling og foreløbig sove paa det. Der var vist ikke mange af os, der sov den Nat. Næste Dag



Kaptajn Knud Hansen taler ved Højtideligheden ombord ved „Danmark“s Tilbagegivelse 26. Sept. 1945.

kom Drengene alle som en og had om at blive mønstret af, de vilde ud og slaas, hvilket man ikke kunde fortænke dem i. Jeg foreholdt dem, at det vist var bedst, at de fuldendte deres Tid her i Skibet først, saa vilde de være mere brugelige. De indvilgede heri omend nølende. Da jeg lidt senere tog i Land, blev jeg mødt af en Deputation fra Byen, der medførte store Lastvogne med Frugt, Grøntsager og anden Proviant som Gave til os, til Skibet, der nu var uden Fædreland. Hvor deres Sympati var blandt de krigsførende, var der ingen Tvivl om. Den Venlighed og Sympati, som vi nød de første Dage, vedvarede i de 21 Maaneder, vi laa til Ankers dér.

Vor faste Hyre kunde der ikke mere være Tale om at faa. Men hjemmefra havde jeg et Hyre-Akkreditiv, der i Modsætning til andre danske Resourcer ikke var „indefrosset“. Det kunde strække til den nødtørftigste Proviant og en ringe Hyre, som sattes til 10 \$ pr. Maaned for Officererne. Endvidere fik Drengene lidt til Forstrækning. Men hvad de ikke fik af os, fik de af de venlige Jacksonville-Borgere.

I Maj Maaned begyndte Eleverne saa at afmønstre, der var jo haardt Brug for Søfolk. Nogle fik Stillinger i norske, amerikanske eller engelske Skibe, og andre gik ind i den amerikanske Hær eller Canadas Flyvevæsen. Lidt efter lidt var 115 Elever afgaaet. De resterende 5 forblev ombord, dem kunde jeg ikke undvære. Den 7/12 41 kom saa Japanernes Angreb paa Pearl Harbor, hvorefter Amerika gik ind i Krigen. Jeg skrev omgaaende til vor Gesandt *Kauffmann*, lykønskede ham til det Skridt han havde taget om at styre sin egen Kurs samt gav ham min 100 pCt. Tilslutning.

„Danmark“ laanes af Amerika.

Den 8. Dec. om Morgen sendte vi Telegram til Præsident Roosevelt for at tilbyde os og vort Skib i

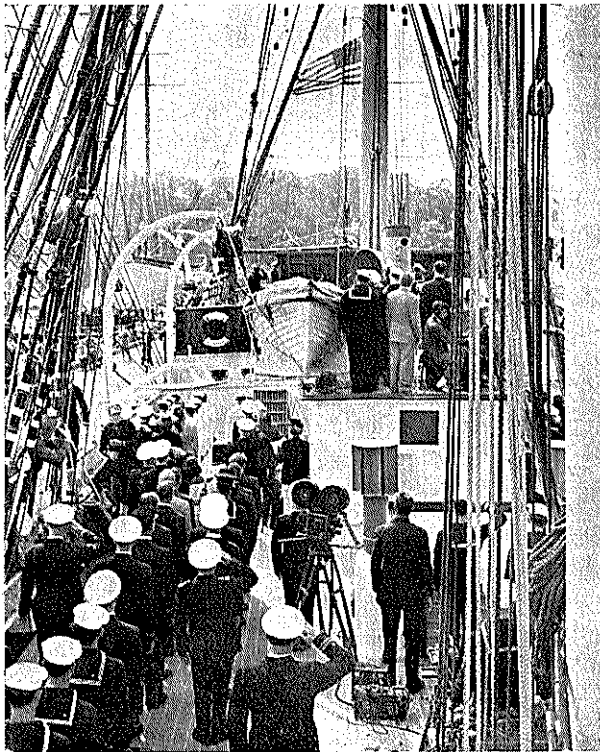
Regeringens Tjeneste. Der kom omgaaende Svartelegram fra „State Department“ fra Statsminister *Cordell Hull* om, at de med Glæde modtog vort Tilbud. Jeg kaldtes til „Naval Department“ i Washington, hvor jeg aftalte, at vi skulde antages i Marinen for øjeblikkelig at paabegynde Uddannelsen af Officerer. Vi gik saa til New London, hvor „Naval Academy“ (Søofficersskole) er beliggende. Den 2/2 42 blev Dannebrog strøget, og „Stars and stripes“ gled til Tops i Stedet. Det er første Gang i den amerikanske Marines Historie, at den har hejst sit Flag paa et fremmed Skib og derefter givet det tilbage, saaledes som det skete med „Danmark“. I Febr. 42 kom de første Kadetter ombord, ialt 107, som havde faaet en 3 Maaneders teoretisk Uddannelse paa Skolen i Land. De var i Forvejen universitetsuddannede og mellem 21—30 Aar. Vi sejlede med dem paa Kysten af New England, og hvert Hold var 4 Uger ombord, hvor de oplærtes i Navigation og Sømandsskab.

*Amerikanske Kadetter uddannes efter dansk Mønster.*

Da Admiralen for Skolen med Stab kom ombord og havde set vor Organisation og Undervisningsmetoder, fandt han, at den var saa udmærket, at vi kunde fortsætte i samme Spor. De selv havde ingen bedre. Det var vel nok Ros til gamle Danmark! Jeg kan ikke nægte andet, end at jeg følte mig stolt i dette Øjeblik, hvor en Admiral fra en Stormagts-Flaade kom med en saadan Anerkendelse. Til Uddannelsen havde Skolen yderligere faaet fremskaffet en 3 m Skonnert. Ellers havde Amerika givet Afkald paa Kadetternes Uddannelse i Sejlskibe for mange Aar siden. Imidlertid var 10 af „Danmark“s Elever vendt tilbage, saa der nu ialt var 15. 7 af dem gjorde Tjeneste ombord i førnævnte Skonnert og 8 i „Danmark“.

I de ca. 4 Aar „Danmark“ var i amerikansk Tjene-





„Stars and stripes“ stryges ved „Danmark“s Tilbagegivelse.

ste, uddannedes der ialt ca. 5000 Kadetter, hvilket vil sige, at 5000 Sjæle mere i Amerika havde faaet et Forhaandskendskab til det lille Land i Europa med den kendte Kongeskikkelse. Disse Kadetter, hvoraf 3000 bestod Prøverne ombord, var alle lette at have med at gøre. Der var ikke Vrøvl eller Vanskeligheder med en eneste af dem, og de viste en „Gaa-paa-Lyst“ af den anden Verden, kan man i Sandhed sige. Selvom det var en haard Skole at gaa igennem, var de glade for det Grundlag, de fik, hvilket kan bevidnes af Bunker af Breve, som jeg har faaet fra Kadetterne eller deres Forældre.

#### *Amerikas Folk har de rette Egenskaber.*

Disse Aar i U.S.A. vil iøvrigt staa for mig som et Æventyr. Hvis „good-will“ og Næstekærlighed kan hjælpe til at opbygge Verden efter denne Krig, hvilket jeg tror, de kan, ja da har det amerikanske Folk de rette Egenskaber dertil. Jeg vil hele mit Liv være taknemlig for denne Tid og glæder mig til Efteraaret, naar vi skal paa Togt dertil igen.

Æresbevisninger blev mig som Fører af det smukke og det gennem Pressen nu overalt i U.S.A. kendte Skoleskib rigelig til Del, bl. a. blev jeg Æresmedlem i 12—14 maritime Klubber, heriblandt den fornemste af dem alle, „New York Yachtklub“, hvor Indskudet er 500 \$ og det aarlige Kontingent 190 \$. Desuden skal man skænke Klubben en Model af sit Skib, hvilket jeg dog blev fritaget for. Som lidt Gengæld for al denne Venlighed udsatte jeg i Sommeren 1942 under Protektorat af Minister Kauffmann en Vandresølvpokal fra *Georg Jensens Sølvmedie* i New York som Præmie til Vinderen i Kapsejlad, der afholdtes af „*Inter-Collegiate Yacht Racing Association*“ i New London.

#### *„Danmark“ tilbagegivet paa Kong Christians Fødselsdag.*

Efter Danmarks Befrielse var Amerikanerne klare over, at vi gerne vilde hjem. De ønskede dog, at vi gav endnu et Togt til de regulære Kadetter, og Krigen var jo heller ikke forbi for Amerikas Vedkommende. Efter Togtets Afslutning 23. Sept. indvilgede de i at give os fri, hvorpaa jeg bad om, at Tilbagegivelsen af „Danmark“ maatte ske paa *Kong Christians Fødselsdag*. Det skete. Ved en meget smuk Højtidelighed om Eftermiddagen den 26. Sept. i Overværelse af Staten Connecticuts Guvernør, Repræsentanter for alle militære og civile Myndigheder o. fl. modtog jeg „Danmark“ i Regeringens Navn. Det havde lagt til ved Søofficersskolens Kaj. Her havde før Højtidelighedens Begyndelse hele Kadetkorpset taget Opstilling, medens Skibets sidste Hold Kadetter og „Danmark“s Besætning stillede op ombord. Efter Taler af Guvernøren og 2 Kontreadmiraler, der tolkede Amerikas Tak og sagde nydelige Ting om Skibet og dets Hjemland, afslørede Fru Kommandør *McGowan* den Bronze-Mindeplade, der var anbragt paa et Dækshus midtskibs, og paa hvilken læses: „*Presented to Danish training ship Danmark in appreciation of services rendered in training officer candidates for the United States Coast Guard Academy january 1942 to september 1945.*“ Derefter overrakte Admiral *Pine* mig som Gave en Farvefilm, der var optaget af de amerikanske Kadetters Uddannelse ombord. Til Tonerne af „Stars and stripes“, spillet af Søofficersskolens Orkester, gled derpaa det amerikanske Flag langsomt ned hilst med Haanden til Huen af samtlige Uniformerede, hvorefter Dannebrog til „Kong Christian —“ hejstes under Gaffelen. I min Tale umiddelbart efter takkede jeg Amerika for dets store Venlighed mod os, vor interessante Tid derovre, den Ære, det var for os at komme til at uddanne deres Kadetter, og at Amerika havde kunnet hjælpe til, at Dannebrog atter kunde vaje frit. Sidste Taler var i Gesandt Kauffmanns Fravær Legationsraad *Brun*, der takkede paa Danmarks Vegne og berørte det dybt forankrede dansk-amerikanske Venskab. Efter Højtideligheden sendte jeg og min Besætning et Telegram til Kong Christian om, at Dannebrog atter vajede paa „Danmark“.

Det amerikanske Flag, der blev strøget, blev overleveret mig som Gave, og det Dannebrog, der blev strøget, da Amerika overtog os, skænkede jeg til „Naval Academy“, hvor det, naar en Udvidelse er tilendebragt, vil blive hængt op i dens Aula. Flaget var skænket „Danmark“ af Marineforeningen, som allerede har tilbudt os et nyt.

Da vi den 28. Sept. om Morgenen forlod New London, vor amerikanske Hjemhavn for næsten 4 Aar, var Søofficersskolens Orkester mødt op paa Kajen og spillede „Old long syne“, „Kong Christian“ og „Stars and stripes“, og under vor Fart nedad Thames-Floden lod alle Dampfartøjer deres Fløjter lyde som en sidste Afskedshilsen. Vi gik til New York for at opsamle en Besætning. Af de oprindelige Elever fulgte kun 7 med hjem, som havde været ombord hele Tiden. Mange af deres Kammerater havde i Mellemtiden gjort det godt. 4 var blevet Skibsførere i Koffardien, 3 i „Army Transport“ og Resten enten Styrmand eller Flyvere i „R.A.F.“ Det er en saadan Ungdom, der bærer!

(Fortsættes Side 30)

# KONGELIGE

# PIRATER

**D**ET er en historisk Kendsgerning, at Columbus, før han nogensinde gik paa Akkord med Ferdinand den Katolske, allerede havde henvendt sig til Englands Konge Henrik den VII og over for ham havde tilbudt at opdage en ny Verden. Kong Henrik var imidlertid en praktisk og meget skeptisk Forretningsmand, der ikke lod sig noget binde paa Ærmet, og han afviste Tilbudet som en vild og fantastisk Drøm. Men i det følgende halve Aarhundrede blev Drømmen til Kong Henriks store Ærgrelse til Virkelighed, og den opdagede Del af Amerika kom ind under den spanske Krone. Et spansk Imperium var hermed opstaaet.

I Betragtning af Datidens Midler og Forhold var det ikke Smaating, spanske Søfarere og Conquistadores havde udrettet i dette korte Aaremaal. De havde taget de vestindiske Øer i Besiddelse. De havde erobret Meksiko og Peru, havde oprettet Kolonier langs Panama-Tangen og Sydamerikas Østkyst. De havde samlet enorme Rigdomme og havde bygget store og stærkt befæstede Byer til Opbevaring og Forsvar for de indvundne Skatte. De havde opdaget det umaadelige Stillehav og var trængt frem til, hvor Vest bliver Øst og havde her til Ære for Kong Ferdinands Efterfølger paa den spanske Trone, Philip den II givet dennes Navn til Øgruppen Philippinerne.

Men Amerika var alligevel meget større end det af Spanien annekterede Omraade, og Henrik den VII begyndte snart at fortryde sin afvisende Holdning over for Columbus og at spekulere over, om der ikke ogsaa kunde blive en Stump af dette vidunderlige Land til overs for England; og da der netop verserede Rygter om en venetiansk Skibskaptajn — en dristig Sømand og habil Navigator ved Navn Giovanni Cabota — senere kaldet John Cabot, som var bosat i Bristol, og som inspireret af Columbus' Opdagelser ogsaa gik svanger med lignende Planer, sendte Kongen Bud efter ham.

John Cabot lod sig ikke nøde. Han efterkom øjeblikkelig det kongelige Bud og forelagde Majestæten sin Plan, som gik ud paa at følge en nordligere Kurs end den, Columbus havde styret, og ad denne Vej

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

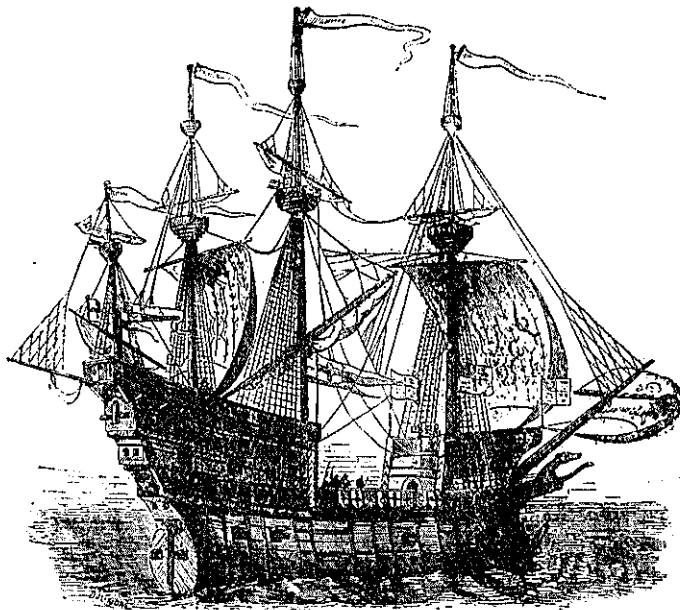
naa frem til det saa lovpriste Land „Cathay“ uden at risikere at komme i Konflikt med Portugiserne, som havde gjort sig til Herrer over den østlige Søvej til Indien, og som energisk satte sig imod og med alle Midler bekæmpede enhver Konkurrence.

Denne Gang lyttede Kong Henrik interesseret, og skønt hverken han selv eller Cabot havde ringeste Kendskab til de Mure af Is, som senere havde stoppt saa mange Opdagelsesrejsende paa denne nordlige Rute, som Capot havde tænkt sig, indvilligede Henrik straks i at lade to Karaveller udruste til Rejsen. Da dette var bragt i Orden, fik Cabot kongelig Fuldmagt til at opsøge fremmede og for engelske Søfarere hidtil ukendte Lande, undertvinge disse, tage dem i Besiddelse for den engelske Krone og kolonisere dem — uanset enhver Protest fra Spaniere eller Portugisere, der eventuelt i Forvejen skulde have lagt deres gridske Hænder paa disse Lande. En Femtedel af Profiten ved hele

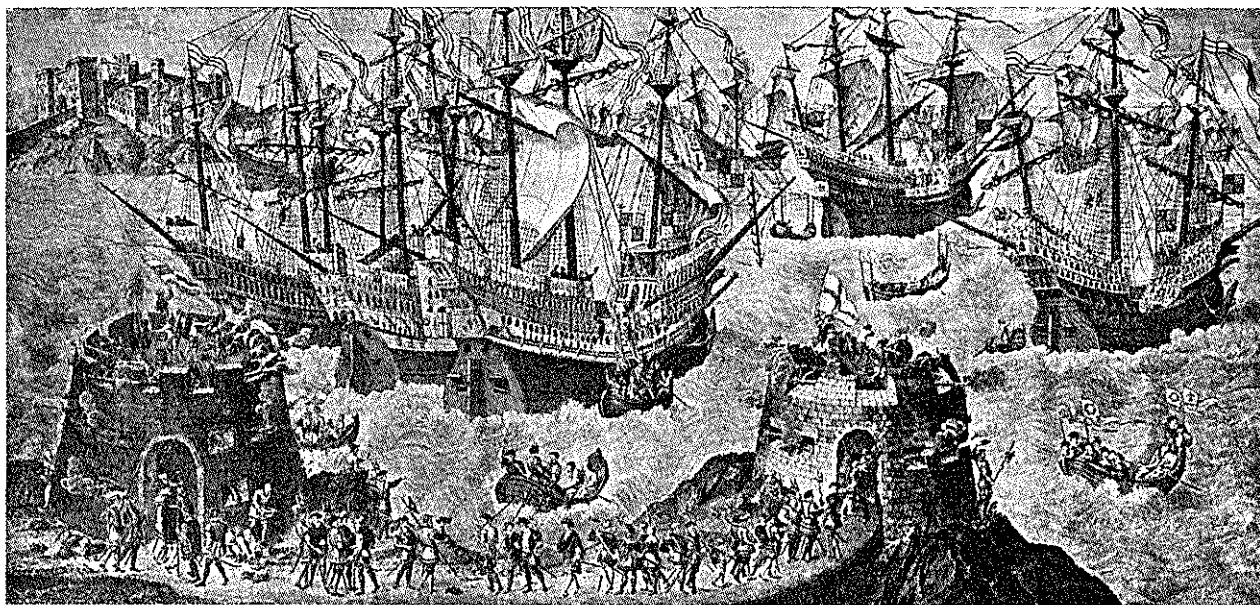
Foretagendet skulde tilfalde Kongen, en anden Femtedel Cabot og Resten tilkom Riget.

Denne Fuldmagt, som endnu forefindes i Britisk Museum, er dateret 6. Marts 1496. Den er udstedt til Giovanni Cabota og hans tre Sønner Ludovico, Sebastian og Sancio; og da England paa den Tid hverken var i Krig med Spanien eller Portugal, er den set med Nutidsøjne intet mindre end en Udnavnelse til — eller vel rettere sagt en Anerkendelse af John Cabot og hans Sønner som kongelige Pirater.

Som bestemt afsjælede saa Konsortiet Ca-



The Great Harry.



*Henrik den VIII's Flaade ved Dover den 31. Maj 1520.*

bot med de to Karaveller og satte Kurs mod Nordvest. De fandt Land paa 56 Graders Nord Bredde. Det var Kysten af Labrador, de var naaet, men da de her ikke fandt nogen Mulighed for at trænge videre frem i vestlig Retning, og Landet viste sig meget barskt og syntes at være ubeboet, styrede de sydover og landede paa New Foundland.

Om denne Landing fortæller en samtidig Historie-skriver — efter Sigende ud fra John Cabots Dagbog-Optegnelser — følgende:

„Her var hverken Spaniere eller Portugisere at komme i Konflikt med, men til Gengæld blev vi fjendtligt modtaget af en indfødt Befolkning, som bestod af stridslystne Rødhuder, der var klædt i vilde Dyrs Skind og spiste raat Kød. De opførte sig ogsaa selv som vilde Dyr, og de talte et Sprog, som ingen andre end de selv kunde forstaa. Og da Landet her ikke syntes at være noget Eldorado eller en Kilde til Rigdom for England, men tværtimod forekom os meget fattigt, nøjedes vi med over for disse Indfødte og i Kong Henrik den VII's Navn at proklamere Landet som lovlige engelsk Besiddelse, hvilket dets vilde Beboere naturligvis ikke forstod, hvorfor vi til senere Bekræftelse af dette og som et talende Bevis for, at vi havde været her og for vor Førsteret til dette Land, fangede to af dets vilde, mandlige Beboere, som vi førte med os, da vi straks efter Proklamationen fortsatte vor Sejlads.“

Fra New Foundland stævnede de to Karaveller videre mod Syd langs med Nordamerikas Kyst; men hele Vejen mødte de stormende Vejr, som forhindrede Cabot i at gøre Landgang, før han naaede helt ned til Florida. Her gjorde han paa forskellige Steder Forsøg paa at lande, men overalt blev han afvist af overlegne spanske Styrker, saa han og hans Folk over Hals og Hoved maatte retirere om Bord i deres Karaveller igen, og da han efter et af disse Forsøg ogsaa blev forfulgt af overmægtige fjendtlige Galeoner, og hans Proviant-forsyning nu var ved at slippe op, opgav han skuffet i sine Forventninger at trænge videre frem og sejlede tilbage til England. Hans Planer var slaaget fejl, og Foretagendet var i Bund og Grund mislykket. Hele det

opnaaede Udbytte fra Ekspeditionen, hvormed han kunde fremstille sig for Kong Henrik, var to vilde og dyriske Rødhuder, men i disse krævede Majestæten ikke nogen Andel.

Efter dette negative Resultat havde Kong Henrik fuldstændig tabt Interessen for Opdagelser af nyt Land — og i det hele taget for alt, hvad der vedrørte Søfart, og efter hans Død 1509 fandt hans Efterfølger, Henrik den VIII, England uden Krigsflaade af nogen Betydning. Nogle Smaaskibe, der drev Handel paa Bordeaux, Lissabon og Cadix og nogle endnu mindre Fartøjer og fladbundede Pramme, som i Magsvejr sneglede sig frem og tilbage mellem Themsen og Antwerpen, var alt — eller omtrent alt — bortset fra de lokale Fiske-smakker, der dog aldrig kom uden for deres Hjemsteds nærmeste Farvande langs Nordsøens og Kanalens Kyster.

Den unge Konge var ikke blind for den Skødesløshed, hans Forgænger paa Tronen havde udvist over for disse Forhold — og den skadelige Virkning en saadan Forsømmelighed kunde faa for England i dets Forhold til de store europæiske Fastlandsnationer med deres blomstrende Søhandel og deres tiltagende Magt paa Havet — i Særdeleshed Spanien med dets Anmasselse. Og efter sin Tronbestigelse tog han straks Sagen op for at raade Bod paa sin Forgængers Forsømmelse. Han lod de forfaldne Dokker og Skibsværfter istandsætte og forbedre. Han lod bygge Skibe efter helt nye Modeller og større end de hidtil anvendte — heriblandt „The Great Harry“ — et firemastet Krigsfartøj paa 1000 Tons, som var beregnet til at føre en Besætning paa 700 Mand, og som i den Tids England betragtedes som et Vidunder. Der fulgte flere efter af omtrent samme Model, og selv om disse ikke var saa store og saa imponerende, var det dog en anselig Flaade, han efterhaanden fik i Søen, og som han d. 31. Maj 1520 holdt Revy over ved Dover. Han indforskrev Italienerne til at støbe Kanoner af en helt ny Type til Skibenes Armering, og i Portsmouth, Plymouth og Southampton indledede han Bekendtskaber med Søkapitajner for at finde de rette Mænd til at føre Skibene.

I Plymouth var der i Særdeleshed en vis Kaptajn William Hawkins, som tiltrak sig Kongens Opmærksomhed. Med ham indledede han Forhandling, og Resultatet heraf blev, at han overlod Hawkins et af sine største Skibe for hermed at sejle ud paa Opdagelse af nyt Land og tage saadant i Besiddelse for Englands Krone — og sidst men ikke mindst for at fremskaffe Værdier, der kunde gøres i Penge til Bygning af endnu flere nye og større Skibe. Hvorledes disse Værdier skulde fremskaffes, melder Historien ikke direkte noget om, men at dømme efter den Aftale, som skulde være sluttet under denne Forhandling, og som efter Sigende gik ud paa, at Staten, Kongen og Hawkins hver skulde have en Trediedel af det Bytte, der paa Rejsen blev vundet til Lands eller til Søs, og da Ordet „Bytte“ udtrykkeligt nævnes i Aftalen, ligger det nært at sætte Fremskaffelsesmaaden i Forbindelse med Plyndring og Søroveri.

Hawkins' første Rejse under Henrik den VIII's Protektion gik til Kysten af Guinea. Her gjorde han dog ingen nye Opdagelser eller opnaaede nogen Landvinding for England; men til Gengæld hjembragte han herfra baade Guld og Elfenben til en betydelig Værdi, og opmuntret af dette Resultat sendte Kongen ham straks ud paa en ny Opdagelsesekspedition. Denne førte Hawkins til Brasilien, men her blev han afvist af Portugiserne, som allerede Aar 1500 havde opdaget dette vældige Land og havde anlagt Kolonier langs dets Kyst. Og alt, hvad han opnaaede paa

denne Rejse, var at hjemføre en indfødt Høvding, som han havde forsnakket med selvlavede Historier om England — om dette mægtige og vidunderlige Rige og dets ædle og storsindede Hersker, der havde udsendt ham for at skaffe sikre Oplysninger med Hensyn til de Rygter om Portugisernes brutale Underkuelse af det brasilianske Folk, som var kommet ham for Øre, og som han, der var alle undertrykte Folks og Retfærdighedens Forkæmper, sikkert vilde gribe ind imod og forsøge at bringe til Ophør. Og Høvdingen lod sig bedaa af Hawkins' Løgnehistorier og blev saa opsat paa selv at se og stifte nærmere Bekendtskab med dette saa lovpriste Land og dets ædle Hersker, at han under Løfte om at komme sikkert tilbage godvilligt fulgte med til England.

Efter Tilbagekomsten til England præsenterede Hawkins i Whitehall den videbegærlige Høvding for Kong Henrik. Men hvilket Indtryk den brasilianske Vildmand fik af dette Foretræde — eller af England i det hele taget — har man ingen historiske Oplysninger om, og han fik heller aldrig Lejlighed til at gøre sine Landsmænd bekendt hermed; thi det Løfte, han

havde faaet om at komme sikkert tilbage til sit Hjemland, var der ikke mere Hold i end de øvrige Historier, som William Hawkins havde forsnakket ham med. Han døde under Opholdet i England — efter Sigende af Kulde, hvilket naturligvis kan udlægges paa forskellig Maade.

Efter at have lidt denne Skuffelse i sine store Forventninger synes Kong Henrik at have tabt Interessen baade for William Hawkins og for at udsende flere Opdagelsesekspeditioner mod Syd; men til Gengæld optog han sin Forgængers fejlslagne Idé om at finde en nordlig Søvej til Indien. Han allierede sig med andre Søkaptajner i Plymouth og sendte flere af sine store Skibe ud paa Opdagelsesrejser og for at vinde nyt Land. Disse Rejser gik baade mod Nordvest og mod Nordøst; men ingen af disse Skibe vendte nogensinde tilbage, og Størstedelen af deres Besætninger omkom af Kulde og Sult, hvilket senere oplystes af nogle enkelte Overlevende, som dels var landet paa New Foundland og dels var optaget af russiske Fiskere i Nærheden af Novaja Semlja.



*Hawkins præsenterede i Whitehall den videbegærlige Høvding for Kong Henrik.*

Imidlertid havde Henrik den VIII sagt sig løs fra Pavedømmet og var blevet Protestant — ikke af nogen religiøs Overbevisning, men dels paa Grund af hans despotiske Ærgerrighed og Selvrædighed, og dels fordi den hellige Fader i Rom haardt havde sat sig imod hans Skilsmisse fra sin Dronning, som han var blevet ked af, og som han derfor paa Trods og i Lig-

hed med sine tidligere Dispositioner i samme Retning resolut lod henrette; og herefter blev han saa optaget af Reformationens Indførelse i England, at han hverken havde Tid til at beskæftige sig med Opdagelser af nye Lande eller i det hele taget med Søfart. Da han saa døde 1547, laa alle hans store Skibe aftaklede i de engelske Kanal-Havne og raadnede op, mens truende Skyer trak op over England fra det katolske Frankrig — og i Særdeleshed fra Spanien, hvor den hellige Inkvisition under den fanatisk-katolske Kong Philip den II nu fo'r frem med Baal og Brand, med Forfølgelse, Tortur og Død over alle Kættere, som ikke bekendte sig til den katolske Tro.

Frankrig havde for sit Vedkommende ikke noget imod i Forening med Spanien at bruge Magt mod England i dette Religionsspørgsmaal; men det saa' heller ikke gerne, at England kom ind under Kong Philips Herredømme, mens Philip paa sin Side nok vilde kæmpe for denne Sag, men dog uden at erklære England Krig. Meningen hermed var, at Tvangen ikke skulde ske i Philips Navn, men i den hellige Inkvisitions, og da denne Institution hyldede Princippet „Hensigten

helliger Midlet“, blev Kampen om Katolicismens Genindførelse i England en udpræget Pirat-Krig, hvorunder Englands Handel med det øvrige Europa led betydeligt Afbræk ved voldelige Indgreb — navnlig fra spansk Side.

Den unge Kong Edward den VI, som havde bestegget Tronen efter Henrik den VIII, havde nok været opmærksom paa den Fare, der var opstaaet for England ved Indførelse af Protestantismen som Statsreligion. Han forestillede sig i Tankerne et Angreb fra de sammensluttede katolske Magters Side, men anede intet om, hvorledes England skulde være i Stand til at imødegaa et saadant; og i hans korte Regeringstid til 1552 fik han ikke Øjnene op for, at en stærk Krigsflaade var den eneste Mulighed. Kong Henriks store Skibe laa fremdeles og raadnede op til ingen Nytte, og den samme Forsømmelse fortsattes under hans Efterfølger Dronning Maria den Blodiges seksaariges Regimente. Og da Dronning Elisabeth 1558 besteg Tronen, bestod hele Englands maritime Styrke af syv lejede Toldkuttere, hvoraf den største var paa 120 Tons, og der fandtes overhovedet intet Skibsartilleri.

I Mellemtiden havde man i England fra privat Side taget Forholdsregler mod de katolske Overgreb. Købmændene havde forsynet deres Handelsskibes Mandskaber med Skydevaaben og havde udrustet Kapere, og der er ingen Tvivl om, at Pirat-Instinktet har ligget mange af Datidens Englændere i Blodet; thi der var ligefrem Rift om at blive optaget i denne nye Profession, som af de katolske Modstandere uden smaaligt Hensyn til deres egne hykleriske Metoder stempledes som gement Sørøveri.

Man kan tænke om denne Beskyldning, hvad man vil. Det var og blev dog oplagt Sørøveri, men samtidig et passende Svar paa Modstandernes Tiltale; og det var i Virkeligheden dette Svar, der frelste England fra at blive opslugt af det spanske Imperium.

Da Elisabeth overtog Regeringen, var hun straks paa det rene med, at hele det katolske Europa med Spanien i Spidsen kun ventede paa en gunstig Lejlighed til at angribe hende. Hun var ogsaa ganske klar over, at Englands eneste Mulighed for at tilbagevise et saadant Angreb beroede i dets Styrke paa Havet; men nogen Krigsflaade havde hun som sagt ikke. Elisabeth var imidlertid en klog Kvinde; og hun havde aldrig saa saare faaet Regeringens Tøjler i Hænderne, før hun begyndte at interessere sig for de private Kapere, som ogsaa faktisk var den eneste Mulighed, hun i Øjeblikket kunde regne med til Etablering af et Forsvar. Naturligvis kunde hun ikke aabenlyst alliere sig med og ansøre disse Vovehalse, som hendes katolske Modstandere kaldte Pirater. Men hun kunde skele efter dem — og blinke til dem — lidt venligt ogsaa, og det faldt

hende slet ikke svært, for i sit Inderste nærrede hun en vis Beundring for alle besluttsomme og modige Mandfolk; og hun var ikke i Tvivl om, at disse Kapere vilde være i Stand til at faa Katolikkerne til at betænke sig saa længe, at hun fik Tid til at opbygge en Krigsflaade. Og det bedste ved denne Konspiration var, at hun kunde fornægte disse Hjælpere — og saagar lade dem straffe, dersom det gjordes nødvendigt for over for Modstanderne at skjule sin Meddelagtighed i deres Foretagender.

Saaledes førtes denne Religionskrig en Tid tilsyneladende som private Affærer. Spaniens, Frankrigs og Englands Regeringer benægtede harmfuldt enhver af

Modpartens Beskyldninger om Overgreb, mens de samtidig i det Skjulte opmuntrede hertil og understøttede disse.

Paa den ene Side blev engelske Skibe, som blev antruffet i spanske Farvande, og hvor om Bord der kunde spores en nok saa ringe protestantisk Atmosfære, opbragt eller brændt i den hellige Inkvisitions Navn. Enhver saakaldt kætterisk Bog, der blev fundet om Bord, konfiskeredes, og Mandskabet blev kastet i Inkquisitionens Fængsler og torteret til Døde eller sendtes til Slavearbejde i Galejerne. En engelsk Bibel eller Bønnebog, der blev fundet blandt en fattig Sømands Ejendele, var tilstrækkelig Aarsag til, at den stakkels Ejermand slæbtes til den saakaldte Autodafé i Sevilla, hvor han som Kætter under stor Højtidelighed og i Mængdens Paa-syn blev levende brændt.

Paa den anden Side laa de engelske Kapere og lurede ved Scilly — eller i Havnene ved Kerrys Kyst, hvorfra de smuttede ud og angreb ethvert Handelskib, der passerede. De gjorde kort Proces med de katolske Besætninger, som uden Skaansel blev hugget ned, hvorefter det erobrede Skib blev udplyndret og brændt. Med disse engelske Kapere som Forbillede optraadte ogsaa de franske Hugenotter, der for deres protestantiske Sympatier ligeledes var Genstand for Forfølgelse og Inkquisitionens Rædsler; og at Hadet og Hævngerrigheden ogsaa var gensidigt mellem disse franske Hugenotter og Spaniere, taler de følgende Eksempler tydeligt nok for:

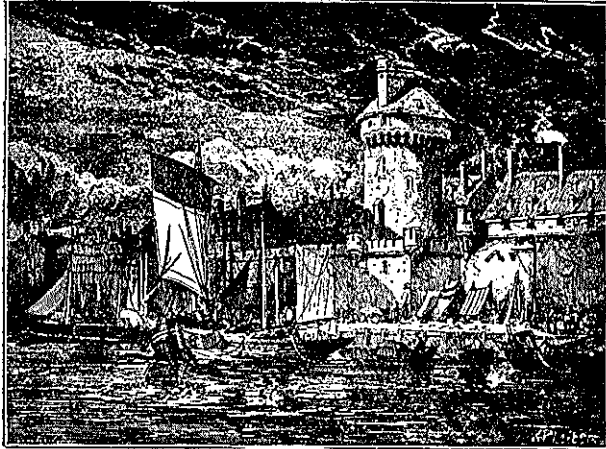
I den franske Havne- og Fiskerby St. Malo i Bretagne havde Inkquisitionens Haandlangere fanget 60 Protestanter, som efter Kong Philips Ordre alle blev torteret til Døde. Denne Skændselsgerning var mere, end de gæve St. Malo-Fiskere kunde lade gaa ustraffet hen. De bemandede og armerede øjeblikkelig deres Fartøjer og lagde sig med disse paa Lur i en afsides Smutkrog ved Bretagnes Kyst, hvor de opsnappede nogle spanske Handelsskibe. Og som Svar paa Inkquisitionens Voldshandling mod deres Bysbørn sendte de alle opsnappede Skibe ind til St. Malo uden anden Last end de



Den spanske Kong Philip den II.

afhuggede Hoveder af deres Besætninger. Paa hvert af de opsnappede Skibe havde de kun skaanet een Mand, som kunde føre Skibet i Havn og fortælle, hvad der var sket.

I et andet Tilfælde var nogle udvandrede Hugenotter landet paa Kysten af Florida, hvor de havde slaet sig ned for godt. Da Rygtet herom naaede den spanske Guvernør i San Domingo paa Haiti, sendte denne øjeblikkelig en Ekspedition af Sted for at straffe de formastelige, og Spanierne gik her grundigt til Værks. De ikke alene afbrændte hele Hugenotternes nyopret-



Den franske Havne- og Fiskerby St. Malo i Bretagne.

tede Koloni, men de klyngede ogsaa alle dens Medlemmer op ved deres Hals — Mænd, Kvinder og Børn, og de lod opslaa en Bekendtgørelse om, at disse stakkels i Troen vildfarne Mennesker ikke havde maattet lide Døden som Franskmand, men som Kættene.

Da Nyheden herom naaede Hugenotternes faste Borg La Rochelle, blev der herfra sendt et vel udrustet og stærkt bemanded Skib over Atlanten under Kommando af en Kaptajn de Gournes. Den faatallige Garnison, som var efterladt paa Stedet, hvor de udvandrede Hugenotter havde lidt Døden, blev fanget; og Kaptajn de Gournes lod hver eneste Mand af dem klynge op i de samme Træer, hvori hans Landsmænd var blevet hængt. Og ved sin Afrejse efterlod han som Svar paa den spanske Bekendtgørelse en Proklamation, der tilkendegav, at disse ikke hang og dinglede som Spaniere, men som Mordere.

Det var dog som antydte ikke alene de franske Hugenotter, der øvede Gengæld mod Inkquisitionens Rædsler. Heller ikke England stod tilbage i saa Henseende, og utallige er de Beretninger, der er givet om engelske Kaperes Opbringelser af spanske Skibe og den Grusomhed, hvormed disse opbragte Skibes Besætninger blev behandlet; og det forbedrede ikke Forholdene, at der baade fra katolsk og protestantisk Side rejste sig indignerede Røster herimod. Grusomhed praktiseredes fra begge Sider og var i Almindelighed i Overensstemmelse med Tidens Aand. Vel beklagede Kong Philip sig flere Gange over for Dronning Elisabeth — naturligvis kun paa sine Undersaatters Vegne for ikke at risikere et aabent Brud med England, hvilket i Øjeblikket ikke vilde være foreneligt med hans Politik. Men alle hans Beklagelser prellede fuldstændig af paa den kloge, engelske Dronnings forstillede Uvidenhed om, hvad de engelske Kapere foretog sig.

Saaledes fortsatte Aar efter Aar denne Religionskrig mellem Spanien og England med en Fanatisme, grusom Brutalitet og Underfundighed fra begge Sider, der vel ogsaa med god Begrundelse kunde karakterisere dens Udøvere som kongelige Pirater.

Som det fremgaar af Beretningen om de fordrevne Hugenotter Forsøg paa at nedsætte sig i Florida, drev Philip en mere aabenlys Politik, naar det drejede sig om Spaniens Interesser i de umaadelige Omraader, der efter Amerikas Opdagelse var inddraget under den spanske Krone. Her lagde han ikke Skjul paa, at han førte Krig mod enhver, der gjorde Forsøg paa at fravriste Spanien det mindste Gran af Værdi fra disse Omraader, og han var lige saa fanatisk i sin Omsorg herfor, som han var i sin katolske Tro. Alene Tanken om, at nogle faa Englændere havde forsøgt at strække deres Handel ud til disse Omraader havde i lang Tid gjort ham syg. Hans strenge Forbud mod disse Fremmedes Indtrængen førte til Smugling. Smugling blev bekæmpet med haard Haand, og den haarde Haand besvaredes med blodige Repressalier.

Dette er Essensen i de følgende Artikler om dette Emne, der omtaler de største Navne blandt Pionerne, der lagde Grunden til Englands Sømagt.

Fortsættes i næste Nr.

Bind III af Pragtværket

## SVENSKA FLOTTANS HISTORIA

er lige udkommet. Se det hos

**ANDR. FRED. HØST & SØN**  
Bredgade 35 5051 - 7571

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

<sup>A</sup>/<sub>S</sub> MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders



Sidste Aars Hold fotograferet med Lærere og Forstander samt Direktøren for Maskinundervisningen Civilingeniør Stahl.

## Københavns Maskinskoles Aarsfest

Københavns Maskinskoles Aarsfest Lørdag den 12. Januar indledede en ny Æra i Skolens Historie, idet Skolen har vedtaget at indføre en årlig højtidelig Fest ved Semestrets Afslutning.

Meningen er, at denne Fest skal være den højtidelige Del af Afslutningen og Elevforeningens Aftenfest den mere muntre Slutning paa den afsluttende Eksamen. Festen indledtes med, at Formanden for Skolen, den charmerende Borgmester Alfred Bindslev bød Velkommen, og efter at man havde sunget en Sang, holdt Direktøren for Maskinundervisningen, Civilingeniør E. Stahl, Dagens Hovedtale, som blev paahørt under spændt Interesse. Talen vil sikkert danne Skole for fremtidige Taler ved disse Fester. Civilingeniør Stahl dvælede ved Tiderne før og nu og gjorde Rede for, hvor megen Betydning det havde, at Undervisningen fulgte med Tiden. Under Forsamlingens Munterhed oplæste han nogle Prøver paa danske Stile, som stammede fra 1880.

Vi bringer her en enkelt af dem. Stilen hed:

„Indtryk fra en Rejse“ og lyder i sin Korthed saaledes:

„Befolkningen i Norge og Spanien er højst forskellige. Nordmændene er frastødende og pralende, fortæller man dem om et eller andet, som findes herhjemme i Danmark, kan man være sikker paa, at de har noget, der er større og bedre.

Spaniolerne kommer derimod den fremmede mildt og venligt imøde.“

Disse Stile havde Eksaminanden tre Timer til at skrive, og saa bemærker Civilingeniøren, at han vil forbigaa Ortografien i Stilhed.

Da Eksaminationen foregik paa Orlogsværftet, bestod Eksamenskommissionen af de militære Teknikere derfra. Disse skulde i den højtidelige Anledning møde i Uniform, men der foreligger en Anmodning fra dem

til Marineministeriet om at maatte faa Lov til at møde i civil Paaklædning, da Uniformen gjorde Eksaminanderne bange. (Tiderne har jo forandret sig noget).

Ogsaa den afdøde Forstander Heinrich Gille blev smukt mindet, og Talen sluttede med følgende Ord: „Nu lever Skolen videre under Forstander Mathiessens myndige, omsorgsfulde og kloge Ledelse. Jeg udtaler mine bedste Ønsker om Fremgang og lykkelige Arbejdsforhold, og om at Skolen paa bedste Maade maa virke til Gavn for Danmarks Ungdom.“

Ved Elevforeningens Fest i Borgernes Hus holdtes Festtalen og Uddelingen af Guldemblemer af Civilingeniør Arnold Petersen, og blandt den udmærkede Underholdning hørte man med Fornøjelse Korsang af Eleverne fra Maskinskolen. Det var en særdeles underholdende og interessant Aften, som Elevforeningens Formand S. A. Sørensen havde arrangeret, og der var ogsaa mødt saa mange, at Salen var tæt pakket, saa det kneb med at gøre sig paa Dansegulvet.

AB.

### Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

# Søofficersskolens Indvielse

Ved CARL ØSTEN

EN Taage havde lagt sig over Holmen og den gule, funkisopførte Søofficersskole paa Indvielsesdagen den 9. Jan. som en Manen til Kadetterne, at deres fremtidige Sejlads ikke altid kan foregaa i Solskin og Magsvejr. Indvielsen skulde ellers have fundet Sted i 1939 i Oktober, da Skolen blev taget i Brug, men da den ikke var helt færdig, og Krigen var udbrudt, blev der ikke afholdt nogen højtidelig Indvielse. Denne fik derfor i Dag en dobbelt Karakter, eftersom Istandsættelsen efter Tyskernes Huseren først nu var bleven færdig. Indvielsen kom til at præge Holmen, der havde en af sine store Dage. Ad dens træ- og bygningskransede Veje jog en Mængde Autous, dirigeret af Holmens Politi, der for en Gangs Skyld virkede som Færdselsbetjente. Foran Skolens Hovedindgang, over hvilke Kong Chr. X's Navnetræk lyste i gult, næsten sløret af Taagen, stod en Skansevagt med Hornblæsere paa Yderfløjen. For dem blev det næsten en ubrudt Kæde af Signaltoner og „Præsenter-Gevær“-Stilling, da næsten alle Flaadens højeste Officerer indfandt sig til Højtideligheden, der var fastsat til Kl. 14. *Kontreadmiral Kronprins Frederik*, Forsvarsminister *Harald Petersen*, *Viceadmiral Vedel*, *Generallojtnant Gørtz* og de fremmødte Kontreadmiraler hilstes med Honnør-Signaler. I Skolens smukke Forhal, hvor Niels Juels Valgsprog „Nec temere nec timide“ („Aldrig overilet, aldrig frygtsom“) toner frem paa Væggen over hans Billede, tog Skolens Næstkommanderende, Orlogskaptajn *Jegstrup* imod de mange Indbudte, hvoriblandt foruden de ovenfor nævnte befandt sig Orlogskaptajn, *Prins Knud*, fhv. Forsvarsminister *Bjørn Kraft*, Professorer fra de højere Lærestalter, Repræsentanter for maritime Foreninger, Sejlklubber og Københavns Havn, Skolens Lærere og Officerer samt enkelte andre Indbudte.

Paa 1. Balkon havde enkelte af de Indbudtes Fruer faaet anvist Plads, og paa 2. Balkon sad Skolens kvindelige Betjening, der er noget nyt i Kadetskolens Historie, eftersom Kadetternes Opvartning tidligere besørgedes af Værnepligtige. Paa Gulvet langs Væggene stod under Gæsternes Ankomst Skolens Kadetter, heriblandt Kongens Nevø, *C. P. A. J. Castenskiold* og *Prins Flemming*.

Saa snart Kronprinsen og Viceadmiralen havde taget Plads, indledtes Højtideligheden med, at Skolens Fane til Fanemarchens Toner førtes op paa Tribunen, hvor den holdtes under hele Højtideligheden af 3 strunke Kadetter paa Skift. Saa stod Skolens Chef, Kommandør *C. Westermann*, paa Talerstolen, der var placeret paa Tribunen midt for *Anton Hansens* store Kopi af *Paul Sindings* Skitse til Slaget i Køge Bugt, hvor Linjeskibet „*Christianus Quintus*“ er ved at bryde igennem.

*Hyldest til Kongen.*

Kommandøren sagde:

„I snart 34 Aar — lige fra da jeg gik som Kadet paa denne Skole — har Kong Chr. X været højstbefalende over Søværnet. Vi har fra disse mange Aar meget at sige Kongen Tak for. Selvom Kongens Uddannelse og Virke igennem de mange Aar og de mange Officersgrader har ligget i Hæren, har Søværnet aldrig følt, at det ikke havde Kongens fulde Interesse og Bevaagenhed. At begge Kongens Sønner har gennemgaaet denne Skole og har gjort Officerstjeneste i Søværnet, har sikkert ikke kunnet undgaa at skabe Kendskab til og Forstaaelse af de Opgaver, Søværnet har, og de Vilkaar, hvorunder der er arbejdet. Ved de aarlige Kongeinspektioner af Flaaden saa vi altid, med hvilken Interesse og Forstaaelse Kongen fulgte Øvelserne. Paa de mange Sommertogter med „*Dannebrog*“ har Søofficererne haft Lejlighed til paa nærmere Hold at lære Kongens store personlige Egenskaber at kende og at opleve, med hvilken Alvor Kongen omfattede sine repræsentative Pligter ved de mange Besøg i danske Provinshavne. Det faldt i Kong Chr. X's Lod at føre Danmark igennem to store Verdenskrige. Idag kender alle Kongens fortjensfulde Indsats i den første Verdenskrig. Imellem de to store Verdenskrige var den konstitutionelle Udvikling i Europa saadan, at andre Lande afskaffede Kongemagten eller svækkede dens Stilling, men i Danmark befæstedes den gennem Kongens Personlighed. Og i den anden Verdenskrig, i Be-



*Chefen, Kommandør Westermann, konfererer med Næstkommanderende, Orlogskaptajn Jegstrup.*



sættelsens lange og onde Aar, blev Kong Christian, som havde arvet sit Rige, det danske Folks kaarne Konge alene ved sine Fortjenesters Ret. Det Arbejde, Kongen i disse Aar udførte, vil blive indskrevet i Danmarks Historie saa stærkt som nogen hidtidig Konges Fortjenester.

*Da Udenrigsminister Scavenius kritiserede Kongen.*

Den Værdighed i Optræden, som Kongen den 9. April 1940 paakaldte det danske Folk, viste han selv fra den første til den sidste Dag af Besættelsen. Kongens og Folkets Samhørighed i disse tunge Aar blev en af de faa Stjerner, der lyste i Mørket, og i Særdeleshed følte Værnene, at Kongen var eet med dem, og at han af al Evne varetog Værnenes Interesser.

I Søværnet følte vi det, da Tyskerne i Januar 1941 forlangte vore Torpedobaade udleveret. Da var det Kongens Ønske at sige Nej til Udleveringen (alle Fremhævelser af Red.) og at tage Konsekvensen deraf. For at undgaa et større Onde bojede Kongen sig for et Flertal indenfor Regeringen, men kun paa den Betingelse, at Torpedobaadene blev udleveret under Protest, og uden at man modtog den Betaling for dem, som Tyskerne havde tilbudt. Den Dag, Torpedobaadene sejlede fra Holmen, gav Kongen Ordre til, at alle Skibe og Institutioner paa Holmen skulde flage paa halv Stang. Dette skete, og uanset at Tyskerne var irriterede derover, og Udenrigsminister Scavenius i et Ministermøde den følgende Dag paatalte det i de heftigste Vendinger, glædede det Søværnets Personal ved denne Demonstration at faa Lov til at give Udtryk for deres Sorg og Harme. Faa Dage efter Torpedobaadenes Udlevering tog Kongen selv ud paa Holmen, og i denne Sal talte Kongen opmuntrende Ord til Søværnets Befalingsmænd og faste Mandskab. For Søværnets Personal var det i de onde Aar altid en Opmuntring fra Holmen at kunne se, at Flaadens højeste Kommandotegn — Kongeflaget — vajede ovre paa Amalienborg Slot. Fra denne Skole, som over sin Indgang bærer Kong Chr. X's Navnetræk, vil vi ved denne Aabningshøjtidelighed sende vore Tanker til Søværnets højstbefalende, vor Konge, og i dyb Taknemmelighed hylde ham ved 9 Hurraraab for stolt og værdig Kongegerning. — Hans Majestæt Kong Chr. X leve!"

9 Hurraer, usædvanlig taktfaste og kraftige, lød derefter for Hans Majestæt, Flaadens Øverste, hvis Nærværelse savnedes stærkt i Dag. Saa sang Forsamlingen „Kong Christian —“ under Musikledsagelse af „Marineforeningen“s Drengorkester, der baade til denne og de efterfølgende Sange klarede deres Opgave fint, saa fint, at en af Gæsterne, der ikke kunde se det i en Sidegang anbragte Orkester, spurgte Marineforeningens Formand, Hr. Marston: „Er det Gardens Orkester, der spiller?“

*Viceadmiral Vedel taler.*

Saa talte Chefen for Søværnskommandoen, Viceadmiral Vedel. Efter at have nævnt Undervisningens Formaal bragte Viceadmiralen en Tak til Direktør for Handelshøjskolen, Professor Møller, for de Lokaler, han efter 29/8 havde stillet til Raadighed for Kadetundervisningen, indtil denne paa Grund af Kadetternes Arbejde i Modstandsbevægelsen helt indstilledes i Sept. 44. Det var en for stor Risiko at have saa mange af dem samlet. Tak rettedes ogsaa til „Dansk Sejler-

skole“ i Odense, fordi den i Sommeren 44 havde stillet Fartøjsmateriel til Raadighed for Kadetterne. Admiralen fortsatte: „— Nu er alle Kadetterne samlede her igen. Undervisningen begyndes, og Livet paa Skolen fortsættes efter disse mærkelige Aars Afbrydelse. Men er det nu blot en Fortsættelse med godt og ondt fra tidligere Tid? Nej, saadan maa det ikke blive, Værnene har været nede i en Bølgedal mellem de to Verdenskrige, kulminerende i den 9. April 1940. Dette er ikke Værnenes Skyld alene. Hele Mellemløstidens Mentalitet var usund for enhver national Tankegang. Men ingen af os, der har tjent i Hær eller Flaade i disse Aar, kan sige sig fri for ogsaa at have sin Del i dette Ansvar. Vi spørger os: Har vi lært nok af de Besættelsesaar? — og: Vil det, vi har lært, holde og have Bærekraft fremover? Det sidste ved ingen, men vi maa arbejde paa at afskrive det gamle, der ikke duer, og fastholde det gode, vi har lært og oplevet i disse Aar. — — Til Kadetterne vil jeg sige: *Lær af Fortiden, tænk paa Fremtiden, men arbejd i Nutiden.* Paa Fortiden bygger vi alle, selvom vi ofte gerne vil gøre vore Erfaringer selv. *Autoritetsfrygt er af det Onde,* men bevar en sund Autoritetstro, ellers er der let for meget, der falder fra hinanden for Dem selv. — — *Den megen Tale om Demokratisering af Værnene* har vi efterhaanden hørt saa meget af, at vi — selv om vi nok ved, hvad Meningen er — efterhaanden synes, at det hele er blevet noget vel taaget. For mig staaer det — som Professor Chiewitz en Gang skrev — ikke som noget, der kan bestemmes ved Reglementer og Ordre, men som noget, der skal gennemtrænge Befalingsmændenes Tanke og Handlemaade, saa kommer det andet ganske af sig selv. For mig er den rette menneskelige Vurdering af de Mennesker, man har at gøre med, et etisk Spørgsmaal. *Den overordnede skal forstaa, at alle underordnede paa Forhaand er af lige saa høj menneskelig Værdi som han selv og saa handle derefter.* — — Alle Lærere og alle Skoleofficerer har paa en Skole som denne et Ansvar langt udover det rent kundskabsgivende. Det Eksempel, De viser de unge, er afgørende. Det gælder baade i Land og i endnu højere Grad om Bord. Svinger det her, kan meget slaas i Stykker. — — Jeg vil bede Kadetterne stadig have for Øje den Gerning, det Kald, til hvilket De selv har valgt at uddanne Dem, saaledes at De engang kan yde Deres Indsats, det være sig i Krig eller i Fred, for det Land, vi alle tilhører og elsker, for vort Fædreland Danmark!"

*Søofficersskolens Historie.*

Efter „Vift stolt paa Kodans Bølge —“ stod Kommandør Westermann atter paa Talerstolen og indledte med at give et Rids af Skolens Historie: „Søkadetakademiet oprettedes ved kgl. Resolution af 26/2 1701 efter Indstilling fra Præsidenten for Admiralitetet — Kongens Halvbroder — Ulrik Christian Gyldenløve, og fra denne Dato maa man altsaa regne Søkadetakademiets Historie. Vel havde der forud for dette — fra 1680 — eksisteret en Lærlingeinstitution, som gav Forret til Udnævnelse til Søofficer, men da den store nordiske Krig brød ud i Aar 1700, viste det sig, at denne Institution, til Trods for at den havde bestaaet i 20 Aar, ikke havde formaaet at skaffe det fornødne Antal Officerer til Flaaden, hvorfor man bestemte sig til at

bringe det ind i fastere og udvidede Rammer ved Oprettelsen af Søkadetakademiet. Det fik først til Huse i et gammelt, faldefærdigt Hus paa Gammelholm. Skolens Chef beklagede sig Gang paa Gang til Admiralitetet over Husets slette Tilstand og skrev endog, at han frygtede, at Taget skulde falde ned over Kadetterne. I hvert Fald regnede det ned paa dem, Vinden susede fra oven og fra neden, og den værste Mangel blev først afhjulpet ved, at Kadetterne splejsede til at leje en Kakkelovn. I 1728 flyttede Akademiet ind i det gamle Operahus i Bredgade, den senere Rigsdagsbygning og nuværende Østre Landsret. Det blev her i 60 Aar, indtil 1788, men delte i de første 40 Aar Lokaler med Landkompagniet, hvilket hyppigt gav Anledning til Uoverensstemmelser. Fra 1788 til 1827 havde Søkadetkorpset, som det kaldtes fra 1753, derefter til Huse i Fr. VIII's Palæ, det, der nu beboes af Hs. kgl. Højhed Kronprinsen. Fra 1827 til 1865 boede Søkadetkorpset i en Bygning i Gaarden til det nuværende Bredgade 76, og fra 1865—1869 i nogle meget uegnede Lokaler paa Christiansholm, der tilhørte Søartilleriet. Endelig i 1869 blev Søofficersskolen, som den efter Lov af 1868 blev kaldt, installeret i Nyboders Pige-skole i Gernersgade, indtil den i 1939 flyttedes herud paa Holmen, og for første Gang i dens 238-aarige Historie ind i en Skolebygning, der var bygget til sit Formaal.“

#### *Skolen skal allerede udvides.*

Kommandøren oplyste herefter, at Skolen, der var bygget med en Kapacitet paa 80—100 Elever, allerede i Dag er for lille, idet den tæller 109 Elever, hvorfor der er udarbejdet Planer til en Udvidelse, saa at den kan rumme ca. 250 Elever, hvorved den vil kunne give Plads til Søkadetter af Reserven, Kystkadetter og eventuelle nye Kategorier. Det var en Fordel, at Skolen var kommen til at ligge paa Holmen, idet Kadetterne fik lettere Adgang til Flaadens Skibe, Samlinger, Værksteder, Roning og Sejlads. Kommandøren haabede indenfor Søsporten at regne med Forstaaelse og Samarbejde med de københavnske Sejl- og Roklubber. Skolens Isolering, de lange Sommertogter og Vinterhalvaarets forcerede Læsning kunde maaske rumme en Fare for, at Kadetterne kom til at staa uforstaaende overfor Samfundsproblemer som politiske og sociale Forhold, Arbejde, Kapital, Organisationer og Lønkonflikter. „Jeg ved,“ sagde Kommandøren, „at da jeg forlod Kadet-skolen, var jeg blank paa disse Omraader, og jeg tror, at mange af de ældre Officerer og maaske ogsaa de yngre vil give mig Tilslutning hertil. Idag er det en Nødvendighed at have Kendskab til disse Forhold for at kunne forstaa den værnepligtiges Psyke og Indstilling og behandle ham derefter.“

#### *Altid Dansk paa Søofficersskolen.*

Herefter gav Kommandøren den Oplysning, at Søkadetakademiet er den eneste højere Lærestanstalt, hvor der altid blev læst og skrevet paa Dansk, ogsaa i Skrivelser og Ordre. Paa Universitetet talte man Latin, paa Landakademiet Tysk. I de før nævnte 40 Aar, hvor Sø- og Landkadetter var sammen, var det bestemt, at den fælles Morgenbøn den ene Dag skulde holdes paa Dansk, den anden paa Tysk. For Søkadetterne, der ikke kunde Tysk, har Bønnen sikkert ikke været meget

opbyggende. At der dengang taltes Dansk paa Søakademiet, gav utvivlsomt Korpsen en vis Popularitet hos Befolkningen, og der skulde en Høegh-Guldberg til for, at faa Landkadetterne til at tale Dansk. I 1704 fik Søofficerskorpset den demokratiske Form, som det har bevaret til vor Tid. Chefen, Kommandør Sehested, havde ellers indstillet, at den, der havde været Lakaj eller Dreng, ikke skulde kunne blive Kadet, men Kongen resolverede, at ingen, som havde baaret Liberi, skulde være udelukket fra Optagelse, naar blot han var kommen af „godt og ærligt Folk“, og hans Forhold og Videnskab i Regning og Skrivning var saaledes, at han fandtes egnet. Havde Kongen ikke indført denne Bestemmelse, vilde Skolens navnkundigste Elev, Tordenskjold, aldrig være bleven Søofficer, for han havde været Dreng hos kgl. Konfessionarius Peder Jespersen, omend hans Forældre kunde henregnes til „godt og ærligt Folk“, selv om de var fattige, bl. a. paa Grund af 18 Børn.

#### *Skal Kadetterne kunne nøjes med Realeksamen?*

I Dag vil ogsaa en sparsommelig, flink, ung Mand, fra han træder ind paa Skolen og til hans Udnævnelse til Officer, kunne klare sig uden økonomisk Støtte udenfra. Et andet Spørgsmaal er, om man anser det for udemokratisk at kræve Studentereksamen for Optagelse paa Søofficersskolen. Muligheden for Adgang med Realeksamen vil blive drøftet igen i den Skolekommission, der nedsattes i 1940. Naar Børn fra Arbejderklassen og den lavere Funktionærstand procentvis er svagt repræsenteret i Korpsen, skyldes det utvivlsomt Officerernes lønningsmæssige Placering. Lønnen for en Søløjtnant I med en Yngste-Alder af 24 Aar ligger væsentlig under en ufaglært Arbejders. Officerstillingen maa ikke blot være et Levebrød, men maa, som f. Eks. Præstegerningen, føles som et Kald. Uden Idealisme kan de høje Krav, der stilles til det gode Eksempel i Mod, Fædrelandskærlighed og Æresfølelse, ikke ske Fyldst, og man maa kræve af den Mand, der som Officer skal lede de unge værnepligtige, at han er i Besiddelse af god Moral og en vis Kultur.

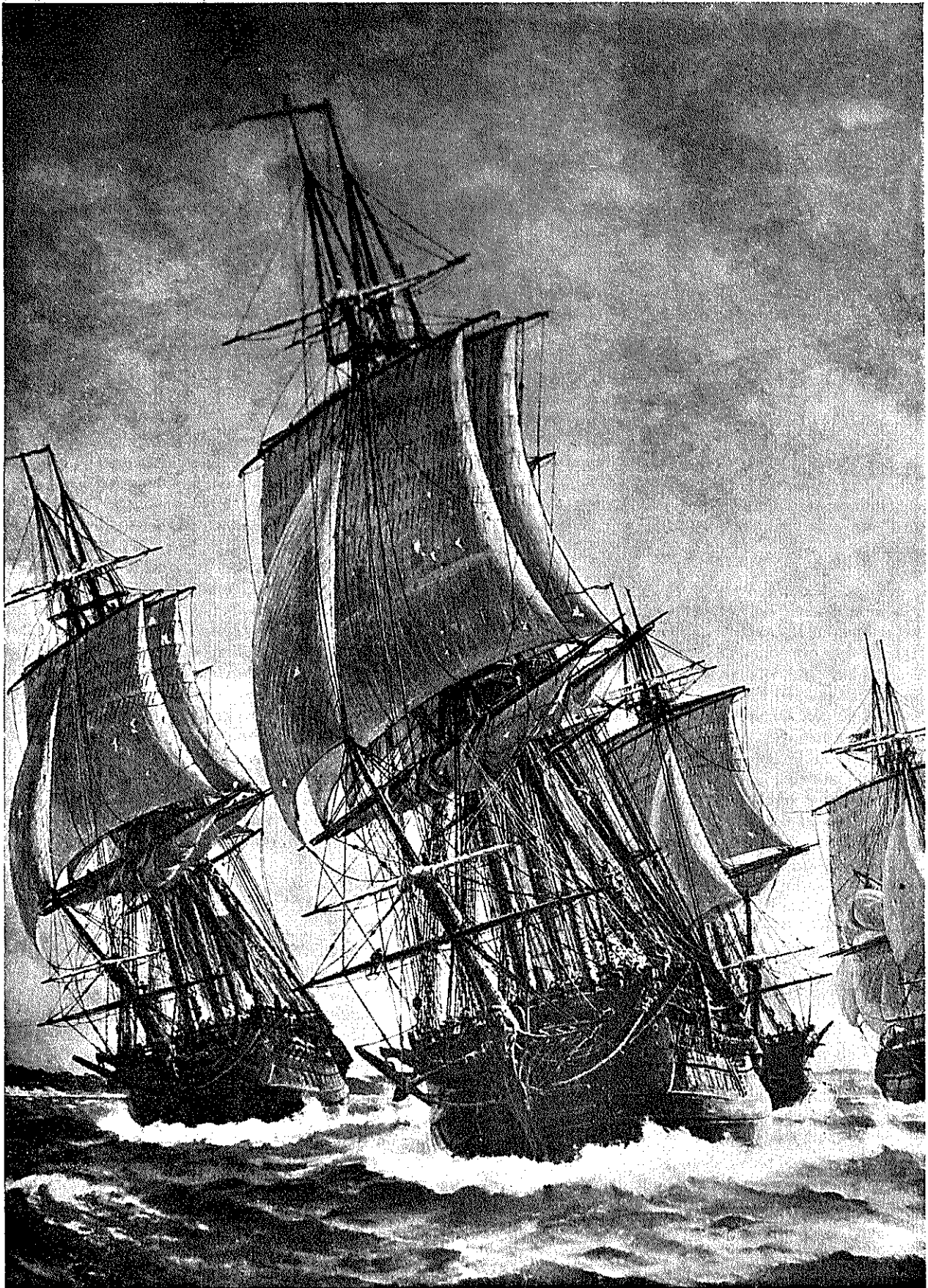
#### *Kadetterne halede Naziflaget ned.*

Derefter udtalte Kommandøren Ros til Kadetterne *Kieler, Brinck og W. W. Christensen* for deres Mod og Handling, da „*Hvidbjørnen*“ var sprængt og laa med Stævnen under Vand. De, som sammen med den øvrige Besætning var sprunget ud før Sprængningen, klatrede op ad Rorkæderne og halede det tyske Flag ned, alt medens de blev beskydt af Tyskerne med Maskinpistoler. Derefter satte de Motorbaaden i Vandet for at bjerpe deres Kammerater.

#### *Kadetterne Michelsen og Bojesen mindes.*

Kommandøren oplyste derpaa, at alle Kadetterne havde været i Modstandsbevægelsen, og mindedes to unge, lovende Kadetter, *Michelsen og Bojesen*, der faldt henholdsvis den 3/3 og 5/5 45, og af hvilke der paa Indvielsesdagen var ophængt Billeder med Mindeplade i Kadetternes Samlingssal. Af de 53 Aspiranter, der nu er mødt paa Skolen, har Flertallet deltaget aktivt i Modstandsbevægelsen. 3 af dem har været i tysk Fangenskab, og 2 var endog dømt til Døden. Kommandør Westermann sluttede med at sige: „Den Aand, der skal

(Sluttes Side 25)



*Svenske Orlogsmænd i 1790; Orlogsskibet „Dristigheten“ i Spidsen.*



*Peter Tordenskjold.*

# „Svenska Flottans Historie“

Anmeldt af GUSTAV KRAGH

I „Vikingen“ Nr. 2, den 1. Februar 1945, anmeldte vi Bind I af det store marinehistoriske Værk „Svenska Flottans Historie“, som A/B Allhems Forlag i Malmø, ledet af den danskfødte Direktør Einar Hansen, udgav. Nu er Bind 2 og 3 udkommet — og er et lige saa monumentalt, smukt Pragtværk, som 1. Bind var. En mere indgaaende Beskrivelse af dette kan naturligvis ikke gives her, men lidt om Indholdet og Forfatterne skal dog nævnes.

Bind 2, der behandler Perioden 1660 til 1814, indeholder 667 Sider, hvoraf 106 er pragtfulde Kunstbilag, mange i skønne Farver, Billeder i Dybtryk og Planer i Litografi. Desuden er i selve Teksten indsat en stor Mængde Tegninger, Portrætter og Kortskitser.

Redaktionen bestaar, ligesom 1. Binds, af en Komité — Søofficerer og maritime Sagkyndige — med Admiral Otto Lybeck som Formand. Flere af Komitéens Medlemmer samt en Del Søofficerer, maritime Ekspertter og Videnskabsmænd har skrevet de forskellige Skildringer, som er delt i tre Afsnit. I det første, Aarene fra 1680 til 1721, Perioden fra Karlskronas Anlæggelse til den store nordiske Krigs Afslutning, indleder Rektor, fil. dr. Sven Grann med at skildre Forholdet mellem Sverige og Europas øvrige Stater. Kaptajn Hjalmar Børjeson fortæller om Søkrigsmateriel og Skibsbygning, og fortsætter hermed i 2. Afsnit. Kaptajnen skildrer sagligt og livligt dette Stof, som er ledsaget med Otryk af mange datidige Kobberstik, der til de mindste Enkeltheder viser Skibenes staaende og løbende Gods, Billeder af Gallionsfigurer og rigt dekorerede Agterspejl. Derefter tager Kontreadmiral Gunnar Unger og Marinedirektør Gustaf Halldin fat paa at fortælle om de svenske Orlogsværfter, og Kontreadmiralen gaar over til at skildre

denne Periodes Søtogter og Kampe, rigt illustreret med mange udmærkede Billeder i Farvetryk, Planer, Tegninger og Kort. Da Tordenskjolds Bedrifter falder ind under denne Periode, skal vi citere af Forfatterens Bedømmelse om Søheltens Bedrifter følgende:

„Peter Tordenskjold, vilken redan 1712 som Kaptenlöjtnant och befälhavare på „Løvendals Galej“ skar sina första lagrar i det nordiska kriget och åren 1716—19 slog det ena hårda, djärva slaget efter det andra mot de på västkusten förlagda eller opereranda svenska sjöstridskrafterna.“

skriver han under ovenstaaende Billede af Tordenskjold. Om Affæren i Dynekilen fortælles:

„Sin obetvingliga offensivande likmältigt beslöt Tordenskjold omedelbart att gå till anfall. — Den 27 juni 1716 trängde nämligen Tordenskjold helt överraskande in i Viken och lyckades efter en kort strid fullständigt övermanna sin motståndare. De fartyg, som ej blevo uppbringade, brändes eller sänktes på stället, må vara att flertalet av de senare av svenskarna framdeles upptogos och åter insattes i tjänst.“

Om den anden af Tordenskjolds berømte Kampe, Belejringen og Indtagelsen af Marstrand og Fæstningen Karlsten, skriver Kontreadmiralen:

„För att en gång för alla göra slut på den härigenom alltjämt pågående betydelsesfulla trafiken med Marstrand, hävde nu Tordenskjold blockaden av Göteborg och insatte hela sin styrka på att söka erövra Karlstens fästning, som i sin ord-

ning helt behærskede Marstrand stad med nærmeste omgivelser. Huru han lykkedes i dette sit uppsåt lämnas här åsido, då några svenska sjöstridskrafter ej annat än i högsta grad passivt voro engagerade i försvarsstriden. Det var de av Karl på sin tid från Göteborg bortsända fregatterna, som här i obemannat tillstånd liggande till ankers vid fästningens kapitulation den 15 juli 1719 sänktes i hamnen för att ej falla i fiendehand; i kampen lämnades de intet tillfälle att deltaga.“

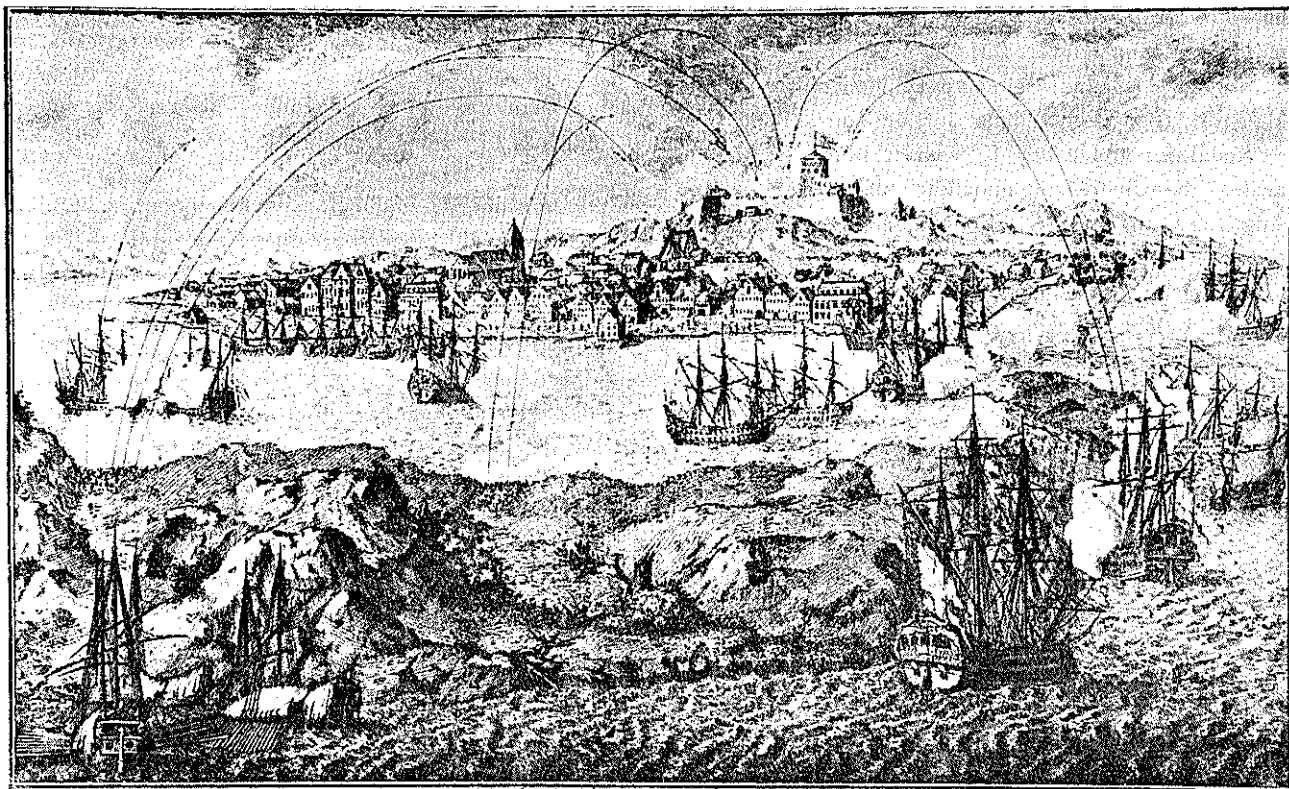
Denne Forklaring ligner jo ikke ret meget den, vore Søkrigshistorikere lærer os!

Arkivraad, fil.dr. Einar Wendt skriver om Flaadens Ledelse og lokale Forvaltninger i alle tre Afsnit, illustreret med Billeder af højerestaaende Officerer og Embedsmænd, og fil. mag. Holger Wichmann behandler ligeledes i de tre Afsnit Emnet Personellet og dets Forhold. Med en fornøjelig Skildring af Livet om Bord og i Land, forsynet med mange Smaabilleder som f. Eks. af Mærs, Faldereb, Vaaben og Brugsgenstande slutter fil. kand. Anders Lindahl Værkets første Afsnit.

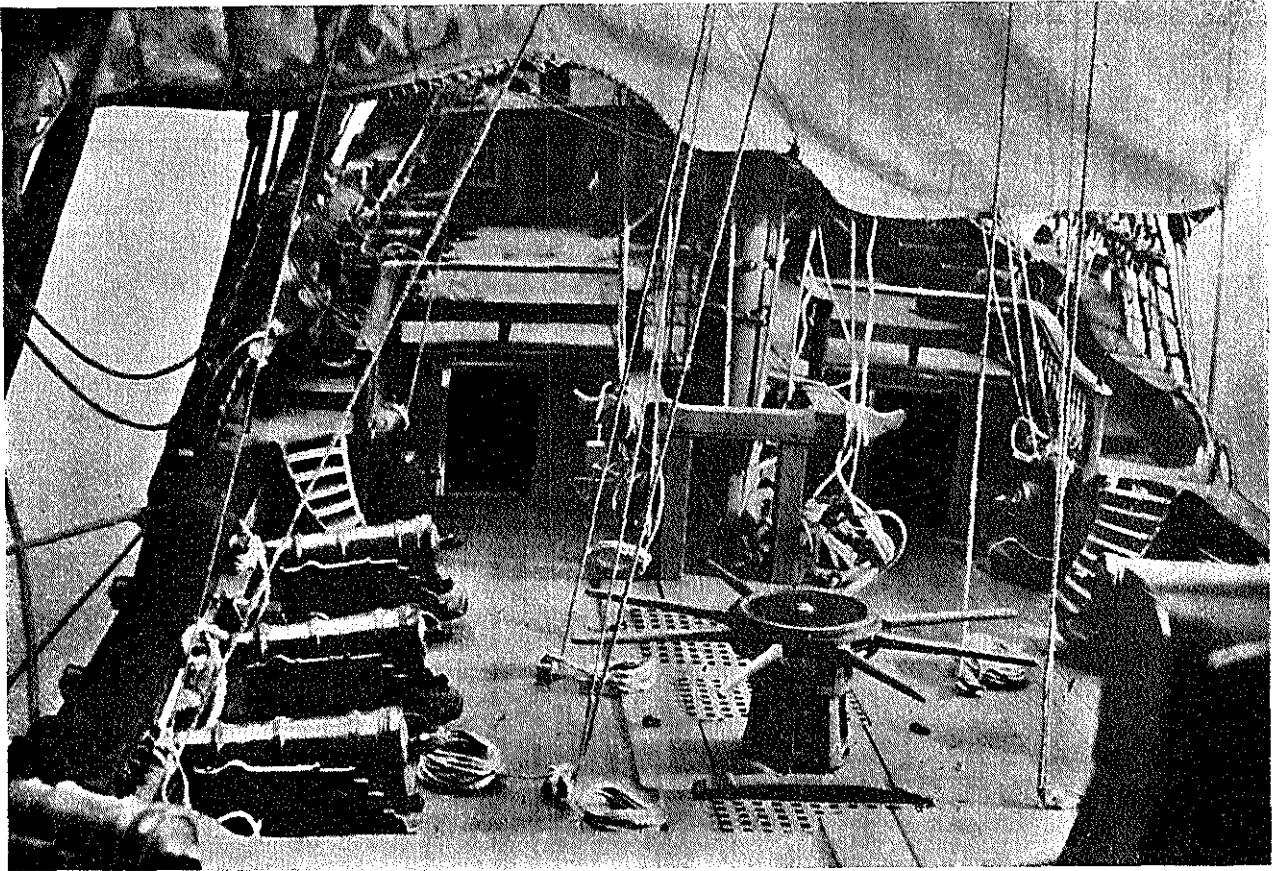
Andet Afsnit, Perioden 1721—1770, Kongerne Frederik den Første og Frederik Adolphs Tid, hvor Sverige kæmpede med Rusland i 1741—43 og senere deltog i Syvaarskrigen mod Preussen, indleder Lektor fil. dr. J. Hægmann med en fortræffelig Skildring af

Sveriges og det øvrige Nordens Politik. Kaptajn Børjeson fortsætter med at fortælle om de forbedrede Skibsbygningsmetoder, om Skibenes Udstyr og Maling, om deres Armering, Haandvaaben, Ammunition m. m. Kontreadmiral Unger og Marinedirektør Halldin skriver som i første Afsnit om Orlogsværfterne og Skibenes Fordeling mellem disse; fil. mag. Wichmann fortæller bl. a. om Feltmarskalk Augustin Ehrensvärd, den svenske Skærgaardsflaades Grundlægger. Generallobsdirektør Erik Hägg har en virkelig baade fornøjelig og grundig Afhandling om Skibsjournaler, Befalingsmændenes Pligter, Indretningen om Bord med Hensyn til Spise- og Sovepladser, Lukkeforhold, Kostrationer, Helbredstilstand m. m. Kontreadmiral Unger fortsætter sine Skildringer af Flaadens Indsats, skriver om Krigen mod Rusland — „det bedrøveligste av alla våra krig“, kalder han det. Det er et udmærket Arbejde, ledsaget af en Mængde Billeder og Kortskitser.

Værkets sidste Afsnit, Tiden mellem 1771 og 1814, er ogsaa dets største. Igen indleder Lektor Hægmann med en Skildring af Sveriges Udenrigspolitik, af Brydningen med Frankrig, Deltagelsen i Koalitionskrigen med Napoleon og om den finske Krig. Marinedirektør Halldin fortsætter med at fortælle om Skærgaardsflaaden samt om Skibstyper og Søkrigsmateriellets Udvikling, og, ligesom Kontreadmiral Unger, om Orlogsværfterne. Ikke mindre end fem Forfattere behandler indgaaende Krigsartikler, Søreglementer, Be-



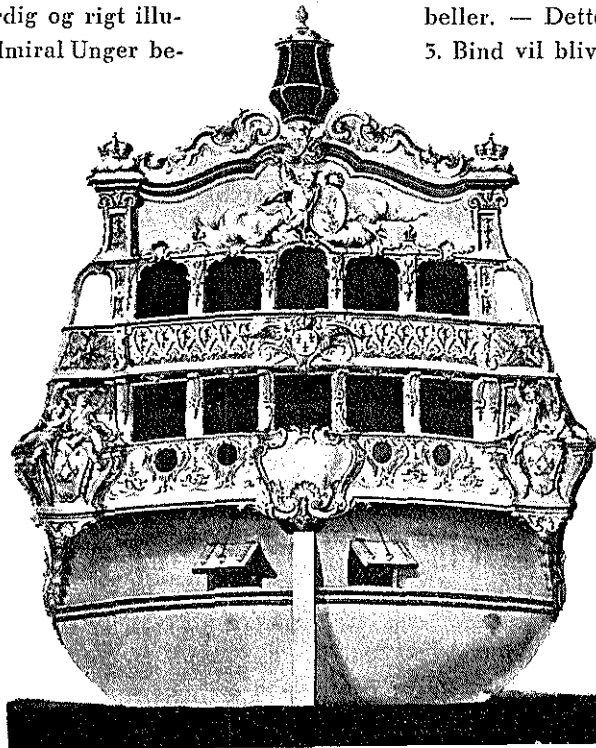
*Angrebet paa Marstrand.*



*Fordækket paa et Orlogsskib, set fra Stormasten, med Bakken, Kanoner og Ankerspil.*

klædning og Uniformer, Medaljer og Hæderstegn — meget smukt illustreret i Farver — samt Gudstjenester og kirkelige Anordninger i Flaaden. Docent, fil. dr. Erik Jonsen omtaler Styrmandskunsten i Norden — en meget læseværdig og rigt illustreret Skildring, og Kontreadmiral Unger behandler Flaadens Togter og Kampe under Krigen med Rusland 1788—90; især er Slaget ved Hogland meget indgaende beskrevet, illu-

streret med en Mængde herlige Farvebilleder og Kortskitser. Af fil. dr. Torsten Lenk er der et godt Bidrag om de svenske Flag, og Værket slutter sit Bind 2 med et Tillæg af Skibslisters og Tabeller. — Dette herlige, store Værk, hvoraf 5. Bind vil blive anmeldt senere, vil være til megen Glæde og Gavn for enhver historisk eller marinehistorisk Læser, og vi giver det med Glæde vor bedste Anbefaling.



*Agterspejl.*

# HELLESENS SENIOR



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

## Skoleskibet „Danmark“. (Fortsat fra Side 6)

*Velkomst-Telegram fra Kong Christian.*

I Nordsøen kom som bekendt Svitzers „Gorm“ for at slæbe os hjem paa Grund af Minefaren, en lidet flatterende Maade at komme hjem paa. Smukkere vilde det have været, om „Danmark“ efter sin gloriefyldte Tid i U.S.A. kunde have staaet danske Farvande ind for fulde Sejl. Den første Velkomsthilsen, vi fik dér, var et Telegram fra vor Konge, en Paaskønnelse vi alle værdsatte meget højt. Og da vi saa stod Øresund ind og saa Kronborg, og Slægt og Venner kom ombord ved Helsingør, blev det til de mest bevægede Gensynsscener, man har oplevet ombord i „Danmark“, og som kulminerede i Modtagelsen paa Nordre Toldbod. Et Par Dage efter fik jeg fra Hofmarskallatet Tilsigelse til at møde i Audiens hos Kongen. Majestæten underholdt sig med mig i ca. 20 Minutter og bad mig overbringe en Tak til mine Officerer og Besætning. En smukkere Anerkendelse kunde man vel ikke faa efter dette historiske Afsnit i vort kære Skoleskibs Historie.“

Det var i Korthed, hvad Kaptajn Knud Hansen fortalte om „Danmark“'s længste Togt, hvorom det sikkert vil blive endnu mere interessant at læse i den Bog, han er ved at skrive. Nu ligger „Danmark“ i Vinterhi paa Holmen for derefter at blive klargjort til sit næste Togt den 15. Juni, drømmende om den Tid under Krigen, hvor den var Danmarks stolte, frie Svane, under hvis brusende Vinger fremmede Kadetter fik en Ud-

dannelse efter dansk Mønster — en Hæder til det ældgamle Land, hvis Navn Statsskoleskibet bærer, og som det har repræsenteret paa smukkeste Maade.

*Carl Østen.*

Kay Jungersen:

## »Paa Togt med Eskadren«

Hirschsprungs Forlag, Kr. 5,— hft. 145 Sider

En ubegribelig billig Pris for den fortræffelige Bog, Orlogskaptajn Jungersen har skrevet for smaa, for store og for gamle danske Dreng. „Paa Togt med Eskadren“ fortæller nemlig ikke alene interessant og med den specielle fine Humor og Ironi, der er Forfatteren egen, om Livet om Bord i det ene af Danmarks daværende større Orlogsskibe — „Bigbrændere“ kalder han dem — Artilleriskibet „Niels Juel“, og om den muntre, men urolige Tilværelse i Torpedobaadene, nej — Bogen giver meget mere! Den er et populært, meget fornøjeligt og friskt Uddrag af Danmarks Søkrigshistorie, der er fortalt paa en saadan Maade, at alle dens mange dramatiske, spændende Begivenheder, dens glørværdige Søkampe, de historisk berømte Steder i vore Farvande og de stolte Søkrigere selv staar fængslende og levende for Læseren.

Endelig er Bogen et straalende Minde om vor gamle hæderkronede Orlogsflaade, som Vandene lukkede sig over hin mørke og triste, men uforglemmelige Augustmorgen, da Flaadens Mænd selv sænkede den, for at den ikke skulde falde i Tyskernes Hænder.

Man befinder sig godt i Kay Jungersens Selskab. For det første ved han en Masse, for det andet glæder man sig over hans Lune, hans friske Fortællemaade og de fornøjelige Smaatræk, han krydrer sine Skildringer med, enten det er Magsvejr eller der, som han selv kalder det, er „Buler paa Vandet“!

Bogen er illustreret med en Del udmærkede Billeder, udført efter Fotografier. *Gustav Kragh.*

## Sømandshjem i Grimsby

Indenlandsk Sømandsmission, der siden 1924 har haft et Sømandshjem i Grimsby (England), aabner dette i Marts Maaned 1946.

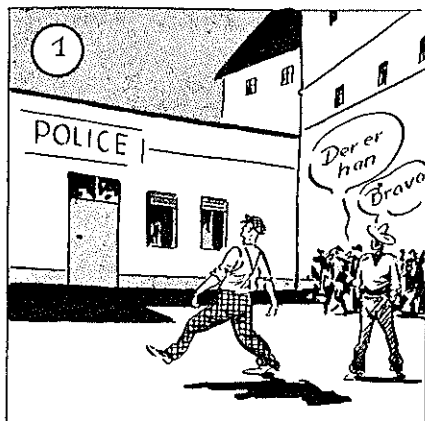
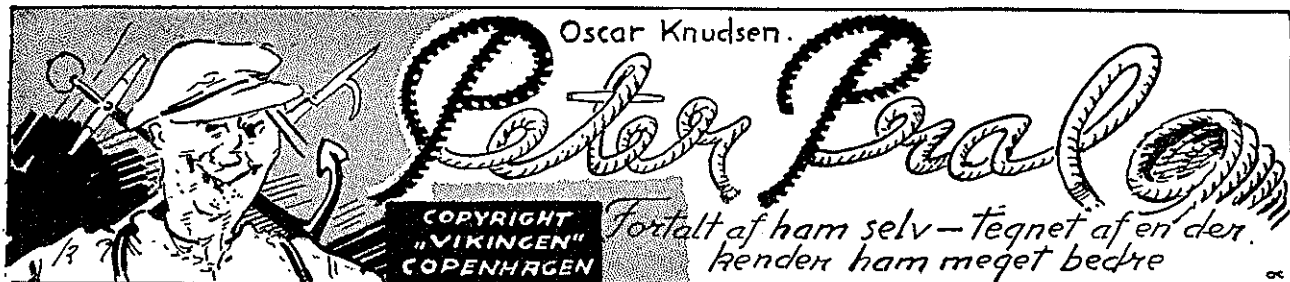
Sømandshjemmet har under Krigen været benyttet af den engelske Sømandsmission, der i væsentlig Grad har brugt det til Indlogering af forliste Søfolk, deriblandt ogsaa en Del skandinaviske.

Det er Tanken, at Sømandsmissionær Rich. Holm, Horsens, der siden 1934 hver Sommer har været i Grimsby, skal have Ledelsen til 1ste August, hvorefter Sekretær Aage Rasmussen fra Sømandsmissionens Sekretariat forestaar Arbejdet de sidste Maaneder af Fiskerisæsonen, der almindeligvis slutter omkring 1ste November.

# OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTING, KLARERING

KØBENHAVN V



1 Jeg nærmede mig Princetown Politistation for at begynde min Helteddaad. Kan De ikke huske, hvad det hele drejer sig om, saa slaa op i de foregaaende Numre af „Vikingen” og rekonstruer, hvad der hidtil er sket. Gider De ikke det, eller har De smidt Bladene væk, rager det mig en Fjer. — Tilbage til Princetown.



2 Der havde samlet sig en Del Mennesker uden for Stationen, men ingen var ojsensynlig rigtig varm paa at begynde Jobbet. Jeg traadte rask ind og angav mit Ærinde. Paa Betjentens Ansigt kunde jeg læse Ordene „En modig Mand” (skrevet paa Engelsk).



3 Saa blev jeg vist ind til Guvernoren — vi „shakede hands”. En Mode, der er blevet mere og mere almindelig i engelsktalende Lande i Lobet af de sidste Par hundrede Aar. Et Par korte Bemærkninger, og vi var paa det rene med, hvor vi havde hinanden.



4 Jeg var nu kun spændt paa at se Kufferten. Var det min? De husker, at jeg havde malet Ordet „Dynamit” paa Tasken med alle Guldposerne for at skræmme Rovere fra at røre den. Og at jeg havde kastet den i Havnen, da Politiet efterlyste et Parti stjaalet Dynamit, som en Anarkist havde „neglet”. —



5 Saa var det mig, der gav Politiet Ordre, for en Gangs Skyld. Jeg var absolut Dagens Mand i den lille By „Princetown” — — —



7 Politiet ryddede Gaden ned til Havnen, hvor jeg skulde passere med den livsfarlige Kuffert. Man mente, at den indeholdt Sprængstof nok til at jævne det halve New York med Jorden. (Jeg vidste jo bedre. — Selv om Guld jo ogsaa kan lave en Del Ballade, hvor det kommer frem. — Filosof!), — — —



8 Endnu en Gang bad Guvernoren mig overtænke, hvad jeg indlod mig paa. Men med Taskens Indhold „in mente” havde jeg kun eet Svar at give — „Jeg gaar!” „I go” (Engelsk „Ich gehe” (Tysk) „Jag går” (Svensk). — — — De ser, jeg behersker et Par Sprog.



9 Jeg fik „Medaljen for ædel Daad” i Forvejen. Man mente jo, at jeg eventuelt ikke vilde være i Stand til at modtage den senere. (Formedlest Sprængning). Dussoren skulde jeg derimod først have bagfter. Hvis jeg slap fra det. Ellers kunde Pengene jo sættes ind i Omsætningen igen. Meget amerikansk og meget praktisk.



# Det danske Redningsvæsen

MARINEMINISTERIET har udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra d. 1. April 1944 til d. 31. Marts 1945.

Der er i Finansaarets Løb ikke sket mange Forandringer indenfor Redningsvæsenet. Stationen Blokhus blev imidlertid nedlagt pr. 1. Maj 1944, som Hanstholm tidligere var blevet det. Bistationen Svenske Knolde er nedlagt pr. 30. Juni 1944. Der er ikke foretaget Nybygninger til Redningsvæsenet i Finansaarets Løb.

Ved Redningsvæsenet tjenestegør ialt 593 Mand, 1 Bestyrer, 1 Fuldmægtig, 1 Assistent, 1 Kontormedhjælper, 56 Opsynsmænd, 42 Baadformænd og 493 Baad- og Betjeningsmænd. Redningsmandskabet faar foruden et mindre aarligt Honorar et Beløb for Redningsforetagender, „Forgæves Møder“, Møder ved Stationen, Dagøvelser og Natøvelser. Tjenesten ved Redningsvæsenet er at opfatte som en Bibeskæftigelse, da Personalet i Forbindelse dermed i overvejende Grad driver Fiskeri saavel som andet Erhverv.

Den 31. Marts 1945 fandtes under Redningsvæsenet 55 Redningsstationer og 3 Bistationer. Deraf er 34 Baad- og Raketstationer, 8 Baadstationer samt 13 Raketstationer. Bistationerne er alle forsynet med Roredningsbaade. Af Redningsbaade er 28 Roredningsbaade og 23 Motorredningsbaade.

## Forhaabentlig

kan vi nu snart igen levere de før Krigen saa kendte og meget benyttede

## MARINAT

### Produkter

f. Eks.

- Klar Yachtlak
- Klar Spar Varnish
- Skibsbundfarve, rød og grøn
- Hvid Understrygningsfarve
- Hvid Kopal Træk-Spartel
- Inden- og udenbords hvid Emaille
- Ætsalin etc.

## A/s O. F. ASP

(Grundlagt 1857)

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22.

## Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen modtager Værdipapirer i »Aabent Depot«, administrerer Formuer, baandlagte Midler, Legatkapitaler o.l., samt paatager sig Indtægtsforvaltning. Vejledning gives i

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24  
Telefon Central 1542

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret 1944—45 andraget 648.063 Kr. 27 Øre.

Redningsvæsenets samlede Legatkapital udgjorde d. 31. Marts 1945 ca. 375.400 Kr. samt en aarlig Ydelse fra Civilingeniør Adolph Keiflers Legat paa 1000 Kr.

Legatportionen til Belønning for den Redningsbaadsbesætning, der i det paagældende Aar har været udsat for størst Fare ved at redde skibbrudne, er for Aaret 1944 tildelt Mandskabet ved Redningsstationen Sæby for Virksomheden d. 12. November 1944 i Anledning af et tysk Mineudlægningsskibs Minesprængning. Samtidig fik Baadformanden Jens Børge Christensen en Belønning af Bestyrelsen for Kasserer Gottlieb Ølsteds Legat for udvist Mod under det samme Redningsarbejde. Mandskabet ved Redningsstationen Grenaa-Havn har fra Frk. Dagny Hoppe, København, modtaget en Paaskønnelse for Redningsarbejdet i Anledning af M/S „Erna“s Forlis ved Volderup Rev d. 2. Marts 1945.

Samtlige Stationer er blevet inspiceret og — bortset fra Redningsvæsenets Telefonledninger, der mange Steder er blevet beskadiget under den tyske Besættelse — befundet at være i tilfredsstillende Stand.

Der har været afholdt 188 Øvelser, deraf 50 ved Raketstationer og 138 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb tilfredsstillende uden Uheld af nogen Betydning.

Der er i Beretningsaarets Løb forefaldet 9 Redningsforetagender, hvor der ialt er reddet 28 Menneskeliv.

Foruden disse 9 Tilfælde har Redningsapparaterne i 68 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger eller for at hjælpe nødstedte Fiskerbaade og Pramme under deres Landingsforsøg paa Kysten og ved Indsejlingen til Havn.

Det samlede Antal Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er blevet reddet fra Aaret 1850 til Udgangen af Marts Maaned 1945, er 11.957.

## Kr. 2.-

for et Eksemplar af Vikingen

Vi har Købere til Nr. 21 af Vikingen for 1939. Henvendelse

Vikingens Eksp. — Christiansborggade 1.

# Korvetten »Galathea«s Jordomsejlingstogt

(Fortænt)

Af Gustav Kragh

**D**EN 5. DECEMBER Kl. 2 Eftermiddag ankrede „Galathea“ paa Papiti Red, hvor Bille salutede det franske Flag med 21 Skud, som blev besvaret fra Byens Fort.

Det var i en urolig Tid, Besøget ved Tahiti fandt Sted. Selskabsøernes Regentinde, Dronning Pomare, var flygtet til den lille Bjergø Raiatea, fordi Frankrig havde tiltvunget sig Protektoratet over Tahiti. Befolkningen uden for Byen og paa de mindre Øer bekæmpede Franskmændene og de indfødte Høvdinger, som var fransksindede; Byen var erklæret i Belejringstilstand, og Bille mente derfor, at hans Ophold her kun vilde blive af ganske kort Varighed, da han næppe kunde regne med noget interessant Udbytte af Besøget.

Han vilde gerne have truffet Dronning Pomare og kunde muligvis ogsaa besøge hende paa Raiatea, men forstod, at et saadant Besøg vilde være den franske Guvernør ubehageligt, ligesom omvendt det engelske Parti, med Chefen for Fregatten „Grampus“ i Spidsen, lagde stor Vægt paa, at Bille skulde aflægge Besøget. Da der saaledes kunde blive lagt en politisk Betydning i Sagen, besluttede Bille i Stedet for at besøge Øen Borraborra, hvis Koralformationer antagelig vilde være værd at undersøge.

I Papiti blev Bille modtaget af den franske Guvernør med stor Venlighed, og „Galathea“s Besætning fik Tilladelse til, inden for Byens Omraade, at gaa i Land — vovede nogen sig uden for de franske Forposters Række, udsatte vedkommende sig for at blive skudt eller taget til Fange af Dronningens Tilhængere. Forøvrigt lod det til, at Franskmændene levede et ligefrem herligt Familieliv sammen med Tahitierne — alle syntes at gøre sig Tilværelsen saa behagelig som mulig. De indfødte var venlige, blide og fordringsløse — smukke, velskabte og kraftige Mennesker; især var



Pige fra Selskabsøerne.

Kvinderne overordentlig nydelige og altid pyntet med skønne Blomster i Haaret. Deres Dyd var imidlertid yderst tvivlsom — alle Franskmændene havde intime Forbindelser med en eller flere Tahitinder. Bille fortæller saaledes:

„Her laa nogle franske Soldater henkastede i Græsset og fjasede og lo med et Par unge Tahitinder, der havde lejret sig imellem dem. Hist passede en Krigsmand sin fredelige lille Have eller slog en Kokosnød ned for at fodre sit sparsomme Fjerkræ; her holdt een et Ekstramaaltid med sin tahitiske Veninde, saa lækert som Omstændighederne havde tilladt ham at bringe det til Veje: han deler sin Vinration med hende og tænder derpaa sin lille Pipe, der afvekslende gaar fra den ene til

den anden. Paa Byens Kaféer — thi ogsaa disse har Franskmændene fremtryllet paa den fjerne Sydhavnsø — paa Restaurationerne og i Verandaerne uden for dem sad Officerer og Underofficerer, ofte kun ved et Bord eller en Bænk adskilte fra hinanden og glemte Savnet af deres Hjem under den overstadigste Lystighed; i Havnen udenfor pagaiede man i Skjortearmer med den Elskede ved Siden af sig i den skrøbelige lille Kano; paa Volden, men frem for alt paa Corsoen langs Stranden slentrede, saa snart det blev Tusmørke, Europæere og Sydhavsboerinder Arm i Arm, lovede hinanden Kærlighed og holdt Sprogøvelser sammen, indtil Taptoen paa een Gang spredte Selskabet ad og jog enhver til sit.“

Bille havde Lejlighed til at foretage nogle Roture langs Kysten inden for Korallrevene. Her roede man i ganske stille, smult Vande, medens man udenfor kunde se og høre Brændingen vælte sig i svære Skummasser mod Korallrevet. Havbunden var helt overgroet med Koraller, som lyste i de skønneste Farver, og da Vandet er krystalklart, kunde Bunden ses tydeligt.

„Det er virkelig,“ skriver Bille, „som om man saa ned paa det mest pragtfulde Blomsterbed, og jeg kan godt tænke mig, at ved Betragtningen af dette magiske Skuespil kan den tropiske Sols Indvirkning paa en glødende Fantasi skabe og nære Tanken om en fortryllet Verden paa Havets Bund, hvor paradisisk Skønhed og Lyksalighed venter den, som vover sig derned. Men i Rummet over disse glimrende Koraller vrimler det af Havets levende Beboere, som man ser tumle sig i pilsnar Fart, og imellem dem skyder ikke sjældent den forfærdelige Haj, Sømandens svorne Fjende, sin skarpe sorte Finne op i Havets Overflade. Dette Syn er nok til at køle selv den mest glødende Begejstring; havde Agnete fra Holmegaard set en Haj, var hun bestemt ikke gaet ned til Havmanden!“

Der indtraf under Opholdet den sørgelige Ulykke, at en af Korvettens Overflagmænd, Niels Rohde, faldt ned fra Storraen, slog Hovedet mod en Kanon og styrtede i Vandet. Overkonstabel Thomas Hansen sprang øjeblikkelig ud efter ham og fik ham ogsaa bjærget, men saa snart Rohde var kommet op paa Dækket, døde han. Næste Morgen blev han begravet, alle paa Reden liggende Skibe flagede paa halv Stang, Pastor Hansen talte ved Graven, og Skibet satte et Kors paa Rohdes sidste Hvilested.

Der var stor Mangel paa ferske Provisioner i Papiti. En Høne kunde næsten ikke købes, Æg kostede en Franc Stykket, Oksekød fandtes ikke — det eneste, der var rigeligt af, var Kokosnødder. Saa gik det bedre paa Øen Borraborra, hvor Bille efter en Uges Ophold ved Papiti sejlede hen. Høvdingen her kom straks om Bord og gjorde Bille sin Opvartning. Man kunde ikke

se paa denne Mand, at han var af nogen Betydning — han var iført en brun Frakke og en almindelig rund europæisk Filthat, der klædte ham daarligt og gav ham Udseende som en farvet Lejetjener paa et Hotel. Hans Modsætning, en anden Høvding ved Navn Tavini, en gammel Kæmpe, mødte frem i et hvidt, næsten østerlandsk Kostume og havde et ædelt Udtryk i Ansigtet. Forøvrigt var den nævnte brune Frakke formodentlig et fælles Klædningsstykke mellem de betydende Mænd paa Øen, for da nogle Dage senere Tavini, sammen med en anden Høvding, som vaskede for Korvettens Officerer, aflagde Besøg om Bord, havde Tavini Frakken paa, og den generede ham betydeligt, da han var baade højere og sværere end Mateha. Til denne Stads var han desuden barbenet og blev uendelig lykkelig, da en af Officererne forærede ham et Par lange Støvler.

Dagen efter Ankomsten meddelte Mateha Bille, at han, i Følge Øens gamle Skik, havde samlet en Foræring til Skibet. Bille sendte et Fartøj ind for at hente Gaven, der til hans store Glæde bestod af en ikke ringe Mængde Geder og Svin, Oranger, Kokosnødder, Bananer og forskellige Grøntsager, som snart skaffede hele Besætningen nogle gode, forfriskende ferske Maaltider.

„For efter Evne at gøre Gengæld for denne Høflighed,“ skriver Bille, „indbød jeg Mateka og de øvrige Høvdinge med deres Damer til at bese Skibet og spise Frokost hos mig næste Dag. De kom da om Bord, vel omtrent 12—14 Mandfolk, men kun eet Fruentimmer, som var Matehas Frue, en ret køn, men ualmindelig lille Person, paaklædt paa europæisk, det vil sige, hun havde en Kjole paa, som sluttede om Livet, et Tørklæde om Halsen og en Straahat paa Hovedet. Jeg trakterede dem, efter at de havde set sig om i Skibet, med Svinesteg, Brød og Vin, men da jeg saa, hvorledes de brave Folk tog til Flasken, lod jeg Vinen blande med Vand, da det ingenlunde var mig ligegyldigt at have hele Borraborras adelige Befolkning liggende drukken i min Kahyt. Her var i Sandhed ingen Tale om „Teatotalisme“, eller nogen som helst Frygt for, hvad Missionæren vilde sige til det, thi den gode Herr Richardson med Frue var ogsaa mine Gæster og saa paa den hele Scene uden mindste Anfægtelse. Efter endt Frokost bragte jeg dem alle hen til et Bord, som jeg havde opdækket med en ikke ubetydelig Mængde af de Ekspeditionen, til Foræring og Tuskhandel paa saadanne Steder medgivne Isenkram- og Bomuldsvarer. Jeg uddelte til højre og venstre Økser, Knive, Sakse, Glasperler, Bomuldstørklæder, Flitterstads som Ørenringe, Fingerringe, Halsbaand, brogede Billeder, Spejle og lignende Rariteter af samme Art. Den gode Missionær med Kone og Børn var ikke Kostforagtere ved denne Lejlighed, men tog deres Part af, hvad der blev uddelt. Nogle Ure, som virkelig kunde gaa, var i Særdeleshed Genstand for Beundring og blev foræret Matehas Frue; selv fik han et Gevær med Bajonet, hvorover hans Glæde var øjensynlig, i hvorvel jeg maa tilføje, at den ingenlunde ytrede sig paa nogen barnagtig Maade.“

Efter en Uges Forløb lettede „Galathea“ Fredag d. 18. December og stod til Søs. Nu var Maalet Valparaiso i Chile — en lang Rejse over Halvdelen af Stillehavets Bredde. Juledagene stod nu for Døren, men Stemningen om Bord var ikke særlig glædelig. Ikke en Gang Breve fra Hjemmet kunde man glæde sig til —

## TUXHAMAS

Raaolie- og Dieselmotorer  
for Brugsfartøjer til ethvert  
Formaal ca. 20—250 EHK

Trekronergade 122  
Tlf. C. 8816

København  
Tlgr.-Adr.: Tuxham

de sidste Efterretninger fra Danmark var modtaget i Juni Maaned i Kina og var saaledes 9 Maaneder gamle! Der kunde være hændt saa meget i den lange Tid, og Bille besluttede derfor at muntre sine Folk op ved Nytaarsaften at arrangere en formelig Aftenunderholdning om Bord.

„Min forreste Kahyt var indrettet til Teater, og her blev forevist et Vokskabinet af alle mulige Figurer og adskillige højst komiske Tableauer. Foruden Fremstillingen af forskellige Personligheder, der var os bekendt fra de seneste Opholdssteder paa vor Rejse, saa vi: Cleopatra i sin Dødsstund, Susanna i Badet, Holofernes og Judith, en Tagalerinde, en spisende Kineser o. a. Til Slutning fremvistes en foregiven Automat — i Virkeligheden hverken mere eller mindre end selve Skibets lille Hornblæser — der blev trukket op, hvorpaa han blæste Officerernes sædvanlige Madsignal. Forviseren, Herr Nopitsch, var fortræffeligt maskeret og gav med stort Lune den oplysende Tekst til alle disse Billeder, der var holdt i ægte Fjællebodskaraktter; Herr Plum havde med sit sædvanlige Talent arrangeret Kostumer og Grupperinger. Forestillingen endte med, at hele Selskabet blev fremkaldt og modtog Tilskuernes stormende Bifaldsytringer. Vi drak det nye Aar ind med et Glas Punch og takkede Gud for, at det var i dette Aar, vi skulde se vort Fædreland igen.“

Antagelig paa Grund af Vitaminmangel havde en Del af Besætningen paadraget sig Natteblindhed, der — da Folkene ikke gerne selv vilde melde sig til Lægen — opdagedes ved, at vedkommende en Aften eller Nat rendte f. Eks. lige mod Stormasten, Spillet eller den vagthavende Officer, som naturligvis straks sendte Patienten ned i Sygelukafet. Bille, der havde hørt denne Sygdom omtale tidligere, lod da brygge en Drik — 200 Potter daglig! — af 15 Potter Melasse,  $\frac{3}{16}$  Pot Essens af Lærkekopper, noget Gær og Resten Vand. Drikken gærede i Bryggerkarrene i 2 Gange 24 Timer og blev saa til en Drik, som smagte godt og modarbejdede Natteblindheden.

Den 22. Januar 1847 fik man om Aftenen Øen Juan Fernandez i Sigte — det var den, Matrosen Alexander Selkirk i Aaret 1705, antagelig som Straf, blev efterladt paa af sin Skipper, og levede det Eremitliv, som dannede Grundlaget for den verdensberømte Roman „Robinson Crusoe“. Ved Dagry den 25. saa Besætningen Cordillernes snedækkede Toppe skinne frem paa den mørkeblaa Himmel, og samme Aften ankom „Galathea“ til Valparaisos Red, hvor den, assisteret af



DAMPSKIBS-ÆFTIESELSKABET

„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**

en stor Del Fartøjer fra de paa denne liggende engelske og franske Orlogsmand, som slæbte Korvetten ind, ankrede tæt ved det engelske Admiralskib „Collingwood“.

Fortsættes i næste Nr.

### Søofficersskolens Indvielse.

(Fortsat fra Side 15)

skabes og fremelskes her paa Skolen, den Aand, der bestaar i Pligttrøskab, Offervilje, Æresfølelse, ubetinget Mod og dyb Kærlighed til Land og Folk, kan kun bygges op paa en moralsk sund Bund og kun ved ærlig Stræben og Selvdisciplin. Dette er Kravene til denne Skoles Elever, det er de Krav, der maa opfyldes, hvis denne Slægt — som de mange Forgængere paa denne Skole — skal kunne skrive stolt Historie for vore Efterkommere og kaste Glans over vort Fædreland.“

*Tale af Provst Neiiendam og Recitation af Axel Juel.*

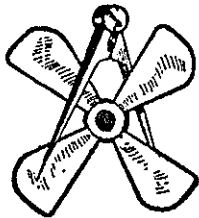
„Du danske Mand —“ blev derpaa afsunget, og saa talte kgl. Konfessionarius, Dr. theol. Provst Neiiendam, der bragte en Hilsen fra Holmens Kirke og talte bl. a. om Fællesskabet mellem Kirke og Skole. „Slid mig bare op,“ henvendte han sig til Kadetterne. Ind mellem Talerne reciterede Digteren Axel Juel sine smukke og mandige Digte, der hyldede vor kære Marine, dens Mænd og i Dagens Anledning navnlig de unge Kadetter. Et Par Linjer lyder saa smukt:

„Den Distinktion, Du bærer om Din Arm, blev fæstet for at skelne, aldrig skille —“.

Højtideligheden i den smukke Aula, hvis Parketgulv bar uudslettelige Spor af Tyskernes Jernhæle, sluttede med „Kongernes Konge —“. Sangens pompøse Toner og opløftende, bedende, forhaabningsfulde Ord som Epilog paa Højtideligheden var samtidig den smukkeste Prolog til Søofficersskolens nye Tid.

Derefter samledes de Indbudte i Kadetternes Spisesal om de lange hviddugede Borde, der bød paa Vin og Kager. Og da de sidste Gæster havde taget Afsked med Næstkommanderende og var kommet udenfor, havde Mørket begyndt at sænke sig og fik i Forbindelse med Taagen de langs Kajerne liggende Krigsskibe til at træde frem i spøgelsesagtige Positurer.

Carl Østen.



## 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)

# Hanstholm - Thyborøn

— og hils saa Kong Christian, Dreng, han, ved vi da, holder Ord.

**D**E fleste af os vil vist — saavel ude i den store Verden som inden for vort Samfunds fire Vægge — indrømme, at *Ordholdenhed* er en god Ting; ja, at det endog er Hovedhjørnesteinen, som Mennesker og Nationer bygger Nutid og Fremtid op paa, og smuldrer dette Begreb bort og ringeagtes, saa er der noget — i det smaa som i det store — der uvægerligt forsimples og gaar i Stykker.

Saa meget være sagt om Ordholdenheden i Almindelighed — og i Særdeleshed naar man tænker paa, hvad der er fremme i forreste Linie paa Jyllands Vestkyst i Dag — — Problemer, der i alt væsentlig skyldes *ikke* netop *Ordholdenhed*, men det modsatte *Uordholdenhed*.

### Staten og den enkelte Borger.

Det er slemt og utiltalende, naar det enkelte Menneske viger udenom det engang „givne Ord“ — men det er værre, hvis et Samfunds Lovgivningsmagt søger at skulke udenom og dermed svækker den Autoritetstro paa givne Løfter, som det er Folkets Ret, men ogsaa Pligt at nære.

Sker der noget saadant, saa kommer man let ud i Uføre og paa et Plan, hvor Agtelsen for Rigsdagens Vedtagelser i dette eller hint slaar dybe Revner, som det kan tage Tid at faa helet.

Derfor — naar Talen i Dag er om Hanstholm Havn, saa er Udtrykket: Hvis Havnen skal bygges færdig o. s. v. forkert.

Denne Havn er vedtaget *ikke een*, men hele 3 Gange i den danske Rigsdag i de sidste 30 Aar. Med nogen Ret kan man derfor spørge: Hvor har Ordholdenheden været i alle disse Aar?

Tænk paa denne Kendsgerning naar „Havnen“ nu igen skal op paa Rigsdagens ærværdige Talerstol. Dette bliver en af de største Sager i denne Samling — efter at vort Land er blevet frit og selvstændigt. Hvad om vi afsluttede denne for Samfundet saa betydelige Sag — i Ordholdenhed.

### Omkring Thyborøn.

Det er jo ikke just anerkendende Ord, der i de seneste Dage har lydt angaaende vort Vandbygningsvæsens Kystsikring; ved Læsning af de fremsatte Paa-stande, der baade har Næb og Kløer, og som hidtil ikke

er set imødegaaet, faar man unægtelig Indtrykket af, at disse skrøbelige Landtanger — Thylands Bolværk mod Havet — er vogtet paa lignende Maade, som Ræven vogter Gæs. — Alt naturligtvis forudsat at den fremsatte Kritik er rigtig.

### Cimbrernes andet Tag.

Om en Maanedstid — forudsat da, at Limfjorden ikke lægges til af Frostene — drager den store Vikingeflaade fra Thyborøn Syd paa i de gamle Fædres Spor. Ja, ja, — de har vel knapt nok saa krigerisk et Formaal, men her som da, for et Par Tusind Aar siden — er det Livet det gælder.

Retten til at leve, til at virke.

Blot skal de sarte Københavnerne med K. ikke være nervøse for, at Albert Steen med Flotille agter at slaa sig ned til Stadhed i Byen med alle dens Privilegier og bedre Bekvemmeligheder. De vil hjem igen — hjem til den blaa, levende Limfjord, der vesterude, hvor Mænd er Mænd, og hvor man tager *et Løfte alvorligt*.

Saa lad da Sejlet gaa op og sæt Dannebrog i Mastetoppen, men overdriv nu ingenting og bed ikke Esbjerg Kutterne om at slaa Følge, for saa er jeg bange for, at der kommer til at mangle Kajplads i den gamle Kongeby.

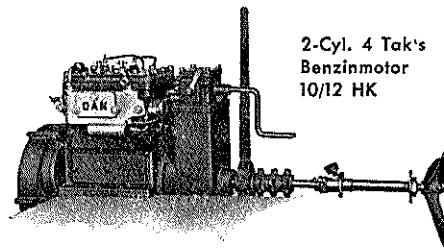
Sig det saa højt, at alle kan høre det, at det man ønsker er: Thyborøn fri.

— — — og læg ikke fra Bolværket før man har lovet — *Ordholdenhed*.

Og hils saa Kong Christian, Dreng, han, ved vi da, holder Ord.

*Maagen.*

## DAN RAAOLIE MOTOR 5-100 HK BENZINMOTOR 3-12 HK



2-Cyl. 4 Tak's  
Benzinmotor  
10/12 HK

*DAN Motor for alle Formaal  
DAN Motor bedre end de bedste*

A/s Motorfabriken DAN, Bragesgade 10

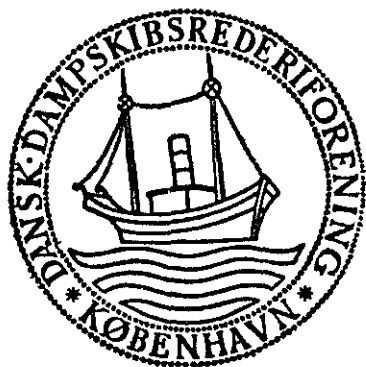
Telegram-Adr.: Motordan - København N. - Tlf. C. 8006-8706

# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1946



## 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-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 Jurlandia  
 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 Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederitaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## T. S. S. Norhval

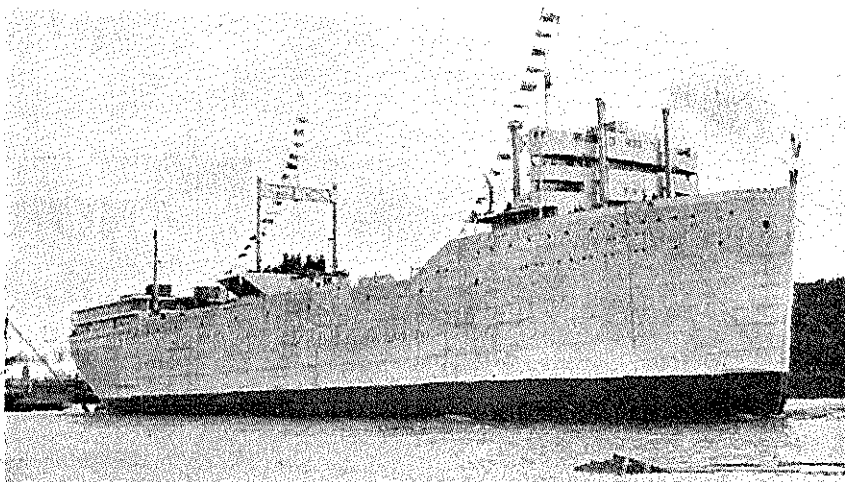
Under Krigen har Hvalerne i det sydlige Ishav faaet en længe tiltrængt Hvileperiode efter den foregaaende Tids Rovdrift. Nu er det imidlertid Slut hermed. Japanerne og Tyskerne er vel nok sat ud af Spillet for en længere Aarrække, men Nordmændene er paa Pletten.

I Dagspressen blev for nylig meddelt, at Burmeister & Wain fra Hvalfangerrederiet Akts, Thor Dal i Sandefjord havde modtaget Ordre paa et Hvalkogereri paa 23.000 ts. DW. Skibet, der bliver det største, som hidtil er bygget i Danmark, skal forsynes med Dieselmotorer og ventes færdigt i Slutningen af 1947 eller Begyndelsen af 1948.

Nordmændene har imidlertid ikke

ligget paa den lade Side paa dette Omraade under Krigen. For norsk Regning er der hos Furness Shipbuilding Co., Ltd., Haverton Hill, tre Hvalkogerier under Bygning. Det første, „Southern Venturer“, blev sat i Vandet d. 11. Juni 1945 og Søsterskibet Norhval nogle Maaneder senere.

Skibene er af en særlig Konstruktion — i Henhold til Restriktioner indført i Krigens Tid under Regeringens Kontrol paa Grund af Materiale-mangel — efter Rederiets Erfaringer paa dette Omraade og er et af de største Olietankskibe, der endnu er bygget. Selve Staalkonstruktionen vejer over 8000 ts. Skibet er i Virkeligheden et moderne Tankskib med



T. S. S. Norhval.



## G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Shelter-Mellemdæk med en Højde paa 6,7 m, rummen- de Udrustningen til Hvalkogeriet. Skibet tjener som Moderskib for et Antal mindre, dampdrevne, hurtig- gaende Fangstbaade. Foruden sin egen store Besæt- ning og Folk til Værksteder og Kogeri findes desuden Beboelse for Fangstmandskab, Brændstof, Ferskvand, Stores og Udrustning for hele Ekspeditionen, som for- anlediger et Fravær fra Hjemstedet paa 10 Maaneder for Moderskibet.

Skibet, der er en Shelterdækker med Maskineriet agter, med Poop, aaben Bro og Bak, er bygget under Lloyds special survey til dets højeste Klasse for Tank- skibe og opfylder de sidste Bestemmelser i de norske Regler. Hoveddimensionerne er: Længde 167 m, Bred- de 22,5 m, Dybde 17,4 m og 21.000 ts. DW.

De ni Olietanke, der har en Kapacitet paa 19.150 ts., er ved tre kontinuerlige, langskibs Skodder delt i 36 Tanke. Bygningen af de olietætte Skodder omfatter den nyeste Anvendelsesmetode for elektrisk Svejsning, der er særlig udtænkt af Byggeværftet efter Unionmelt Metoden. Forstævnen er af Støbestaal og af meget svær Konstruktion, som sammen med Isforstærkninger og Mellemspanter er en Beskyttelse ved Fart gennem Pakis i Antarctic.

Krydserhækken er forsynet med en Aabning midt- skibs indtil Slidsken, som er ført mellem Maskincasin- gens Skodder op til øverste Dæk, for at Hvalkroppene kan hales lige op paa Flænsedækket. Det øverste Dæk er holdt klar af alt, der kan hindre Manipulationerne med de store og tunge Hvalkroppe, og der er desuden anbragt et beskyttende Flænsedæk og særlig konstrue- rede Afløb. Der er anbragt Luger, saa Spæk, Kød og Ben kan transporteres ned til Kogeapparaterne.

Koge- og Raffineringsanlægget til Hvalolien, før den gaar ned i Tankene, er anbragt paa Mellemdækket og omfatter foruden det almindelige Anlæg til Kog- ning og Raffinering af Olie fra Spæk og Ben et nyt Anlæg til Fremstilling af Levertran. Dette Anlæg er leveret af George Scotts and Sons, London, som har konstrueret det efter Rederens Anvisninger. Et stort Anlæg af de Laval Separatorer findes til Rensning af Olien. Et særligt konstrueret Transport- og Elevator- anlæg til Udtømning overbord af Resterne af Kød og Ben fra Kogekedlerne er ogsaa anbragt. Det bestaar af en elektrisk drevet Baandtransportør af speciel Kon- struktion efter Forholdene om Bord. Et Pumperum er anbragt mellem Tanken og et forude.

Der findes en særlig kraftig Radiostation til direkte Forbindelse til Norge fra Antarctic foruden et særligt traadløs Telefonanlæg til Forbindelse med Fangst- baadene.

Skibet er forsynet med elektrisk Installation til Be- lysning og kunstig Ventilation, ikke alene af Beboel- sen, men ogsaa af Kogeriet og Værkstederne, til Gyro- skopkompasser, Ekkolod og Radiopejleren. Der findes

143 Elektromotorer, hvoraf 96 i Kogeriet i Størrelser fra 40 HK. til 1 HK.

Beboelse for Hvaloliefabrikkens Folk findes agter med Messer i Bakken, medens Mandskabet sammen med Mandskabet fra Fangstbaadene bor agter. Skibets Maskinofficerer bor sammen med Fangstbaadenes Offi- cerer og Maskinmestre i Sidehuse agter ved Slidsken og Maskincasingerne, medens Skibets Officerer, Offi- cials og Kanonerer bor forude, hvor der ogsaa findes Rygesalon og Spisesaloner i Dækshuse over Baksdæk- ket. Kaptajnens Beboelse og Beboelse for Regeringens Inspektør, Læge og Apoteker findes ogsaa. Særlige Messer og Toiletter findes for hver Kategori af Folk. Et stort Hospital og Apotek findes agter. Hele Apte- ringen ventileres og opvarmes af et Termostanksystem.

Der findes Storesrum, særlig udstyret Kabysrum, Bageri, Slagteri, Vaskeri, Kølerum og Krudtmagasiner og til Brug for Fabrikken Smedie, Værksted, Tømrer- værksted og Laboratorium.

Hele Apteringsen med mekanisk Ventilation og Op- varmning er specielt konstrueret og isoleret for de store Paavirkninger, som den er udsat for i de arktiske Farvande.

Der findes to moderne Olie- og Brændolie-Pumpe- systemer med tre horisontale Pumper, som hver kan yde 390 ts. Olie pr. Time.

Til at give Strøm til det store elektriske Anlæg er der installeret Generatorer paa ialt 1570 kW. Der fin- des tre 400 kW dieseldrevne, en 220 kW dieseldreven, en 75 kW dieseldreven og en 75 kW dampdrevne Ge- nerator. De er anbragt i et Hjælpe maskinrum foran for Hovedmaskinrummet. Her findes ogsaa det særlige De- stillationsanlæg og Evaporatoren til Fabrikken.

Hovedmaskineriet bestaar af to Tregangsmaskiner med Cylinderdiametre 620×990×1770 mm og 1200 mm Slaglængde. Damp til Fremdrivningsmaskineriet, Fabrikken etc. leveres af otte cylindriske Kedler med Howdens kunstige Træk. Arbejdstrykket er 15,5 kg/cm<sup>2</sup>.

Skibet medfører et stort Forraad af Reservedele og Hjælpe midler til Brug under de vanskelige Forhold i Antarctic.

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

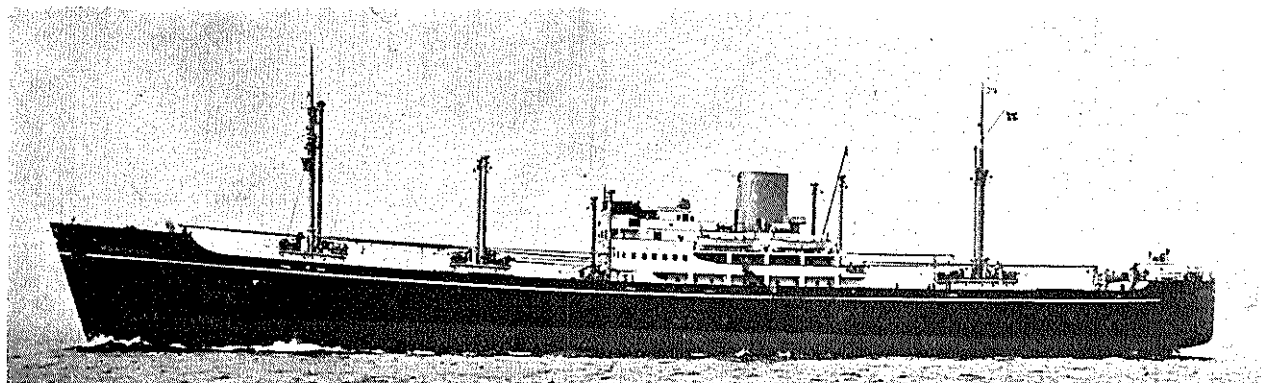
Telefon 387, 10,387

# Th. Møller

Grundlagt 1875

Nyhavn 45-47, København

Telegram-Adresse: »Ultra«



## M/s *Mongolia* og M/s *Manchuria*

To Skibe til Ø. K.

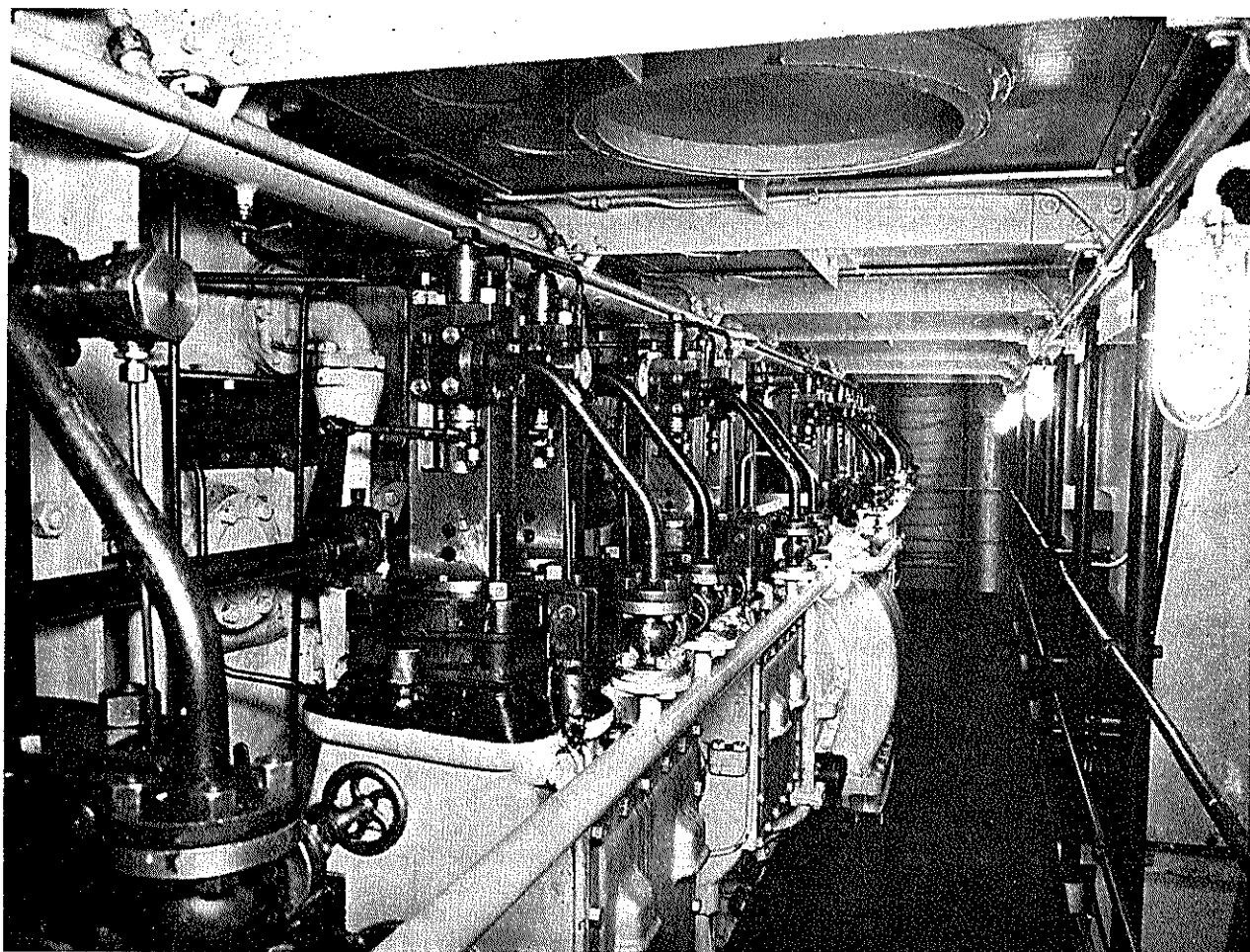
Nybygningerne Nr. 660 og 665 blev af Burmeister & Wain færdigbygget til Ø.K. i Oktober Maaned og gik straks ud paa deres Jomfrurejse.

Begge Skibe blev søsat under Besættelsen, nemlig i 1941 og 1942, og derefter lagt op. Mongolia og Manchuria er Fragtskibe og bestemt for Ø.K.'s regulære

Ruter. De er bygget til Lloyds Klasse \*100 A I med Fribord.

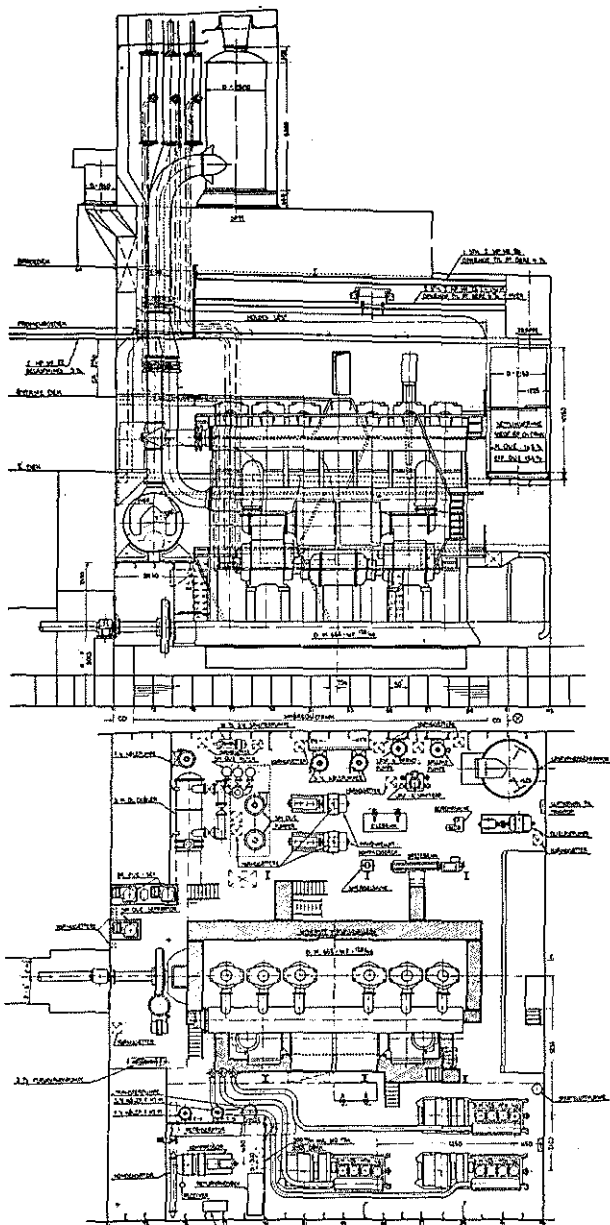
Hoveddimensionerne er Længde 135,63 m, Bredde 18,59 m, Dybde til øverste Dæk 11,66 m, Dybde til 2. Dæk 9,07 m.

Tonnagen er 8400 BRT. og 5100 NRT.

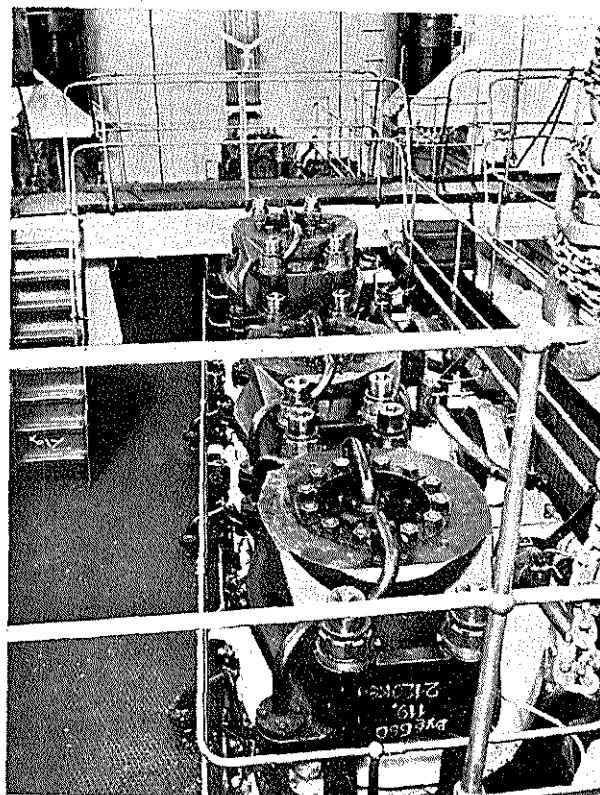


Hovedmotorens Brændstofpumpe.

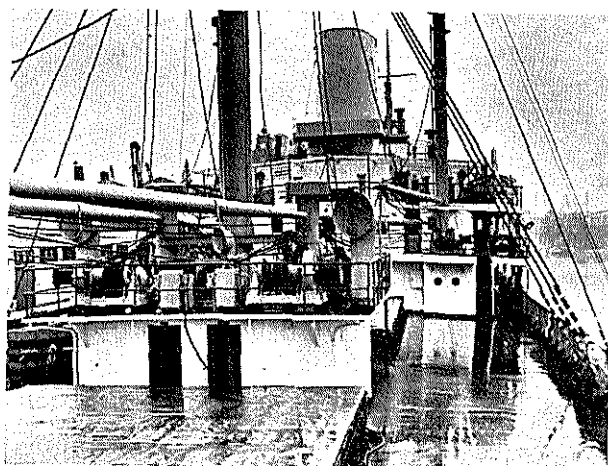




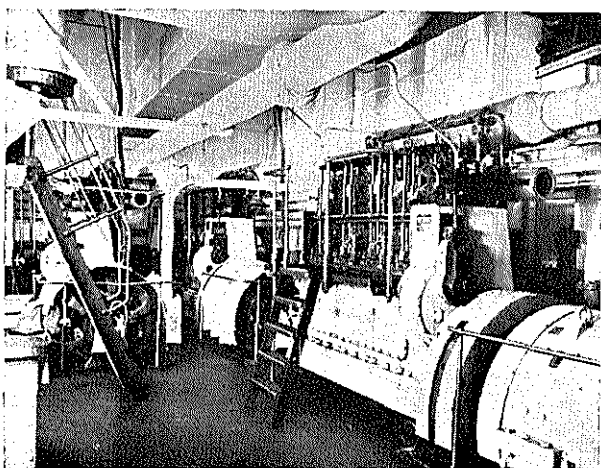
Motorarrangement.



Cylindertoppen af Hovedmotoren.



Dækket.



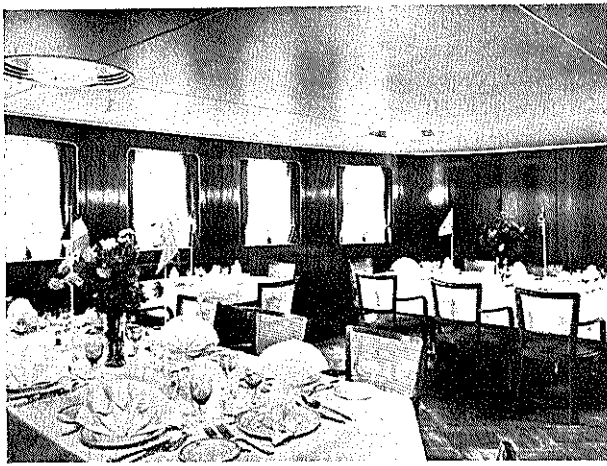
M/S „Manchuria“s Maskinrum.

Maskineriet er konstrueret til British Lloyds Special Survey og dansk Lov.

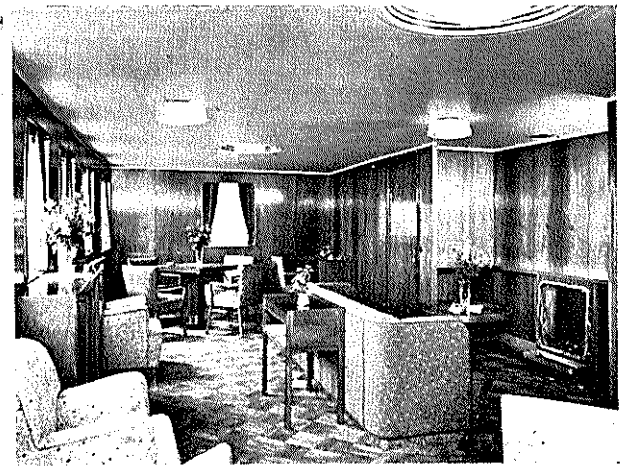
Hoved-Dieselmotoren er af Burmeister & Wains totakts, dobbeltvirkende, tryksmurte, indelukkede, direkte omstyrbare Krydshovedtype 655 — WF — 120/40 med Trykforstøvning.

Motoren har 6 Cylindre. Cylinderdiameteren er 550 mm, Slaglængden 1200 mm. Den kan udvikle 7150 IHK., svarende til 5850 BHK. ved 120 O/M, hvilket paa Prøveturen gav Skibet en Fart paa 15 kn.

Der findes tre Burmeister & Wain Hjelpe-Dieselmotorer med Trykforstøvning af den ikke-omstyrbare, enkeltvirkende, firetakts, lukkede Type med Tryksm-



Spisesalon.



Rygesalon.

ring. De har en Cylinderdiameter paa 245 mm og en Slaglængde paa 400 mm. Hver Motor yder ved 400 O/M 180 BHK.

Direkte koblet til dem er tre Dynamoer, hver paa 120 kW ved 220 Volt.

En Kedel til Udstødsgas- og Oliefyring har ca. 12 m<sup>2</sup> Hedeflade for Oliefyring og er konstrueret til et Arbejdstryk paa 7 kg/cm<sup>2</sup>. Den nødvendige Mængde

Udstødsgas tages fra Hovedmotoren.

Der er indrettet Apterling for 12 Passagerer.

Skroget er af moderne Konstruktion med fremfaldende Stævn og Krydserhæk.

Der findes 18 Kraner for Lastning og Losning, hvoraf en har en Løfteevne paa 60 ts og en paa 20 ts.

Skibet er forsynet med Radiostation, Radiopejler og Ekkolod.

## De forenede Staters Flaade

„Talen om, at Atombomben har gjort alle Hære, Flaader og Flyvestyrker umoderne, er fuldstændig fejlagtige,“ sagde President Truman i sin Tale i Central Park i New York paa Flaadens Dag den 27. Oktober. Han fortsatte: „I Dag hviler Kontrollen over Havene hos De forenede Staters Flaade sammen med dets Allierede. Der findes intet, der kan erstatte dem.“

Ser man paa U.S.A. Flaades Udvikling under Krigen, kommer man til følgende Resultat:

Ved det japanske Angreb paa Pearl Harbour har den amerikanske Flaade vel omfattet 16 Slagskibe, 7 Hangarfartøjer, 58 Krydsere, heraf 18 tunge og 20 lette, ca. 200 Jagere og 100 U-Baade. Allerede i 1959 var Nybygningsvirksomheden i fuld Gang. I 1940 havde Kongressen vedtaget Forslaget om en To-oceanflaade, hvilket skulde medføre, at U.S.A. for Fremtiden skulde have tilstrækkelige Søstridskræfter baade i Atlanterhavet og i det stille Ocean. Konstruktionsvirksomheden og Byggearbejderne begyndte straks efter, og i December 1941 blev det opgivet, at 17

Slagskibe, 12 Hangarfartøjer, 54 Krydsere, 205 Jagere og 180 U-Baade var under Bygning eller Konstruktion.

Under Krigen skete der Forandringer og Omlægninger i Byggeprogrammet i Tilslutning til Krigserfaringerne og Behovet af de forskellige Fartøjstyper til de forskellige Operationer, som den strategiske Udvikling medførte. Saaledes gav Kravet om i større Omfang at føre Flyvemaskiner frem Bygningen af Hangarskibe Fortrinet. Landgangsoperationerne i Europa og Fremrykningen mod Japanerne foranledigede Bygning af Invasionstonnage, og den tyske U-Baadskrig paa Atlanterhavet medførte forceret Bygning af Skibe, der var egnet til U-Baadsjagt og Konvojtjeneste. I Takt med Bygningen af Skibe blev Flaadens Flyvestyrker udviklet og udbygget i Forstaaelse af Flyvevaabnets store Betydning som et af Søkrigenes vigtigste Vaaben.

De forenede Staters Flaade udgør i Dag (incl. bevilgede Nybygninger) 24 Slagskibe, 50 større og 10 mindre Hangarfartøjer, 79 Eskortehangarfartøjer, 95

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Krydsere, hvoraf 3 Slagkrydsere, 33 tunge og 57 lette Krydsere, 450 Jagere, 359 Eskortejagere og 265 U-Baade, foruden mindre Enheder, Invasionstonnage og Hjelpefartøjer.

Hvis man husker de svimlende Tal, det japanske Højkvarter i sin Tid opgav som Tab af Modstanderens Skibe, forundres man maaske over, at den amerikanske Flaade kan have den opgivne Størrelse selv med de amerikanske Værfters Byggekapacitet. Paa Toaarsdagen for Krigsudbruddet mellem Japan og U.S.A. opsummeredes de amerikanske Tab af det japanske Højkvarter til 18 Slagskibe, 27 Hangarfartøjer, 92 Krydsere, 79 Jagere, 107 U-Baade og 25 Torpedobaade. Efter at det amerikanske Marineministerium nu har offentliggjort samtlige Tab med Angivelse af det nøjagtige Tidspunkt og Omstændighederne for hver Enhed, sættes de af Fjenden opgivne Propagandaciffre i en helt anden Belysning.

Et Sammen drag af de amerikanske officielle Tabslister giver følgende Tal: Slagskibe 2, Hangarfartøjer 5, Eskortehangarfartøjer 6, Krydsere 10, Jagere 71, Eskortejagere 11.

Statistikken viser unægtelig en meget ringe Sænkingsprocent, naar man betænker den aktive Virksomhed, de forenede Staters Flaade har udøvet baade i europæiske Farvande og i Stillehavet. Ser man paa Taabene i kronologisk Orden, finder man endvidere, at de i Hovedsagen skete i Krigens Begyndelse, medens de sidste Aars Tab har været meget smaa i Forhold til den vældige Indsats. Disse Omstændigheder viser bl. a., hvorledes den amerikanske Skibsbygningskunst har forstaaet at lære af Erfaringerne fra de første Tab og omsætte dem i mere modstandskraftige Konstruktioner, samt hvorledes Vaaben og Modvaaben i den amerikanske Flaade udvikledes til en klar Overlegenhed over Fjendens Kampmidler.

Den amerikanske Flaade er nu Verdens stærkeste. Den amerikanske Industri har vist, at den kan skabe de bedste Konstruktioner baade for Skibe og Vaaben. Flaadens Personel har vist sig at beherske de strategiske, taktiske, organisatoriske og tekniske Problemer, som fører til Sejr til Søs.

## Bliver Gasturbinen Fremtidens Fremdrivningsmaskineri for Skibe?

Fra Nordengland meddeles, at britiske Ingeniører i al Hemmelighed har bygget en Gasturbine, som man antager i Fremtiden vil faa revolutionerende Indflydelse paa Skibs konstruktionerne.

Under Krigen indtog Storbritannien en førende Plads med Hensyn til Udviklingen af Reaktionsdriften, og der er Grund til at tro, at det nu ogsaa vil tage Føringen i Arbejdet med at gøre Gasturbinen mere fuldkommen. Ingeniører i andre Lande, f. Eks. i Sverige og Schweiz, har i en lang Aarrække arbejdet paa at fremstille en Gasturbine, men den britiske anses for meget bedre end de hidtil konstruerede. Der paastaas, at de nye Gasturbiner giver oceangaaende Skibe 25 pCt. større Effektivitet end andre kendte Fremdrivningsmidler. Saavel Farten som Lasteevnen forøges væsentlig.

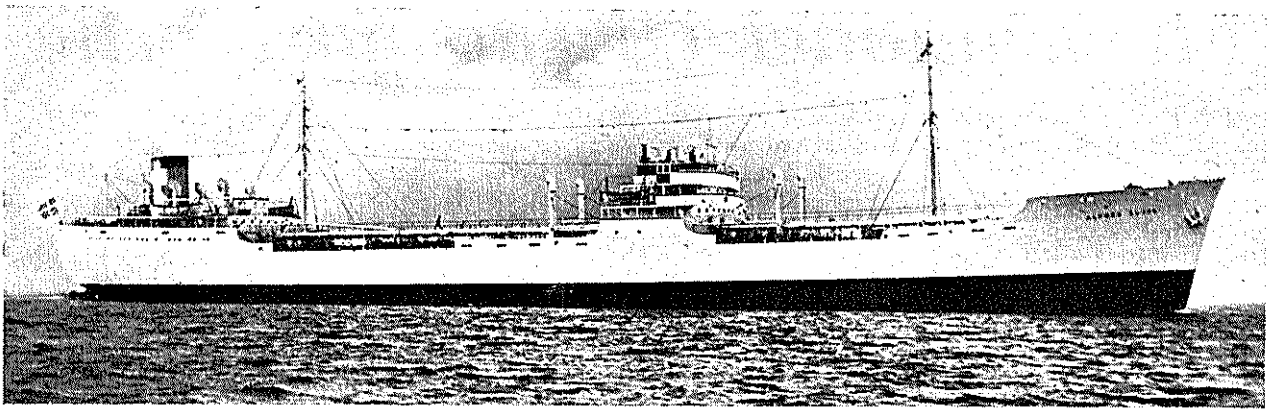
Gasturbinen bygger paa et revolutionerende Princip, som efter flere Aartiers omfattende Forskningsarbejde og Eksperimenter nu har ført til Resultater, der maa godkendes. Gasturbinen har mange aabenbare Fordele fremfor Dampmaskinen, bl. a. deri, at ingen tunge Kedler, der tager megen Plads op, er nødvendige. Vanskeligheder har først og fremmest bestaaet i at faa et Materiale til Skovlene, som kunde taale de høje Temperaturer, som kræves for at kunne udnytte Turbinen helt. Materialeproblemet synes nu at være løst, og Gasturbinen vil i Fremtiden kunne konkurrere med Dieselmotoren, ikke blot ved lav Vægt, men ogsaa i Spørgsmaalet om Driftsøkonomi. Til Skibsbrug synes Jævntryksturbinen med aaben Arbejdsproces for Tiden at være den bedst anvendelige, da den kan bygges til store Ydelser. De komplicerede Konstruktioner for Bakning

kan muligvis forenkles ved Hjælp af Propeller med indstillelige Blade.

En intensiv Forskning paa dette Omraade har i mange Aar været foretaget af Ljungströms Ångturbin, og en af de dygtigste Fagmænd paa dette Omraade er Civilingeniør Alf Lysholm i Stockholm, som lige fra Slutningen af Tyverne har studeret Problemet og gjort flere betydningsfulde Opfindelser og Nykonstruktioner. Verdenskrigens Udbrud bremsede til en Begyndelse Udviklingen, men de krigsførende Nationers Interesse for Gasturbinen vaagnede snart igen. Det amerikanske Firma Elliot erhvervede i 1942 Licens paa Lysholms Patent, og en Gasturbine til Skibsfremdrivning konstrueredes og gav i Slutningen af 1944 udmærkede Resultater. Den beregnede Virkningsgrad var her ca. 30 pCt. Det er af særlig Interesse, at Gasturbinen ogsaa kan anvendes i Kombination med Reaktionsdrift og i de seneste Aar har faaet stor Anvendelse som Fremdrivningsmotor for Reaktionsflyvemaskiner, bl. a. i de meget omtalte amerikanske Reaktionsmaskiner „Shooting Star“.

Gasturbinen synes saaledes at have gode Udsigter til at slaa igennem, først til Skibe og Flyvemaskiner og senere ogsaa paa andre Omraader. Overalt i Skibsfartskredse og navnlig i Krigsmarinen følger man Udviklingen med den største Interesse.

*Har De læst Sejl og Motor?*



## M/s Alfred Glegg

Burmeister & Wains Nybygning Nr. 650 er et Motortankskib, bygget til Maritime Trading Co. Ltd., Panama City. Skibet blev sat i Vandet i 1941 og derefter oplagt i Københavns Frihavn. Efter Befrielsen blev Skibet bygget færdig og gik ud paa sin Jomfrurejse i November 1945.

Skibet er bygget til Lloyds Klasse „100 A I for Tankers“. Det har faaet Navnet Alfred Glegg og har følgende Hoveddimensioner: Længde 149,35 m, Bredde 19,89 m og Dybde 10,97 m. Tonnagen er 9140 BRT. og 14.560 ts DW.

Der er ialt 21 Tanke med en samlet Kapacitet paa 19.832 m<sup>3</sup>. Til Fyldning og Tømning af Tankene er installeret fire dampdrevne Pumper, hver med en Kapacitet paa 350 ts/Tim. Med dette Anlæg kan Tankene fyldes eller tømmes paa 10 Timer.

Maskineriet er bygget til Lloyds Special Survey og Norsk Lov. Det opfylder Fordringerne til Norsk Sjøkontrol, British Factory Act og British Board of Trade.

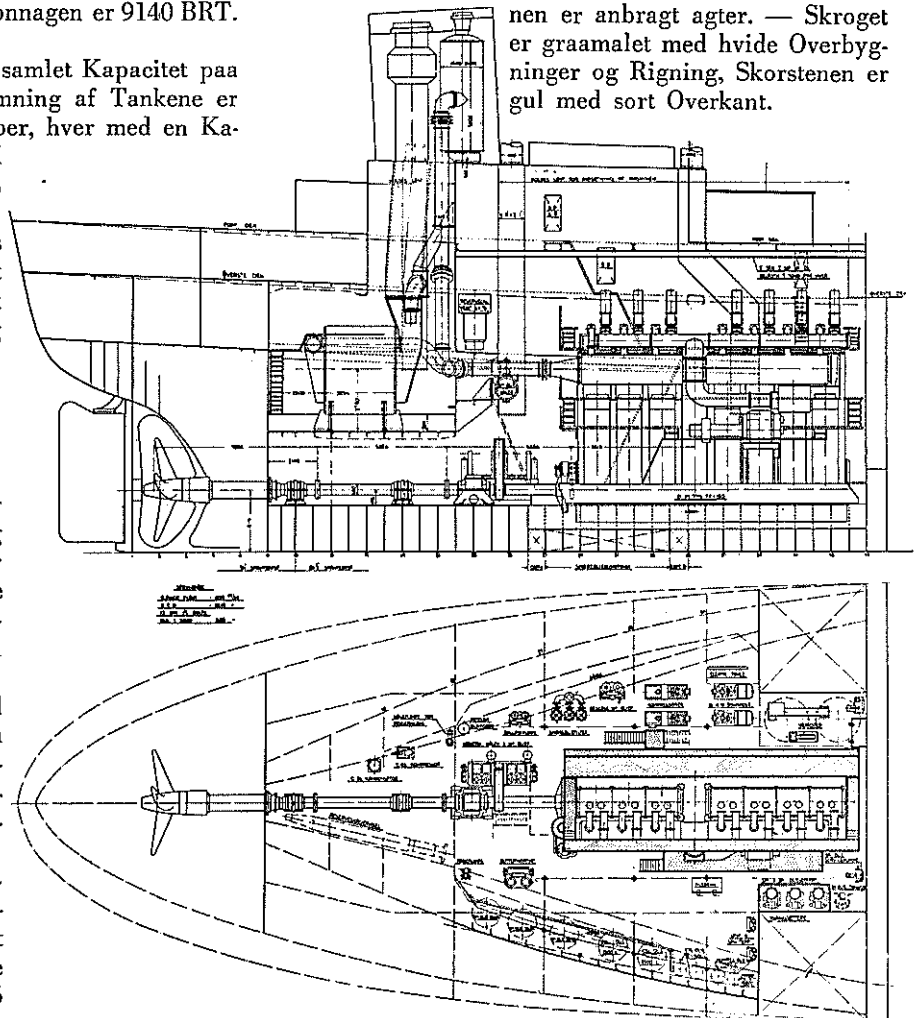
Hoved-Dieselmotoren er direkte omstyrbar af den enkeltvirkende, firetakts, lukkede, tryksmurte Krydshovedtype 774-TF-150 med Trykforstøvning. Den er trykløst efter B & W System og har 7 Cylindre med en Diameter paa 740 mm og en Slaglængde paa 1500 mm. Den udvikler normalt 4500 IHK., svarende til 3650 BHK., ved 107 O/M.

Følgende Pumper trækkes ved Kædetræk fra Hovedakslen: en 1-cylindret Lastpumpe, en 1-cylindret Sanitærpumpe, en 2-cylindret Kølevandpumpe og en 2-cylindret Smøreoliepumpe.

Det dampdrevne Hjælpemaskineri bestaar af: en Reserve-Smøreoliepumpe med en Kapacitet paa 160 ts/Tim., en Ballastpumpe 9×10×10", en Lastpumpe 6×6

×6", en Sanitærpumpe 6×6×6", en Forbrugs-Brændoliepumpe 6×6×6" og en Forbrugs-Brændoliepumpe til Kedlen 4×4×4". Alle Pumper af Duplex-Typen. To oliefyrede Marinekedler kan ogsaa fyres med Udstøds-gas. De har en indv. Diam. paa ca. 3,89 m og en Længde paa ca. 3,35 m. Hver Kedel har en Hedeflade paa 149 m<sup>2</sup> for Oliefyring og 56 m<sup>2</sup> for Fyring med Udstøds-gas. Damptrykket er 12,7 kg/cm<sup>2</sup>.— M/S „Alfred Glegg“ løb

paa Prøveturen 12,5 kn. — Maskinen er anbragt agter. — Skroget er graamalet med hvide Overbygninger og Rigning, Skorstenen er gul med sort Overkant.



# Flyvevaabnet i Krigsmarinerne

I Midten af Januar udsendte Reuter følgende Meddelelse: „Storbritannien er i Øjeblikket ved at bygge en Flaade af kæmpemæssige Hangarskibe. Flaadeledelsen haaber i Løbet af nogle faa Maaneder at kunne placere Ordre paa op til 30 moderne Hangarskibe. For Tiden er mindst 3 Hangarskibe paa 45.000 ts, 4 af den nye 33.000 ts Klasse, 6 af 18.000 ts Klassen og over 12 af 14.000 ts Klassen under Bygning. Hangarskibene paa 45.000 ts vil kunne medføre over 100 Flyvemaskiner.“

Den britiske Flaade har saaledes sent, men omsider, lært at indse Flyvevaabnets Betydning for Søkrigen. Den officielle Politik er nu ved en betydelig Højnelse af Kvaliteten af Flaadens Flyvevaaben at undgaa saadanne Katastrofer som dem, der indtraf i 1941—42 i Middelhavet, paa Atlanterhavet og i det indiske Ocean, hvoraf man særlig bør mindes Sænkningen af Slagskibet „Prince of Wales“ og „Repulse“ i December 1941 af en lille Styrke — mindre end en Flotille — japanske Torpedo- og Bombeflyvere. Flaadens Flyvevaaben var længe Stedbarn i Spørgsmaalet om Tildeling af moderne Maskiner. Saaledes gjorde f. Eks. det i 1934 konstruerede Torpedoplan „Swordfish“ i mange Tilfælde endnu Tjeneste ved Krigens Slutning. Det var Admiralitetet og ikke Flyvevaabenet, der havde Ansvaret for Anskaffelse af Materiellet, og Admiralitetet tog tidligere ikke i tilstrækkelig Grad Hensyn til, at Flyvemaskinerne maatte være moderne i Spørgsmaalet om Hastighed og Bevæbning for at kunne klare sig mod Modstandere i Luften og Luftværnet. Manglerne paa disse Omraader gjorde, at man efterhaanden maatte anskaffe amerikanske Flyvemaskiner til de britiske Hangarskibe for at formindske Tabene.

Nu er der saaledes sket et Omslag paa Grund af Krigserfaringerne. Man har øjensynlig bestemt sig til kun at lade det bedste være godt nok. Den reaktionsdrevne Jager „Vampire“ har fundet Anvendelse paa Hangarskibe, og naar disse Maskiner er anskaffet i tilstrækkeligt stort Antal, hvilket nok vil være endnu nogen Tid, vil Flaadens Jagermateriel være fuldt paa Højde med det landbaserede. Det er derimod ikke rigtigt, at Flaadens Flyvevaaben vil være overlegent i Kvalitet. Overalt foregaar der nu en Omlægning fra propeldrevne til reaktionsdrevne Maskiner. „Vampire“-Typen, som har en Motor, er med sine godt 850 km/Tim. klart de propeldrevne overlegen. Den britiske to-motorede Reaktionstype „Meteor“, som for nylig i Specialkonstruktion slog Verdensrekorden i Hastighed med over 950 km/Tim., er hurtigere og kan sandsynligvis ogsaa medføre større Last. Den amerikanske enmotorede Maskine „Shooting Star“, som sikkert bliver det amerikanske Luftvaabens nye Type, er i samme Klasse. Andre lignende Maskintyper er ikke fremstillet i noget Land, bortset fra Tyskland, hvis nu ødelagte Flyvemaskinindustri var et godt Skridt foran for Vestmagternes.

Det er en sensationel og tilfredsstillende Nyhed, at „Vampire“ kan anvendes paa Hangarskibe. Det viser, at Fordringerne til Flyvepladsernes Dimensioner maa-

ske ikke behøver at skrues saa højt op, som man frygter, hvis man gaar over til Reaktionsdrift.

De øvrige Flyvemaskiner, som anvendes i den britiske Flaade, betegner den nyeste Udvikling paa de propeldrevne Maskiners Omraade. De er Resultaterne af Krigsaarenes Erfaringer og viser, at ogsaa Flaadens Flyvevaaben med sine „Hornet“-Jagtmaskiner — en forbedret Mosquitotype — kan eskortere sine Torpedo- og Bombemaskiner. „Firebrand“-Maskinen er en Kombination af en Torpedo- og „Artilleri“-Maskine, som kan angribe Skibe enten med Ildvaaben eller Torpedoer. Selv om den kan anvende sine Ildvaaben mod Luftmaal, saa vil den dog altid komme til kort overfor rene Jagermaskiner, særlig reaktionsdrevne, og vil derfor behøve Jagerdækning. Om Torpedoen ogsaa i Fremtiden vil vedblive at være et egnet Vaaben for Flyvemaskiner faar staa hen. Med de hidtidige Torpedokonstruktioner maa Flyvemaskinen lige før Kastningen — netop som Fjendens Modforholdsregler er mest farlig — nedsætte sin Fart, for at Torpedoen skal kunne følge sin Bane og ikke slaas i Stykker eller gaa i Bunden. Med „Firebrand“-Typen er der Muligheder for at anvende eventuelt forbedrede Torpedoer eller ogsaa at gaa ind for Artilleri-Kanonere og -Raketter i Stedet.

Den britiske Flaades Flyvevaaben er beregnet for offensive og defensive Opgaver, hvor det landbaserede Flyvevaaben ikke kan naa ud eller naa frem i rette Tid. Det viste sin Betydning i Middelhavet, paa Atlanten og i Stillehavet. Ved en Sammenligning med nordiske Forhold maa erindres, at Afstandene er af en helt anden Størrelsesorden og er blevet endnu kortere med de sidste Aars Udvikling af Flyvehastighederne. En „Vampire“ kan saaledes flyve fra København til Skagen paa 22 Minutter. Tendensen indenfor den engelske Flaade synes saaledes at være paa Vej til at blive — hvad der allerede officielt er erklæret om den amerikanske Flaade — at lade Flyvemaskinerne blive det vigtigste Angrebsvaaben og omkring dette Flyvevaaben med dets Hangarskibe som Kerne at gruppere eller opbygge den øvrige Flaade.

Et Eksempel paa, hvorledes den amerikanske Flaade bedømmer Flyvemaskinernes Rolle til Søs, er de seneste højere Udnævnelser der og de Principper, som i denne Forbindelse er udtalt af Marineminister Forrestal. De dygtigste Ledere af det hangarfartøjsbaserede Flyvevaaben i Stillehavet — Admiralerne Towers, Mitscher og Ramsey, alle aktive Flyvere — har besat Flaadens højeste Stillinger efter Chefen for Marinestaben, nemlig Stillingerne som Chef for Stillehavsflaaden, Chef for Atlanterhavsflaaden og den nærmeste Medarbejder for Chefen for Marinestaben. Alle Nøglestillinger skal for Fremtiden besættes saaledes, at enten Chefen eller hans nærmeste Medarbejder er aktiv Flyver. Forrestal har derigennem villet takke Marinens Flyvevaaben for Sejrene ved Midway, i Korallhavet og ved Filippinerne samt Muliggørelsen af alle de store Landstigningsoperationer i Stillehavet, samtidig med at han har villet vise, at Flaaden ikke beherskes af nogen „Slagskibsmentalitet“.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

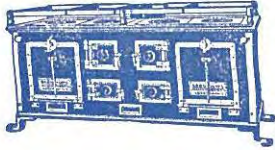
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

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“



## DAMPSKIBSSELSKABET

# TORM



AKTIESELSKAB

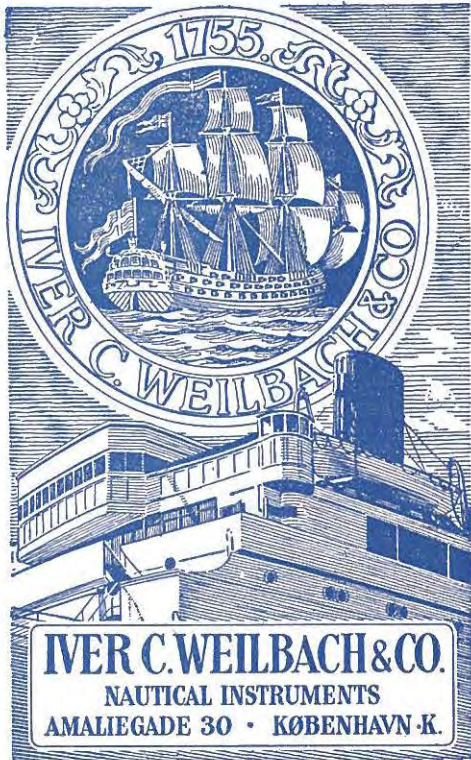
Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

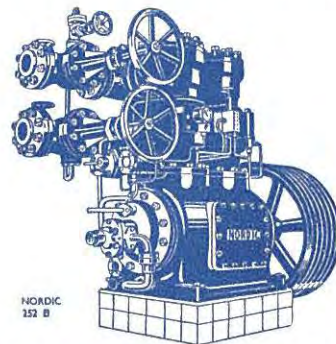


**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN-K.

# NORDIC



## SKIBSKØLEANLÆG



NORDIC  
252 B

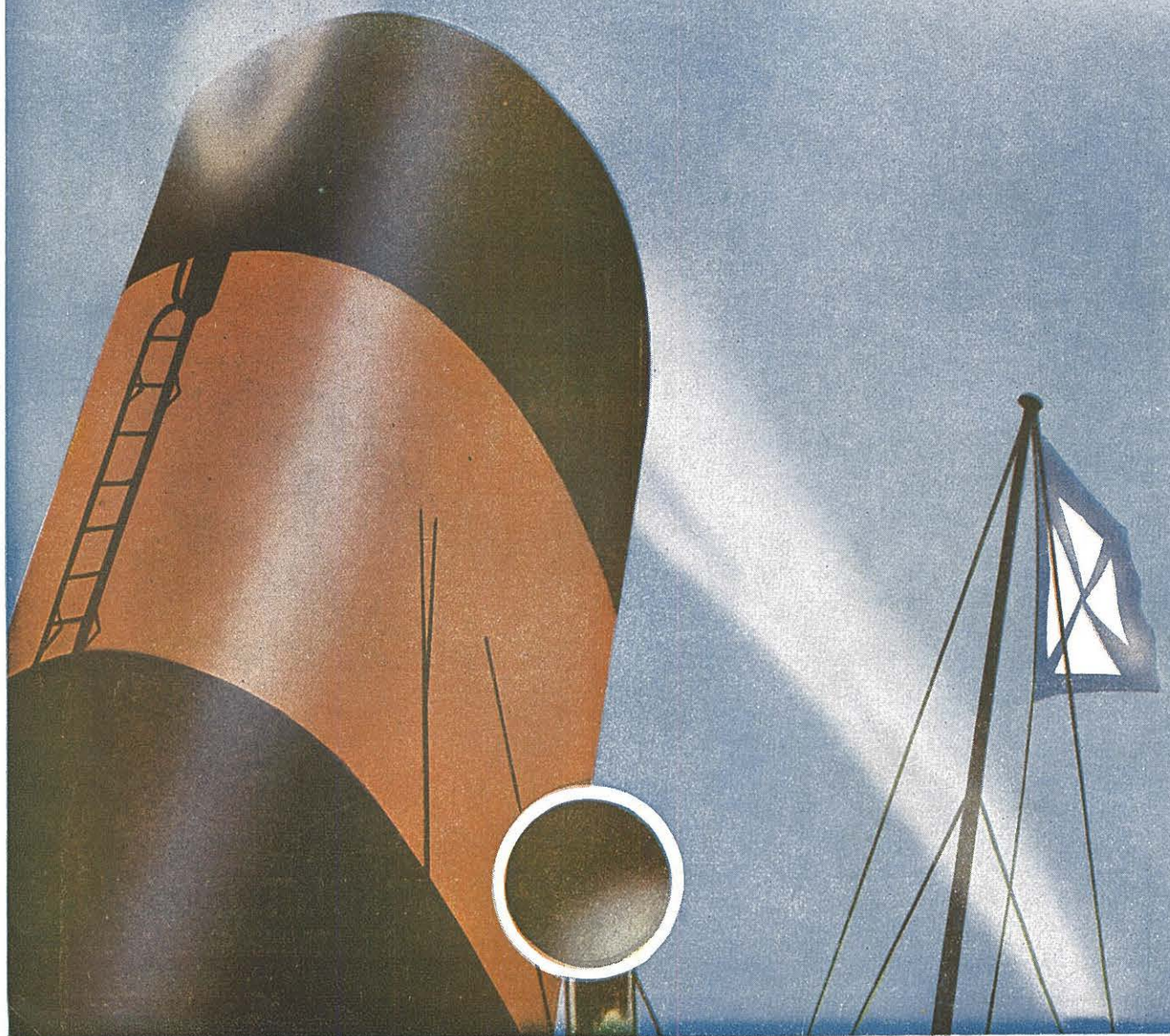
## NORDISK KØLETEKNIK A/S

ROSENØRNS ALLÉ 11. KØBENHAVN V. \*C. 3336

Jyllandskontor: Fredensgade 36, Aarhus. \*11500

Odensekontor: Slotsgade 24, Odense. 5985

# Det forenede Dampskibs-Selskab





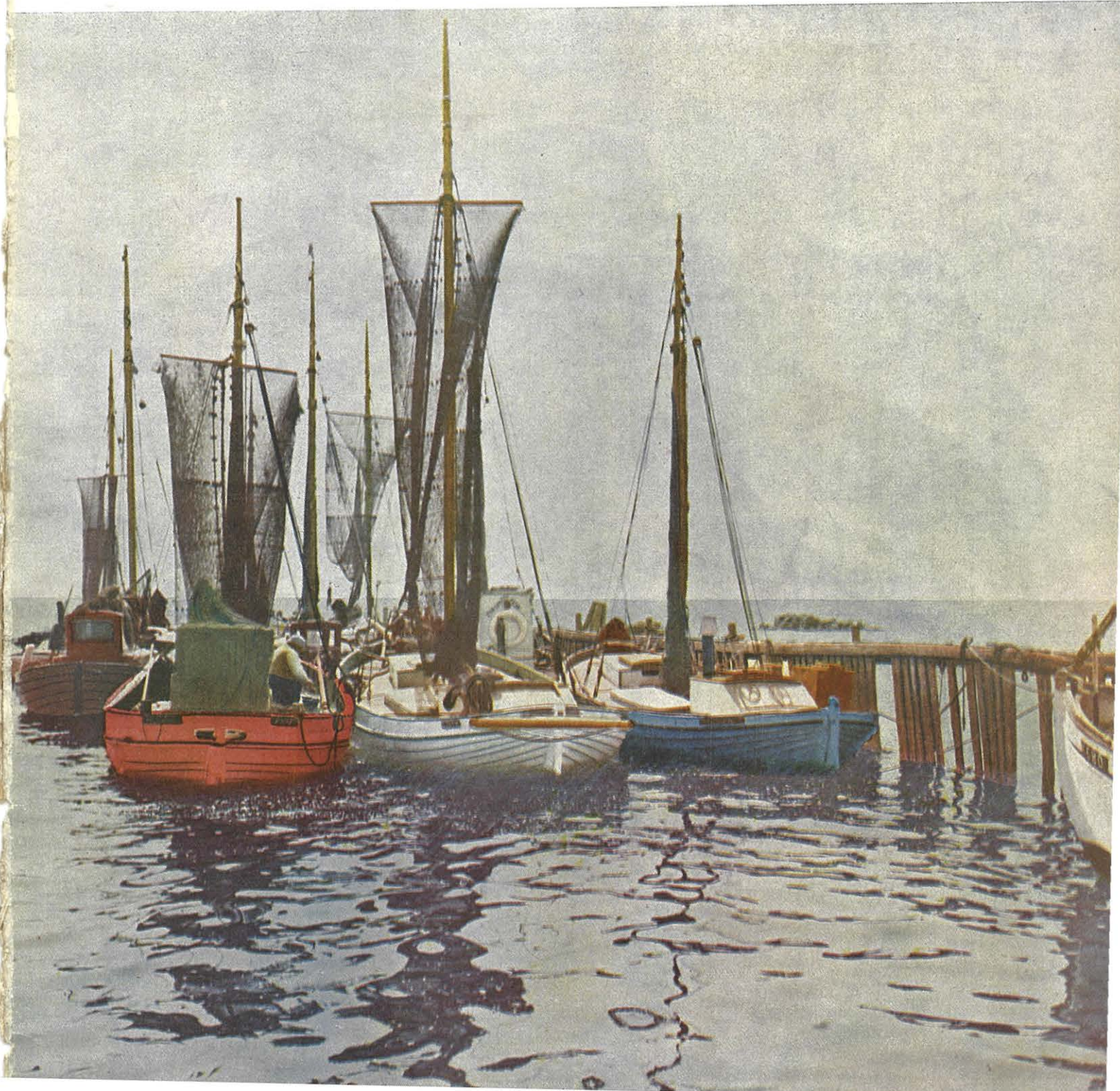
# VIKINGEN

75 Øre  
1. Marts

*Fiskerbaade i Fejø Havn*

Foto: C. Østen

1946 - Nr. 3  
23. Aargang







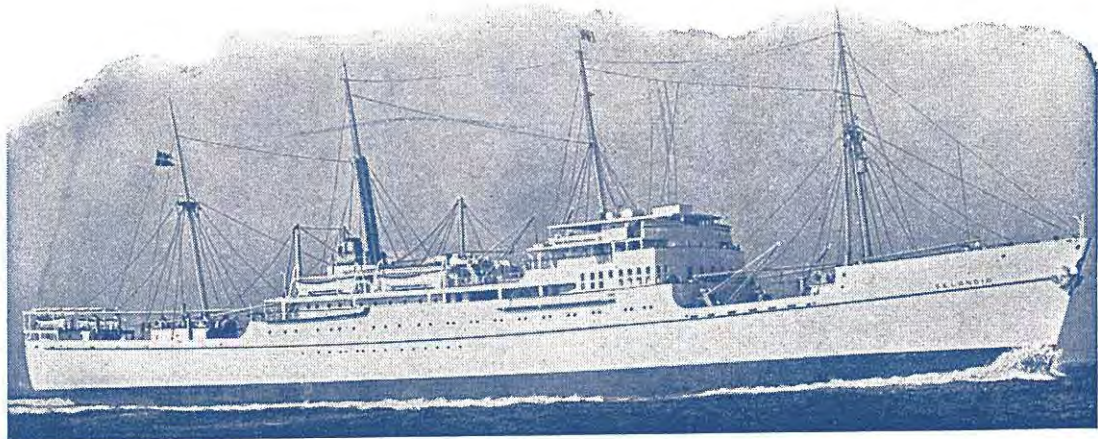
AKTIESELSKABET

# 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

## 6 AARS SØKRIG

### Evakueringen fra Dunkerque 1940

Af V. K. Sørensen

**P**AA det Tidspunkt, da Felittoget i Norge afsluttedes, var Tyskerne allerede mere end halvfærdige med deres næste store Krigsforetagende, Offensiven i Vest, der førte til Erobringen af Holland og Belgien og til Frankrigs fuldstændige Sammenbrud.

Denne store Operation fandt Sted udelukkende med Land- og Luftstridskræfter. Det overlegne tyske Luftvaabens Indsats blev afgørende for Udfaldet. Desuden betød det stærkt pansrede tyske Tankvaaben overmaade meget. Den belgiske Hær kæmpede imod Tyskerne i 18 Dage, forinden var det hollandske Forsvar forlængst brudt sammen. Den næste Fase af Operationerne mod Vest — det tyske Fremstød mod Kanalkysten — satte nu ind. Det blev hurtigt indlysende, at den fransk-engelske Hær ikke kunde holde Stand over for den fremstormende tyske Hær og den voldsomme tyske Luftoffensiv. Fra den 27. Maj havde Englænderne trukket deres Flyverstyrker paa nær ca. 50 Jagere over til England, og deres Indsats blev ledet herfra. Paa samme Tid var de engelske Divisioner indesluttet i Belgien, og Tyskerne paabegynder nu voldsomme Bombardementer af Kanalhavnene. Hvis de engelske Divisioner skulde undgaa Fangenskab, havde de kun én Udvej: at komme bort over Kanalen. Men kunde denne Transport, selv om alt Materiel blev efterladt, udføres inden for Rækkevidden af det tyske Luftvaaben?

Det engelske Luftvaaben lover at skaffe sig Herredømmet i Luften over den østlige Del af Kanalen og fastholder det i 36 Timer.

Det blev gennemført og Hovedmassen af Tropperne overført.

Et talmæssigt underlegent Luftvaaben havde inden for en kort Tid og et mindre Omraade ved en voldsom Indsats opnaaet Herredømmet i Luften.

Evakueringen fra Dunkerque var paabegyndt!

Men at den blev heldig gennemført skyldtes først og fremmest den engelske Flaades Indsats. Den Katastrofe, der var begyndt i Frankrig, blev ikke fuldstændig, den blev standset ved Kanalen af den engelske Flaade. Tilbageflytningen af den britiske Expeditionary Force, Evakueringen fra Dunkerque, er en Operation, der næppe har noget Sidestykke i Historien. Det er næppe berettiget i denne Forbindelse at tale om en

Operation i dette Ords sædvanlige Betydning, en vigtig Del af Operationen, Planlæggelsen savnedes saaledes fuldstændigt, alt var Improvisation. Vejrforholdene, tæt Taage og Regn, begunstigede i høj Grad Evakueringen, saa at Storbritannien ved at indsætte Jagere og Bombemaskiner i størst muligt Omfang og ved at mobilisere bogstavelig talt *alle* maskindrevne Fartøjer ganske uden Hensyn til Størrelse — Jagere, Ministrygere, Bugserbaade, Motorbaade af alle Typer og mange andre Fartøjer — var i Stand til at overføre en væsentlig Del af Ekspeditionsstyrken. De ofte ganske utrænede Baadsbesætninger viste i disse Timer et fremragende Sømandsskab. De britiske Sømand gjorde, hvad de kunde for at hjælpe Resterne af den engelske Hær, de arbejdede modigt og dødsforagende under de stadige Angreb af tyske Flyvere. Vadende og svømmende naaede de engelske Soldater denne brogede Flaade, mange af dem maatte undervejs i Vandet baade to og tre Gange, fordi Skibene, de var ombord i, blev sænkede af Tyskerne. Enhver Tanke om at redde Materiel og Udrustning maatte opgives. De samvirkende allierede Orlogsfartøjer holdt de tyske Landstridskræfter paa Afstand, og Flaaden lagde med sit Skibsartilleri „en Mur af Staal“ mellem de slagne Tropper, som skulde overføres til England, og de angribende Tyskere. Herredømmet til Søs gjorde sig nu gældende. Ialt overførtes henved 350.000 Mand. Briter, Franskmand, en Del belgiske, polske og tjekiske Enheder. I det store og hele lykkedes det at evakuere den engelske Ekspeditionsarmé. Tabet under Overfarten angives af Englænderne til omkring 30.000 Mand, et forholdsvis lavt Tal under Hensyn til de yderst vanskelige Forhold. Mandskabet var saaledes reddet. Men Ekspeditionsarméen havde mistet ca. 1000 Artilleripjecer, hvilket vil sige, at praktisk talt hver eneste Kanon, Haubits og Panserværnskanon var gaaet tabt. Alle Panserkøretøjer havde man maattet lade blive tilbage, hele Trosset, baade det motoriserede og det hestetrukne var gaaet tabt, endog Fodfolkets tunge Vaaben, Maskingeværer og Granatkastere maatte man lade staa paa Stranden. Den engelske Hær naaede tilbage til England fra Dunkerque opløst og uden Vaaben og Udstyr. Den vilde derfor have været ganske ude af Stand til at forsvare sig selv

end sige England, hvis Tyskerne havde været i Stand til at følge efter. Men den britiske Flaade, der havde dækket sin egen Hærs Overfart over Kanalen, hindrede en Overskibning af tyske Tropper. Havde Flaaden svigtet i dette Øjeblik, vilde England maaske være blevet erobret og Krigen maaske endt med en tysk Sejr. En afvæbnet og stærkt rystet Hær i Opløsning og et meget underlegent Luftvaaben stod i Efteraaret 1940 Vagt for England. Men den engelske Flaades Søherredømme i Kanalen var et sikkert Bolværk imod Invasionstruslen. For at vinde frem angreb det tyske Luftvaaben først den britiske Flaade i „Slaget over Kanalen“, men den lod sig ikke forjage. Det engelske Herredømme paa Havene sikrede Tilførsler til England og hindrede dem til Tyskland. Derved var Vejen aaben for en Genopbygning af den engelske Krigsindustri, og samtidig maatte den tyske Krigsindustri langsomt men sikkert gaa tilbage Dag for Dag, særlig Manglen paa Brændstoffer maatte efterhaanden gøre sig stærkere og stærkere gældende. Lynkrigen var afsluttet, Udmattelseskrigen var begyndt, og den var Tyskland paa Forhaand udset til at tabe.

Evakueringen fra Dunkerque var i de fleste Henseender en Katastrofe for de Allierede, men den var et glimrende Eksempel paa fremragende improviseret Samvirke mellem Land-, Sø- og Luftstridskræfter, uden hvilket Samvirke Katastrofen vilde være blevet fuldstændig.

I Juli, August og September 1940 knækkede 40 eller 50 britiske Jagereskadriller Rygraden paa den tyske Luftflaade mod en Overmagt paa otte til een i Slaget om Storbritannien. Men i Forbindelse med Royal Air Force var den engelske Flaade altid parat til at sønderlaa de Pramme, der laa samlet i Hollands og Belgiens Kanaler, og som var det eneste Transportmiddel for en Invasionshær.

Efter Dunkerque satte England som paa Dronning Elisabeths Tid sin Lid til Flaaden og den over Havet kommende Hjælp. Luftvaabnet var en vigtig Hjørneste i denne Bygning. Men Englands Styrkebælte var nu som før dets maritime Overlegenhed.

Men selve „Slaget om England“ havde endnu ikke taget sin Begyndelse.

V. K. Sørensen.

## Kaptajn H. P. Hagelberg

Formanden for „Den almindelige danske Skibsførerforening“, Kaptajn H. P. Hagelberg, fejrer den 1. Marts sit 25 Aars Jubilæum som Formand.

Kaptajn Hagelberg startede sin Søfartskarriere om Bord i „Georg Stage“ i Halvfemserne og fortsatte som frivillig Lærling i Marinen. Efter at have sejlet med norske Skibe tog han Styrmandseksamen paa Københavns Navigationsskole. Senere har han sejlet med Ø.K.'s Skibe og for D/S Norden. Han gjorde Tjeneste som Reserveløjtnant i 1901 og 02 og fortsatte saa i „Norden“, hvor han blev Fører af forskellige af Rederiets Skibe.

I 1915 gik han i Land og drev Virksomhed som maritim Konsulent og Søassuranceekspert, og fra 1917—18 var han Superintendent for The Harbour Contractors of St. Thomas. Senere blev han Agent for det amerikanske Klassificeringsselskab „American Lloyd“ for Danmark og Sydsverige.

I 1921 valgtes Kaptajn Hagelberg til Formand for den alm. danske Skibsførerforening.

Her at gøre Rede for alle de Institutioner og Søfartskonferencer, som Kaptajn Hagelberg har viet sin Tid, er umuligt. Alene alle de Foreninger, som han er tilsluttet i Kraft af sin førende Stilling inden for dansk Skibsfart, vilde fylde en Spalte, men det er nok at nævne, at det er meget lidt af Betydning, der er sket inden for Skibsfarten i de forløbne Aar, hvor ikke Kaptajn Hagelberg paa een eller anden Maade har viet det sin Arbejdskraft.

For dem, der kender Kaptajn Hagelberg, har han altid staaet som en Mand af ualmindelig stor Betydning for den danske Skibsførerstand, og der er de, der vil paastaa, at han kan være ualmindelig ubehagelig, men andre hævder, at han tager Ubehagelighederne paa sine Skuldre for Medlemmerne, og han kan være meget charmerende.

Under alle Omstændigheder har han med utrættelig

Energi og meget stor Dygtighed varetaget „Den alm. danske Skibsførerforening“s Interesser, og det er „Vikingen“ en Glæde at bringe Kaptajn Hagelberg vor bedste Lykønskning paa hans Jubilæumsdag.

Axel Børentzen.

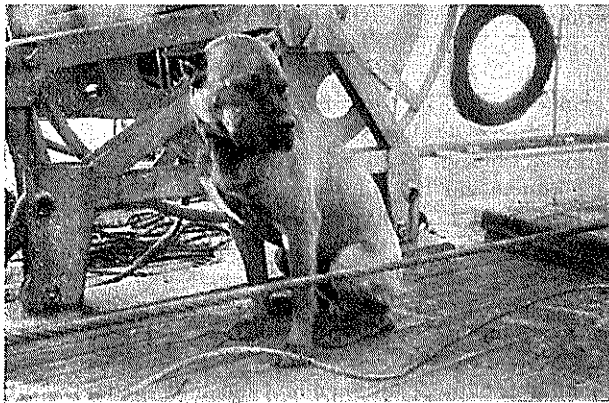
Alfred Christensen

Amaliegade 43

# Sjukof og Kineserne

Af Otto Ludvig

JEG har set Sjukof søsyg. Da han kom ombord første Gang, tænkte han vist ogsaa bare paa at komme i Land, saa hurtigt som muligt igen; men da vi ikke kunde forstaa, hvad han sagde, trøstede vi ham med en bedre Middag. Imidlertid stillede han sig meget skeptisk overfor alt, hvad han saa ombord. Det meste af det, havde han jo aldrig set før. Mest forbavset syntes han dog at blive, da vi fik et Par Tusinde



„Sjukof“ holder Vagt ved Wiren til Magneten.

Kinesere stuvet ned i Lasten, og faktisk er han ikke blevet videre gode Venner med nogen af dem siden.

Naa, nu er det vist paa Tide, at jeg forklarer Læserne noget nærmere om mit Bekendtskab med Sjukof. Efter Overskriften at dømme, skulde man tro, at dette var en Artikel om Storpolitikens store Problemer. Men „Sjukof“ er her ganske simpelt vor Skibshund. Jeg undrede mig ogsaa over hans Navn, der faar Tankerne til at gaa tilbage til Russernes store Offensiv mod Tyskerne. Derfor spurgte jeg ogsaa dens Ejer, hvorfor han havde givet den dette Navn, da jeg syntes, at det ikke kunde være de ydre Lighedspunkter mellem den store russiske Feltherre og denne tyske Boxer, der havde bestemt det. Men Svaret havde Ejeren paa rede Haand, da jeg fremførte mit Synspunkt. „Jo, ser du, Marskal Sjukof og han er lige stædige,“ svarede han.

Ogsaa Talen om Kinesere i Lasten trænger vist til en nærmere Forklaring, og saa kan jeg ligesaa godt med det samme fortælle, at den omtalte Last findes ombord paa en af Marinens Minestrygere. Men lad mig foreløbig nøjes med at fortælle, at „Kineserne“ er en Slags Sprængkapsler, der bruges ved Strygningen af en bestemt Slags Miner. „Kinesere“ hedder de, fordi de har en slaaende Lighed med de Kinesere, man fyrer af til Nytaar. Hvordan de bruges, vil forhaabentlig fremgaa senere i Artiklen.

## Sjukofs Bekymringer

Som sagt var Sjukof lidt længere end vi andre om at finde sig tilrette i Skibet. De stejle Lejdere er ikke noget for ham, og han sprang langt væk, da han hørte Motoren starte første Gang. Naar jeg skal være ærlig, saa lød det heller ikke saa godt. Skibet er nemlig det samme, som var med til at hente andre Skibe hjem fra Fangenskabet i Tyskland, som det jo selv havde prøvet, og dets Motor var selvfølgelig ikke blevet behandlet særligt godt af Herrefolket. Men nu har baade Motoren og Sjukof det bedre.

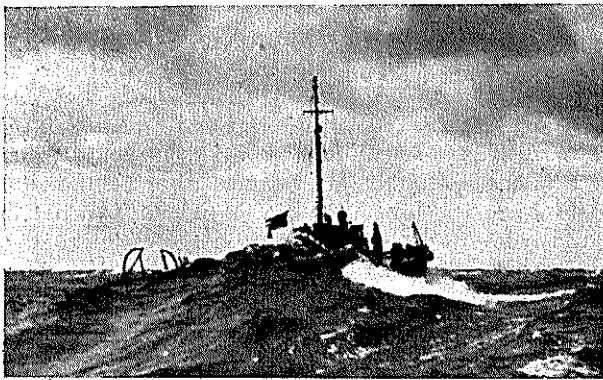
Iøvrigt var sidstnævnte med under hele Tilrigningen af Skibet. Den var med til at hente Proviant (først og fremmest), og den var med, naar Minestrygningsgrejet kom ombord — derimellem „Kineserne“. Hele Tiden gjorde den store Øjne, men større blev de, da „Kineserne“ begyndte at knalde. Der var nu ogsaa nok at blive forbavset over. Hvad var det dog for nogle mærkelige Bøjer og Instrumenter, der blev hevet ombord? I en Hunds Øjne kunde det godt se noget indviklet ud. Der var f. Eks. en Bøje, der nærmest mindede om en V-1-Bombe med Propeller og det hele. Men ogsaa dette indviklede Instrument var beregnet til at stryge Miner med.

Men hvordan skulde ogsaa en Hund paa syv Maaneder kunne vide, at der i de danske Farvande er blevet kastet ca. 5000 lumske Miner, hvoraf der endnu findes ca. 3000 tilbage. Og alle disse Miner er af forskellig Konstruktion, hvilket nødvendiggør alt det meget Strygegrej.

Der findes saaledes baade magnetiske og akustiske Miner, og der findes endog Kombinationer af disse. Begge disse Minetyper er Afstandsminer, hvilket vil sige, at de paavirkes og eksploderer paa Bunden af Havet. Det er en almindeligt kendt Fejltagelse blandt Folk, at de magnetiske Miner bliver trukket op mod Skibet, naar dette sejler over dem. I Magnetminerne findes nemlig en Kompasnaal, der gør Udsving, naar et Skib sejler over dem, og derved sluttet en Kontakt, der faar Minernes Sprængladning til at eksplodere.

De akustiske Miner bliver paavirket af Skibenes Skruestøj, idet der findes en Slags Mikrofon i dem. Men alt dette var for Sjukof som for Størstedelen af de tobenede Væsener ganske fremmed, og han forstod vist heller ikke, hvorfor vi før Togtet tilbragte en Formiddag med at sejle frem og tilbage mellem Stilladser med Masser af Ledninger. Han kunde jo ikke vide, at man her afprøvede Skibets Magnetisme. Men for det første er „M.-S. 5“ et Træskib, og for det andet er det omgivet af et Minekabel, der nedsetter dets Magnetisme betydeligt, saa vi slap forholdsvis let ud af Ledningerne.

Nu var vi snart klar til at paabegynde Minestrygningen. Baaden var blevet malet med den sædvanlige graa Marinefarve, og aabenbart syntes Sjukof, at han maatte passe ind i Omgivelserne, hvorfor han straks gned sig op af Lønningen. Ja, han følte sig virkelig allerede mere hjemme, men han havde endnu heller ikke været ude paa aaben Sø. Da han kom det, viste det sig, at han saamænd ikke havde behøvet at camouflere sig, da han straks gemte sig hen i et af Banjernes fjerneste Hjørner. Vi opdagede ham først,



M.S. 5 i friskt Vejr. „Sjukof“ har gemt sig i Sikkerhed om Lø.

da han begyndte at give nogle af de Lyde fra sig, der almindeligvis følger med Søsyge. Jeg maa indrømme, at vi ikke kunde lade være med at smile, da vi saa ham ligge der med ludende Hoved og Halestumpen ind mellem de skælvende Bagben. Imidlertid forsvandt Smilene snart, da han faktisk var Skyld i, at vi ikke fik Middagsmad den Dag. For da Kokken saa, at han ofrede til Neptun, fulgte han selv hans Eksempel og sagde „U-I-vili“, og var ikke i Stand til at lave mere den Dag.

Men Sjukof er jo stædig, og snart overvandt han ogsaa denne Børnesygdom. Imidlertid er han stadig mest glad, naar vi gaar i Havn. Der er for meget Hal-løj, naar vi sejler, for saa interesserer Besætningen sig mere for eventuelle Miner end for ham. Og selv for en Hund kan det blive kedeligt at sejle som Rutebil i samme Sejlrute Timer ad Gangen.

### Minernes Psykologi

Grunden til, at vi skal sejle frem og tilbage i samme Rute flere Gange, er den, at Miner ikke altid forstaar sig paa de Tanker, der rører sig hos Besætningen paa en Minestryger. Faktisk skulde det ikke være nødvendigt at bede dem mere end een Gang om at sprænge. Men Minerne er sommetider indrettet saaledes, at de først eksploderer ved den tolvte Oversejling, hvilket delvis hindrer Strygningen af dem foran en Konvoj, da man kan risikere, at f. Eks. først det tolvte Skib armerer Minen og faar den til at sprænge.

Som sagt er der mange forskellige Slags Miner. Nogle er rent akustiske Miner og andre rent magnetiske, og atter andre er baade akustiske og magnetiske. Men dermed er alle Muligheder ikke nævnt. Der findes næsten 100 Variationer af disse Miner.

Og nu er det vist paa Tide at fortælle lidt om Kineserne. Disse er Sjukof endnu ikke helt gode Venner

med. Den forstaar ikke, hvorfor vi staar og smider alt dette Djævelskab i Vandet. Men vi bruger dem mod akustiske Miner, idet hvert Felt før Strygning med andet Grej først skal behandles med Knaldgrejet tre Gange.

Ja, Minestrygning er en indviklet Sag og kræver stor Taalmodighed. Men Sjukof er meget taalmodig. Hvor taalmodig han er, saa vi, da han var paa Søen første Gang en hel Dag i Træk. Han vidste meget vel, at vi ikke ønskede at se hans Visitkort hverken paa Dørken eller paa Dækket. Imidlertid er det ikke saa let for en Hund at finde ud af Nutidens Toiletter og bagefter selv trække i Snoren. Derfor var vi ogsaa meget forbavsede over, at han kunde holde sig saa længe. Da vi om Aftenen gik paa Siden „M.-S. 5“, havde han endnu ikke traadt af paa Naturens Vegne. Alt dette var meget velopdraget og næsten mere, end man kan forlange af en Hund. Men det var først den næste Dag, vi opdagede, hvor hensynsfuld han i Virkeligheden er. Vi opdagede det ved, at Underkvartermesteren paa vort Søsterskib bandede fælt. Først stirrede vi himmelfaldne paa ham, men da vi saa paa hans eller saa nypudsede Sko, kunde vi ikke holde et Smil tilbage. Ja, Sjukof er meget velopdragen. Kun „M.-S. 5“s Besætning vil nægte dette, og Underkvartermesteren, der traadte i hans Velopdragenhed, har vist kun meget lidt tilovers for ham.

Imidlertid kiggede Sjukof lidt, da vi første Gang satte Strygegrejet. Ih, sikken Redelighed! Først en af disse V.1-Bomber udsat under Skibet, og henne agter var det endnu værre. Først blev der smidt endnu en „V.-Bombe“ ud, der blev holdt i en bestemt Dybde af en Bøje. Begge disse Dele var fastgjort til en lang rød torpedolignende Genstand med en lang Wire og et Gummikabel, der strakte sig ca. hundrede Meter agterud og holdtes oppe af smaa Bøjer.

„V.-Bomben“, hvis officielle Navn er „Støjbox“, skal selvfølgelig uskadeliggøre Støjminer, idet den ved at blive trukket gennem Vandet, frembringer en Støj ved Hjælp af Propellerne, der ved Farten gennem Vandet trækker en „Hammer“, der slaar mod Boxens indvendige Overflade.

Den røde Tingest skal uskadeliggøre de magnetiske Miner, idet den virker som en kæmpemæssig Magnet, da der ustandselig gaar vekslende Strøm igennem den. Støjapparatet under Skibet skal virke som en Sikring for selve Baaden, idet den skal paavirke



Strygegrejet sættes.

Støjminer forude. Man kan imidlertid ikke gøre Brug af denne Sikring paa lavt Vand.

### Sjukof gaar i Land

Sjukof har ingen Vagt, men kan gaa i Land, hver Gang vi er i Havn. Men Dagen er ogsaa lang for ham, for han gaar bare og ser til, naar vi andre arbejder. Maaske undrer han sig over, at hele det Sammensurium af Støj og Elektricitet, vi slæber efter os, kræver ligesaa megen Interesse og Omhu, som han selv, og det er jo ikke saa lidt. Sjukof er megen kælen, og det er den 12 m lange Magnet ogsaa. Den elsker at gnide sig op ad alle mulige Bøjer og Koste.

Heldigvis for Sjukof ved han ikke, hvor lang Tid han endnu skal give sig af med Minestrygningen. Heller ikke Maagerne synes at vide, hvor længe Minestrygningsarbejdet varer i Danmark. Det ser man klart af den Iver, hvormed de følger efter os. Hvis de vidste, at vi skal blive ved i 2½ Aar, saa kan det være, at de opgav Forfølgelsen. Efter dette Tidsrum har de danske Minestrygere ogsaa tilbagelagt en Distance, der er lig med en Sejlads Jordan rundt fem Gange ved Æquator.

Ja, Maagerne kan sagtens grine deres irriterende skrigende Latter. De kan af og til tage en Afstikker til Siden, men M.-S.-Baadene og deres Besætninger har det ligesom Sporvognene, der ikke kan vige ud fra Ruten. Marineministeriet har forlængst bestemt, hvilket Spor vi skal følge. Det er haardt nok for Skibe, der er vant til at se fremmede Sæder og Skikke. I de forskellige Flotiller træffer man Skibe, der baade har været i England, Frankrig, Belgien, Holland

og Tyskland. Nogle har ganske vist været det sidste Sted mod deres Vilje. Men flere af disse var med til bagefter at befri andre Skibe fra deres Fangenskab. Atter andre var i Sverige indtil Kapitulationen. Dette gælder f. Eks. M.-S. 1 der er kendt under Navnet „Sorte Sarah“, fordi den den 29. August camoufleret som Fiskekutter stak af for Næsen af Tyskerne.

Ærlig talt, sommetider kan baade Skibene og Besætningerne blive triste til Mode, men som oftest kommer det særlige Minestrygerhumør dem til Hjælp. Saaledes har de en Sang, der handler om Minestrygningen. Her er et af Versene:

Du maa faa min Minestryger, naar jeg dør.

Du maa faa min Minestryger, naar jeg dør.

For de sidste Kilometer

stryger vi ikke med Magneter.

Du maa faa min Minestryger, naar jeg dør.

For det Tilfælde, at en af Marinerne virkelig skulde tage Billetten til et andet Rige, saa har de allerede Billetten ved Haanden, idet de har faaet udleveret Identitetsmærker, der til daglig kun bliver nævnt som „Enkeltbilletter“ eller „Kadavermærker“.

Imidlertid lader det heller ikke til at Folkene, der har kastet Minerne, har manglet Humor. Som bekendt har de kastet deres Miner efter en bestemt Plan og i bestemte Felter. Disse forskellige Felter har de givet særlige Navne. Et hedder f. Eks. „Agurk“. Det eneste Navn, der rigtigt passer, er dog Farvandet omkring Kiel. Det hedder „Forglemmigej“, og det kan vist siges, at Tyskerne her aldrig har glemt Britternes Miner.

Desværre varer det jo ogsaa nok noget, inden vi herhjemme kan glemme, at der er noget, der hedder Minefare. Mange Søfolk har allerede mistet Livet i Bølgerne. Paa deres Grave er ingen Blomster. Men saa længe Danmark har modige Søfolk, der trods alle Farer vil bringe Varerne til deres Landsmænd, saa længe vil der ogsaa være Mænd, der vil stryge Minerne. Deres Valgsprog er: „En Mine uskadeliggjort er eet Skib bjærget.“

Mens jeg skriver dette, strækker Sjukof nonchalant sine Ben ud paa sit Tæppe. „Det er vel egentlig paa Tide at gaa en Tur i Land,“ tænker han. Saa kigger han paa min Skrivemaskine og knurrer: „Hvad skriver du nu om? Tror du, dit Skriveri interesserer nogen? Du skulde hellere hjælpe mig op ad Lejderen“. Jeg ved ikke, om det netop er det, han siger, for vi forstar jo ikke hinandens Sprog. Men i alle Tilfælde bærer jeg ham op paa Dækket, og han forsvinder sammen med en Veninde af en noget blandet Race.

## Forhaabentlig

kan vi nu snart igen levere de før Krigen saa kendte og meget benyttede

# MARINAT

## Produkter

f. Eks.

Klar Yachtlak

Klar Spar Varnish

Skibsbundfarve, rød og grøn

Hvid Understrygningsfarve

Hvid Kopal Træk-Spartel

Inden- og udenbords hvid Emaille

Ætsalin etc.

## A/s O. F. ASP

(Grundlagt 1857)

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.

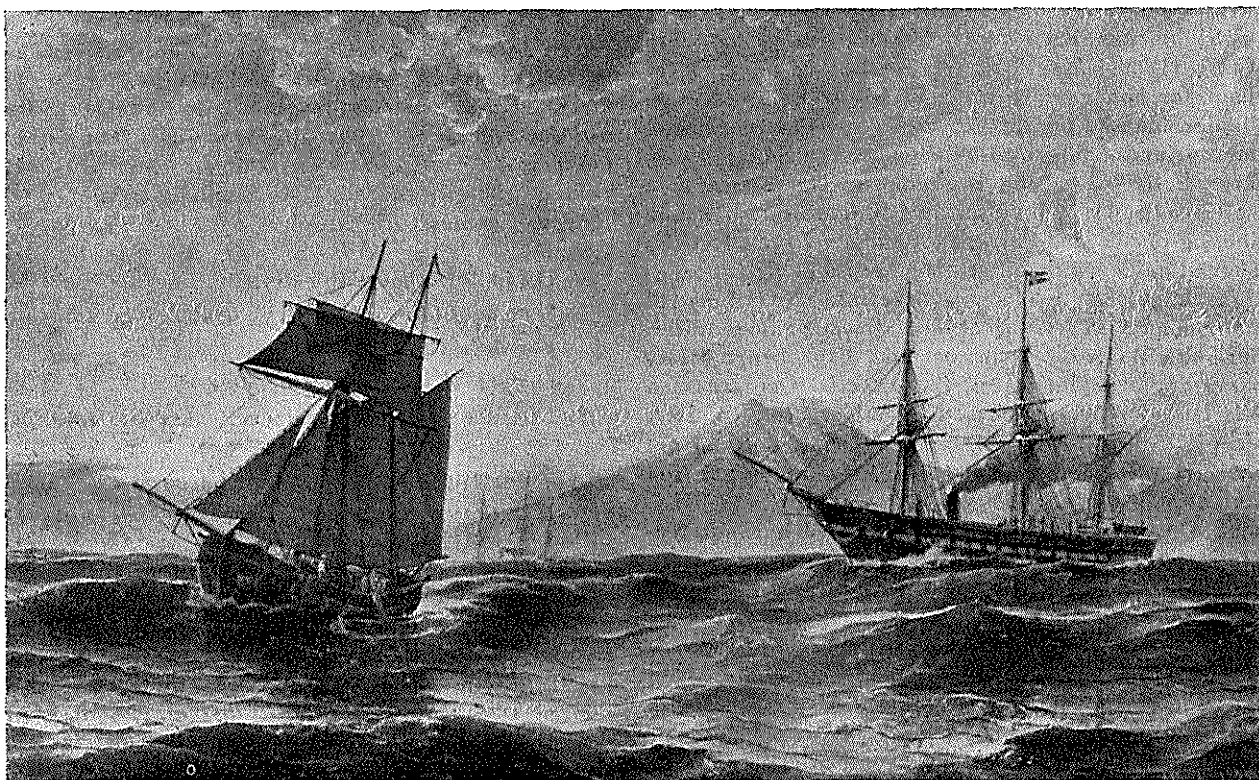
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22.

## OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

# Fregatten „Jylland“ under Island



Farvelitografi

**F**ORLAGET Normann Zeuthen i Gentofte, kendt for sine nydelige Farvelitografier, har atter udsendt et saadant, der er ualmindelig smukt udført i pragtfulde Farver hos Egmont H. Petersen.

Farvelitografiet er en Gengivelse af Marinemaler, Professor C. F. Sørensens Billede, Fregatten „Jylland“ under Island, som ejes af Statens Museum for Kunst, men er ophængt i Marineministeriet.

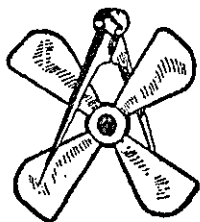
Professor Sørensen, født 1818, død i København 1870, havde allerede efter sin Uddannelse paa Kunstakademiet malet en stor Del Billeder og Skitser af Sø og Hav ved Danmarks og Norges Kyster, da han, efter at have faaet Lejlighed til at vise Kong Frederik den Syvende sine Arbejder, fik dennes Tilladelse til at følge med Fregatten „Gefion“ til Middelhavet for at uddanne sig videre til Marinemaler. Som saadan deltog han i Aaret 1874 i Fregatten „Jylland“s Togt til Island med Hans Majestæt Kong Christian den Niende om Bord. Kongen vilde til Island i Anledning af dets Tusind-

aarsfest, og „Jylland“, hvis Chef var Kommandør R. C. M. Bruun, blev eskorteret af Korvetten „Heimdal“, Kaptajn J. S. Meldal — ikke, som Forlaget meddeler i sin Brochure om Farvelitografiet, Fregatten „Sjælland“. Korvetten ses paa Billedet om Styrbord for „Jylland“, begge Skibe med Orøfa Jøkelens hvide Kuppel i Baggrunden.

Saa vel „Jylland“ som „Heimdal“ deltog i Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864, hvor Suenson slog den østerrigske-prøjsiske Eskadre under Tegethoff. — „Heimdal“ blev efter 21 Aars Tjeneste som Kadetskib ophugget i 1888; „Jylland“ eksisterer, takket være Marineforeningen, som bekendt endnu og ligger fortøjet i Havnen Vest for Langebro.

Prisen for det skønne Billede af dette berømte Orlogsskib, Størrelse 57×88 cm, er 60 Kroner; det kan ogsaa leveres opklæbet og indrammet for ialt 84 Kroner.

*Gustav Kragh.*



## 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)



# C. H. Neergaard

Ved Carl Østen

**D**EN 1. MARTS fratraadte Søfartschef for DSB's Søfartsafdeling Neergaard paa Grund af Alder sit Embede, som han har haft siden 1. December 1929 efter Søfartschef Kofoed-Hansens Fratrædelse. Herr Neergaard, der fødtes paa Gaarden „Rantzausgave“ i Aarhus Amt, var efter sin Skolegang „Frivillig Lærling“ i Marinen og gjorde derefter flere Rejser, bl. a. med en norsk Bark til Brasilien, inden han i 1900 paa „Københavns Navigationsskole“ tog den udvidede Styrmandseksamen. Herefter gjorde Herr Neergaard Tjeneste i „Georg Stage“ som Under-Styrmand og Lærer, inden han gik ind paa Marinens Reserveløjtnantskole og blev Løjtnant.

Søfartschefen har modtaget mig til et Afskedsinterview paa sit Kontor, hvis Vægge naturligt smykkes af en Mængde Fotografier af Færger. Selv sidder han ved Skrivebordet distingveret med en Diplomats *air* over sig, og bag Myndigheden, der skues i Ansigtets bestemte Træk, ved man, at der banker et velmenende Hjerte. Det er ikke nemt at være Personalechef ogsaa og skifte Sol og Vind lige mellem DSB's store Personal. Men alt ialt kan der uden Tvivl fra DSB, fra Fædrelandet for Stejlhed overfor Tyskerne under Besættelsen, og fra DSB's Personal som Helhed kun rettes en Anerkendelse og Tak til Søfartschefen for hans nidkære Tjeneste og rene Linjer.

Med sit ualmindeligt veldyende og sonore Taleorgan fortæller Søfartschefen om sit Liv og sin Karrière indenfor DSB, der i 1903 begyndte med en Stilling som Matros af 3. Kl. lønnet med 65 Kr. mdl. paa egen Kost og Logi, og om Tjenstgøring som Matros, Styrmand og Fører paa DSB's mange Ruter før Bro-Tiden, Kalundborg undtaget. Selv paa den i 1914 nedlagte Korsør—Kiel-Rute, der siden Gedser-Rutens Aabning var en Underskudsroute, har Herr Neergaard gjort Tjeneste.

„Hvilke Fremskridt og Ændringer er der sket i Deres Tid?“

„Først og fremmest, at Broer har nedlagt Ruterne paa Lillebælt, Storstrømmen og Oddesund. Herved opstod et stort Problem med det meget Personal, der her ved overflødiggjordes. De ældre samt svagelige fik Lov at gaa med Pension. Enkelte, Matroser og Fyrbødere, kom til andre Overfarter eller for ikke at skifte Opholdssted gik over til Stationstjeneste. Et Held var det kort efter at da Lillebæltbroen blev taget i Brug, steg Trafiken over Storebælt saa meget, at den krævede en Færge mere, ialt 4, saa at noget af Personalet kunde

anbringes her. Desværre maatte vi afskedige Ekstra-Folkene ved de nedlagte Ruter. Fra 1921—37 er der ikke antaget noget Personal, eftersom der var Overskud fra den voldsomme Trafik-Nedgang i 1922, og for et Aars Tid siden maatte vi lukke af for Antagelser igen. I min Tid er genindført 2 Grader af Undermestre og Styrmand. — Materiellet er i min Tid næsten helt fornyet. Der er bygget ialt 10 Skibe, herunder specielle Bilfærger og de to Skibe paa Kalundborg-Aarhus Ruten med Plads til 25—35 Biler hver, samt Landets stærkeste Isbryder „Holger Danske“. Af alle disse Nybygninger er 9 Motorskibe og 1 oliefyret Dampskib. Ved min Tiltrædelse som Søfartschef i 1929 var der kun 1 Motorskib, Færgeren „Korsør“. Altsaa inden for DSB har Motoren ogsaa sejret over Dampmaskinen. Af de gamle blev 7 hugget op. De 3 resterende er „Ørehoved“, (Storebælt), „Svea“ og „Dan“ (tidligere „Fyn“) (Helsingør). — 2 nye Overfarter er overtaget af DSB fornylig: Mommark-Faaborg og Havnegade-Malmø. Allerede før Krigen havde vi forsøgt at købe sidstnævnte Rute, da den udøvede Parallel-Sejlads, hvilket jo var irrationelt. Da nu Øresundsselskabets Skibe havde ligget stille i de sidste 3—4 Aar, kom de selv og tilbød os Aktierne til en rimelig Kurs, og saa købte „Statens Järnvägar“ og „DSB“ hver sin Halvdel. DSB fik Skibene Sverige, Hälsingborg og St. Ibb. Der var Tale om, at Ruten skulde igang sidste Efteraar, men „Udspillet“ er stadig hos Handelsministeriet. Man vil ikke stimulere Rejselysten paa Grund af Valutaforholdene.

„Blev disse 16 Aar som Søfartschef en lykkelig Tid.“

„Ja, for de allerfleste Aars Vedkommende. Der har været lagt Opgaver paa mine Skuldre, som det har været mig en stor Glæde at løse, først og fremmest Fornylelsen af Materiellet. Jeg var heldig at faa nogenlunde frie Hænder og fik meget dygtige Medarbejdere, der løste Opgaverne med lige saa stor Interesse. Desuden har Samarbejdet med Generaldirektoratet, Marineministeriet og mange andre Institutioner medvirket til, at det gik saa godt, som det gjorde. Til min lykkelige Tidd her i Etaten hører selvfølgelig ikke Besættelsens 5 forbandede Aar. De var bitre. Indtil da havde Søfartsafdelingen været fri for Ulykker, saaledes at ikke et Menneske, der havde betroet sit Liv til DSB's Færger mistede det uden ved fri Vilje, altsaa Selvmord. Ulykkerne tog deres Begyndelse kort efter Besættelsen ved, at Færgeren „Odin“ minesprængtes. Det kunde sikkert have været undgaet. Dagen forinden var jeg blevet ringet op af en Kontorchef fra Handelsministeriet, der i Englands Radio havde hørt, at Østersøen,



Kattegat og Bælterne var gjort mineusikre. Straks gav jeg Ordre til at standse Trafikken paa Storebælt og meddelte umiddelbart efter Generaldirektøren min Ordre. Han ringede mig op nogle Timer senere for at meddele, at Tyskerne betegnede Mineudlægningen som *bluff* fra engelsk Side, samt at de havde befalet, at der skulde sejles. Jeg maatte saa overfor Overfartslederen tage min Ordre tilbage om Sejlforbud, som jeg dog lod opretholde for Nattens Vedkommende paa eget Ansvar. Saa ringede Generaldirektøren, da han paa en eller anden Maade var blevet gjort bekendt med denne Disposition, mig op igen og sagde, at Tyskerne forlangte Natsejladsen opretholdt. Samme Aften var det, at „Odin“ minesprængtes, og i den Anledning mødtes Trafikchefen og jeg hos Generaldirektøren Kl. 23, for at raadslaa og erfare nærmere om Ulykken, idet vi kun vidste, at „Odin“ holdt sig flydende. Generaldirektøren bad Tyskerne om at komme til Mødet, men de svarede blot, at de skulde overveje det næste Dag. Naa, „Odin“, hvor intet Menneskeliv var gaaet tabt, slap med et betydeligt Havari.

Kort Tid efter minesprængtes „Nyborg“ og „Chr. IX“, mellem Sprogø og Knudshoved, den sidstnævnte mellem Sprogø og Knudshoved. Trods det, der kun var et Kvarterers Sejlads til grundet Vand, slæbte Tyskerne den ved Hjælp af et tysk Orlogsskib, der havde taget Færgens Passagerere og Besætning om Bord mod Korsør, hvortil der var 3 Gange saa langt. Efter at have slæbt paa Færgen 6—8 Timer sank den paa Nygrund. Saadan lavede de jo den ene Dumhed efter den anden.

Siden den første Minesprængning havde vi faktisk et Skib til Reparation hele Tiden. Foruden de før nævnte minesprængte „Kalundborg“ og „Dan“. Saboteret blev „Sjælland“ og „Odin“ og „Danmark“ i Gedses. Endvidere stjal Tyskerne „Orhoved“ og „Chr. IX“, omend kun for nogle faa Dage, samt senere igen „Chr. IX“, „Hejmdal“ og „Freja“, der alle 3 førtes til Norge og brugt deroppe, hvoraf „Hejmdal“ under tysk Flag blev bombet af de Allierede i en norsk Fjord. Den er i Øjeblikket til Reparation paa Svendborg Skibsværft. „Freja“ har vi ogsaa faaet igen, men den er ikke det Skib, den før har været, bl. a. er Dækket ødelagt af Hestetransporter. Naar vi før Krigen kom ud for at skulle transportere Militærets mange Heste, lagde vi enten Halm eller Grus paa Dækket for at skaane det. Det var Tyskerne, som i alle Tilfælde hvor det drejede sig om fremmed Ejendom, lige glade med.

Næsten daglig beredte Tyskerne mig Ærgrelser, men jeg havde dog undertiden den Tilfredsstillelse, at et absolut „Nej“ kunde opnaa en Virkning. Havde de den 9. April bedt mig afgive en Loyalitetserklæring, vilde jeg være gaaet. Ellers kunde de have gjort med mig, hvad de vilde. Jeg maatte ogsaa deltage i Forhandlingerne med dem angaaende Rødby—Femern-Ruten. Skade, at Tyskerne ikke fik bygget en Havn paa Femern, saa kunde den vel engang i Fremtiden have kommet til at gøre Gavn. Var Rødby-Projektet blevet

til Virkelighed, det var faktisk jo en Hærvej til Sverig, vilde man have set Færger, der var 20 m længere end vore største, altsaa 125 m, og saa brede i Enderne, at 2 brede Lastautos skulde kunne køre om Bord Side om Side.“

„Hvorledes har Samarbejdet med Generaldirektør Knutzen under Besættelsen været?“

„I det store og hele godt, selv om vi ikke altid var helt enige. Personalet paa Færgerne beklagede sig over, at tyske Officerer selv af lavere Grader altid kom op paa Kommandobroen, hvilket var dem meget ubehageligt. Jeg fik da Generaldirektøren til at gennemføre en Ordning, hvorefter kun tyske Generaler og Admiraler samt enkelte andre navngivne Officerer fik Adgang til Baadedæk og Kommandobro, saaledes at Personalet kunde vise alle andre ned derfra.

„Dansk Færgevæsens Kvalitets-Niveau i Forhold til Udlandets?“

„DSB's Færgevæsen staar fuldt paa Højde med det bedste i Udlandet, f. Eks. de store Søer i U.S.A., altsaa tillempet efter vore Forhold. Og paa Ruten Havanna—New Orleans er Færgerne indrettet med 4 Etager Dæk til Jernbanevogne, der bliver løftet om Bord med en Kran. Ialt kunde Færgen rumme 105 4-akslede Vogne, en formidabel Last. Saadanne Færger har det lille Danmark ikke Brug for i Øjeblikket.“

„Embedet medfører Ledsagelse af Kongen og Dronningen under Rejser med Færger?“

„Ja, men i Forhindringstilfælde dog af Søfartsinspektøren. Man modtager Majestæterne ved Landgangen og følger dem til deres Privat-Saloner eller Privat-Kahytter. Dronningen, naar hun rejste alene, kom ofte ud og satte sig paa Kommandobroen og talte til Personalet, som hun kendte ret godt. I taknemlig Erindring vil jeg have Deres Majestæter for deres altid særligt venlige og elskværdige Væsen.

Af andre kronede Hoveder har min Embedstid medført, at jeg kom til at ledsage Kong Haakon, Kong Gustaf, Dronning Wilhelmina og den siamesiske Konge.“

„Glæder Søfartschefen sig til det nu indtrædende Otium?“

„Det er med Vemod, jeg forlader en Etat, jeg har været tilknyttet i 43 Aar, heraf de sidste 16 som Søfartschef, hvilken Stilling forresten er den eneste af sin Slags i hele Verden. Jeg er dog ikke bange for, at jeg fremtidig ikke skal faa Tiden til at gaa. Den vil opfyldes af sine mange Interesser, særligt Skønlitteratur og Personalthistorie, der er dominerende i min ret store Bogsamling. Men jeg vil føle Savnet af ikke paa nært Hold at kunne følge med i de nye Navigationsmidler, f. Eks. Radar-Øjet, der endnu er hemmeligt. Iøvrigt vil min gamle Kærlighed til Søen ikke forgaa. Fra mit Sommerhus ved Korsør, hvorfra der er Udsigt over Storebælt, vil jeg sikkert mangen en Gang i Mindet tænke paa min Tid i Kong Neptuns Rige.“

„Vikingen“ ønsker fortsat god „Sejlads“ og takker for venlig Imødekommenhed gennem Aarene!

Carl Østen.

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

**D/s DRACO**

Korresponderende Reder:

**R. Fischer-Nielsen**

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

# Da de Fiskermænd



# kom til Køben- havn



Ved Ankomsten til København blev de demonstrerende Fiskere modtaget af Statens Repræsentanter, og man stillede sig, som naturligt var, meget forstaaende og imødekomende. De kom jo kun for at slaa fast, hvor betydningsfulde deres Krav var for dem selv.

Dette fandt da ogsaa Øre overalt, og da Dronningen ved Afrejsen personlig mødte op og samtalede med Fiskerne, var Successen paa Københavnerrejsen fastslaaet.

Ovenstaaende Billeder viser Overborgmester Viggo Christensen byder Velkommen, samt glade Fiskere, der er kommet vel i Havn i Langeliniehavnen.

*Referenten.*



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«

# Thyborøn i Støbeskeen —

Thyborøn Flaaden er efter det særprægede, men iøvrigt minderige Hovedstadstogt — atter i Hjemmets Havn.

Dog — dette med Havn, er jo saa meget sagt — thi efter Festturen kom jo ganske naturligt Hverdagen igen, og Thyborøn har nu aldrig vundet sine Laurbær i Havnen — tværtimod!

Nej — Turen — den minderige Tur til Hovedstaden er nu Historie — fuldført Værk — og Arbejdsdagen ligger for — og den hundredtallige Fiskerflaade ligger i dette Øjeblik og vugger, spredt omkring over Nordsøens graablaa Vand. Og medens en fejende Nordvest klæder Havet „i Skjortærmer“ og Søerne brækker med Vandkaskader ind over Lønning og Dæk — drages den dyre Last af Kuller og Torsk op fra Dybet, ned i Lasten.

Den bredbringede Skipper — lader Øjet løbe Horisonten rundt — og sender ligesom i Foragt mod en trommende Haglbyge, der spiller i Rigningen — en sort Tobaksstraale ud over Rælingen — — —

Han er Mand paa sit Skib, den vestjydske Fisker, og han er i samme rolige Ligevægt, hvadenten det er i Fest — eller i Arbejde.

*Der var nogle, der skumlede.*

Det er der nemlig altid, naar et nyttigt Skridt herhjemme skal foretages. — Nogle kværuledede over al den „Spild“ af Olie, der gik med til Københavnsturen. „Det var en Skam i disse Tider“ o.s.v. —

Og Landmændene — de mest sure, mente at Fiskerreisen „var en forhastet Sommerferie“ —

Men overfor alt dette negative, mente Vestkystens Fiskere, at være rent ud sagt — godt tilfreds.

Man mener i de Kredse, at Turen slet ikke har været omsonst. —

Et fik man vist det øvrige Danmark, dette nemlig: Fiskerflaaden fra Vestkysten, saaledes som den ser ud i Dag — stor og hypermoderne. — Saa stor har den vokset sig under de Kaar, som en moderne Havn kan afgive i Løbet af 25 korte Aar. Hvem er saa den, der tør skrue Fiskerierhvervets Udvikling det samme Aaremaal tilbage — og fravryste denne modige og hærdede Slægt sine Udviklingsmuligheder?

*Foran Afgørelsen.*

Medens egne og fremmede Fiskere stævner mod Thyborøn Havn, for at deltage i det hektiske Liv, der rører sig her omkring Foraarsfiskeriet — medens den samme Fiskeflaade, der for et Par Uger siden præsenterede Dannebrog for vor høje Konge og Dronning i Landets Hovedstad — nu med Lasten fuld af „Dansk Valuta“ — anløber Grimsby og Hull — hjemmevant som i egen Havn — da lægger man an i den danske Rigsdag til en Stordebat om den driftige By, Thyborøns Væren eller ikke Væren i al Fremtid.

I mere end et Hundrebaar har vestjydske Fiskere kæmpet deres bitre haabløse Kamp — for at faa en brugbar Havn, hvor fra deres Livskraft og frodige Initiativ kunde øves — til Gavn og Tryghed for Samfundet. I Dag er denne Basis „Thyborøn Havn“ i Støbeskeen.

Lovgivere! Baade I der kender Fiskernes Kaar — og I der er fremmede overfor dem. —

Sælg ikke paa et Øjeblik, hvad der her er opbygget i Aartier.

Husk at Menneskers Lykke er mere værd end — Penge. Thyborøn Havn er en Del af Danmark, som man aldrig giver til Fals. —

Lad os værne dem mod den golde „Hvad kan det nytte“ Politik. —

*Maagen.*

## TUXHAM A/S

Raolie- og Dieselmotorer  
for Brugsfartøjer til ethvert  
Formaal ca. 20—250 EHK

Trekronergade 122  
Tlf. C. 8816

København  
Tlgr.-Adr.: Tuxham



## CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



## Forstanderen for Københavns Maskinskole *Heinrich Gilles* Minde hædres

For en indbudt Kreds afsløredes Søndag d. 17. Februar en meget smuk og stilfuld Mindesten over afdøde Heinrich Gille. Overfor Fru Gille og dennes Paarørende udtalte Borgmester Alfred Bindslev i sin Egenskab af Formand for Bestyrelsen smukke og varmfølte Takkeord, og Skolens nuværende Forstander Mathiesen nedlagde sammen med Elevforeningens Formand Sv. Aa. Sørensen Blomster.

Den afdødes Søn, Sekretær Halvor Gille, takkede paa Familiens Vegne for det smukke Mindesmærke,

man her havde sat over hans Fader og fremhævede, at det vilde altid være dem et Bevis paa hans Faders Indsats for Maskinundervisningen her i Danmark.

Blandt Følget saas Direktøren for Maskinundervisningen E. Stahl, Professor Glindemann-Nielsen, Professor Prohaska, Civilingeniør Arnold Poulsen samt Repræsentanter for Skolens Lærere og Elever.

Graven skal senere beklædes med Bornholmersten samt beplantes med røde Roser, og Vedligeholdelsen og Udsmykningen bekostes af Maskinskolen.

*Referenten.*

## *Indenlandsk Sømandsmission*

Man maa lade ham den Præst, han kan mere end sit Fadervor. For hvert Aar, der gaar, stiger vor Beundring for Sømandspræsten og Sekretæren i indenlandsk Sømandsmission Pastor Eilschou Holm, som har redigeret det af Sømandsmissionen udsendte Regnskab for Sommerlejre og ledet disse, og man faar i Heftet rigtigt Indtryk af, hvilket Kæmpearbejde der er lagt i dette smukke Hjælpearbejde. 209 Hustruer og 187 Børn har nydt godt af Missionens Sommerlejre og Midlerne hertil er kommet fra vore Rederier og andre, som er interesseret i dansk Skibsfart. Ogsaa i Natura-

lier har det smukke lille Hefte en lang Bidragsliste, hvor vore førende Virksomheder har skænket Kaffe, Fødevarer og andre Naturalier. Der er ingen Tvivl om, at disse Lejre, hvor Sømandshustruer, hvis Mænd og Sønner har været væk i mange Aar, har haft en aldeles glimrende psykologisk Indvirkning, og vi kan kun udtale vor Tak til Sømandsmissionen for det Arbejde, de saa uselvvisk gør for den danske Sømand.

Men hvorfor man har anbragt Vagten paa Holmen inde paa Titelsiden, det forstaar vi ikke; denne Del af Missionens Arbejde har jo ikke noget at gøre med Marinen.

*A.B.*

## Dansk Nautisk Almanak 1946

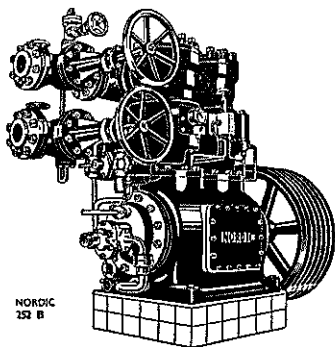
er med sædvanlig Præcision udkommet paa  
Iver C. Weilbachs Forlag (Sølver & Svartter)

Bogen fremtræder med et Omslag af en dansk Sømand med fuldt Krigsudstyr som tjenstgørende i et dansk Skib i de Allieredes Tjeneste, staaende klar ved en af Kanonerne paa Agterdækket. Billedet er i Tilslutning til en Artikel i Bogen, „Den danske Sømands Frihedskamp“, der omhandler Søfolks Indsats for de Allierede under Krigen samt for det danske Samfund ved Sejlads indenfor Spærringen. Det opgives foreløbig (September 1945), at over 1300 danske Søfolk har mistet Livet, og ca. 400.000 Tons (144 Skibe) er mistede, et frygteligt Tab for vort lille Land.

Almanakken indeholder alle til Navigation nødvendige astronomiske Tabeller, opsat paa en meget overskuelig Maade for hver anden Time Aaret rundt. Dette i Forbindelse med passende Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes langt lettere end tidligere og har den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himmelleger.

Almanakken indeholder foruden diverse Højvands-tabeller o. s. v. endvidere de internationale Søvejsregler. Bogen koster Kr. 3,50 og kan faas i enhver Boghandel. Naar det til Slut nævnes, at Udstyr og Tryk er om muligt endnu bedre end i Fjor, saa ved alle Interesserede Besked.

**NORDIC**   
**SKIBSKØLEANLÆG**



**NORDISK KØLETEKNIK A/S**  
ROSENØRNS ALLÉ 11. KØBENHAVN V. \*C. 3336  
Jyllandskontor: Fredensgade 36, Aarhus. \*11500  
Odensekontor: Slotsgade 24, Odense. 5985

## Meddelelse

„Navitas“ meddeler, at Direktør Hjalmar Ibsen som Følge af Overgang til anden Beskæftigelse fratræder Selskabets Direktion pr. Dags Dato.

I Stedet tiltræder som Direktør Herr Hans Feveile. Samtidig indtræder Direktør Hjalmar Ibsen som Medlem af Selskabets Bestyrelse.

### Gaven til de unge

KAY JUNGENSEN

## 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

Husk „Vikingen“'s nye Adresse:

**Christiansborggade 1**

København V.

Telefon Byen 8040

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

**Malerier af Skibe — Maritim Reklame**

## Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

# Vilh. Arnesen

**N**ESTOREN blandt danske Marinemalere, Vilh. Arnesen, har nu faaet sin egen Bog, idet „Foreningen for national Kunst“ har udgivet en Bog om Vilh. Arnesen i deres Serie „Danske Kunstnere.“ I Bogen er gengivet Reproduktioner af en Række af Vilh. Arnesens skønne Malerier, samt en Del af Vilh. Arnesens Levnedsløb, som har været meget interessant, ligefrem spændende.

At Vilh. Arnesen tjente sine første Penge ved at tegne Skonnerten „Skirner“ fra Brevig med de ejendommeligt stillede Master, ved snart alle, som interesserer sig for Vilh. Arnesens Kunst, men ikke alle kender hans mange Rejser, som bliver skildret i Bogen. Vi bruger her et Afsnit som omtaler, da han traf Kong Haakon af Norge, Etatsraad Andersen og Prins Valdemar.

Til aftalt Tid, den sidste Dag i September, var han om Bord. Hs. kgl. Højhed Prins Carl, daværende Søløjtnant om Bord, kom hen til ham og forestillede sig for ham. Maleren takkede og sagde, at han jo havde den Ære at kende Hs. kgl. Højhed af Udseende. Saa sagde Prinsen, at han gerne vilde være fri for dette kgl. Højhed til daglig under Rejsen, og at Arnesen f. Eks. kunde sige Søløjtnant Frederiksen til ham, saa vilde Prinsen sige Maler Arnesen. Maleren takkede for Venligheden, men bad om han ikke hellere maatte sige Prins Carl, og saa blev det ved det. Det blev Indledningen til et Forhold, der fik noget af et Ungdomsvenskabs Karakter, indenfor de givne Grænser, og da Togtets officielle Karakter og Prinsens Deltagelse i det medførte officiel Modtagelse overalt, hvor de kom frem, fik det stor Betydning for Arnesen, at Prins Carl altid sørgede for, at Maleren blev bedt med. Senere hen, da Prinsen efter Hjemkomsten var blevet forlovet med Prinsesse Maud, indbød han Arnesen til som Gæst paa Korvetten „Valkyrien“ at tage med til London under Festlighederne ved Formælingen. „Valkyrien“ og Panserskibet „Ivar Huitfeldt“ skulde ved den Lejlighed paradere paa Themsen. Siden fulgte han Prins Carl og Prinsesse Maud paa deres Rejse til Norge, da de var blevet Norges Kongepar. Saaledes drog det ene det andet efter sig. Efter den eventyrligt skønne Mid-

delhavsrejse og Deltagelsen i de officielle Festligheder i London fulgte i 1897 fra Kaptajn Henri Konow, den senere Admiral, som han havde lært at kende under Englandsrejsen, en Indbydelse til at deltage i Skoleskibet „Georg Stages“s Øvelsestogt til Østersøen og rundt i de danske Farvande, og i 1899 kom han til at lære en Kaptajn H. N. Andersen at kende, der havde stiftet et Selskab, som kaldtes Det Østasiatiske Kompagni, og som nylig var vendt hjem fra Siam. For H. N. Andersen malede han nogle Billeder af Ø. K.s Damper „Siam“s første Afgang fra København til Østen, og en Dag fortalte H. N. Andersen ham, at Kompagniet havde en ny Damper, som hed „Annam“. Den skulde med Kaptajn Chr. Cold som Fører ledsage Korvetten „Valkyrien“, der skulde til Østen for at vise Flaget med Hs. kgl. Højhed Prins Valdemar om Bord. „Annam“ skulde derud samtidig for Handelsforbindelsens Skyld, og om Bord skulde et større Selskab af fremtrædende Danske, særlig inden for Erhvervslivet, deltage i Turen. Om Arnesen havde Lyst til at tage med som Gæst? Saaledes kom Arnesen ud paa sin store Rejse i Østasien, helt op til Vladivostok og til Japan, overalt som Deltager i officielle Modtagelser og Arrangementer og i et Utal af Festligheder og straalende Oplevelser. Ogsaa senere i Livet blev han budt med som Marinemaler, saaledes ved Kroningsfestlighederne i London med den store, engelske Flaaderevue ved Spithead, ved Kong Frederik VIII's Islandsrejse, og Gang paa Gang med Eskadren under Øvelser herhjemme, saa det tør nok siges, at den Dreng, som begyndte sit Sømandsskab med at stage Havnen rundt i Aalborg i noget i Retning af et Dejgtrug, fik Medbør siden og rige Muligheder for Dygtiggørelse og Udfoldelse inden for sit Fag. —

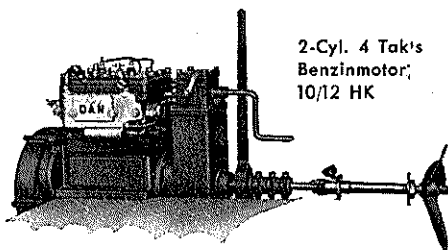
Som man ser af ovenstaaende havde man fra alle Sider Forstaaelsen af den store Kunstner som Vilh. Arnesen er, og han er da ogsaa den danske Maler, som vel nok har haft det største Salg her hjemme og i Udlandet.

Under alle Omstændigheder med Hensyn til Salg til Kongelige Personer er Arnesen sikkert enestaende i hele Verden.

Det var meget almindeligt, at Kejsere og Konger under Christian den 9.-Perioden kørte Tur paa Strandvejen for at købe Malerier hos den store Kunstner, og naar Enkekejserinden af Rusland og Dronningen af England kom, lod de sig ganske uformelt melde, naar de holdt for Døren.

At Vilh. Arnesen stadig fører Penslen er det kun en Glæde at konstatere, selv om den store Maler ikke er saa produktiv som tidligere. *A.B.*

**DAN** RAAOLIEMOTOR 5-100 HK  
BENZINMOTOR 3-12 HK



*DAN Motor for alle Formaal  
DAN Motor bedre end de bedste*

**A/S Motorfabriken DAN, Bragesgade 10**  
Telegram-Adr.: Motordan - København N. - Tlf. C. 8006-8706

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

*Husk at forny Deres Abonnement!*

# Korvetten »Galathea«s Jordomsejlingstogt

(Slattes)

Af Gustav Kragh

VALPARAISO var ingen Havn, men en aaben Red for Vinde fra Nord om til Vest; Holde bunden var ualmindelig god, og da Vinden næsten altid var sydlig, laa Skibene helt godt der. Og der laa mange Skibe under Billes Besøg. Af Orlogsmænd tre engelske, tre franske, een amerikansk og een chilensk, samt adskillige Koffardiskibe. Da Bille i 1841 som Næstkommanderende i Fregatten „Bellona“ laa til Ankers samme Sted, laa Chilenseren der ogsaa, fuldstændig sejlklar — men havde i al den Tid hverken været til Søs eller blot haft Ankrene hevet op.

I Valparaiso var der Overflod af alle Sorter Skibsproviant, og Bille var naturligvis glad ved atter at kunne forsyne sit Skib med Øl og Smør, men forøvrigt var Handelsforholdene ikke gunstige, idet Købmændene oplagde alle deres Varer paa Transit. Bille skriver herom: „Dette er virkelig en stor Ubekvemmelighed for Køberne og navnlig for Skibenes Forsyning. Man har nemlig ingen Garanti for, at de Varer, man faar udleveret og bragt om Bord imod Transittoldens Erlæggelse, svarer til de Prøver, man har købt efter, og finder man noget at udsætte herpaa, kan man ikke levere Varerne tilbage uden at betale Indførselstold deraf. Vil jeg købe henkogte Supper eller Fløde, saa mau jeg købe een eller flere hele Kasser med mange andre Sorter henkogte Sager i, fordi de fandtes saaledes assorterede fra Afsenderen i Frankrig, beregnet paa en Uges Proviant i hver Kasse. Saa jeg en Skjorte, som gefaldt mig, og jeg vilde have et Dusin, saa svarede man mig, at jeg ikke kunde faa ringere end fire Dusin, med mindre jeg vilde gaa til Detailhandleren; og kom jeg til ham, saa skulde han først til at hente Skjorterne hjem fra Købmanden og var endda meget betænkelig ved at tage et saa stort Kvantum ud, for kun at sælge eet Dusin. Jeg kunde aldrig komme til at prøve det Oksehoved Vin, jeg vilde købe, men maatte lade mig nøje med at smage paa en Slump. Købmanden havde i en Flaske, og sendte man mig et Fad Vin om Bord, som jeg ønskede ombyttet, saa var dette forbundet med de urimeligste Vanskeligheder og Omkostninger.“

„Galathea“ laa i en Maanedstid ved Valparaiso, og blev kalfatret uden- og indenbords, fik Lasten fenset, Rejsningen efterset og Sejlene, der efterhaanden var blevet godt slidte, repareret eller ombyttet med nye. Den 18. Februar om Eftermiddagen lettede Korvetten for at sejle til Bolivias eneste Havn, Cobija. Anledningen hertil var, at Professor Behn havde ønsket at blive sat i Land der, for over Andeshjergene at gaa til Rio de Janeiro. Den 22. ankrede „Ga-

lathea“ paa Reden, der i og for sig var god nok, men der stod altid en stadig og voldsom Brænding ind paa Stranden, saa Landgang var besværlig og kun kunde foretages om Dagen bag et lille Stenrev.

„Cobija er det usleste Hul af Verden for Skibe at besøge. Her er saa godt som intet Vand. Ikke et Græsstraa er at se, saa langt Øjet kunde naa, følgelig ikke eet Kreatur; Skibe, som komme hertil mau være forsynet med alt. I Byens eneste Gade førte en lille Dør et Sted ind til en Grotte i Bjerget; her sivede lidt Vand frem, men det var udrikkeligt, saa stærkt var det imprægneret med metalliske Bestanddele,“ skriver Bille.

Byen havde 5—600 Indbyggere, en Toldbod, en Kirkegaard med et lille Kapel samt et Fort med otte Kanoner. Dette salutede Bille med 21 Skud, og gik derefter med Professor Behn ind for at hilse paa Guvernøren og bede ham om at tage sig venligt af Professoren. Denne var snart i fuld Aktivitet med at gøre sig klar til sin besværlige og slet ikke ufarlige Rejse over Bjergkæden, og da Bille ikke havde Interesse af at ligge længere paa Reden end absolut nødvendigt, tog han Afsked med Professor Behn, som han ikke regnede med at se om Bord mere. Bille skriver herom, at „jeg skylder at mindes hans Ophold om Bord med Taknemmelighed; han forenede en høj Grad af Begejstring for sin Videnskab med at være en behagelig Rejsefælle“. Samme Aften stod „Galathea“ til Søs med Kurs mod Øgruppen Chinchuan — Guanøerne, og den 2. Marts gik Korvetten ind og ankrede paa Pisco Red, hvor 15 Skibe — her imellem et dansk — laa og ventede paa at blive lastet med Guano. Hvad Bille vilde her, udover at se, hvorledes Guanoen hakkes, graves og indlastes i Skibene, fremgaar ikke af hans Beretning, men allerede samme Eftermiddag lettede han for at gaa til Callao — og alle om Bord var mere end glade over at kunne forlade Øernes forpestede Atmosfære.

Callao er Havnestaden til Lima, Peru's Hovedstad. Under Opholdet her indkøbte Bille i Lima en betydelig Del etnografiske Sager, som han tog om Bord i Korvetten sammen med en kostbar Samling sjældne, udstoppede Fugle, en Gave til Kong Christian den Ottende. Søndag Eftermiddag, den 14. Marts, lettede „Galathea“ og stod til Søs bidevind med godt fulde Sejl Syd-Øst i. Korvetten skulde rundt om Kap Horn.

Det blev en haard Rejse, men „Galathea“ var et godt Søslib og klarede sig udmærket. Hele Vejen rundt Amerikas Sydspids var det Storm, ofte med kraftige Snebyger, høj Sø og, efterhaanden som Korvetten nærmede sig Hornet, koldere og koldere Vejr. Som Regel var Sejlføringen tre-rebet Mærsejl, rebet

Fok og Storestagesejl, til Tider blot rebet Fok. Den ene voldsomme Sne- eller Haglbyge afløste den anden, og Korvetten arbejdede haardt i Søen, tog voldsomme Overhalinger, men girede dog ikke syndeligt. Naar Vejret løjede lidt blev det klosrebede Store Mærsejl sat. Den 8. April rundede „Galathea“ Hornet, og Søndag den 11. lod Bille afholde Takkeguds-tjeneste for vel overstaaet Rejse omkring Kap Horn og Ankomsten i Atlanterhavet. Efterhaanden bedredes Vejret, den 18. April naaede Korvetten La Plata-flodens Munding, og Dagen efter lod Bille Ankeret falde paa Montevideo Red.

Ogsaa her laa en stor Mængde Orlogsmænd opankret, saa næste Morgen maatte Bille salutere først Uruguays Flag med 21 Skud, derefter et fransk Admiralsflag med 15 og endelig forskellige Stander-mænd med 11 Skud — al den Saluting blev besvaret med samme Antal fra de respektive saluterende, saa der har været en ordentlig Kanonade den Morgen. Under hele Opholdet var Vejret meget uroligt med meget stiv Kuling, Regn, Torden og Lynild. Om Aftenen den 24. ramte et mægtigt Vindstød af Syd-Vest „Galathea“ tværs og krængede Korvetten 12 Grader over. Bagbords Jolle, som var hejst, men ikke surret, blev med saa stor Kraft kastet mod Vantet, at dens ene Side blev knust. Og stadig blæste det haardt, medens en voldsom Sø satte ind paa Reden. Her var ikke værd at være, og om Morgenens Klokken 5 den 29. April lettede saa Bille for at sejle de 50 danske Mil op til Buenos-Ayres. Med Lods om Bord, af Hensyn til det meget vanskelige, med Sand- og Mudderbanker opfyldte og daarligt kortlagte Farvand, naaede „Galathea“ ind paa Buenos-Ayres ydre Red og ankrede der Klokken 8,50 den 30. April.

Bille kendte Byen fra sit Togt med „Bellona“ og satte aabenbart ikke særlig Pris paa den. Republikkens Præsident, den haarde og tyranniske Rosas, havde Bille ikke megen Sympati for, og han skriver, at „Buenos-Ayres af alle de mange Steder, jeg uden for Europa har besøgt, vil være det sidste, jeg skulde vælge at nedsætte mig paa, dersom den Ulykke skulde ramme mig, at jeg blev nødsaget til at forlade mit Fædreland!“ Om Rosas siger han:

„Buenos-Ayres har man kaldt denne By — paa dansk: sund, god Luft! Aa ja! Jeg betvivler ikke, at Beliggenheden ved den store Flod, med et stort, aabent Opland, frit bestrøget af alle Vinde, i et tempereret behageligt Klima, kan være meget sund for Helbredet, og at Luften kan være ypperlig for Lungerne at indaande, i hvorvel den — i Forbigaaende sagt — stundom kan være forpestet nok ved Uddunstningerne fra de store Slagterier i Byens umiddelbare Nærhed og fra Aadslerne, der ligger rundt om paa alfar Vej, men der er et andet, ganske anderledes luftfordærvende Stof, der tynger over denne By, og som man føler tungt at besvære Aandedrættet og at nedtrykke Sindet. Det er den Jernhaand, hvor-med Rosas' Tyranni holder hver en Nakke bøjet i det hele Land. Man ser det paa enhver, man møder; der er et mørkt, tungsindigt Blik, et glædesløst Udtryk i hans Aasyn — mistænksomt skotter han til alle Sider, naar han hændelsesvis møder en Ven paa Gaden, som standser hans Fjed, thi intetsteds ved han sig sikker for Tyrannens og hans

Haandlangeres Spioner. Dog man behøver ingenlunde at adspørge Fysiognomierne for at erfare, af hvad Natur Forholdene ere her til Lands. Det hele saakaldte frie Folk, disse Hundredtusinder Republikanere, er alle som een og een som alle, smedede i Rosas' haardttrykkende Lænker, alle som een bærer de offentlig til Skue Vidnesbyrdet om deres egen Fornedrelse, idet de alle uden Undtagelse bærer Rosas' Livré — det er hans Farver — i deres Klædningsstykker, paa deres Hat, Bryst eller hvor som helst og paa hvilken som helst Maade, de kan hitte paa. Ikke en Mand møder man paa Gaden, han være af hvilken Stand, han være vil, som ikke har en blodrød Vest paa eller et blodrødt Baand i Knap-hullet; ethvert Fruentimmer, gammel eller ung, rig eller fattig, fornem eller ringe, bærer en blodrød Sløjfe paa Hat eller i Haar, et blodrødt Sjal eller et blodrødt Livbaand — paa det diende Barn har man fæstet en blodrød Kokarde paa den lille Kappe. Hestene har blodrøde Sløjfer paa Hovedtøjet, Hundene blodrøde Halsbaand; paa Husene og i Værelserne er Døre og Vinduesposter, Piller og alle Slags Forsiringer malede røde, og de fleste Kareter og Wiener-vogne, jeg saa, var rødmaalede.“

Bille saa i Rosas en af Verdens blodigste Despoter, har vel næppe Uret heri; han dømmes altid nøgternt og klogt om det, han ser og oplever, og omtaler Rosas og hans Tilhængere med baade Vrede og Foragt. Han søgte heller ikke Audiens hos Præsidenten, skønt han skulde forhandle med denne om Afslutningen af en Handels- og Venskabstraktat. Herom fortæller han: „Mine Forsøg i saa Henseende var frugtesløse; Udenrigsministeren Arana, en gammel Herre, indsvøbt i en stor Del selvskabte diplomatiske Folder, svarede mig under 8. Maj, at Republikken var saa beskæftiget med at afværge den umenneskelige og grusomme engelsk-franske Intervention, som i Forening med La Plata-Republikkens indre Fjender angreb sammes Uafhængighed, Værdighed og Ære, at det var den aldeles umuligt at afvende Opmærksomheden fra dette dens Livsspørgsmaal.“

Efter den Omgang havde Bille faaet nok af Uruguay og Rosas, hvorfor han Dagen efter forlod Buenos-Ayres. Efter et kort Besøg i Montevideo stod han atter til Søs og satte i daarligt Vejr Kurs imod Rio Janeiro. Paa Vejen hertil savnedes ved Udpur-ringen om Morgen en af Korvettens indrullerede halvbefarne Matroser, Jacob Hald; hans Køje stod opstillet ved Fokkelejderen, og antagelig var Manden gaaet ud i Fokkerøstet og faldet eller frivilligt gaaet over Bord derfra. Om Morgen den 25. Maj ankrede „Galathea“ paa Rio-Janeiro Red, tværs ud for Rio By, som Bille omtaler og beskriver som noget af det skønneste, han har set. Bille søgte her straks Underretning om Professor Behn, men denne var ikke ankommet, og Bille besluttede derfor at anmode om Audiens hos Kejseren, Don Pedro den Anden.

„Jeg havde set den unge Kejser i 1840,“ fortæller Bille, „da var han 16 Aar og var meget lille og undersætsig af Vækst. Jeg blev derfor meget behagelig overrasket, ved at gense ham som en høj, velvoksen Mand med et ædelt om ikke smukt Fysiognomi. Kejseren udtrykte sig flydende paa Fransk og underholdt sig meget ved at udspørge mig om



min Rejse. Jeg benyttede Lejligheden til at anbefale til hans naadige Forsorg Dhrr. Naturforskere Professor Behn, der skulde komme Vest fra gennem det indre af hans Land, og Herr Reinhardt, som i Følge de her modtagne Instruktioner skulde afgaa fra Ekspeditionen for at opsøge vor lærde og berømte Landsmand, Dr. Lund, i det indre af Brasilien. Kejserinden havde jeg ikke den Ære at blive forestillet for, hun var højt frugtsommelig og lod sig ikke se ved Hoffet; i Operaen saa jeg hende flere Gange. — Det hændte sig, at jeg fik Kejseren at se ved en anden Lejlighed, hvor jeg vilde ønske, at jeg ikke havde set ham. Det var ved en stor Procession i Anledning af Kristi-Legemsfesten. Jeg kan ikke nægte, at jeg i en Hast ikke mindes at have set noget mere ridicult end dette hele Optog. Paa denne Dag bliver Billedet af den hellige Georg, en kolossal Dukke, iført Sølvrustning med en Sølvhælm paa Hovedet, sat op paa en Hest fra den kejserlige Stald, rigt udstyret med Guldbrokades Skaberakker, forgyldt Bidsel, Fjer paa Hovedet o. s. v. og derpaa ført i Procession gennem alle Byens med Flag og brogede Tøjer smykkede Gader, fulgt af sine Væbnere og hele sin Staldetat — af Abbeder med Mitra og Krumstav; af Rio's Biskop, der i en Sølvkapsel bærer den hellige Hostie halvskjult paa sit Bryst, medens Stadens fornemste Embedsmænd holder Fligene af den Baldakin, under hvilken han vandrer; af Kejseren og hele hans Suite, endvidere af alle mulige Honoratiore, alle Korporationer og Broderskaber, kort sagt af en talløs Mængde Mennesker, under Klokkernes Ringning, støjende Operamusik og Kanonernes Torden. Kejseren og følgelig alle de andre gaar barhovedet i den mest brændende Sol, hver med sin tændte Fakkelt i Haanden; Tropperne paraderer „en haie“ i alle Byens Gader. Den ulykkelige Generalissimus Sct. Georg er bundet til Hesten og gør en højst ynkelig Figur, idet han sidder og vakler til alle Sider for hvert Skridt, Hesten gør. Hele denne talløse Folkemasse knæler, idet Hostien bæres forbi, og selv Kejserinden og hendes Hofdamer kaster sig næsegrus ned hist henne paa Slotsaltanen. Paa samme Tid affyres Tusinder af Sværmere og Raketter, skønt det er midt paa Dagen, og der ingen Ende paa den Støj og Tummel, som opfylder Byen. Dog endelig gaar Processionen ind i Kapellet igen, hvorfra den gik ud, der synges „Te deum“, og saa gaar enhver til sit.“

Den 9. Juni om Morgenen lettede „Galathea“, men, da der kun stod en svag Brise og Korvetten begyndte at drive, maatte ankre igen, og Bille lod saa føre Varp over paa en fransk Fregat, for derefter at staa Bugten ud, bugseret af en Mængde Orlogsfartøjer fra de fremmede Krigsskibe. Efter 15 Døgn's Sejlads — en usædvanlig lang Rejse, hvor Korvetten havde maattet sejle bidevind med Vinde fra Nord og Nord-Øst — naaede den Bahia. Opholdet her varede dog kun i tre Dage, og den 27. Juni om Morgenen paabegyndte „Galathea“ det sidste Stræk paa Jordomsejlingstogtet, direkte hjem til Danmark. Den 11. August løb Korvetten ind i Kanalen for en frisk Vind, men med Tykning og Regn, mellem en stor Mængde andre Sejlere. Dagen efter blev det ud for Portland Fyr Stille med tyk Taage — „det var kun ved idelig Signalering med Horn, Klokkeringning, Skud, Blinkfy-

og Lanterner, at vi klarede de mange Skibe, som fra alle Kanter og i alle Retninger besejlede Kanalen, og som virkelig gør den til et af de farligste Farvande at komme igennem, som jeg kender,“ skriver Bille der om.

Den 22. August var en Søndag. „Jeg lod da holde Parade og Gudstjeneste for sidste Gang, hvorved alle som een takkede Forsynet for dets Beskyttelse paa den lange Rejse,“ skriver Bille. „Klokken 2 Eftermiddag var vi tværs af Hanstholm, men det var saa tykt over Land, at vi intet saa; vort Lod sagde os imidlertid, at vi var paa dansk Grund. Efter Solnedgang løjede det noget af. Vinden var sydlig, og jeg turde tage Kysten temmelig nær. Vi loddede langs Kanten af Landgrunden og havde Kast paa 9 Favne Banken Vest for Skagen. Pludselig opfyldtes Luften med en Duft, som vi straks alle genkendte, det var Lugten af det friske Hø, som bares ud til os fra de elskede danske Strande. Man vil maaske smile derved, men jeg kan forsikre, at det om Bord var et højtideligt Øjeblik, hvori enhver takkede med rørt Hjerte Gud, for igen at være sit Fædreland saa nær.“

Togtet havde ikke været billigt — cirka 500,000 Rigsdaler medgik der til det. Men, bortset fra det uheldige Forsøg paa at kolonisere Nicobarerne, som senere maatte opgives paa Grund af Stedets usunde Klima, kan Ekspeditionens Resultater nok siges at være denne Udgift værd. Først det, at Danmarks Flag blev vist Verden over, vajende i en smuk Orlogsmænd, som blev ført af en dygtig, diplomatisk korrekt og taktfuld Chef; dernæst de vigtige Handelsforbindelser, der blev knyttet; de store, værdifulde Samlinger, som Korvetten hjembragte til vore Museer, og endelig det mægtige, videnskabelige Stof, der senere blev bearbejdet og offentliggjort.

Lektor, cand. mag. Sophie Petersen har i Tidsskriftet „Naturens Verden“, 4. Hefte 1945, i Anledning af Jordomsejlingen for 100 Aar siden skrevet følgende:

„Galathea's Chef var Steen Andersen Bille, en meget dygtig og meget streng Søofficer. Det fortælles om ham, at da han den Morgen, „Galathea“ passerede Kronborg for hjemgaende, lod forespørge, om der var nogen af Mandskabet, som ikke var blevet straffet, meldte der sig 4. „Lad dem faa 9 Slag hver,“ lød Chefens Befaling.“

Lektoren opgiver ikke, hvilken Kilde hendes „det fortælles“ er, men jeg vil bestemt afvise Historien om Billes Befaling til at tampe de fire Mand, der i den lange Tid ikke var blevet straffet. En saadan Ordre vilde en dansk Skibschef ikke kunne give, og — med mindre Bille har sagt det som en spøgende Bemærkning, hvad der er meget tvivlsomt — vil jeg kalde Historien for en god, gammel Løgn. Bille var ganske vist en streng og myndig Officer, næppe særlig afholdt af sine Underordnede, men Læserne af denne Skildring vil sikkert have forstaaet, at han ogsaa var en samvittighedsfuld Mand, der sørgede saa godt for sin Besætning, som det var ham muligt, og han gennemførte Togtet og løste sin ansvarsfulde Op-gave klogt og dygtigt.

*Har De læst Sejl og Motor?*

# Med **KONVOJ** over Nordatlanten i 1942

Berettet af Hovmester Edwin Dethlefsen

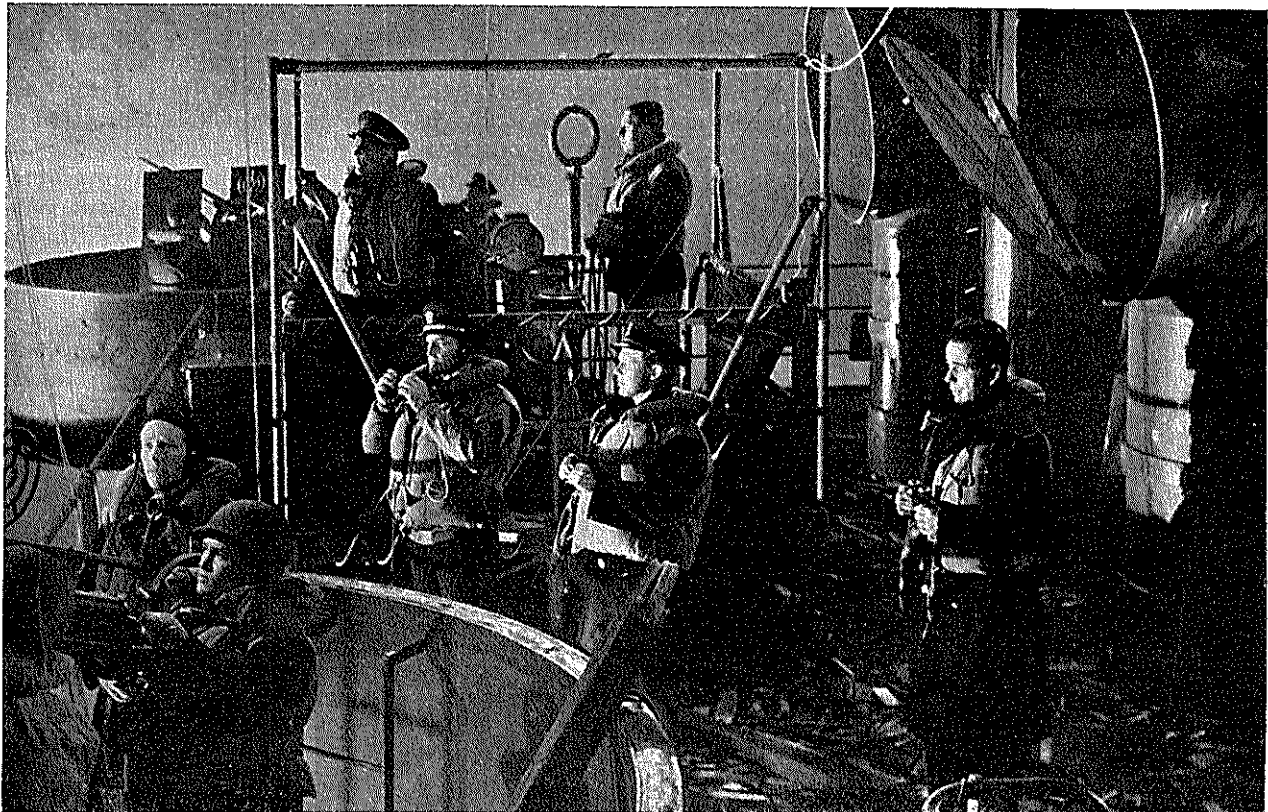
Ved CARL ØSTEN

**D**A Skoleskibet „Danmark“ vendte hjem, fandtes der blandt dets Besætning enkelte, som først var blevet paamønstret til dets Fart hjemover. Til disse hører Hovmester *Edwin Dethlefsen*. Han er i ivrig Aktivitet i Proviantrummet, da jeg kort Tid efter „Danmark“'s Hjemkomst opsøger ham om Bord, hvor mit Blik straks fanges af alle de dejlige, kulinariske Rariteter, der omgiver ham, for flere Tings Vedkommende ført med hjem fra Amerika. Det er Forberedelserne til en Repræsentations-Frokost, der skal være om Bord, Hovmesteren er i Gang med. Forskærerkniven lang og spids under hans Haands Førings lader den ene lækre Skive amerikansk røget Skinke lægge sig oven paa den anden i en lang Række, og rundt om staar Konservesdaaser, hvis spragledede Etiketter oplyser om et Indhold af Laks, Annanas og Abrikoser.

Hovmesterens slanke Skikkelse er iført en klædelig blaa Uniform. Ærmerne afsluttes af Distinktioner forneden, og paa Jakken over Brystlommen ses Hæders-

tegnene „*The Uational Emergency*“ og „*The Merchant Marine Button*“. Disse vil efterfølges af „*Northern Atlantic*“, „*Pacific*“ og „*Combat Bar*“, og alle er de et Belønnings-Udtryk for Hovmester Dethlefsens Tjeneste hos de Allierede under Krigen. I hans Lukaf, hvor vi kort Tid efter sidder og tændte „Camel“-Cigaretter snart breder deres Drømme-Taage, fortæller han derpaa om de Rædsler, Pinsler og Død, han har været Vidne til i allieret Tjeneste.

„Jeg har til Dato sejlet som Hovmester og begyndte i 1919 ombord paa „Hellig Olav“ som Koksmath. Ved Krigens Begyndelse var jeg ombord i „Anglo Mærsk“, der var paa Rejse fra Amerika til Persien, og den 9. April laa jeg med en af „Standard Oil“'s Tankbaade i Middelhavet paa Vej til Le Havre. Vi sad efter Frokosten og hørte Radio, da Telegrafisten overbragte os den sørgelige Nyhed, at Danmark og Norge var okkuperet af Tyskerne. Den første Krigsulykke i mit Sømandsliv oplevede jeg nogle Dage efter, da jeg om



Et Situationsbillede fra „Warner Bros“'s Film „I Konvoj over Atlanten“. I Spænding venter man de fjendtlige Flyveres Angreb.

Bord i Skib i Konvoj fra Oran til Le Havre overværede, at 3 af Konvojens Skibe blev torpederet om Natten og en Damper den følgende Nat.

I Begyndelsen af 1941 holdt jeg et Par Maaneders Ferie i Los Angeles, og i Slutningen af samme Aar mønstrede jeg om Bord paa S/S „Ballot“, en gammel Italiener, der var overtaget af Amerikanerne. Med den kom jeg rigtig ind i Krigens Rædsler. Den skulde 3. Januar 1942 afgaa fra New York med Stykgods over Boston — for Reparation af Styremaskinen — til Halifax og dér samles i en Konvoj paa ca. 30 Skibe til England.

#### *Konvojen angribes af tyske Flyvere.*

23. Februar afgik vi fra Lock Yew i en Konvoj paa 7 Skibe til Reykjavik, hvorfra vi efter en Maanedes Tid gik i en Konvoj paa 17 til Murmansk. Kun 3 smaa Fisker-Korvetter eskorterede os, men undervejs skulde vi afvente en større Eskorte. Da vi havde været til Søs et Døgns Tid, fik vi Ordre til at gaa tilbage til Reykjavik, fordi den tyske Krydser „von Tirpitz“ var ude og lige havde skudt en Masse Skibe i Sænk af en vestgaaende Konvoj fra Murmansk. Knap var vi kommet tilbage til Reykjavik, før vi fik Ordre til øjeblikkelig at afgaa til Murmansk igen. Omtrent ved Nordkap sluttede den engelske Krydser „Trinidad“ samt engelske og russiske Destroyere sig til os som Forstærkning af Eskorten.

Den 28. Marts Kl. 12,31 (Hovmesteren kigger her i sin Dagbog, der med punktlig Nøjagtighed oplyser om Datoer og Klokkeslæt for vigtige Hændelser) kom 3 tyske Bombemaskiner under en Klaring af det ellers snebyggede Vejr henover „Ballot“, som syntes udset som deres første Maal, og kastede imod det en Bombe, som faldt ca. 2 m fra Styrbords Side, hvorved Skibet kom til at foretage en Krængning paa en 40 Gr. til Bagbords Side. Jeg selv stod i Salonen, hvor Officererne sad og spiste. Ved Lufttrykket røg alle Tallerkenerne ud af deres Ribber og ned paa Dørken, hvorefter vi alle ilede ud. Maskinen var gaaet i Staa, og Dampen fra den strømmede ud over hele Skibet, da flere Rør var blevet lække. Endvidere var 2 Lysmaskiner revet ud af deres Fundamenter, og Styremaskinen var ogsaa sat ud af Funktion. Paa Dækket laa 2 Mand, de var Portugisere, haardt saarede af de 7—8 Kugler, som Tyskerne med deres Maskingeværer havde sendt igennem dem. Vi bragte dem ind i Sygelukafet, der var helt vaadt af Sne og Slud, men kunde desværre ikke forbinde dem lige med det samme, da det først gjaldt om at faa Skibet i Gang. Vore 2 Redningsbaade, der var ubeskadigede, var blevet sat ud lige efter Bombardementet. 16 Mand af den 42 Mands Besætning, hvoraf kun Kaptajnen, Henry Beyer fra Bornholm, og jeg var eneste Danskere, bad om Lov til at gaa i dem, hvilket blev tilladt. Disse Mænd, der gik i Bagbords Redningsbaad, blev lidt efter optaget af en russisk Korvet, som var blevet i Nærheden af os for at assistere. Med stor Møje og Besvær fik vi repareret den ene af Lysmaskinerne, saa at vi kunde se i Maskinrummet. Her maatte vi først og fremmest fjerne de af Bombardementet forvredne Krumtapskasser som et første Reparationsarbejde for at faa Maskinen i Gang, hvilket lykkedes os efter et Par Timers Forløb. Vi var endda saa heldige at faa Farten sat op, saa at vi nu kunde løbe 11 Knob imod de normale 9.

#### *9 af Konvojens Skibe sænkes.*

Da Tyskerne saa, at vi havde sat vore Redningsfartøjer i Vandet, mente de, at de var færdige med os og gav sig derefter i Lag med de øvrige Skibe i Konvojen, hvoraf det lykkedes dem at sænke 9 samt beskadige andre stærkt. Flyverne blev selvfølgelig beskyttet stærkt af vore Eskortefartøjer, men havde Held til at slippe bort.

Styrbords Redningsbaad, som ikke blev brugt, var det os imidlertid umuligt at faa op igen paa Grund af Is og haardt frosset Tovværk, tilmed da Spillene ogsaa var frosne. Saa tog vi den paa Slæb, men besluttede kort efter at kappe Linen og lade den i Stikken. De 2 Baade, vi havde foruden paa Baaddækket, var heldigvis uskadede efter Bombningen, saa dem kunde vi bruge i paakrævet Tilfælde.

#### *Død og Forfrysninger i Redningsbaad.*

De 16 Mand, der var gaaet i Bagbords Redningsbaad, blev Dagen efter overført fra den russiske Korvet til et stort engelsk Handelsskib „Endouran“. Den følgende Dag blev dette torpederet, hvorved 2 af disse 16 foruden nogle af „Endouran“s Besætning omkom. De tilbageværende 14 maatte tilbringe 4 Døgn i Redningsbaad i stærk Kulde med bidende Vind og Snefald. 8 af dem døde af Strabadserne eller sprang overbord i Vanvid. De 6 Mand, der endnu var i Live, blev optaget af en russisk Korvet og hurtigst muligt efter dens Ankomst til Murmansk indlagt paa Hospital. En døde straks efter Indlæggelsen af Forbrændinger paadrøget ved Torpederingen. Resten led af stærke Forfrysninger i Arme og Ben. Det blev nødvendigt at amputere begge Arme og Ben paa 2 af disse unge Mennesker, den tredje mistede en Arm og et Ben og den fjerde alle Fingre og Tæer, hvorimod den femte var saa heldig at slippe med at miste en Stortaa. Han, som var Belgier og 3. Styrmand, maatte dog senere i New York lade alle højre Føds Tæer amputere.

Saasart vi havde faaet „Ballot“ i Gang, fik jeg bragt de 2 Saarede ind paa midtskibs Gang i mit Lukaf, rensat deres Saar og anlagt en foreløbig Forbinding. Da „Ballot“s Besætning paa 42 Mand var reduceret til 26, fik vi jo alle meget mere at bestille. Jeg havde saaledes flere Stillinger at udfylde, idet jeg skulde være Udkigsmand, Rorgænger — vi maatte tage Skibet op med Haandrat — samt Sygepasser, ligesom jeg maatte udlaane mine Drengte til Ror- og Vagt-Tørn.

Konvojens øvrige Skibe havde imidlertid fortsat deres Sejlads, saa vi maatte alene uden Assistance følge Ruten, der gik op under Spitsbergen, til Murmansk, hvortil vi ankom den 1. April. Hurtigst muligt kom de 2 Portugisere paa Hospital. Den ene var, da han omsider blev udskrevet, lam i højre Side, hvilket hidrørte fra, at Bombe-Kappen var trængt 2 Tommer ind i hans Nakke nær ved Ryghvirvlen.

#### *Murmansk under stadig Bombardement.*

Af de 28 Døgn, vi laa i Murmansk, blev vi i de 24 bombarderet konstant Dag og Nat af Tyskerne. Mange Gange, naar jeg skulde paa Hospitalet for at se til vore Saarede, til hvem jeg gerne medbragte nogen Proviant, regnede Bomberne ned over Bygningerne, der stod paa min Vej. Paa Hospitalet laa iøvrigt flere Hundrede Saarede fra andre Skibe. Ved Siden af vort

Skib fandtes et stort Beskyttelsesrum, som vi havde udset os til Dækning i paakommende Tilfælde. En Eftermiddag, da jeg havde været paa Hospitalet og senere traf min Kaptajn paa Sejlanvisningskontoret, fortalte han mig, at det paagældende Beskyttelsesrum var blevet bombarderet og en Masse Mennesker, der havde søgt Ly dér, dræbt. Næste Dag, da de var blevet gravet ud, taltes der 115 Omkomne. Mon det var Skæbnen, der just vilde, at jeg skulde paa Hospitalsbesøg paa Tidspunktet for Bombningen, saaledes at jeg ikke var søgt ned i Rummet og dér omkommet sammen med de andre? Naa, det var kun en af de mange farefyldte Episoder, man oplevede.

#### *Bombe falder ved Siden af Dynamit-Skib.*

Ved en af Kajerne i Murmansk var vi en Tid 3 Skibe liggende sammen. Forrest laa S/S „Tobruk“, lastet med Maskindele, i Midten en af Moore Mac Cormacks Baade, lastet med Stykgods, heriblandt 6000 t. „TNT“ „Dynamit“ og agterst „Ballot“. Under et meget stærkt Bombardement engang ved Midnatstid af 65 Flyvemaskiner forsøgte de at komme ind over Skibet med Dynamit. Spioner maa vel have været paa Færde, siden Flyverne netop udsaa sig dette Skib. Bomben, de kastede, ramte imidlertid ikke Dynamit-Skibet, men derimod „Tobruk“. Ved Luftangrebets Begyndelse havde vi kastet os ned paa Dørken i Salonen, fordi der paa det Tidspunkt ikke fandtes noget Beskyttelsesrum i Nærheden. Men det havde sikkert ikke været nogen Fordel i det Tilfælde, at Dynamit-Skibet var blevet ramt af en Bombe. 3 Mand af vor Maskinbesætning havde søgt Dækning i Skibets Tunnel, fordi de mente sig sikrest dér paa Grund af, at vi endnu havde vor Last om Bord. De kom dog op til os andre midt under Bombardementet, fordi en af dem pludselig var kommet i Tanker om, at Nabo-Skibet havde en Ladning Dynamit om Bord. Saa mente de, at det nok var mindre usikkert at komme lidt højere op i Skibet.

Da Flyverne var borte, gik jeg hen til „Tobruk“ for at se, hvor stor Skade den havde taget. Den var sunket med Agterenden, efter at Bomben var gaaet gennem 6-Lugen, ind gennem Tunnelen og havde derefter taget det halve af Propelladerne med sig. Dykkere var allerede i Færd med at hæve Skibet, ligesom man havde paabegyndt Losningen af det — ogsaa ved Hjælp af Dykkere. Medens jeg sludrede med „Tobruk“s Mandskab, erfarede jeg en sælsom Hændelse med en Bombe, som var sendt efter „Tobruk“ ved dens Indsejling til Murmansk. Bomben var faldet midtskibs paa Bommen ved 3-Lugen, var gledet over til Styrbords Side, gaaet igennem Dæk og Kulbunkers og ud igennem Siden, før den eksploderede. Det kan man kalde Held i Uheld. Ellers var der mange Skibe deroppe, der fik deres Bekomst. I eet Tilfælde gik en Bombe lige igennem Skorstenen ned til Maskinrummet, hvorved 17 Mand dræbtes, og i et andet Tilfælde fik en engelsk Baad 6 Bomber paa een Gang og gik til Bunds ude paa Strømmen, uden at nogen af dens Besætning dræbtes, ja vist ikke engang saaredes. Vi fik dem nemlig alle om Bord paa „Ballot“.

#### *Søslag i Nordatlanten.*

Sammen med andre 12 Skibe, næsten alle ballastede, afgik „Ballot“ den 28. April fra Murmansk paa Rejse til U.S.A. Paa Vej ud fra Murmansk eskortere-

des vi af Krydseren „Trinidad“, der iøvrigt var blevet stærkt beskadiget paa Rejsen op, samt af 13 Destroyere. Ved Nordkap returnerede 9 af dem til Murmansk og erstattedes af Krydseren „Edinburgh“ som Eskorteskib. Den 1. Maj ved 13-Tiden i stærk Taage blev Konvojen angrebet af 4 tyske Destroyere, der laa stille paa vor Styrbords Side og ventede paa os. Vi havde ikke Radar-Øjer dengang, saa at vi kunde have opdaget dem i Tide. Vore Krydsere og Destroyere lagde sig straks paa Flanke, og et af Nordatlantens mange Søslag var i Gang. Samtidig fik Skibene i Konvojen Ordre til at udlægge Taagebøjer for at kunne forsvinde i Ly af Taagebæltet. Gennem dette kunde vi se Ildglimtene fra de springende Granater og Kanonmundingerne.

„Ballot“ havde om Bagbord ca. 3 Skibslængder fra sig et russisk Motorskib, som under Slagets Gang ramtes af en Torpedo. Om den kom fra en Flyvemaskine eller en U-Baad, ved jeg ikke. Torpedoen var vist egentlig tiltænkt os, men vi havde lige forinden foretaget en Styrbords-Drejning, saa at vi var kommet ud af Position, hvorved det blev Russeren, der fik Torpedoen. Han, som var lastet med Props, fik Torpedoen paa Forkanten af Maskinen, blev sprængt totalt og var sunket i Løbet af 1½ Minut. Af den 27 Mand Besætning var 13 gaaet med ned, medens en halv Snes Mand løb rundt paa Lasten, der flød. I den ene Redningsbaad, de havde faaet Tid til at sætte i Vandet, befandt sig Resten, herimellem 3 Kvinder. Disse og Folkene paa Lasten blev dog kort efter optaget af det Hjælpefartøj, en Trawler-Type, der altid fandtes agterst i Konvojene. Derefter kom vi selv ud for Uheld, idet „Ballot“ kom til at sidde fast i Pakis, inden en Destroyer kom den til Undsætning. Vi kom saa op paa Siden af Konvojen igen, ligeledes de 4 Destroyere efter Kampens Afslutning, og den 7. Maj løb vi ind i Reykjaviks Havn, hvor „Ballot“ først og fremmest skulde repareres tilligemed de Skibe, der ogsaa trængte til det.

Denne Murmansk-Rejse op og tilbage i 1942 blev den mest dramatiske i min Tid i allieret Tjeneste. I Juni samme Aar afmønstrede jeg „Ballot“ i New York og kom derefter ud med andre Skibe, der blandt andre Steder førte mig til Florida, Mexico og Sydøstafrika, rundt Kap Horn. I 1945 tilbragte jeg 8 Maaneder i Land i U.S.A. som „Port Stewart“ for Rhederiet „Blidberg & Rottschild“. Da jeg saa i September ifjor hørte, at „Danmark“ skulde hjem, skrev jeg til dets Kaptajn, Knud Hansen, og spurgte, om Stillingen som Hovmester om Bord var aaben. Det var den, hvor efter jeg fik den, og med „Danmark“ kom jeg saaledes hjem til Danmark, som jeg ikke havde set i 7 Aar. Om alt gaar efter Bestemmelsen, mønstrer jeg ud med „Danmark“, naar det til Sommer skal ud paa Togt igen.“ — — —

Selv slap Hovmesteren altsaa fra denne Sejlads i Søslag og Bomberegning med Livet. Han hørte til de heldige, der naaede hjem igen til Fædrelandets Strande. Men de gruppvækkende og farefulde Situationer synes at have trukket Furer i hans ellers ungdommelige Ansigt.

Carl Østen.

**A/s J. FREYTAG, Seilmager**

**53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943**

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

### "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

INGENIØRFIRMAET

## M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer  
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer  
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

**Indhent Tilbud**

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

*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

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

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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

# KONGELIGE

# PIRATER

I den foregaaende Artikel om dette Emne omtaltes en Kaptajn William Hawkins, som af Kong Henrik den VII var sendt ud for at opdage nyt Land. Denne William Hawkins havde i sit Ægteskab med en Cornwall-Kvinde ved Navn Joan Trelawny flere Sønner, og det er om den næstældste af disse, John, der her skal fortælles.

Familien Hawkins var Middelstandsfolk. Dens Overhoved havde alle Dage — bortset fra det tidligere kortvarige, kongelige Hverv som Opdagelsesrejsende og Pirat — drevet en omfattende og hæderlig Søhandel med eget Skib. Ved den Tid, da Dronning Elisabeth besteg Tronen, havde den gamle William imidlertid trukket sig tilbage fra Forretningslivet og havde overladt baade sin Handel og Søfart til sin trediveaarige Søn John.

De fleste af John Hawkins' jævndrende Venner havde alt længe været virksomme Kapergaster, mens John støttig passede sin fredelige Handel og Søfart. Han foretog adskillige indbringende Rejser til Spanien, Portugal og de Kanariske Øer, holdt sig uden for Politik, undgik snildt at komme ud for Inkquisitionens Vrede og blev i al Almindelighed anset som en agtværdig ung Søkapitajn og Forretningsmand. Navnlig blandt Befolkningen paa de Kanariske Øer vandt han sig ved sin Hæderlighed i Handel og Vandel mange Venner.

Men uanset alt dette kunde John Hawkins efterhaanden ikke frigøre sig for en vis Trang til at bringe lidt eventyrlig Afveksling ind i sin Virksomhed. Megen Tale om Vestindien havde han hørt paa de Kanariske Øer, og hans Venner dér havde tudet ham Ørene fulde med, at Neger var en indbringende Handelsvare i disse nye spanske Besiddelser vesterude — navnlig paa Hispaniola — Haïti, hvor der var glimrende Afsætningsmuligheder for disse sorte Mennesker, som han paa Kysten af Guinea — uden Vanskelighed og uden nævneværdige Omkostninger — kunde erhverve i ubegrænset Antal, og som Spaniere og Portugisere drev en livlig og indbringende Handel med.

John Hawkins lyttede interesseret til dette Øretuderer, som efterhaanden gjorde et saa stærkt Indtryk paa den energiske Handelsmand og Søfarer, at han alvorligt overvejede, om han skulde lægge hele sin Virksomhed om i den antydede Retning. Omsider bestemte han sig for at gøre et Forsøg herpaa. og ved sin Tilbagekomst til England meddelte han sin Beslutning til nogle af sine Venner i London. Disse Venner var alle ærværdige og formaaende Personer inden for Gejstlighed og Øvrighed — heriblandt ogsaa hans egen Svi-gerfader, som var Sjælesørger; og de blev saa begejstret for hans Plan, at de alle ved en højtidelig Sammenkomst tegnede sig som Andelshaverre i dens Udførelse.

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

Denne Sammenkomst var saaledes intet mindre end Begyndelsen til Englands Deltagelse i Slavefarten over Atlanten, som tidligere er nøjere beskrevet i „Vikingen“. Og det kan set med Nutidsøjne ikke tjene John Hawkins til Ære at have været den første Englænder i denne skidne Fart, som senere er blevet fordømt og bekæmpet af de fleste civiliserede Nationer — heriblandt ikke mindst af England.

Ingen kunde vel den Gang vente, at John Hawkins skulde føle sin Samvittighed tyngtet ved at begynde en Forretning, som var anbefalet af en saa rettænkende og indflydelsesrig Personlighed som den berømte Las Casas, der af Barmhertighed med Amerikas uegnede og hensygnende Indianere havde gjort sig til Talsmand for de mere haardføre Negres Overførelse fra Afrika til Plantagearbejdet i Vestindien. Det eneste, der maa- ske kunde have gjort ham betænkelig, var vel den Fare, der for ham som Englænder kunde være forbundet med at gribe ind i et Foretagende, som Spaniens og Portugals Regeringer havde tilvendt sig absolut Eneret paa, og som af disse blev strengt kontrolleret. Navnlig Spanien var meget nøjeregnende med denne Kontrol, og det var paalagt Guvernørerne i de spanske Omraader at opkræve en Importafgift paa 30 Dukater for hver Neger, som blev landet der.

Under disse Omstændigheder var det naturligvis af Vigtighed for John Hawkins, at han saa hurtigt som muligt kunde faa sin Last afskibet paa de Pladser, han anløb — og komme bort igen; og i Forventning om, at dette lettest lod sig gøre, dersom han solgte sine Neger til de spanske Plantere for en lavere Pris end den sædvanlige, havde han besluttet saa vidt muligt at unddrage sig Afgiften paa de 30 Dukater pr. afskibet Neger. Det var med andre Ord hans Hensigt at drive lidt Smugleri.

Med sine London-Venners Bistand havde John Hawkins faaet udrustet tre Skibe, som blev særligt indrettet til Formaalet for dette nye og lovende Eksperiment. Disse Skibe var „Salomon“ paa 120 Tons, „The Swallow“ paa 100 Tons og den lille „Jonas“ paa kun 40 Tons. Og i Betragtning af, at de skulde kunne medføre

saa mange Negre som vel muligt, udgjorde de tre Skibes Besætninger af Pladshensyn i alt kun 100 Mand.

Midt i Oktober 1562 stak John Hawkins til Søs med sin lille Flaade. Han anløb Teneriffa for at fylde Vand og fortsatte derfra til Sierra Leone, hvor der straks begyndte at gaa Brist i hans hidtil agtværdige Handelsmoral. Her fik han — dels i Bytte for noget værdiløst Flitterstads og dels med Vold og andre mindre hæderlige Midler — sine tre Skibe fyldt med „sort Elfenben“ — ialt 300 Negre — Voksne og Børn af begge Køn, og med denne levende Last afsejlede han med Kurs mod Hispaniola.

Efter en heldig Overfart naaede Hawkins med hele sin Flaade ind til San Domingo, hvor han over for Myndighederne foregav, at han som Følge af stormfuldt Vejr var slaaet ud af Kurs, og at han meget gerne vilde købe Proviant. Samtidig lod han skinne igenem, at han havde nogle Neger-Slaver, som var ham til Besvær, og som han gerne vilde afhænde. Den stedlige Guvernør havde ikke noget at indvende herimod. Tilsyneladende herskede der jo Fred mellem Spanien og England, og selv om Inkvisitionen jo til en vis Grad var naaet over Atlanten, var dog ikke alle Guvernører i det spanske Vestindien lige saa fanatiske som deres Herre og Mester i Møderlandet — navnlig ikke, dersom de øjnede en personlig Fordel ved at se gennem Fingre med Overtrædelse af deres Forskrifter. Baade Guvernøren i San Domingo og de omboende Plantere var lige ivrige efter at købe Slaver, og med sit medfødte Handels-talent fik John Hawkins snart en for ham indbringende Tuskhandel i Gang. Han solgte dem alle sine Negre og modtog som Betaling foruden nogle kontante Penge baade Huder, Ingefær og Sukker og flere andre lignende værdifulde Produkter af Hispaniolas fede Jord — og i saa store Mængder, at det ikke kunde rumme i hans tre smaa Skibe.

Men ogsaa denne Mangel paa Skibsrum var den venlige og imødekommende Guvernør ham behjælpelig med at raade Bod paa. Han forklarede Hawkins, at der i Øjeblikket var stor Mangel paa Huder i Spanien, og han raadede ham til at træffe Aftale med Kaptajnen paa et rummeligt Handelsskib, som laa i Havnen og netop skulde sejle til Cadiz, om at tage hans erhvervede Huder med. Og Guvernøren lovede ham i et og alt sin Bistand.

John Hawkins fulgte Raadet. Han fik alle sine erhvervede Huder til Cadiz med det store og rummelige Skib, og han fik det ordnet saaledes, at hans Næstkommanderende fulgte med Huderne som en Slags Superkargo, der i Spanien skulde varetage Salget af disse.

Baade John Hawkins og Guvernøren udviste gensidig den største Tilfredshed med at have stiftet Bekendtskab med hinanden, men hvor kunde de vel og

saa andet — Hawkins, fordi han havde gjort en glimrende Forretning og havde mødt en uventet, venlig Modtagelse i San Domingo — og Guvernøren, fordi han havde fundet Behag i denne altid imødekommende Engländer, som uden Indvendinger punktiligt havde efterkommet alle foreskrevne Anordninger for fremmede Skibes Ophold i Havnen, og som beredvilligt havde fulgt hans Raad. Og som et yderligere Bevis for sit venlige Sindelag og sin Hjælpsomhed medgav han Superkargoen en forsegleet Introduktion-Skrivelse til Myndighederne i Cadiz for, som han ved Overrækkelsen af samme smilende bemærkede, at imødegaa eventuelle Vanskeligheder og saaledes lette ham Hudernes Afsætning.



John Hawkins.

Jo, Hawkins havde kun Grund til at føle sig tilfreds med Opholdet i San Domingo og efter en hjertelig Afsked med den venlige Guvernør afsejlede han direkte til England med sine tre smaa Skibe og ankom til Plymouth i September 1563.

Hele Rejsen var efter alt at dømme forløbet saare heldigt. Om den ogsaa havde været saa indbringende som antaget af Hawkins, og som han havde givet sine Venner Forestillinger om, manglede der dog endnu Bevis for i klingende Mønt. Men Beviset skulde nok komme, bare man ventede.

Der gik Dage, og der gik Uger, og John Hawkins var ved at forgaa af Utaalmodighed efter at se den Pose Guld-Dukater, som hans Huder skulde indbringe ved Salg i Cadiz. Men der kom ingen Guld-Dukater. Derimod indfandt hans Næstkommanderende sig en skønne Dag

i en saare bedrøvelig Skikkelse og med tomme Lommer; og den Rapport, han aflagde, talte ogsaa for, at hans Rolle som Superkargo havde været alt andet end misundelsesværdig. Hans Beretning gik i Korthed ud paa, at han, som det var paalagt ham, straks efter Ankomsten til Cadiz havde afleveret den forseglede Introduktion-Skrivelse fra Guvernøren i San Domingo til Havnemyndighederne. Hvad disse videre havde foretaget sig med Skrivelsen, havde han ingen Anelse om. Men umiddelbart efter, at han var kommet om Bord igen for at overvaage Losningen, blev hele Skibets Hudelast beslaglagt og konfiskeret af Inkvisitionen, og han selv havde maattet løbe for Livet med den spanske Konges Bødler i Hælene.

John Hawkins' Indignation og Raseri over denne fatale Meddelelse var grænseløs. Han tog Himlen til Vidne paa, at han vilde dreje Halsen om paa hver eneste Katolik, der herefter forsøgte at krydse hans Planer, og han lovede specielt den falske Guvernør i San Domingo baade Døden og Djævelen som Tak for hans forseglede og foregivne Introduktion-Skrivelse, der naturligvis havde været en forræderisk Angivelse for Overtrædelse af de kongelige Anordninger. I sit

ubeherskede Raseri skrev han til den spanske Konge og fordrede sit beslaglagte Gods frigivet og udleveret til videre Besørgelse gennem sit Lands Ambassadør. Men ikke en skabet Hud vilde Kong Philip give fra sig, og han lod yderligere den engelske Ambassadør vide, at en Gentagelse af denne Overtrædelse af hans Forbud mod engelske Skibes Ophold og Handel i Havne eller paa Kysterne af hans oversøiske Besiddelser vilde medføre den største Fare for Freden mellem Spanien og England.

John Hawkins havde naturligvis intet Kendskab til denne Trusel om Fare. Han følte sig slet og ret bedraget af den spanske Konge. — Bedraget! — Godt! — Han skulde ogsaa vide at holde sig skadesløs paa den spanske Konges Bekostning. — Han — en hæderlig Sømand og Forretningsmand, som — ganske vist imod sit oprindelige Forsæt — redeligt havde betalt det spanske Guvernement dets 30 Dukater for hver Slave, han havde solgt. — Men nu skulde han vise sig fra en anden Side. Sejle ud igen vilde han dog; skulde han denne Gang nok selv være med til at bestemme Afgiften, og saa kunde Kongen af Spanien skyde en hvid Pind efter Fortjenesten.

Gennem den engelske Ambassadør naaede Sagen hurtigt frem til Dronning Elisabeth, og den interesserede hende saa stærkt, at hun skaffede sig indgaaende Underretning om den i Enkeltheder. Klog og snild, som hun var, gik hun dog ikke i Rette med John Hawkins for hans bestemte Optræden over for den spanske Konge, men opmuntrede ham tværtimod til at fuldføre sit Forsæt; og til hans næste Rejse laante hun ham et af sine egne Skibe — den 700 Tons drægtige „Jesus“.

Dette var en betydelig Forøgelse af den Flaade, John Hawkins hidtil havde raadet over. Han havde i Forvejen „Salomon“, „The Swallow“ og den lille „Jonas“, og med denne Eskadre og med „Jesus“ som førrende Skib sejlede han i Oktober 1564 med Dronning Elisabeths Velsignelse ud for at udvide Englands oversøiske Handel paa Spaniens Bekostning og for personlig at hævne sig paa Kong Philip.

Efter at have anløbet de Kanariske Øer sejlede Hawkins til Kap Verde, hvor han gjorde Landgang, lagde snedige Baghold og kidnappede en Del Indfødte. At han, der baade i egne og sine Landsmænds Øjne var den personificerede Hæderlighed, skulde have Skrupler eller føle Samvittighedsnag ved en saadan Fremgangsmaade, er der ingen Grund til at tro. Hans første Rejse i denne skidne Fart havde ydet ham rigelige Erfaringer for, at Blødsødenhed ikke lønnede sig i Handelen med Afrikas sorte Befolkning.

Fra Kap Verde gik Rejsen videre mod Syd til Rio Bolole — herfra til Øen Sambula og tilsidst til Sierra Leone. Overalt fik han noget af det, han var ude efter

— med List eller med Magt; og da han i Sierra Leone saaledes havde proppet saa mange Negre ned i sine Skibe, som disse kunde rumme — 400 ialt — satte han Kurs mod Vestindien.

Paa Vejen over Atlanten kom Flaaden ind i et Bælte, hvor ingen Vind rørte sig i samfulde 18 Dage, og herom skriver Hawkins i sine Optegnelser fra Rejsen: „Dette langvarige og enerverende Vindstille voldte mig mange Bekymringer. Uden en Draabe Regn og med vor ringe Vandbeholdning trykkede det os alle, og der var nogle iblandt os, der nærede stor Frygt for, at mange vilde dø af Tørst, før vi naaede Vestindien. Men den almægtige Gud, som aldrig tillader, at vor høje Dronnings og hans udvalgte Folk omkommer under Udøvelsen af en for ham

velbehagelig Gerning, sendte os i rette Tid den for os fornødne og gunstige Brise.“ Man kan tænke om dette, hvad man vil; men det siger i hvert Fald klart og tydeligt, at en engelsk Søøver og Slavejæger under kongelig Protektion kunde anslaa Religionens Strenge med lige saa stor Færdighed som nogen Spanier.

Øen Dominica blandt de smaa Antiller var det første Land, Hawkins fik i Sigte paa denne Overrejse, og ved den lagde han sine Skibe til Ankers og gjorde Landgang. Paa denne lille vaade og regnfulde Ø fandt han rigelig Lejlighed til at faa sin Vandbeholdning kompletteret, men ikke noget Menneske at drive Handel med, og han var nu lidt i Tvivl om, hvor han skulde søge hen for at faa sine Slaver afsat.

Naturligvis tænkte han paa

San Domingo, men han indsaar samtidig, at det næppe vilde betale sig at gøre et nyt Forsøg der, og han slog straks den Tanke af Hovedet igen. Ikke desto mindre sendte han sin fordums Ven Guvernøren Meddelelse om sin Ankomst; thi naar det kom til Stykket, var der dog en svag Mulighed for, at den falske Ven endnu ikke følte sig gennemskuet og derfor maaske vilde byde ham Velkommen. Men Guvernørens Svar paa Hawkins Meddelelse blev en kort og alt andet end venlig affattet Oplysning om, at samtlige Plantere og Beboere i alle Pladser ved Hispaniolas Kyster var blevet strengt advaret mod at drive Handel med Engländerne.

Hawkins havde hermed faaet klar Besked paa, at i hvert Fald Hispaniola var lukket Land for ham og hans Handel med Negre, og han gik derfor straks under Sejl fra Dominica og styrede tværs over det Karibiske Hav til en Plads, som kaldtes Borburata. Hans Vej hertil gik gennem Farvandet mellem Øen Tortuga og Hispaniolas Nordkyst, som han undersøgte meget nøje. Han saa' mange nøgne Indfødte indø paa Land, og en Del af disse kom padlende ud til Skibene i deres Kanoer. De viste ham Guld og et venligt Sindelag, til-



*Dronning Elisabeth af England.*



bød ham Handel og var meget ivrige efter at faa ham til at lande. Men Hawkins havde kun „sort“ Elfenben“ at drive Handel med, og han gik ud fra, at dette ikke var noget for disse nøgne Indianere. Havde han haft andre Varer til Tuskhandel, vilde han sikkert have fulgt den venlige Indbydelse, og hans Saga vilde hermed utvivlsomt have været ude. Thi disse Kariber var trods deres venlige Lader Kannibaler af den mest djævelske Art — Blodsugere, der hverken sparede Spaniere eller deres egne Racefæller, naar de kunde komme over dem, og de var Hawkins og hans Skibsfolk langt overlegne i Antal.

Alt dette fik Hawkins dog først at vide ved sin Ankomst til Borburata, hvor han haabede, at man ikke havde noget Kendskab til ham eller hans tidligere Handelsforetagende paa Hispaniola. Dette Haab bristede dog. Kong Philips Forbud mod Englændernes Handel i hans vestindiske Besiddelser var ogsaa naaet hertil, og det nyttede kun lidt, at Hawkins afleverede sin gamle Historie om daarlige Vejrforhold, der havde slaet ham ud af Kurs, og at hans Folk trængte haardt til frisk Proviant. Spanierne rystede paa Hovederne. De vilde hellere end gerne handle med ham, men Lov var Lov, og det gik paa ingen Maade an at være Majestædens Forbud overhørig. Hertil svarede Hawkins, at han ikke kunde garantere for sine Folk, dersom de ikke i Fredelighed kunde gaa i Land og sælge og købe, hvad de ønskede. Hvorledes Spanierne opfattede denne Bemærkning faar staa hen. Men de tilbød omsider at sende Bud til Distriktets Guvernør for at høre hans Mening om Sagen. Der vilde imidlertid gaa en halv Snes Dage, før de kunde vente Svar, da Guvernøren for Tiden opholdt sig paa sit Landsted langt borte. Men indtil da kunne Hawkins lægge sine Skibe ind i Havnen, og han vilde saa blive forsynet med den Proviant, han maatte rekvirere.

Hawkins fulgte Anvisningen. Han lagde sine Skibe ind i Havnen, og i de følgende Dage mærkede han tydeligt, at Befolkningen var meget opsat paa at komme til at handle med ham. Paa den fjortende Dag ankom Guvernøren, og efter at Hawkins for ham havde repe-teret Historien om det daarlige Vejr, der havde bragt ham hid, forestillede han ham, hvor fordelagtigt det vilde være for begge Parter, om han i dette mærkelige Tilfælde lod Forbudet sove lidt og gav sin Tilladelse til at handle om Negrene.

Efter en længere Overvejelse gav Guvernøren omsider efter, men han forlangte, at der som sædvanlig skulde betales en Afgift paa 30 Dukater for hver solgt Slave. Dette Forlangende passede dog ikke Hawkins. Han havde lovet sig selv at give Kongen af Spanien en lang Næse, og mere end 7½ Procent af hele Salgssummen vilde han ikke betale. Guvernøren vægrede sig straks ved at forhandle; men da Hawkins forholdt ham, at 7½ Procent var den almindelige Afgift for Varer alle andre Steder i Verden, og han samtidig hentydede til, at han og hans talrige og robuste Mænd kunde blive ret ubehagelige for Byen og dens Indvaanere, dersom man, som det lod til, specielt vilde skrue Taksten op for ham, gav den før saa stejle spanske Embedsmand omsider efter, og Hawkins afsatte omtrent Halvdelen af sine 400 Negre og gjorde en god Forretning. Her lod han sig dog ikke betale med Huder, men udelukkende med klingende Mønt i Guld og Sølv.

Fra Borburata sejlede Hawkins til Rio de la Hacha, hvor han i høje Toner priste de fredelige Forhold, under hvilke han havde handlet i Borburata. Men her blev det meddelt ham, at der fra San Domingo var udstedt strengt Forbud mod al Handel med ham. Denne Meddelelse blev givet ham af Byens militære Kommandant i egen Person, hvilket i den Grad irriterede Hawkins, at han uden Betænkning svarede, at det stod Byen frit for at vælge, om den vilde drive Handel eller slaas



*Spanierne afsendte en Parlamentær med et hvidt Flag og ledsaget af en Gejstlig for at forhandle om Fred.*

med ham — et af to, og han forlangte en Afgørelse, inden Solen gik ned. Men da der til den fastsatte Tid ikke var indløbet noget Svar paa dette Ultimatum, traf Hawkins Forberedelse til den følgende Morgen at gøre Landgang med en Styrke paa 100 Mand udrustet med Haandvaaben og med en Malm-Kanon placeret i Stævnen paa hver af sine Baade.

Hele Byens mandlige Befolkning var den følgende Morgen tidligt paa Benene, og den spanske Garnison troppede op i fuld Krigsmaling — med Buer og Pile, med Knive og Spyd og med lange Rytter-Pallasker — for at forhindre Englænderne i at lande. Hawkins hilste dem paa Afstand vel mødt med en Salve fra sine Malm-Kanoner, som øjeblikkelig fik Spanierne til at studse og bragte Forvirring i deres Rækker; og da nok en Salve af samme Slags hurtigt fulgte efter uden dog at volde Skade, stak de skyndsomst Halen mellem Benene og løb deres Vej. Nogle Ryttere, der truende fægtede med deres lange Pallasker i Luften, syntes dog endnu at ville yde Modstand. Men da Englænderne havde faaet fast Grund under Fødderne og rykkede frem imod dem, afsendte de straks en Parlamentær med et hvidt Flag og ledsaget af en Gejstlig for at forhandle om Fred.

Hawkins fordrede Gidsler bragt om Bord i sit Skib som Sikkerhed mod yderligere spansk Indblanding i sine Affærer i Rio de la Hacha. Han fik dem, og han opnaaede herefter uden flere Indsigelser paa denne Plads at faa Resten af sine 400 Slaver afsat uden at svare nogen som helst Tribut til den spanske Konge, hvorefter han med hele sin Flaade gik under Sejl for Hjemgaaende.

Fortsættes i næste Nr.

# Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1946



## Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1923, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleumsselskab  
 A/S 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 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. Sanbye & 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 Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendilia  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## Nyt Dampskib afleveret til svensk Rederi fra Helsingør Skibsværft

Dampskibet „Virgo“, der er bygget af A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, overtoges Fredag den 25. Januar af Rederiaktiebolaget Iris, Stockholm, under en Prøvetur, der afholdtes i Sundet.

Skibet var oprindeligt kontraheret

med det danske Statsrederi, Aktieselskabet af 6. Februar 1943.

Prøveturen, hvori deltog Repræsentanter for det svenske Rederis Direktion samt Værftets Ledelse, forløb fuldtud tilfredsstillende.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde overalt	109,50 m
Største Bredde paa Spant	15,50 m
Dybde paa Spant til øverste Dæk	9,25 m
Dybgang	6,30 m
Lasteevne	5350 DW

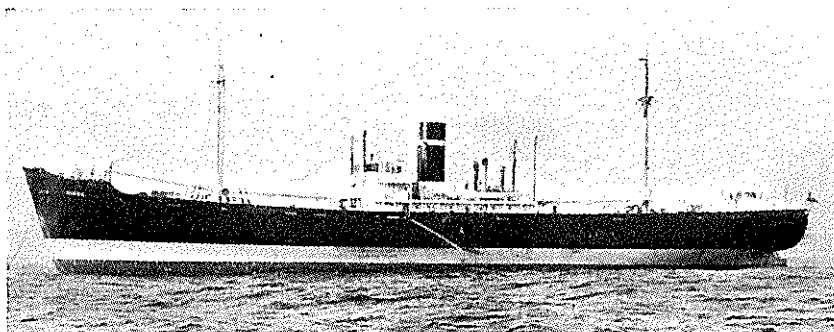
Skibet er forsynet med 1 Stk. Lentz Ventilmaskine, Type Lentz Nr. 9 med Spildedampturbine. Maskinanlægget udvikler ca. 1800 IHK og kan give Skibet en Fart lastet af 11 Knob.

Beboelse er indrettet for Mandskabet i store Kammer agter, medens Mandskabets Messe er anbragt i det midtskibs Dækshus, hvor ogsaa Offi-

cererne har Beboelse i store, lyse Kamre.

Skibets Salon, der tillige anvendes som Officersmesse, er udført i matpoleret Elmetræ.

Skibet er udstyret med selvregistrerende Ekkolod og Retningsfinder samt traadløs Telegraf- og Telefonanlæg.

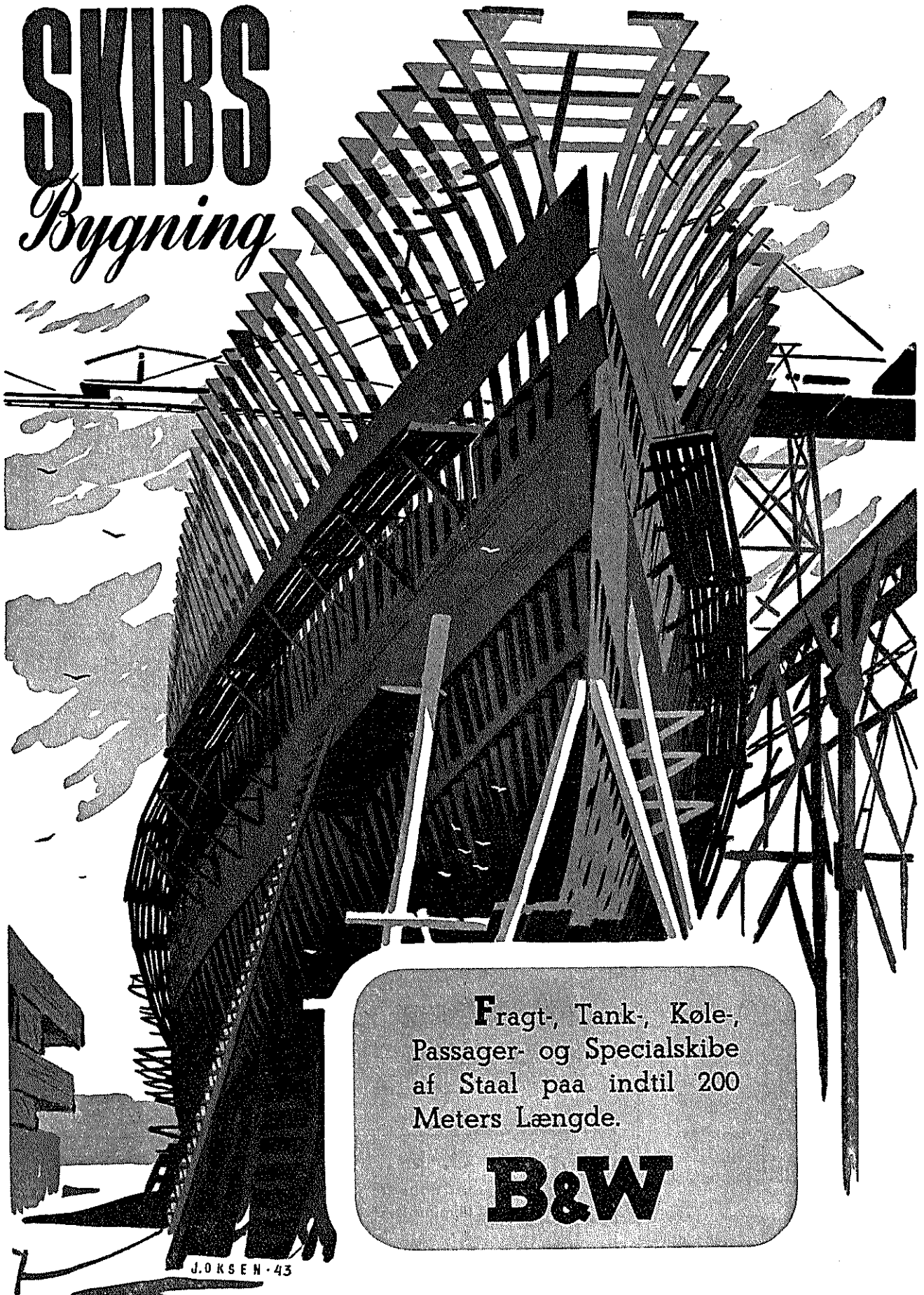


## G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

# SKIBS *Bygning*



**F**ragt-, Tank-, Køle-,  
Passager- og Specialskibe  
af Staal paa indtil 200  
Meters Længde.

**B&W**

J. ØKSEN · 43

# Svejsning under Vandet

Et af de mest interessante Fremskridt, der er gjort med den elektriske Svejsning, er dens Anvendelse til Brug under Vandet. Det er ikke almindelig kendt, at en stor Del elektrisk Svejsning er udført under Vandet i den afsluttede Krig ved Reparation af havarerede Skibe, fordi der ikke er givet nogen Oplysning herom. Under Fredsforhold kan den ogsaa bruges til mange andre Formaal som Bygning af midlertidige Konstruktioner og Kofferdamme ved Brobygning, ved Tunnelbygning og Sætning af Jernspundsvægge. Den kan ogsaa

benyttes til Reparation af Dokporte, Staal-Bølgébrydere, Havnearbejder, Lægning af Rørledninger under Vandet og Arbejder i oversvømmede Gruber eller Miner. Der kan altsaa siges at være et stort Arbejdsfelt for Undervandssvejsning.

Elektrisk Undervandssvejsning er nu en færdigeksperimenteret Fremgangsmaade, anvendelig til Reparations- og Nybygningsarbejder. Et Firma i London, Underwater Welders and Repairers Ltd., har i længere Tid udført store Arbejder paa dette Omraade. Det benytter

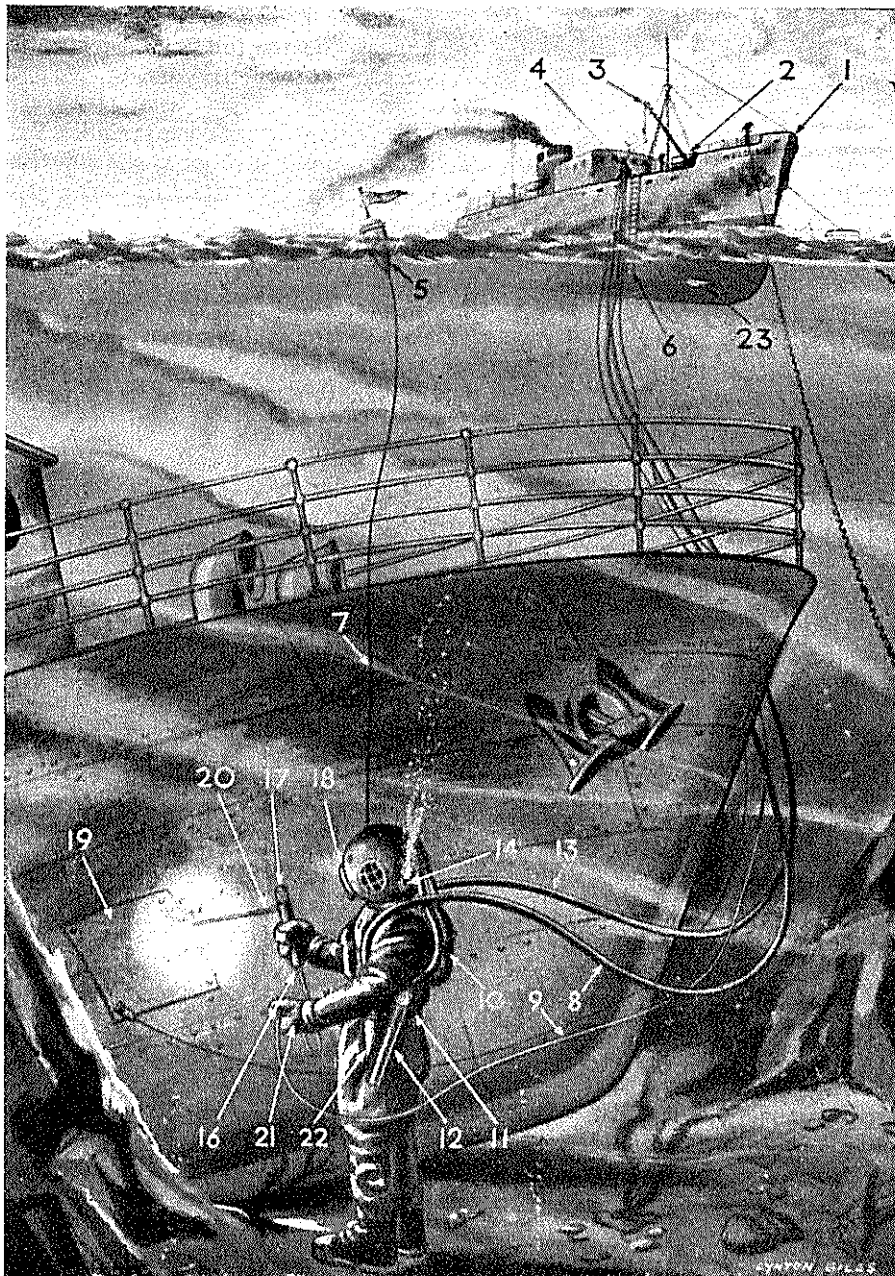
Peillon-Metoden, som siges at være den første, som med Held er brugt til Svejsning under Vandet. Metoden er patenteret.

Opfindelsen dækker stort set et Apparat bestaaende af:

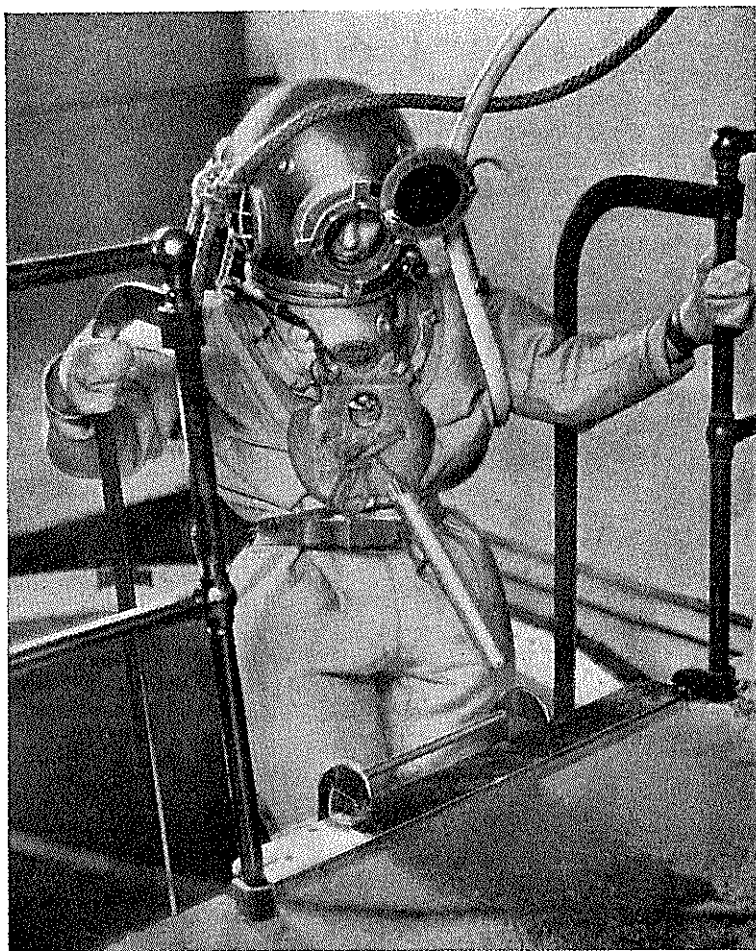
- 1) En særlig Elektrodeholder,
- 2) Særlig beklædte Elektroder.

Den patenterede Elektrodeholder bestaar af to Elementer, af hvilke det indvendige er udført af elektrisk ledende Materiale for at give fri Passage for den elektriske Strøm, og et ydre Element, der er isoleret fra det indre, som er vandtæt i Forhold til den ydre Beklædning.

Den anvendte Elektrode er beklædt med et Materiale, som fuldstændig isolerer den metalliske Kerne og giver Buen fuldstændig Stabilitet under Vandet. Elektrodens Beklædning er i to Lag, hvoraf det indre er af samme Art, som bruges til Svejsning i Luften, medens det ydre er af Parafinvoks eller af et andet Materiale med lignende Egenskaber. I Patentet staar der, at i en Udførelse af Holderen er det ydre Element udført af Ebonit, medens det indre er af Metal. For at faa en vandtæt Samling mellem Elektrodens Spids og Huset i Holderen er der anbragt en blød Gummiforing, som passer i Siden af Haandtaget, og har en Aabning, der passer om Siderne af Elektroden, som springer frem fra Holderen. Gummiforingen og Fastgørelsesbaandet danner en Pakdaase, som holder Vandet



1) Bjergningskib. 2) Svejsgenerator. 3) Bom. 4) Lineholder. 5) Mærkeboje. 6) Dykkerlejer. 7) Bøjekabel. 8) Luftslange. 9) Svejskabel. 10) Dykkerens Blyvægte. 11) Dykkerens Bælte. 12) Kogger til Elektroder. 13) Telefonkabel og Livline. 14) Luftventil i Hjelmen. 15) Dykkerhjelmen. 16) Elektrodeholder. 17) Elektrodens Fastspænding. 18) Farvet Glas til Brug under Svejsningen. 19) Lappen, som skal svejses. 20) Svejeelektrode. 21) Gummihandsker. 22) Dykkerkniv. 23) Ekkolod.



*Dykker-Svejseren er parat til at gaa ned.*

ude. Elektroderne kan uden Vanskelighed skiftes under Vandet. Ved Undervands svejsning maa Strømmen forøges med ca. 20 pCt. af den, der bruges til den samme Elektrode tykkelse ved Svejsning i Luften.

Der er allerede for mange Aar siden gjort Forsøg paa at udføre Skibsreparationer under Vandet uden at tage Skibet i Dok. De første Forsøg blev gjort ved Hjælp af en Dykkerklokke. De kronedes delvis med Held, men Ulempen ved denne Metode var, at Arbejdet kun kunde udføres inden for Klokkens Sider, og at det ikke var muligt helt at holde Vandet ude derfra.

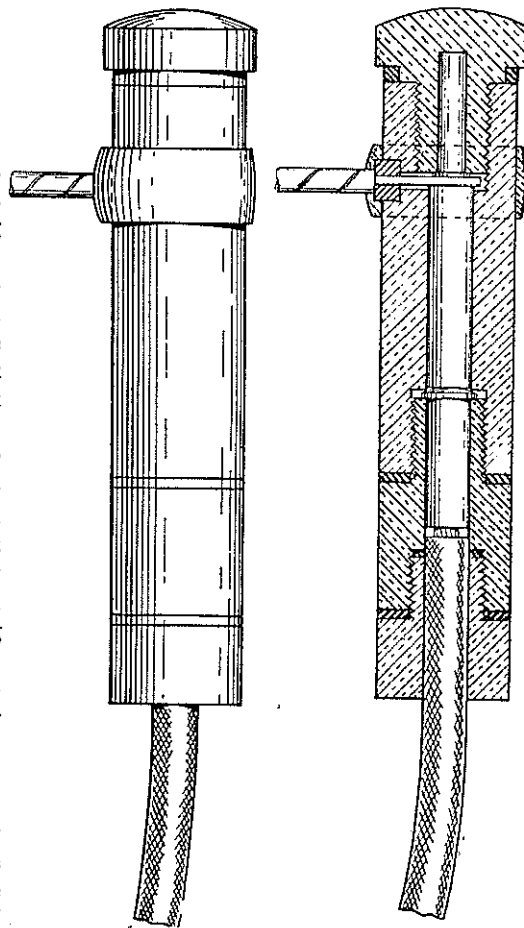
En anden Metode med Anvendelse af en Gas-Svejsbrænder blev ogsaa prøvet. Et Beskyttelsesskjold var fastgjort til Svejsbrænderen, og Tanken var at fastgøre Skjoldet til Skibssiden ved Hjælp af en Gummisugekop. En Vanskelighed var der dog, idet Svejseren var ude af Stand til at følge Arbejdets Udførelse, selv om der var anbragt et „Vindue“ i Skjoldet. Andre Problemer ved denne Metode var Manglen paa Bevægelighed for Skjoldet og Umuligheden af at anvende det undtagen paa ganske glatte Overflader. Det er imidlertid en Kendsgerning, at det ved de fleste Reparationer paa Klædningen drejer sig om Arbejde paa bøjede eller endog forvredne Plader.

Ved Forsøg med Svejsning under Vandet er det ikke noget Problem at faa Buen tændt eller vedligeholde den, men at faa Elektrodens Metal forstøvet i Vandet i Stedet for som i Luften, hvor Metallet fra Elektroden afsættes paa Svejsestykket. Ingeniørerne prøvede først at skærme Buen ad mekanisk Vej, men mødte de samme Vanskeligheder som ved Svejsbrænderen. Uden Brug af nogen Afskærmning var der tre Vanskeligheder at overvinde, før

Lysbuesvejsningen kunde siges at være brugbar, nemlig: at forhindre at Svejsmetallet spredte sig som en Sol i det omgivende Vand, at Metallet blev overført paa det rigtige Sted paa de Dele, der skulde sammensvejses, og Beskyttelse af Dykker-Svejseren, som maatte arbejde i Vand, der har en stor elektrisk Ledningsevne.

Vedligeholdelse af en stabil Bue under Vandet er mulig, fordi Buens ophedede Krater beskyttes mod direkte Kontakt med Vandet af en Kugle af dannede Metaldampe. Dette Dampskjold er en daarlig Varmeleder og opfylder derfor et dobbelt Formaal, idet det samtidig med at beskytte Buen for Vandet ogsaa isolerer Varmen fra Vandet. Man har fundet, at den Mængde Varme, der afgives til Vandet, er meget lille.

Ved Peillon-Processen overvindes Vanskelighederne ved at bruge særlig konstruerede og særlig beklædte Elektroder sammen med den ovenfor omtalte patenterede Holder. Tabet af Metal ved Fordampning er reduceret til et Minimum, og i Nærheden af Svejsninger er kun en ringe Bevægelse i Vandet frembragt af Gasarter eller ved Opvarmningen. De anvendte Elektroder har en Beklædning, der muliggør en



*Elektrodeholder.*

# Det første »civile« Skib med Radar



*Tunaholms Kaptajn ved Radarapparatets Skærm.*

Svenska Amerika Mexiko Liniens „Tunaholm“ siges at være det første „civile“ Skib i Verden, der har Radaranlæg. Det lyder ikke helt usandsynligt, da man maa huske paa, at de store Liners, som Queen Mary og Queen Elizabeth endnu ikke er „civile“, men helt sejler i Regeringens Tjeneste som Troppetransportskibe.

Tunaholm kom i Slutningen af 1945 til Göteborg fra Amerika med sit nye Anlæg, der er af amerikansk Fabrikat, og vakte der den største Interesse mellem Fagfolk. Fra Göteborg gik Tunaholm til Stockholm,

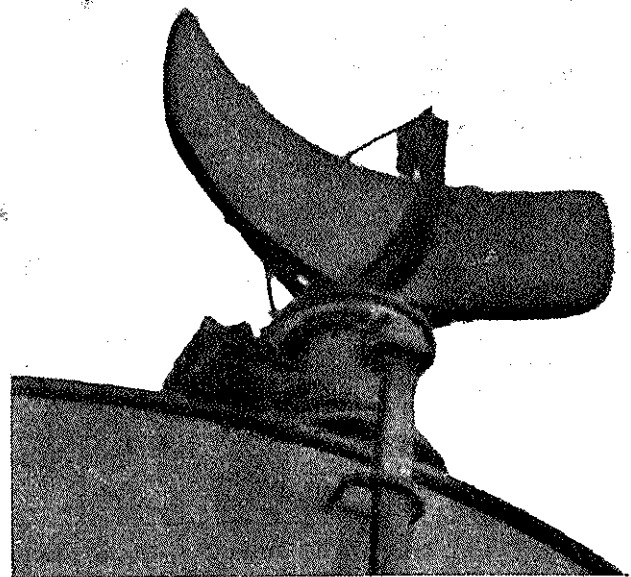
2 Sømil og et Uvejrscentrum endda paa 30 Sømls Afstand. Maximumsrækkevidden er 80 Sømil.

Radar har gennemløbet en mægtig Udvikling under Krigen. Ved dens Begyndelse anvendte man Bølge-

hvorfra det i Begyndelsen af dette Aar tiltraadte Rejsen til Amerika. Under Turen gennem Øresund er der et udmærket Billede, der klart viser, hvorledes der ved Hjælp af Radar og Søkortet kan navigeres sikkert i al Slags Vejr og paa en hvilken som helst Tid af Døgnet.

Tunaholms Radaranlæg har kostet omkring 11.000 Dollars, men Spørgsmaalet er, om ikke disse Penge er givet godt ud. Da Navigationen bliver saa sikker, som den kan blive, vilde det vel være rimeligt, at Assurancepræmierne for Skibe med Radar blev lavere end for dem, der ikke har Radar.

Da Tunaholm nærmede sig Sverige, fik den Lods fra Vinga ombord. Et af hans første Skridt var hen til Radarapparatets Skærm, hvor han til sin Overraskelse klart kunde skelne Kobbarnes og Skærenes Konturer. Man ser ikke blot et paalideligt Billede af den Kyst, man passerer, men ogsaa modgaende Skibe og andre Ting. Bøjer ses f. Eks. paa 5 Sømls Afstand, Miner paa

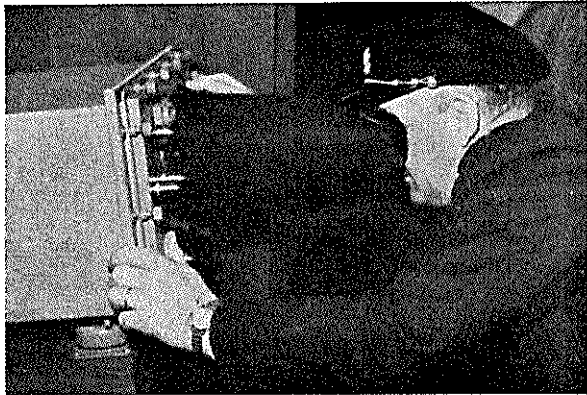


*Radarrantennen paa Tunaholms Skorsten.*

D/S **PACIFIC**

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248



Kaptajnen aflæser paa Skærmen.

længder paa 0,5—7 m, men da Tyskerne, efter at have erobret et engelsk Radarsæt konstruerede Modtagere, som kunde opdage, naar der blev anvendt Radar mod

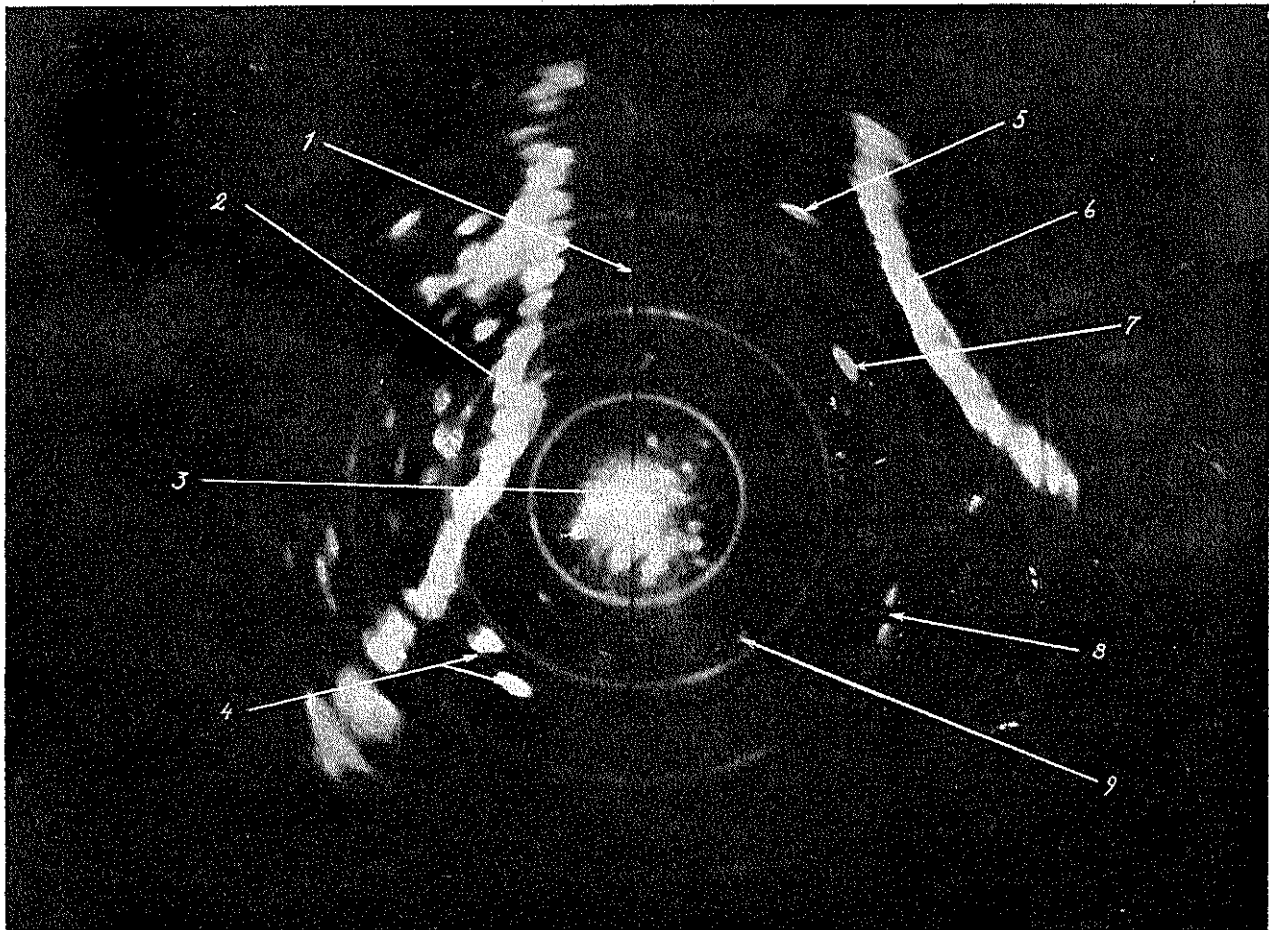
U-Baadene, gik Englænderne over til en Bølgelængde paa 10 cm.

En Radar bestaar af en kraftig Sender og en følsom Modtager anbragt paa samme Sted, og som Regel arbejdende paa samme Antenne.

Senderen udsender meget kraftige Impulser op til flere Tusinde Kilowatt i korte Stød. Impulserne sendes som Regel 500—1500 Gange i Minuttet. Efter Udsendelsen af hver Impuls arbejder Modtageren og modtager de tilbagekastede Ekkoer fra de Genstande, Sendimpulserne har ramt. Enhver Genstand, hvis Udstrækning er væsentlig større end Bølgelængden, reflekterer Radioimpulserne. Metal reflekterer bedst, men ogsaa Vand, Land o. s. v. reflekterer godt.

Tunaholms Antenne er anbragt paa Skorstenen og bestaar af et elektromagnetisk Horn paa parabolisk Reflektor. Antennen roterer med en Hastighed paa en Omdrejning i Løbet af seks Sekunder.

Radar vandt Krigen for de Allierede, og nu venter vi, at den skal hjælpe med til at vinde Freden.



Hvad Skærmen viste i Øresund ved Höganäs. 1) Tunaholms Kurs. 2) Den svenske Kyst. 3) Tunaholm. 4) De to strandede russiske Skibe. 5) Skibe i Sundet. 6) Den danske Kyst. 7 og 8) Skibe. 9) Fiskerbaad. Mellem hver „Ring“ er der en Somil.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

### KØBENHAVN

Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

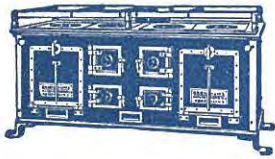
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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



## HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæes i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK**  
(Holzapfel) A/S

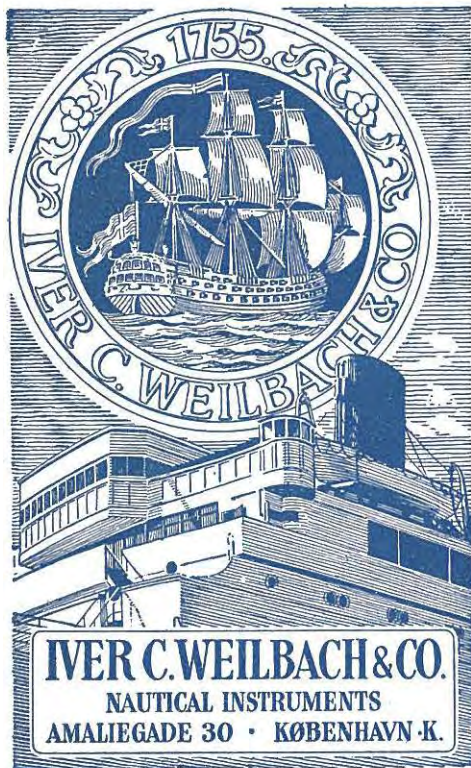
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



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

## C. K. HANSEN



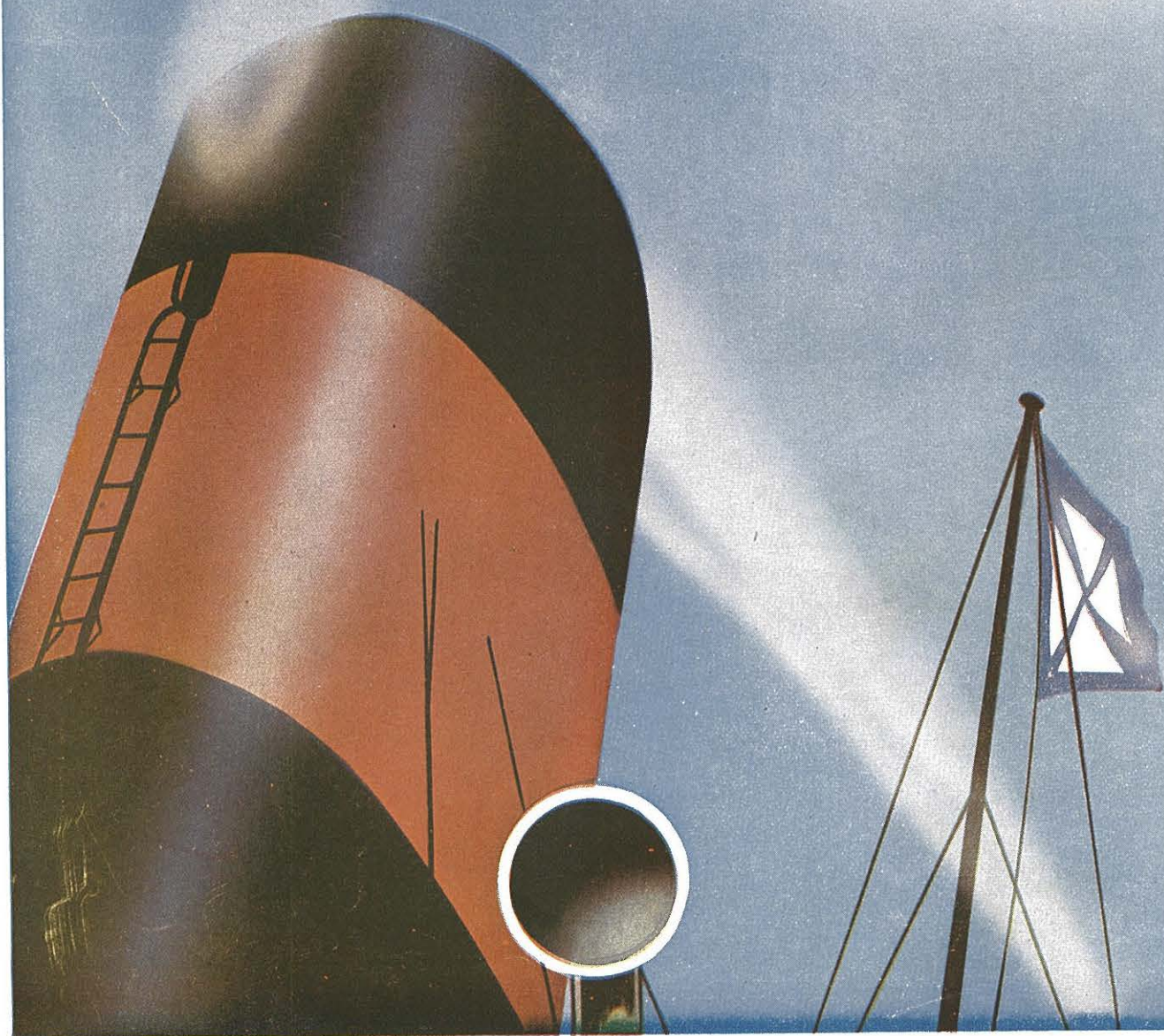
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

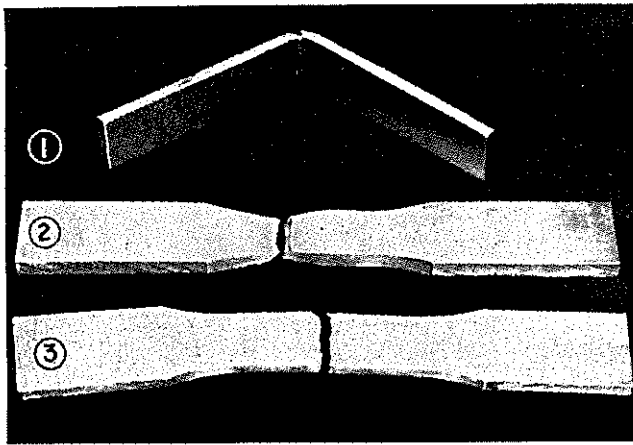
\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



# Det forenede Dampskibs-Selskab





Prøver med Svejsninger under Vandet. 1) Bøjeprove paa 90°. 2) Strækprøve. 46 kg/mm<sup>2</sup>, 18 % Forlængelse. 3) Strækprøve. 49 kg/mm<sup>2</sup>, 14 % Forlængelse.

jævn Svejsning med kun ringe eller ingen elektrolytisk Virkning. Undervands-Elektrodeholderen er konstrueret, saa man undgaar Tab af elektrisk Strøm og Faren for, at Operatøren faar elektrisk Stød. Desuden kan Svejseren som allerede nævnt uden Vanskelighed skifte Elektroder under Vandet.

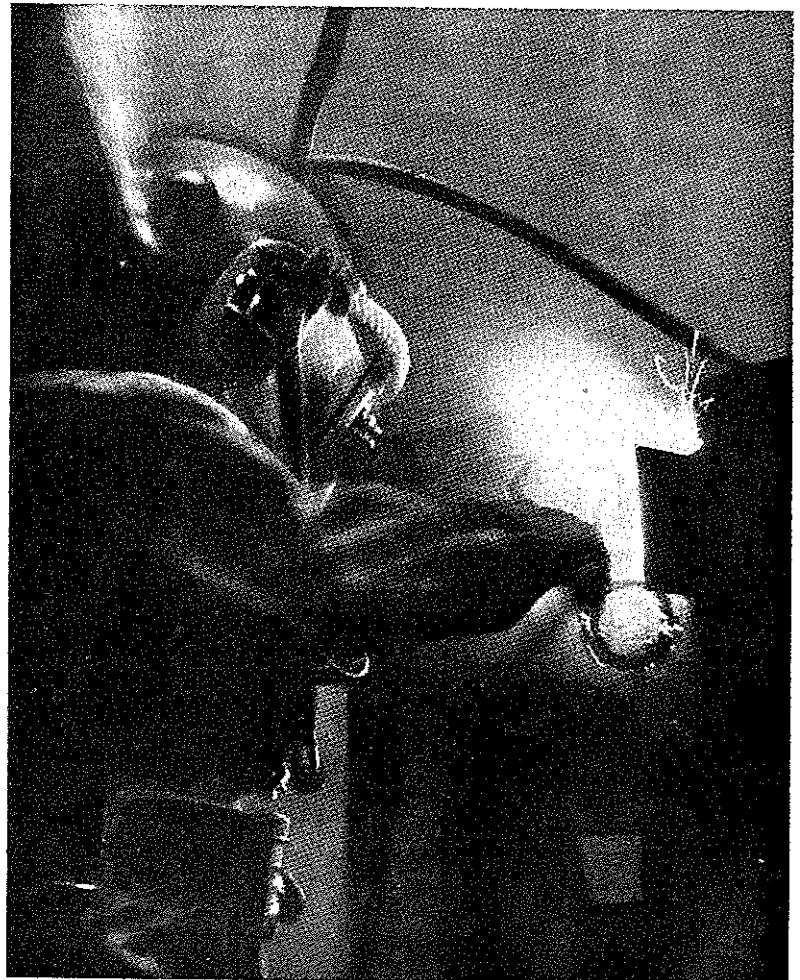
Forsøg har vist, at hverken en ubeklædt Elektrode af blødt Staal eller en Elektrode med almindelig Be-klædning kan give gode Svejsninger under Vandet. Det er umuligt blot at tænde en ubeklædt Elektrode under Vandet. Den almindelige beklædte Elektrode bliver paavirket af Elektrolyse, som vil foraarsage, at Beklædningen løses og tilsidst falder af.

I Peillonelektroden bruges et særligt Flusmiddel i Forbindelse med et isolerende Stof. Denne Beklædning er ikke alene ikke-vandsugende, men tjener ogsaa som en elektrisk Isolator. Elektroden har ogsaa en ydre Beklædning som Skærm for Flusmidlet mod Beskadigelse og Elektrolyse. Forsøg har vist, at denne Beklædning kan modstaa 14 Ugers Nedsænkning i koncentreret Saltvand. Beklædningen er saaledes sammensat, at den ikke forkuller under Paavirkning af Heden fra Lysbuen, ikke afsætter noget uønsket Element i Svejsmetallet og brænder bort med samme Hastighed som Elektroden. Beklædningen fordampes ved Lysbuen, og Dampene trænger ind i den og hjælper med til at opretholde en reducerende Atmosfære, der er nødvendig for at opnaa en tilfredsstillende Svejsning. Rumfanget af de Gasarter, der stiger op gennem Vandet fra Svejsningen, er forholdsvis ringe. De indeholder ogsaa en lille Mængde Røg fra den fordampede Beklædning, men praktisk talt bliver al Metallet afsat i Svejsningen.

Elektrodens Metalkærne er valgt saaledes, at den passer til de forskellige Flusmidler i Beklædningen. Elektroden

som Helhed giver en Svejsning af høj Kvalitet. Undersøgelse af Svejsmetallet har vist, at der ikke findes nogen unødigt Hærdning Sted, og da der ikke findes Ilt eller Kvælstof er de fysiske Egenskaber af Svejsningen ogsaa gode. Undervandssvejsninger er fundet frie for Porer, og Strækprøver med Svejsstykker har vist, at Styrken er den samme som for Svejsninger udført i Luften.

Foruden det er absolut nødvendigt at at forhindre enhver elektrolytisk Virkning mellem Elektroden og det omgivende Vand, er der ogsaa taget Forholdsregler for at forhindre Lækager i de Ledninger, der fører Strømmen til Elektroderne. Den største Vanskelighed er ikke en Isolation af Ledningerne, et forholdsvis letløst Problem, men den absolutte Isolering af Elektrodeholderen. Dette Problem er blevet løst ved Fremstillingen af den specielle Undervands-Elektrodeholder, som er fuldstændig isoleret og desuden har den Fordel, at den er let at bruge. Elektroden sættes ind i Elektrodeholderen under en Vinkel paa 90°. Vand maa naturligvis holdes borte fra alle ledende Dele i Strømkredsen for at sikre tilfredsstillende Betjening og forhindre, at Svejseren faar elektriske Stød. Det kan nævnes, at den almindelige Gummi-Dykkerdragt skulde yde Beskyttelse mod, at Dykkeren faar Strømstød, hvis han blot ikke rører selve Elektroden. Ikke desto mindre er som allerede omtalt baade Holder og Elektrode saa fuldstæn-



Lysbuesvejsning under Vandet.

dig isolerede, at Dykkeren ikke skulde faa et Stød, selv om der er en Fejl paa Dykkerdragten. De blottede Dele af Dykkerdragten kan ogsaa sprøjtes med et isolerende Materiale som en yderligere Forsigtighedsforanstaltning.

Teknikken ved Svejsning under Vandet er meget nær den samme som ved den mere almindelige i Luften. Man har fundet, at Jævnstrøm er den bedste, og at Elektroden skal tilsluttes den negative Pol for vandret og lodret Svejsning. For under-op Svejsning tilsluttes den den positive Pol. Den modsatte Pol forbindes naturligvis til Arbejdet. Før Svejsningen maa Svejseren sikre sig, at Samlingerne er godt tilpassede og frie for Snavs og Rust.

Med Hensyn til Strømtilførslen til Undervandsvejsning kan det siges, at det maa være Jævnstrøm med en Spænding paa 80 Volt og en Maximumstrømstyrke paa 300 Ampere. Spændingen i Buen er den samme som ved Svejsning i Luften, 25—36 Volt. Disse Ydelser har de fleste Standard-Svejsmaskiner, som derfor uden videre kan bruges til Svejsning under Vandet.

I mange Tilfælde, naar der udføres Svejsereparationer paa havarede Skibe, kan Svejsningen strække sig fra under Overfladen til over Vandet. Svejseren maa i de Tilfælde være forsigtig og ikke bruge Undervands-Elektrodeholderen til Svejsning over Vandet, da Overførslen af Varmen fra Elektroden vil ødelægge Holderen.

I Praksis har man fastslaaet, at Svejsning under Vandet kan udføres med god Hastighed af en øvet Svejser og uden ringeste Fare. Svejsningens Stilling paavirker ikke Kvaliteten. Svejsningen kan udføres lige let i salt og fersk Vand, skønt den elektriske Ledningsevne er betydeligt større i Saltvand. Dybden, i hvilken



Dykker-Svejseren med sit Værktøj.

Svejsning kan udføres afhænger kun af den Dybde, hvori Dykkeren kan arbejde med Sikkerhed. Der har været udført tilfredsstillende Svejsninger i Dybder op til 29 m.

## Fiskeriaarbogen 1946

Aarboeg for den danske Fiskeriflaade, udgivet af Fiskeridirektoratet, er udkommet. Prisen er Kr. 2,50, og den faas hos Iver C. Weilbach & Co. (Sølver og Svarrer), Amaliegade 30, København K.

Fiskeriaarbogen har nu genvundet sit gamle Huld og er nu ubesværet af Krigstidens Papir- og andre Restriktioner. Derfor maa man ikke tro, at der er Fred og ingen Fare. Der gøres udtrykkelig opmærksom paa, at Afsnittene om Fyr og Fyrskib, Radiofyr og Kyststationer maa benyttes med Forsigtighed, da det ikke har været muligt at faa de nødvendige Oplysninger. Navnlig ser det ikke godt ud med Stationerne i Belgien, Holland, Tyskland og Norge. For Sveriges, Færøernes og Storbritanniens Vedkommende synes alle Kyststationer at have optaget normal Tjeneste, og for

Danmarks Vedkommende har alle tre Stationer, Lyngby Radio, Skagen Radio og Blaavand Radio optaget normal Tjeneste, ogsaa hvad private Telegrammer og Telefonsamtaler angaar.

Fiskeriaarbogen er en Haandbog for alle, der har Tilknytning til Fiskerierhvervet. Dens Tryk og Udstyr er som sædvanlig klart og godt.

*Husk at forny Deres Abonnement*

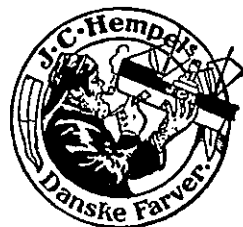
A/s DET DANSK-NORSKE  
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



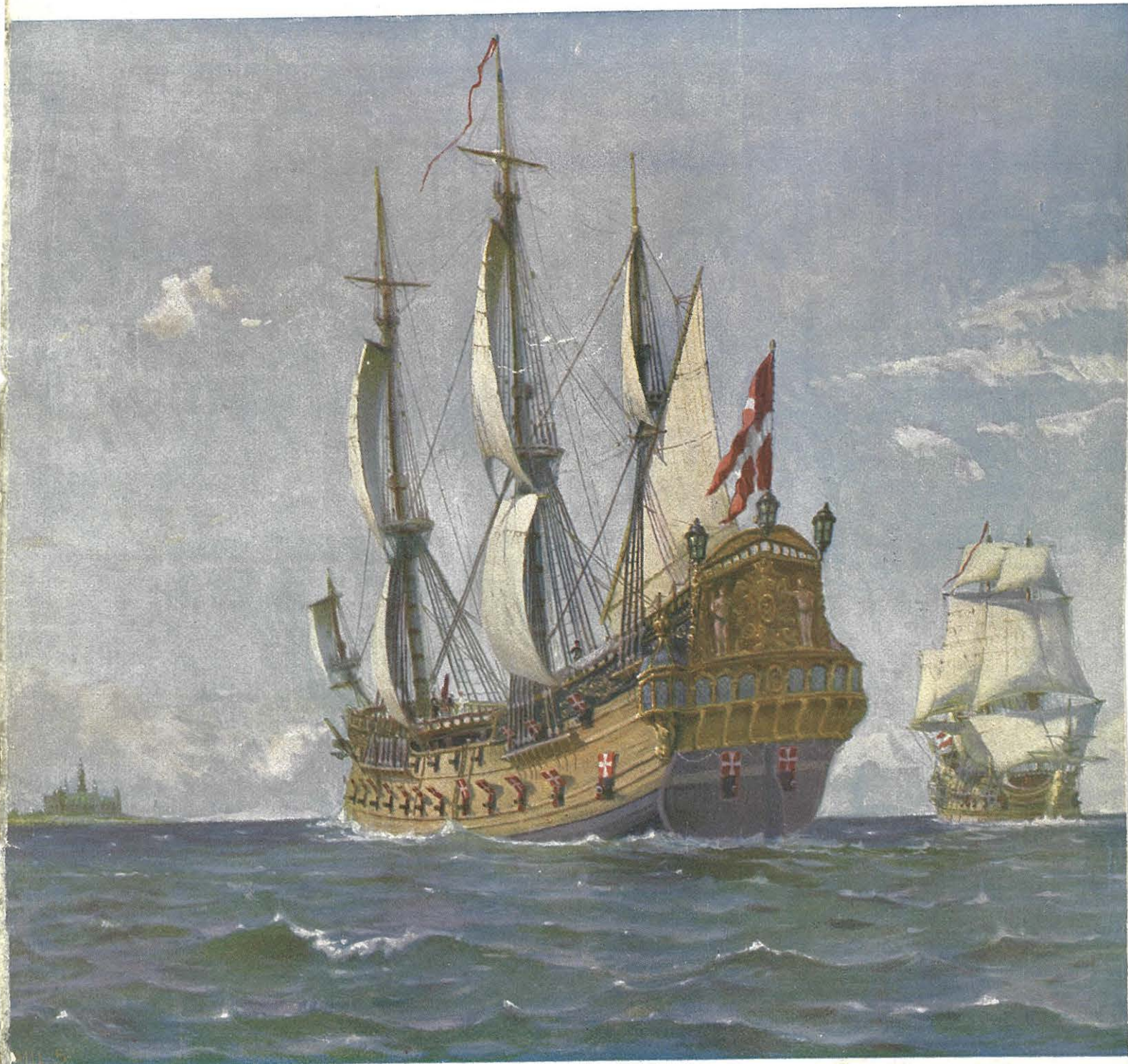


# VIKINGEN

75 Øre  
1. April

Gamle danske Orlogsskibe fra det 17. Aarhundrede  
Maleri af Paul Sinding

1946 - Nr. 4  
23. Aargang





AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

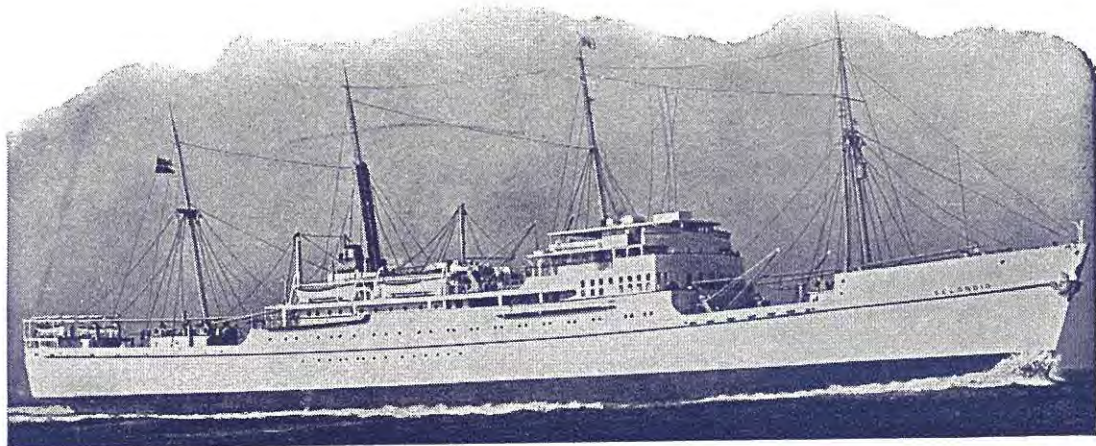
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Kaptajn i »Svitzer«

Jørgen

Christensen

gaar fra Borde —

Ved CARL ØSTEN

**D**EN 1. APRIL forlader Kaptajn, Bjærgningsinspektør Jørgen Christensen *Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise* efter 45 Aars Tjeneste og efter at have rundet 70-Aars-Pynten i Januar. I den Anledning vil der være Grund til at nævne nogle Data, der er følgende: Kaptajn-Eksamen 2. Del (som det dengang hed) 1900 fra „Københavns Navigationsskole“, 2. Styrmand samme Aar paa „Antarctic“, der førte Amdrup-Expeditionen til Grønland, Reserveløjtnant i Marinen 1901 og derefter samme Aar 2. Styrmand i Svitzers „Kattegat“.

I Hjemmet i Hellerup, hvor enkelte Møbler og kinesisk Porcellæn i en Vitrine m. m. er materielle Minder fra et langt og virksomt Liv i den vide Verden, faar jeg et levnedbeskrivende Interview med Kaptajnen paa Falderebet. Hans Akcent, der ikke er gaaet tabt i Verdenssprogene, aabenbarer, at hans Vugge stod i Jylland. Selv betegner han Stedet til Helgenæs.

— — —  
— Deres Kærlighed til Søen er vel rodfæstet i de gamle Sejlskibes Tid? Kom De som Dreng dengang ud lige efter Konfirmationen?

— Det gjorde jeg. Men jeg havde allerede fra mit 12te Aar om Sommeren sejlet med min Far paa hans Jagt, og fra mit 14de blev jeg Bedstemand hos ham. Længselen drev mig til at søge længere ud, saa da jeg var 16, begyndte jeg at sejle i Marstal-Skonnerter, der gik paa Nordsøen og Biscayen. Disse herlige gamle Skonnerter, der blev holdt i en saa mønsterværdig Orden, som man ikke ser nu om Stunder, var det en Fryd at være ombord i. De førtes af dygtige Søfolk, hos hvem vi Unge kom til at gaa i en haard Skole. Men baade Behandlingen og Kosten var god i de Skibe, jeg kom med. Man kom ogsaa ofte ud for at tage en haard Tørn. Den haardeste, jeg kom ud for, var i Skonnerten



„Sigrid“ af Rudkøbing, der i 1894 op mod Jul befandt sig i Nordsøen med en Last Korn til London. Udfør Dogger-Bankerne kom vi ind i en orkanagtig Storm, der foraarsagede, at Lasten forskød sig, Kabysen og begge Redningsbaade skylledes overbord, den ene Lønning, sloges væk af Søen, foruden at Storsejl og Bom gik overbord. Tilsidst sprang Skonnerten læk, og vi maatte staa ved Pumperne uafbrudt. Den forrygende Storm varede ved, og pludselig væltede en usædvanlig stor Braadsø hen over Skibet og tog en af Besætningen med sig overbord. Til alt Held havde han faaet fat i noget Tovværk og Vraggoods, der stadig var forbundet med Skibet. Det blev hans Redning, for da Braadsøen var ovre, fik vi Øje paa ham og halet ham indenbords. Gennemvaade til Skindet fortsatte vi Pumpningen hele Natten, men næste Formiddag lagde Stormen sig, og efter en midlertidig Udbedring af Sejl og Rig fortsatte vi til London, som vi naaede Lillejuleaften. Den Sømand, der gik overbord, var min Kammerat. Vi havde begge, før vi udmønstrede med „Sigrid“, uden Held søgt Hyre paa en anden Skonnert i Svendborg, som paa Rejse over Nordsøen paa samme Tid som vi var kommet ud for endnu større Uheld, idet Halvdelen af Besætningen var gaaet overbord med en Braadsø, foruden at Skibet havde mistet hele sin Rigning. Min Kammerat og jeg priste os lykkelige over, at vi ikke kom med den. I 1895, da jeg var 19 Aar, var jeg saa

sikker paa mig selv, at jeg mente at kunne klare den som Matros i Windjammere paa Langfart. I Hamborg kom jeg med den danske Fuldrigger „Jupiter“ paa en Rejse til Sydney. Med den og den norske Bark „Mataura“ turede jeg Verdenshavene rundt i 3 Aar, under hvilke Rejser jeg baade ombord og i Land traf en Mængde interessante Søfolk, hvoraf mange Matroser paa 50—60 Aar, altsaa rigtige gamle tjærede Gutter fra Sejlskibenes sidste glørværdige Tid. Med „Mataura“ var jeg i Rio de Janeiro i 1898, medens den gule Feber rasede. Mange Skibe laa der, fordi de ikke kunde komme derfra, dels paa Grund af, at mange af Besætningen var døde, dels rømt. At faa fat paa en ny var næsten en Umulighed. Vi selv slap med kun et Offer for Feberen. Kaptajnen blev ogsaa angrebet, men blev efter et Ophold oppe i Bjergene helbredet. Imidlertid var ogsaa de fleste af „Mataura“s Besætning rømt, saa at vi kun var 3—4 tilbage. Vi spulede ombord i en Uendelighed med Kresol og Karbol-Syre og drak i Litervis af brasiliansk Brændevin og Rom for at holde os feberen fra Livet. Da Kaptajnen vendte tilbage, og vi skulde afsted, manglede ogsaa vi Besætning. Selvom det lykkedes os at faa nogle Stykker fra Land, var vi langt fra tilstrækkelige til at gaa til Søs. Vi fik saa 4 til paa en lidt usædvanlig Maade. Alle Søfolk uden Undtagelse vilde saa hurtigt som muligt ud fra denne Feber-Rede, hvorfor de rømte, hvis der var en Chance for at komme hurtigere afsted. I Land havde vi aftalt med 2, der var ombord paa et Skib længere inde i Bugten, at de om Natten paa nogle Træfendere skulde lade sig drive med Strømmen ned til os, som paa det nærmere bestemte Klokkeslet vilde ligge klar med en Baad for at fiske dem op. De kom ogsaa, og vi fik dem ombord. Et Par Stykker til fra en „Nova Scotia-Mand“ fik vi paa den Maade, at vi efter Aftale med dem skulde hente dem fra Skibets Bovspryd i Baad ved Nattetid. Nogle af disse sidste kom ombord næsten uden Paaklædning, saa da vi var staaet ud fra det feberhærgede Rio paa Rejse til Glasgow og nærmede os de koldere Breddegrader, maatte vi til at sy Bukser og Busseronner til dem af Sejldug. et Job, jeg som tidligere Sejlmager var med til.

— Hvilke særlige Bjærgningsarbejder og Oplevelser kom De saa ud for i Deres 45 Aar i Svitzers Tjeneste?

— Jeg har oplevet ikke saa lidt, hvoraf de interessanteste Oplevelser hører til det Kapitel, der hedder Station i Hongkong. Svitzer, der hidtil ikke havde haft nogen Station i Østasien, sendte i Marts 1906 sin nylig hos B. & W. færdigbyggede Bjærgningsdamper „Protector“, der stadig er Entreprisens største, til Hongkong, hvorfra den skulde operere i østasiatiske Farvande. Jeg kom med som 1. Styrmand, og da vi gik fra København, havde den foruden sin 10 Mands danske Besætning, overvejende Officerer, en Besætning paa 28 Mand bestaaende af Kinesere og Japanesere, som var kommet fra London. Under denne Rejse lærte jeg, at man aldrig skal blande disse 2 Nationer sammen. Rejsen til Kina gik med Strid og Kævl. De mønstrede alle af ved Ankomsten til Hongkong, og en ny Besætning af Kinesere kom ombord. Efterhaanden som de fik Tillid til Skibets Officerer, viste de sig som helt gode Søfolk, efter nogen Tids Forløb endnu bedre og tilsidst saaledes, at jeg aldrig senere hen — jeg blev Fører af

„Protector“ i 1908 — kunde ønske mig nogen bedre Besætning end disse Kinesere, som var høflige, paalidelige og ædruelige. Jeg har gennem mit Liv i min Omgang med primitive, Folkeslag erfaret eet, man aldrig skal gøre, og det er at svigte sit Ord til dem i selv den mindste Ting. Nogle af denne Kineser-Besætning fra Hongkong fulgte endda med til København, da „Protector“ i 1911 vendte hjem, efter at Svitzer havde nedlagt Stationen i Hongkong. Jeg husker en morsom Episode med en Kineser, der paa Vejen ud mønstrede af i Singapore. Der erfarede han, at hans Kone var død. Paa sit Pidgin-Engelsk klagede han sig over Tabet af Konen, hvis dødelige Afgang ikke lod til at være det værste for ham, men den Kendsgerning, at han ikke havde betalt de sidste Rater paa hende. Som bekendt køber eller købte Kineserne deres Kone eller Koner, ofte paa Afbetaling! I det uendelige jamrede han paa sit Pidgin-Engelsk: „me no have pay“.

Denne Kineser-Besætning havde en ejendommelig religiøs Skik ombord. Naar vi var i Færd med et Bjærgningsarbejde, og det afgørende Øjeblik nærmede sig, foretog de en Ceremoni, der skulde bevirke, at Bjærgningsarbejdet endte godt. Paa et Slags Alter, der blev bygget op for hver Lejlighed, anbragtes en lille, stegt Pattegris. Fra en paa Alteret anbragt Skaal tog de „joss-Pinde“, som de antændte ved en Lampe eller et Lys, hvorefter de med en Pind i hver Haand bøjede sig dybt foran Alteret og bad til deres „number one“. Pindene anbragtes derefter i en anden Skaal paa Alteret, hvor de stod og osede. Naar alle havde foretaget denne ceremonielle Bevægelse, fortæredes Grisen af alle Deltagerne. Kineserne var fuldt og fast sikre paa, at det var dem, der havde bidraget til en velendt Bjærgning. Jeg gad vide, hvad de vilde have sagt, hvis det engang ikke var lykkedes for os. — Engang i 1908, da vi laa i Singapore ved et Bjærgningsarbejde, kom vi ud for at skulle foretage en Bjærgning, som en Kineser havde maatte opgive. En „coaster“ paa et Par Hundrede Tons var sunket i Maur-Floden, der ligger paa Vestkysten af Malakka-Halvøen. Man havde lastet den paa Grunden ved Ebbe, og da saa Floden kom, kunde den ikke slippe Mudderet, men fyldtes med Vand. Da vi blev tilkaldt, rejste jeg derop alene i første Omgang for at spare paa Omkostningerne. Den kinesiske Entreprenør havde endnu ikke opgivet sin Bjærgning, der skulde foregaa paa en ret usædvanlig Maade, Rundt om „Coasteren“ havde han nedrammet Bambus-Pæle, ret tæt som et Rafte-Hegn, som udvendig var beklædt med Sejldug fra Vandoverfladen og ned til Bunden. Hans Mening var at pumpe det indenfor værende Vand ud, saa at der ligesom dannedes en Tørdok. Jeg kom til at tale med ham og sagde, at den gik ikke. „Me savy, me savy“ („det kender jeg til“), svarede han mig paa sit Pidgin-Engelsk. Han kom dog tilsidst til at opgive Arbejdet. For selvom hans Idé ikke var tosset, havde han ikke regnet med Pres af Vandet forneden, der stemte Mudderet tilside og brød ind. Saa kom vi endelig til. Man vilde fjerne de af Kineseren nedrammede Pæle, men jeg bad om at de maatte blive staaende for Dykkernes Skyld, for i Flodens mudrede Vand vrimlede det med Krokodiller. Ogsaa ved denne Bjærgning foretog Kineserne deres religiøse Ceremoniel. Bjærgningen gennem Svitzer var blevet en Begivenhed i den nærliggende By Muar, der havde delt sig i 2 Lejre,

hovedsageligt rige Købmænd, der væddede om et heldigt eller uheldigt Udfald. Man havde efterhaanden hidset hinanden op, saa at den samlede Sum, der sattes ind, var ikke mindre end ca. 75.000 Hongkong-Dollars. Der var nemlig mange rige kinesiske Købmænd i Muar.

I September 1906 oplevede vi ombord paa „Protector“, der laa til Ankers i Hongkong Havn, nærmest en Rhed, den store Taifun, som kom saa uventet farende i sin frygtelige Styrke og Vælde, at kun faa af de store Skibe fik Tid til at træffe de nødvendige Foranstaltninger, ligesom de kinesiske Djunke og Sampaner heller ikke fik Tid til at søge Læ i Taifun-Havnen. Selv gav vi „Protector“ begge Ankere og satte Maskinen til, hvorved det lykkedes os at holde os fast. Taifunen var saa voldsom, at man ikke kunde staa oprejst. Da den var paa sit højeste, saa Kaptajnen og jeg fra Broen i et Øjebliks Sigtbarhed ca. en halv Skibslængde fra os et Træ, 7—8 m langt og dobbelt saa tykt som en kraftig Sømmandsarm, komme flyvende vandret gennem Luften, baaret oppe af Taifunens gigantiske Kraft. Naar vi engang imellem kunde se et Stykke ud fra Skibet, saa vi Djunke fare forbi med knækkede Master, flængede Sejl og brækkede Ror o. s. v. Da Taifunen var ovre, frembød Hongkong Havn et sørgeligt og gruopvækkende Syn. I Havnens ene Side og 100—150 m ud fra Kysten laa havarerede Skrog, Stævne, Skibssider, Agterspejle, Ror og Master i et sammenpakket Virvar, en sand Skibenes Kirkegaard. Rund om i Havnen laa der flere store Dampere helt eller delvis sunket efter Kollision, hvis ikke de var drevet paa Grund eller løbet igennem Lastebroerne, og nogle havde endog lagt sig ovenpaa hinanden. Ofre for Taifunen blev ikke alene de Hundreder af Skibe, Bygninger og Træer inde i Byen, men ogsaa 12—14.000 Kinesere, der mistede Livet i selve Hongkong-Distriktet. Kort efter Taifunens Ophør blev vi engageret til Bjærgningsarbejdet i Havnen, og i Løbet af faa Timer var vi i Gang hermed. Vi var i uafbrudt Aktivitet i ca. 8 Maaneder. Det blev den mest macabre Entreprise, jeg nogensinde, Selskabet vist ogsaa, kom ud for. Havnen var fuld af Lig, som vi maatte sejle imellem ligesom mellem Stimer af døde Fisk. Ligene fiskedes efterhaanden op paa Foranledning af Myndighederne og blev gravet ned i Kalkuler i Land.

— De har ogsaa været stationeret i Middelhavet paa „Valkyrien“. Hvilket Bjærgningsarbejde blev her det mest begivenhedsrige?

— Det var vel nok en Bjærgning ved Tanger i 1912, hvor „P. & O.“s 15.000 Tonner „Delhi“ paa Rejse fra England til Indien under Regntykning og Storm fra Sydvest ikke havde set Fyret paa Kap Spartel og var løbet paa Grund langt nede paa Vestkysten af Marokko. Jeg fik Nys om Grundstødningen, medens „Valkyrien“ i Samarbejde med en svensk Bjærgningsdamper var i Gang med en Bjærgning ved Gibraltar. „Valkyrien“ kastede los med det samme og styrede mod Havaristen. Her viste det sig, at det var umuligt at lande paa Kysten, hvorfor vi maatte gaa om paa Tanger Rhed, hvorfra jeg efter Landstigning og en Tur paa 155 miles paa Hesteryg over en Bjergkam endelig naaede til Strandsstedet. Engelske Marinere var da i Færd med at bjærgne Passagererne, hvorimellem befandt sig Hertugparret af Fife, med Redningsstol, hvilket tog et Par Dages Tid. Fra Lloyds, London, blev vi

anmodet om at overtage Bjærgningen. Selve Skibet maatte opgives, eftersom det var knækket midtskibs, men det havde en meget værdifuld Last ombord, først og fremmest 1194 Sølvbarrer samt Guld og Værdipapirer i Kasser. Det maatte altsammen hentes op med Dykker. Til vor Hjælp havde vi 60 Arabere, medens 40 franske Soldater bevogtede Skibet og de i Land bjærgede Værdisager, der to Gange hver Dag i Karavane under bevæbnet Eskorte førtes til Tanger i Sikkerhed. Det var en fin Bjærgning, som varede 3 Maaneder, og som gik udmærket, bortset fra, at vi kun fik bjærget 1192 Sølvbarrer. De resterende 2 bemærkede Lloyds Repræsentant spøgefuldt, at jeg nok havde faaet „op under Neglene“. — Med „Valkyrien“ opererede jeg forøvrigt overalt i det vestlige Middelhav og Atlanterhavskysten deromkring, indtil jeg kaldtes hjem i 1916. Jeg var kommet derned i 1911, efter at jeg i Sommeren samme Aar havde haft Station i Coves ved den engelske Kanal med „Em. Z. Svitser“.

— De kaldtes hjem i 1916 for at avancere til —?

— Til Bjærgningsinspektør, som jeg udnævntes til 1. Januar 1917. Denne Tjeneste førte mig rundt til en Masse Bjærgninger saavel i danske som i udenlandske Farvande. Siden 1930, da jeg fik Prokura, har jeg været bundet mere til Kontoret.

— Hvilke Fordele har Svitser i Deres Tid draget af Evolutionen?

— Mange. Motorens Sejrsang over Verden har navnlig ogsaa sat sit Præg paa det Materiel, der anvendes ved Bjærgning. Der er sket store Forandringer hos os. I 1901, da jeg kom til Svitser, var Motoren i sin Vorden og havde endnu ikke distanceret Haandkraften. Naar vi f. Eks. skulde ud til en Havarist, etableredes Forbindelsen med Robaad. Dengang havde vi Besætninger, der kunde ro en Baad. Disse findes ikke i Dag. Søfolk er vænnet af med at bruge en Aare. Det gaar lettere med en Motorbaad. Motorpumper havde vi heller ikke. Ofte maatte vi ombord paa et vandfyldt Skib for at faa det lænspumpet, transportere en Dampkedel med tilhørende Pumpeanlæg, der i Almindelighed maatte hejses ombord ved Haandkraft — et haardt og besværligt Arbejde, som nu er lettet gennem Motorpumper af forskellig Størrelse, og som ikke alene har Drivkraften med i sig selv, men er lettere at haandtere og arbejde med. Tillige er selve Bjærgnings-Materiellet undergaaet en mærkbar Forbedring, heriblandt ved Indførelsen af Undervands-Skæreapparater, der sætter Dykkeren i Stand til at renskære Kollisions-Huller, brænde Huller i Skroget til Fastgøring af Tætnings-Platforme m. m., hvorimod man i gamle Dage simpelt hen maatte bore Hullerne ved Haandkraft, eventuelt Lufttryk, eller sprænge dem ved Hjælp af Dynamit. Endvidere er selve Bjærgningsdamperne jo ogsaa undergaaet væsentlige Forbedringer ved Indførelsen af Ekkolod, Radio, Pejleapparat samt forbedrede Hive-Grejer m. m. Som et Kuriosum i Forbindelse med det sidste halve Hundrede Aars moderniserende Udvikling indenfor Svitser kan jeg nævne, at da jeg tiltraadte Entreprisen i 1901, laa endnu i Nyhavn som stationært Depotskib, Jagten „Ida“, som var det første Skib. Em. Z. Svitser begyndte sin Bjærgningsvirksomhed med i 1833.

— Hvad skal Tiden saa gaa med i Deres Otium, naar De 1. April trækker Dem tilbage fra Svitser?

(Sluttes næste Side)



# SØULKE

I Efteraaret er flere af Vestkystens gamle Søulke gaaet ud af Tjeneste i Redningsvæsenet og lagt op til en velfortjent Hvile. Det er ikke Sygdom, der har tvunget dem til at gaa, nej, de er faldet for Aldersgrænsen efter 40—50 Aars Tjeneste. Det er muligt, at mange af dem er kendt af „Vikings“s Læsere, og som saadan skal jeg nævne nogle af dem. Ved Redningsstationen Torsminde er afgaaet Opsynsmand Jens Søndergaard Madsen. I 1900 blev han ansat som Betjeningsmand ved Rakterne, og i 1907 blev han Opsynsmand og stod som saadan i 34 Aar. Gennem de 45 Aar han har staaet i Tjeneste, er der forefaldet mange Strandinger ved Kysten, men ikke en eneste Sømand er druknet uden Redningsforsøg.

J. S. Madsen har været med til at redde 95 Mennesker.

Ved Redningsstationen Tuskjær er afgaaet Baadmand J. C. Jensen efter 36 Aars Tjeneste efter at have været med til at redde 143 Mennesker.

Ved Ledre Redningsstation er afgaaet Baadfører K. M. Vrist, der har været i Tjeneste i 43 Aar og været med til at redde 87 Mennesker. Nu i dette Efteraar afgik ved Døden en af de gamle Søulke i Fjalberg syd for Bovbjerg. Det var Niels Messk Nielsen, der havde staaet som Baadmand ved 2 Redningsbaade gennem 43 Aar og samtidig været Strandvagt. Mange haarde Tørne havde han taget med Havet, saaledes da den franske Damp „Edwon Gustava“ strandede. For Redningen af dennes Besætning blev han hædret med den franske Redningsmedalje. Da N. M. Nielsen tog sin Afsked for 11 Aar siden, havde han været med til at redde 353 Mennesker, et særdeles stort Antal. Nu har denne Søulk lukket sine Øjne 75 Aar gammel. Ære være hans Minde.

*Argus.*

## Kaptajn i »Svitzer« Jørgen Christensen.

— Jeg har mit Hus, min Have og min Baad, saa Tiden skal nok gaa. Siden 1924 har jeg med min Familie tilbragt mine Sommerferier i Baaden med Ture i danske og svenske Farvande. Det er absolut den behageligste Maade at tilbringe sin Ferie paa. Alle 45 Aar i Svitzer har været en lykkelig Tid med Opgaver, der har haft min fulde Interesse. Helbredsmæssigt set behøvede jeg ikke at trække mig tilbage nu. Jeg er stadig i god Vigeur, men jeg synes, at Tiden er inde til, at jeg bør have Frivagt.

„Vikings“ ønsker bliden Bør og fortsat Vigeur i Otiumets forhaabentlig lange Frivagt med Tak for udvist Velvilje gennem de svundne Aar!

*Carl Østen.*

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



*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

## *Den danske Brigade*

H. Hirschsprungs Forlag. Kr. 12,50 heftet.  
Redaktion: Niels Grunnet og Bent Demer.

Danmark skylder Sverige stor Tak, fordi vi i dette Broderland fik Husly og Hjælp til at oprette den danske Brigade. Bogen fortæller om denne, om dens Arbejde for at dygtiggøre sig til det Maal, den havde sat sig: at kæmpe for Land og Folk mod de fjendtlige Voldsmænd og medvirke til at jage dem ud af Danmark. Det gik jo anderledes — heldigvis!

Bogen indledes med Udtalelser af General Déwing, Ole Bjørn Kraft og Brigadens Chef, Generalmajor K. Knudtzon og indeholder 19 Afsnit, skrevet af forskellige Forfattere, som har tjent i Brigaden. Her imellem er Kommandør F. Kjølens Skildring af den danske Flotille — et ejendommeligt Kapitel i vor Marines Historie — vel den mest interessante for Søens Mænd. Det er fornøjeligt at læse om det gode og smukke Forhold, Brigaden har haft til Sveriges Folk, og forøvrigt faar man et grundigt Kendskab til det store Arbejde med Træning, Uddannelse og Organisation, det kostede at skabe den Mængde gode danske Mænd, som indtraadte i Brigaden, om til gode og brugelige Soldater. Man forstaar, at det var Brigaden en meget stor Skuffelse, at den ikke fik Lejlighed til at yde en Indsats i den Kamp, som alle i den havde haabet paa og længtes efter.

Otte af Brigadens Mænd ofrede dog Livet for Danmark — deres Navne og Data findes foran i Bogen. Denne er illustreret med en Mængde ganske fortræffelige Billeder.

At der Side 36 paa ottende Linie fra oven i Stedet for MS 1 staar MS 3 er mindre væsentligt, men bør dog bemærkes.

*Gustav Kragh.*

*Husk „Vikings“s nye Adresse:*

**Christiansborggade 1**

**København V.**

Telefon Byen 8040

# Slaget om England

Af V. K. Sørensen

**K**AMPENE rasede med den største Voldsomhed i Frankrig. Det tyske Luftvaaben forfulgte de flygtende franske Hære og overdængede dem med Granater. De engelske Tropper havde kæmpet 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 Tropperne 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. Det engelske Luftvaaben var sat ind for at beskytte Skibene, og Historiens hidtil største Luftslag udkæmpedes over Kanalen, medens Tropperne førtes fra Frankrig til England.

Tyskerne havde ikke ventet Frankrigs Fald saa hurtigt. De tyske Befalinger ved Felttogets Begyndelse talte i alvorlige Ord om denne afgørende Kamp, der ikke vilde blive nogen Lynkrig, og ikke som ved Angrebet paa Polen om en Kamp paa nogle Uger. Paa Grund af den lette Sejr over de engelsk-franske Luftstyrker og en Fejlvurdering af det engelske Folks Moral og Modstandskraft, regnede Tyskerne sikkert med, at det tyske Luftvaaben alene var i Stand til at tvinge England i Knæ, saa den relativt lille Invasionshær, som man havde Mulighed for at stable paa Benene, kunde give England Dødsstødet.

I Virkeligheden var England frygtelig svagt. Soldaterne var dødtrætte efter Dunkerque, og England havde kun eet eneste fuldt trænet Regiment til at mod-sætte sig Invasionen!

Til Tyskernes Ovraskelse lod England sig ikke friste af Opfordringer til at holde inde med Kampen. Tyskland maatte altsaa forsøge en Invasion. Som Forberedelse hertil gik det tyske Luftvaaben i Efteraaret — August-September — til Kamp mod de britiske Luftstyrker for at erobre Luftherredømmet over Englands sydlige Omraader og dermed skabe den taktiske Forudsætning for Invasionen over Kanalen. I Luftslag af ukendt Omfang lykkedes det de faatallige britiske Jagerflyvere med deres højmoderne Spitfire- og Hurricane-maskiner at afslaa den tyske Storm. Alene paa en enkelt Dag, den 1. September 1940, nedskød de 185 tyske Maskiner. Saa opgav Tyskerne denne Plan og slog over til Terror-Taktikken. Det britiske Folks Nerver skulde slides op ved Luftangreb om Natten. Men Nerverne svigtede ikke! De engelske Jageres heltemodige Indsats i de skæbnsvangre August- og Septembredage frelste England fra Invasionen, og Churchill udtrykte hele det engelske Folks Tak med de rammende Ord:

— Aldrig i Krigshistorien har saa mange haft saa faa at takke for saa meget!

Men i Forbindelse med Royal Air Force var den engelske Flaade altid parat til at sønderslaa de Pramme, der laa samlet i Hollands og Belgiens Kanaler, og

som var det eneste Transportmiddel for en Invasionshær. Den britiske Flaade vedblev at være ubestridt Herre paa Havene, men i de snævre Farvande omkring de britiske Øer var dens Aktionsfrihed begrænset, og den var udsat for Angreb fra Luften. Men endnu en Gang var den engelske Kanal et effektivt Forsvar imod den tyske Hær.

Tyskland kastede sig med al Heftighed ind i Kampen mod den britiske Sømagt for at true de maritime Tilførselslinier, hvoraf selve Englands Eksistens var afhængig. Det var nødvendigt for England i 1940 at vinde Tid for at kunne bygge en enorm Luftflaade, for at kunne udstyre en stor Hær, og for at England kunne opsamle de materielle Forsyninger, som over Havene stod til Storbritanniens Raadighed. Kampen uden Ophør ved Dag og ved Nat paa alle Have mellem Aksens Undervandsbaade og Flyvemaskiner og den allierede Skibsfart var det afgørende Slag i Aaret 1940 — 41, da England og Tyskland stod alene over for hinanden. Det var tvingende nødvendigt, at det britiske Imperiums Positioner i Middelhavet blev holdt, særligt Egnene omkring Suez-Kanalen. I Sommeren 1940, da Slaget om England var paa sit højeste, og da de britiske Øer endnu stadig var truede, blev derfor de første Tanks, der kom ud af Fabrikkerne, sendt til Ægypten til den Offensiv, der skulde føre General Wavell til Bengazi.

Det tyske Forsøg paa at brolægge Vejen for Invasionen ved svære Luftangreb, ved at decimere Royal Air Force og sætte dets Flyvepladser ud af Brug, endte med en fuldstændig Fiasko. Hitlers Plan til Storbritanniens Nederlag var paa Forhaand dømt til at mislykkes, fordi den hvilede paa to store Vildfarelser. Den første var, at hans Luftflaade skulde kunne overvinde Royal Air Force, og den anden, at den britiske Nation ikke vilde slaas efter Nederlaget i Frankrig og Belgien. Ikke alene var England rede til at kæmpe for sit eget Liv, men det planlagde allerede Grundlaget for den Offensiv, der skulde rense Havene for Overfladeskibe, tvinge Undervandsbaadene ind paa grundt Vand og forstyrre Sigtet for dem, jage Aksemagterne ud af Afrika og føre Krigen til Europa. Lige saa kæmpemæssig som Indsats ved Opbyggelsen af Hærene hjemme var, lige saa stor og betydningsfuld var Flaadens og Luftstyrkernes Ekspansion.

Tabet af Frankrigs Flaade var et haardt Slag for England. Men Konvojerne kom igennem alligevel. Kostbare Ladninger af Mænd og Krigsmateriel blev ført den lange Vej ad Søvejen Syd om Afrika til Mellemøsten. Færøerne blev okkuperet som Forposter til Fæstningen, der blev lagt Garnisoner i Island, Baserne i Nordirland blev udbyggede for eventuelt at udlaane dem til De Forenede Stater. Et kolossalt Bygningsprogram for Krigsskibe blev lagt og paabegyndt.

Og skønt Faren for en tysk Invasion endnu i mange Maaneder hang i Luften, formindskedes det Omfang, hvori Forvirringen og Ødelæggelsen ved en eventuel Landgang kunde have grebet om sig, stadigt med ha-

(Slattes næste Side)

# En Skibsbygger-slægt

Af Otto Schou

I Admiralitetets gamle Journaler fra Marinen finder man et Navn, Bøsseskytten *Bonne S. Bonnesen*, der i 1750 gjorde Tjeneste i kgl. Majestæts Brig „*Færø*“, der var stationeret som Vagtskib i Store-Bælt.

Hvad Stilling og Rang, Indehaveren har haft, er vanskeligt at afgøre, men at det har været en Under-officersstilling fremgaar af, at han var fast ansat og oppebar en Hyre af 44 Rigsdaler pro Anno. Heri var indbefattet 21 Rigsdaler for Kosten og 7 Rigsdaler for Uniform og Kvartergodtgørelse.

Paa et senere Tidspunkt benævnes han som Skibsmand og senere igen som Skibstømmermand.

Da det synes almindeligt paa dette Tidspunkt, at den faste Stok maatte have sin Hyre tilgode, indtil det passede Majestæten og Admiralitetet at udbetale den eller modtage en Del deraf i Naturalier, har dette maa-ske været medvirkende til, at han har opgivet Danskes Vej til Ros og Magt og søgt roligere Tilværelse paa Landjorden.

I 1783 benævnes han som Skibsbygmester og Borger i Staden Nyborg, hvor han da var bosiddende og gift med *Regine Sofie Pedersdatter* af Nyborg.

I Nyborg Kirkes vestre Korgang hænger en meget smuk Model af en gammel Fregat i fuld Krigspuds. Det er B. J. B.'s Værk og skænket af ham til Kirken.

Den gamle Skibsbygger døde 1801, 81 Aar gammel, og ligger begravet i Nyborg.

En Søn, der ligesom Faderen var Skibsbygger og bosatte sig i Korsør, døde ret ung i 1796, fem Aar før Faderen. Fra hans Skibsbyggervirksomhed er ikke bevaret noget større Arbejde, men Kirkeskibet i Korsør Kirke er hans Arbejde og til Minde om hans Navn.

Hans Søn, *Niels Bonnesen*, bosatte sig i Aalborg og udtog Borgerskab som Skibsbygmester i Aalborg den 23. April 1813 og blev ansat som Mester af Købmand *Peter Sødring* paa dennes Værft i Nyhavn.

Han maa ret hurtigt have oparbejdet sig til Velstand; thi 6 Aar senere i 1819 lod han i Nyhavn bygge en efter Datidens Forhold ret stor Ejendom, der i mange Aar var i Slægtens Eje.

Af hans betydeligste Arbejder er Briggen „*Sara*“ og Skonnerbriggen „*Dannebrog*“.

Af Briggen „*Sara*“ er bevaret et Maleri og en komplet Model, der begge findes paa Søfartsmuseet Kronborg. *Niels Bonnesen* døde af Kolera 1853.

Skibsbyggeriet synes at have taget et mægtigt Op-

sving i Midten af forrige Aarhundrede. Ved N. B.'s Død overtoges Værftet af hans Søn *Lambert Bonnesen*, under hvis Periode Virksomheden naaede sit Zenith.

L. B. lærte Haandværket hos sin Fader. Der blev nu stillet større Fordringer til Skibsbygningskunsten. Rederne forlangte hurtigsejlende Skibe med slankere Linier, uden at Lasteevnen maatte væsentlig forringes. De engelske Klipperskibes Rekordrejser gik der Ry viden om, vore hjemlige Redere gik fra de gamle kluntede Brigger og gik over til mere moderne Typer.

Den unge Skibsbygger, der som Frivillig havde deltaget i 3-Aars Krigen og været med i Slaget ved Isted under Oberst Læssø, blev sendt ud for at lære Konstruktionskunst.

I hans Periode byggedes en Række kendte Skibe. Fuldførelsen af „*Dannebrog*“ 1853, „*Kristine*“ 1856, Barken „*Aalborg*“ og flere.

Da Pontonbroen byggedes 1864—65 blev flere af Pontonerne bygget paa Bonnesens Værft.

I 1875 solgte han Ejendommen i Nyhavnsgade og Værftet til sin Svoger, *N. P. Vang*, hvis Sønner, *Frederik* og *Chr. Vang*, fortsatte Virksomheden i en Aarrække — Af deres Arbejder bør nævnes Barken „*Panda*“, der byggedes til Firmaet Bullard, King & Co., London, og afleveredes personlig af Fr. Vang i London.

Lambert Bonnesens Broder, *Bonne Bonnesen*, og hans Søn, *Kristian Bonnesen*, var ligeledes Skibsbyggere, men ophørte efter faa Aars Forløb og fraflyttede Byen.

Af Efterkommere i lige Linie af den gamle Orlogsgast fra Briggen „*Færø*“ er der *Chr. Bonnesens* to Sønner, en er Skibsbygger i Amerika og en anden ansat hos *Burmeister & Wain*.

Lambert Bonnesens Sønner er Dyrslæge *Harald Bonnesen*, *Esbjerg*, Fabrikant, Byrådsmedlem *Niels Bonnesen*, Aalborg (død 1933) og den landskendte Kunstner, Billedhuggeren *Carl Johan Bonnesen* (død 1934).

Siden Slægten Bonnesens Dage er Skibsbyggeriet gaaet over til en anden Udvikling; der bygges ikke mere Træskibe, der sendes ud over de store Have. — Men danske Fiskere vil kun have Skibe af gode danske Egeplanker, af og til glider der endnu et mindre Lastfartøj af Stablen. Yngre Kræfter har taget de gamle Bygmestres Gerning op — og ført det videre efter Tidens Behov. Derfor vil dette Haandværk aldrig dø.

## Slaget om England.

stige Skridt, indtil den ikke længere var til Stede. I Slaget om Storbritannien led Tyskland sit første Nederlag.

For et Aarhundrede siden voldte Englænderne Napoleon voksende Vanskeligheder ved at tvinge ham til stadig at udstrække sit Kejserrige, hvilket betød, at de stadig var i Stand til at tvinge ham til Handling. Det store Luftslag over de britiske Øer fik den samme af-

gørende Betydning, som Trafalgar fik i 1805: Tyskland maatte foretage Angreb ogsaa i andre Retninger. Det tyske Angreb paa Rusland var Resultatet af, at Hitler blev standset i sit Angreb mod England og var derfor en Sejr for britisk henholdende Strategi.

Lynsejrenes Tid var forbi. En langvarig Krig var begyndt — og jo længere den vilde blive, des mindre vilde ogsaa Tysklands Chancer for den endelige Sejr blive.

V. K. Sørensen.

# Uvelkomne Gæster

Af O. Koppel

Illustreret af Oscar Knudsen

**E**FTER et Par Dages Ophold i Søen paa en Rejse fra Tyskland til U.S.A. begyndte der at gøre sig en vis Uro gældende blandt Fyrbøderne, uden at disse kunde sige, hvorfra den stammede, men forskellige Tegn kunde tyde paa, at fremmede Elementer var medvirkende.

Om Dagen viste der sig ikke noget særligt, men hvis en Fyrbøder f. Eks. paa Vagten om Natten gik op for at trække lidt frisk Luft, kunde han være sikker paa, at hans Isvand eller nogle af hans Cigaretter var forsvundet, naar han kom ned igen. Til at begynde med troede Folkene, at det var en eller anden Spøgefugl, der var paa Færde, men da de efterhaanden alle sammen havde været udsat for et eller andet mystisk Tilfælde, og da der ogsaa begyndte at forsvinde Spisevarer, var der kun den Formodning tilbage, at der maatte være fremmede Gæster ombord, skønt ingen havde set eller hørt nogen Uvedkommende.

Der blev nu foretaget en Undersøgelse ombord lige fra For til Agter, men uden Resultat, og tilbage var nu kun Skibets Kulkasser; men da der var fyldt op med Kul ved Skibets Afgang fra Havn, var det lidet sandsynligt, at dette Sted kunde tjene som Opholdssted for blinde Passagerer, men for alle Eventualiteters Skyld blev det bestemt, at 2. Maskinmester skulde foretage en Undersøgelse.

Fra et af Fyrpladsens Ristværker førte en Lem paa ca.  $\frac{3}{4}$  Meter i Firkant ind til Bunkerne paa Mellemdækket, og kun ad denne Vej var der Mulighed for, at eventuelle blinde Passagerer kunde komme ind og ud. Kulbunkernes Luger paa Dækket var skalkede, og desuden var Kullene endnu ikke begyndt at løbe, saa Adgangen til Kulbunkerne kunde kun ske ad forannævnte Vej.

Forsynet med en Haandlampe kravlede Maskinmesteren nu gennem Lemmen ind i Kulkasserne, medens Fyrbøderne og nogle Assisterter holdt Vagt ved Indgangen. Der var ikke megen Plads mellem Kullene og Dækket, og kun ved at kravle paa Knæene kunde Manden bevæge sig i det rugende Mørke. Straks han kom ind raabte han til de eventuelle Fremmede om at komme frem, da alt var opdaget, men ingen viste sig, og ikke en Lyd hørtes. Det var ingen morsom Kravletur, men Mystikken skulde nu hæves, og uforfærdet fort-



*De kom nu i Forhør hos Kaptajnen.*

satte Maskinmesteren sin Vej længere ind i Kulkassen, med Mellemlum raabende til de usynlige Gæster om at komme frem. Det var med Spænding, Fyrbøderne ventede ved Hullet, og pludselig afbrødes Maskinmesterens Raaben af almindelig Samtale, og i Løbet af et Øjeblik kom Mesteren kravlende ud efterfulgt af to Mand. De Fremmede saa alt andet end tilforladelige ud, ubarberede, sorte af Kulstøv og lasede i Tøjet. De kom nu i Forhør hos Kaptajnen og forklarede her, at de havde smuglet sig ombord i den tyske Havn, og at det var deres Hensigt at melde sig selv, naar Skibet var kommet tilstrækkelig langt til Søs, saaledes at der ikke var Fare for, at Føreren skulde vende om eller sætte dem i Land et eller andet Sted.

Det var paa den Tid et farligt Foretagende at komme ind til U.S.A. med Folk, som ikke var indført paa Skibets Papirer, og hvis saadant blev opdaget, blev Folkene interneret og atter bragt ombord ved Skibets Afgang, og hvis nogen af Besætningen rømte, blev Skibet idømt en Bøde paa 500 Dollars. Det var saaledes ikke nogen behagelig Situation med de to blinde Passagerer, men foreløbig maatte de arbejde for Føden, og dette gjorde de gerne, blot de kunde naa med over til U.S.A. og undgaa at blive taget med tilbage.

Efterhaanden som de to Fremmede kom i nærmere Kontakt med Besætningen, faldt der flere Udtalelser, som kunde tyde paa, at Tyskerne havde et større Mellemlævrende med Myndighederne i deres Hjemland, og alle ombord ønskede blot at slippe af med de uvelkomne Gæster, saasnart Lejlighed tilbød sig, men det kunde først ske, naar Skibet naaede Amerika.

Vi naaede efterhaanden over i Nærheden af Newfoundlandsbankerne, uden at der skete noget nævneværdigt, men en Dag viste der sig en Taagebanke, som

hurtigt kom nærmere, og snart laa vi indhyllt i saa tæt en Taage, saa vi knap kunde se en Skibslængde frem. Det var endnu paa den Tid af Aaret, da Faren for Isbjerg var til Stede, saa den yderste Forsigtighed var nødvendig. Farten blev reduceret til halv Kraft og senere til langsom Fart, og saaledes laa vi i 2 Døgn, før end det begyndte at klare op. Da det omsider blev helt klart, viste det sig, at Frygten for Isbjerg ikke var helt ubegrundet. I Horisonten kunde ses flere mindre Isbjerg, funklende som Krystaller, naar Solen kastede sine Straaler mod dem, men da Taagen nu var helt lettet, var det ikke vanskeligt at klare sig fri, og vi kunde nyde Synet af disse Iskolusser, der antog de mest fantastiske Former.

Paa lang Afstand, før end vi kom ind paa Fiskebankerne, kunde vi se Mastetoppene af de mange Fiskekonnerter, som allerede var ankommen og havde paa-begyndt Sommerens Fiskeri. Disse Skonnerter, som for Størstedelens Vedkommende hører hjemme i Bretagne, afsejler hvert Aar paa en bestemt Dag fra deres Hjemsted over til Fiskebankerne. Selve Afsejlingen former sig som en stor Højtidelighed, med et vist religiøst Præg under gejstlig Medvirken. Hjemkomsten er derimod forskellig for Skibene og afhænger af, hvor hurtigt Skonnerterne kan faa fuld Last. Selve Fiskeriet foregaar fra smaa Baade, som afleverer den fangne Fisk til Moderskibet, hvor Fisken bliver behandlet og saltet ned.

Skønt Flaaden ikke havde været længe paa Fiskepladsen, da vi passerede, satte de fleste af Skibene Signaler til os om at stoppe og medtage Post. Det er en gammel Skik, at ingen Skibe undslaa sig for at gøre Fiskeskibene denne Tjeneste, og disse er til Gengæld ikke smaalige med Hensyn til en stor Kurv friskfanget Fisk — en Spise, som de fleste Søfolk ikke er forvænt med, naar de har været længere Tid i Søen.

I gammel Tid hørte Fiskeskonnerternes Besætning ikke fra Hjemmet under hele Fangstperioden, men senere er der sket en Ændring, og der findes nu moderne Dampere specielt byggede til Fisketransport, og disse opsamler nu Fisken, og Fiskerne faar derved Lejlighed til at modtage og afsende Post til Hjemmene.

Vi nærmede os Rejsens Maal, Philadelphia, kom ind paa Floden Delaware og kastede Anker ved Karantænestationen, Lægen kom ombord, men alt var tilfredsstillende — ingen Syge af nogen Art. De to blinde Passagerer var der af gode Grunde ingen der talte om, og selv var de i endnu højere Grad interesserede i ikke at komme frem. Næste Morgen sejlede vi op til selve Byen og fortøjede ved et af de store Pakhuse, og inden der var gaaet et Kvarter, var de to Fremmede forsvundet lige saa lydløst, som da de kom. Amerika var beriget med to uvelkomne Gæster mere.

Da vi senere kom til Søs igen, fortalte nogle af Besætningen, at de havde ekviperet Tyskerne med Tøj, saaledes at de lignede ægte Yankeer og derved lettere kunde faa Lejlighed til at slippe usete bort, alt ud fra det Ønske at blive de Fremmede kvit saa hurtigt som muligt.

Da vi senere kom tilbage til den tyske Havn, kom Politiet ombord for at forespørge, om nogen havde set

noget til to farlige Forbrydere, som var sporet lige til Havnen, men der var Sporet helt holdt op. Af gode Grunde var der selvfølgelig ingen, der kunde give de ønskede Oplysninger.

I Philadelphia laa vi foran en stor Damper, og der indtraf her en Episode, som kaldte Smilet frem, da Historien blev fortalt. Omtalte Damper sejlede i fast Fart mellem Rotterdam og Philadelphia, og dette bevirkede, at nogle af Besætningen lærte Forholdene og en Del Mennesker at kende i begge Havnene, og dette resulterede atter i Smugleri i større Stil. Det var hovedsagelig hollandsk Genever og Cigarer, der var faste Opkøbere til paa den amerikanske Side, og Smugleriet var sat i System, saaledes at store Mængder sikkert var smuglet ind, inden det endte med Forskrækkelse. Det amerikanske Toldvæsen havde efterhaanden opdaget, at der var noget i Gære og havde Besætningen mistænkt for Smugleri og gjorde Forberedelse til at gribe ind og tage Smuglerne paa fersk Gerning. At tage Varerne i Land var umuligt, da der kun fandtes Vej gennem Pakhuset, og her fandtes Nat og Dag Toldbetjente og Opsynsmænd. Smuglerierne maatte derfor være foretaget fra Søsiden, og Toldvæsenet blev hurtig klar over, paa hvilken Maade det var foregaaet. I Damperens Agterstævn fandtes et Køje ca. 2 Meter over Vandlinien. Køjet førte ind til et Proviantrum, og det var ad denne Vej Smuglergodset blev stukket ud til en uden for i Mørket liggende Baad. Det var den Dag, da vi var kommet ind og var blevet vore uvelkomne Gæster kvit, at Toldvæsenet bestemte sig til at gøre et Kup. En Ro-baad blev bemanded med Toldbetjente, som holdt sig skjult ved Skibets Forstævn, medens andre Toldere holdt sig skjult paa Kajen. Det var hen paa Natten, og et rugende Mørke herskede, da en Baad lydløst kom roende hen og lagde sig under Køjet, et sagte Slag paa Skibssiden, og Køjet blev aabnet, og den ene Flaske Genever efter den anden blev stukket ud og af Modtageren rakt videre til en anden i Baaden siddende Smugler. Det var dette Øjeblik, Tolderne havde ventet paa, og ved et Signal med en Lommelygte fra den paa Kajen stationerede Tolder roede Toldbaaden lydløst rundt Agterstævnen, og før end Smuglerne kom sig af Forskrækkelsen og fik slaaet Alarm, laa Toldbaaden under det aabne Køje, uden at man derfra kunde se, hvad der foregik uden for. Der blev en lille Standsning i Leveringen, da Smuglerens Haand ikke kom frem i Køjet for at modtage Flaskerne, men en Revolver gjorde Underværker, og Smugleren blev tvunget til at give Signalet paa Skibssiden en Gang til, og straks kom Flaskerne igen, men denne Gang var det en Toldbetjent, der tog imod, og saaledes blev det ved, indtil der inde fra blev givet et Signal paa Skibssiden, og Køjet blev lukket. Toldernes Kup var lykkedes over al Forventning. Medens nogle af Tolderne holdt Vagt ved Baaden og de to Smuglere, stormede de øvrige ombord paa Damperen og ned i Proviantrummet og naaede at paa-gribe 3 Mand, som i Forvejen havde faaet Betaling for Smuglergodset. Smuglerne og de 3 Mand blev alle arresterede, men Søfolkene atter frigivet ved Skibets Afgang efter at have betalt en stor Bøde. At Søfolkene mente, Tolderne var uvelkomne Gæster, er forstaaeligt.

---

**HAR DE HUSKET AT FORNY DERES ABONNEMENT**

---

# Den danske Sømands Frihedskamp

Af H. P. SONNE

**D**EN danske Sømand har under hele Krigen kæmpet i forreste Linie. Det er i Øjeblikket et meget diskuteret Emne, hvornaar Modstanden i Danmark egentlig vaagnede til Liv. For de danske Søfolks Vedkommende er dette Spørgsmaal overflødig. Deres Frihedskamp begyndte ikke efter den 29. August, ikke efter den 9. April, men samme Dag Krigen brød ud. Krigen var ikke mange Timer gammel, før de første danske Fiskere satte Livet til under Udøvelsen af deres Hverv, og inden den havde været en Maaned, var en dansk Dampertorpeder med det første store Tab af Menneskeliv. Skibet befandt sig paa en fredelig Ballastrejse til England efter Kul, i en Fart, som Tyskerne selv havde givet deres Samtykke til. Og Skibet var mærket saaledes, som Tyskerne forlangte. Man opkastede straks det Spørgsmaal, om den paagældende Ubaads-Chef havde været sindssyg. Man er nu klar over, at han ikke var mere sindssyg end det System, han arbejdede under.

Derefter gik det Slag i Slag den første Krigsvinter igennem. Gang paa Gang torpederedes vore Landbrugs-eksport- og Kulimportskibe, skønt de sejlede i Henhold til særlig Aftale, var mærkede, som de skulde mærkes, og alle de Forholdsregler trufne, som skulde træffes. Tidligt paa Vinteren kom der Bud om et nyt djævelsk Vaaben, som Tyskerne uden Forhaands-Anmeldelse af nogen Art og saaledes i klar Strid med Folkeretten havde bragt i Anvendelse — den magnetiske Mine, og det første Skib, der faldt som Offer for dette Vaaben, var dansk — Ø.K.'s „Canada“. Siden vendte denne Opfindelse som saa mange andre af de Krigsmidler, Tyskerne lancerede, sig imod Tyskerne selv, og de har haft rig Anledning til at fortryde, at de begyndte med denne Form for Krigsførelse. Men det er en anden Historie.

Trods alt fortsatte de danske Søfolk med at sejle, skønt deres Kamp under disse Forhold kunde synes haabløs, ja, vanvittig. Den 9. April 1940 betød et Skel for den danske Skibsfart, men ikke et Skel mellem Kampvilje og Eftergivenhed hos de danske Sømænd. Vor Handelsflaade blev skaaret over saaledes, at Størsteparten af de store, søgaaende Skibe kom til at sejle uden for den tyske Spærring. De Søfolk, der bemandede disse Skibe, fik paa en Maade den haardeste Lod, afskaaret som de blev fra Hjem og Slægt — mange af dem for stedse. Men de fik utvivlsomt ogsaa en Tilfredsstillelse, som de, der kom til at sejle inden for Spærringen, maatte undvære, idet de havde Mulighed for at vise deres Sindelag i aaben Kamp mod den Overmagt, der havde krænket deres Land. De slap for at lægge Baand paa deres Følelser, kunde frit tage Parti. De var aabenlyst og frivilligt Kæmpere for Danmarks Frihed. Det var en Kamp, der krævede deres fulde Indsats af Mod og Mandshjerte, men de bestod Prøven og viste sig som Mænd af rette Karat. Vi kan tage Kvinderne med. Det var forholdsvis ikke mange Kvinder,

der gjorde Tjeneste i den danske Handelsflaade, men de faa, der var, er til Gengæld optraadt med en Holdning, der varmer Hjerterne, naar vi hører Tale derom.

Men ogsaa de Sømænd, hvem Skæbnen anbragte inden for Spærringen, bestod deres Prøve. Man behøver ikke at vende Tingene paa Hovedet for at se, at ogsaa de kæmpede for Danmarks Frihed. Uden deres Indsats for vort Lands Forsyning havde de vigtige Rester af Danmarks økonomiske Uafhængighed, som det lykkedes os at bevare, til Befrielsen kom, ikke ligget indenfor Mulighedernes Grænse. Der behøves ikke megen Fantasi til at se, at uden dem havde vi fra første Færd i forsyningsmæssig Henseende helt været henvist til Tyskernes Naade og Unaade, og Danmarks fuldstændige økonomiske Sammensmeltning med det tredje Rige vilde sandsynligvis have været en Kendsgerning allerede kort efter Besættelsen. Hvis dette Synspunkt er rigtigt — hvad jeg tror, det er — er det i første Række den danske Sømand, der gennem sin Fart indenfor Spærringen har reddet Danmark for den Fare, der bestod i, at det ved Krigens Slutning, økonomisk set, simpelthen vilde være en Post i det store tyske Fallitbo. Rent bortset herfra har mange af de hjemmenværende Søfolk ogsaa i den underjordiske Frihedskamp udført Bedrifter, der vil gaa over i Historien.

I de Farer, der maatte udstaa, har Søfolkene inden- og udenfor Spærringen i de store Træk været ens stillet. Ligesom deri, at deres Virksomhed og deres Indsats aldrig rigtig kunde trænge ind i deres Landsmænds Bevidsthed. Tyskerne havde fra første Færd sat sig paa alle Søfartsefterretninger. Intet maatte komme frem til Offentligheden om det Arbejde, der blev udført af danske Skibe inden- og udenfor Skagen — og navnlig ikke om de Farer, de daglig var udsat for. Om det saa var Søforhørerne i Sø- og Handelsretten, maatte de holdes for lukkede Døre. Kun nu og da blev en kortfattet officiel Meddelelse om et Krigsforlis af de tyske Myndigheder frigivet til Offentliggørelse i Bladene, men de allerfleste maatte forties. Intet levende Menneske jeg kender, har kunnet give mig nogen Forklaring paa, efter hvilken Plan de sparsomme Oplysninger blev udsendt. Undertiden kunde der naturligvis skimtes propagandamæssige Interesser bag en tilsyneladende tilfældig Oplysning, men som Helhed var det efter alle Solemærker ganske vilkaarligt, hvilke Skibulykker der blev meddelt, og hvad der skulde dølges i Tavshed.

Skønt der nu i September, da disse Linier skrives, er gaaet mere end fire Maaneder siden Vaabenstilstanden i Europa, foreligger der endnu ingen endelige og officielle Tal over, hvad Krigen har kostet den danske Sømandsstand og den danske Handelsflaade i Tab af Mennesker og Materiel. De sidst foreliggende autentiske Tal oplyser, at ca. 1300 Søfolk er blevet derude og ikke har opnaaet den Lykke at se Danmark befriet. 247 Skibe paa 492.000 Brutto Register-Tons havde den dan-

ske Handelsflaade i Krigsaarene mistet, deraf 144 Skibe paa over 400.000 Tons i Farten paa de Allieredes Side, Resten indenfor Spærringen. Det er Tal, der taler stærkt til vor Følelse. Og saa er de endda — i alt Fald for Skibenes Vedkommende — ikke fuldstændige, idet mange mindre Skibe og mange Fiskerfartøjer er gaaet tabt, som ikke omfattes af Dansk Dampskibsrederiforenings Statistik.

De danske Sømænd er et stilfærdigt og faamælt Folkefærd, som ikke holder af selv at tale for meget om, hvad de har udrettet. Alle højtravende Ord ligger de fleste af dem fjernt. Naar man som Journalist har mødt enkelte af de Søfolk, der efter Befrielsen er vendt hjem fra Fart i de Allieredes Tjeneste, har man oftest maattet trække hvert Ord ud af dem om deres Oplevelser under Krigen. Det er altsammen saa lige til, finder de: Man gaar om Bord og gør sin Pligt, og saa udvikler det hele sig saadan og saadan. Det plejer at være Omkvædet i deres beskedne og jævne Ord. Der er saamænd ikke noget særligt at tale om, mener de. Efterhaanden kommer dog enkelte af deres Oplevelser frem i Bladene, eller de oprulles i tørre og knappe Rapporter i Søretterne. Og hvis alle deres Oplevelser kunde samles, vilde det blive en Saga om aktivt Mod og sammenbidt Modstandskraft, en Saga, som i fortættet Handling sandelig ikke vilde staa tilbage for dem, der skildrer vor Oldtids Fejder og Vikingetogter.

Hvad har vore Søfolk ikke oplevet og udrettet i denne Krig? De har gennem alle Krigsaarene slæbt Sprængstoffer over Atlanten i Konvojer, som Købler af Undervandsbaade laa paa Lur efter. De har bragt Ammunition og Krigsmateriel af enhver Art til Invasionsfronterne i Middelhavet og Europa gennem en Regn af Flyverbomber og Granater fra Fjendens Kanoner. De har været ude for Bomber, Torpedoer og Miner i snart sagt alle Jordens Farvande. Sagaen vilde berette om Redningsbaade, der blev angrebet af Maskingeværid og Torpedoer, om Skibe, der gik ned med Størstedelen af deres Besætning under Snestorme, om opofrende Redningsarbejde under Orkaner i isfyldt Vand, om uge- ja, maanedlige Strabadser i omkringdrivende Redningsflaader.

Med Stolthed i Sindet og bevægede i vore Hjerter har vi hørt om den Anerkendelse, vore Sømænds Indsats har vundet hos de Allierede, og om de Udmærkelser, der er blevet dem til Del. Af den Ære, der blev dem beskaaret i det Fremmede, faldt en Glans ogsaa

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

C. S. FORESTER

# KONVOJ TIL MALTA

HORNBLOWER-Bøgernes Forfatter har skrevet en spændende Marine-Roman fra den anden Verdenskrig om en Træfning i Middelhavet, der faar verdenshistorisk Betydning

191 Sider **15.000** Kr. 4.75

JESPERSEN & PIOS FORLAG

paa deres Hjem og deres Land. Vi har Grund til at være stolte af vore Søfolks Holdning under Krigen. Det maa staa alle Kredse ogsaa herhjemme klart, at deres Indsats for os i denne Krig aldrig vil kunne paa-skønnes for højt.  
H. P. Sonne.

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

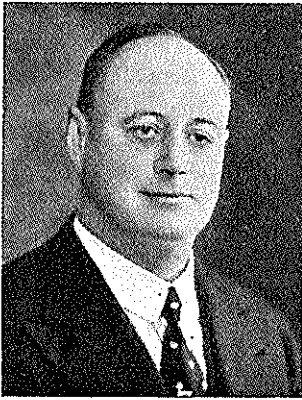
$\frac{A}{S}$  MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders

**NORDJYLLANDS  
KUL-KOMPAGNI  $\frac{A}{S}$**

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



# H. J. Bager

»D. S. B.«s nye Søfartschef

Ved Carl Østen

**S**ØFARTSINSPEKTØR siden d. 1. Oktober 1945, H. J. Bager, der 1. Marts overtog Søfartschef-Embedet — Statens Lønningsklasse 1 — efter Herr Neergaard, er født i Kolding. Hans Far og Forfædre i de sidste Generationer var Skibsførere og Skibsredere, og efter Præliminær-Eksamen fulgte han Forfædrenes Tradition og gik til Søs — med Marstalskonnerten „Salus“ i 1902. Med Fanøskibe og store, tyske Sejlskibe sejlede han Jorden rundt, indtil han i 1908 lod sig optage paa Marstal Navigations-skole. Indkaldt til Marinen gennemgik han dennes Reserveløjtnantsskole og sejlede som Reserveløjtnant et Aars Tid hovedsagelig med Torpedobaade. Derefter gik Herr Bager ind i „Det Forenede Dampskibsselskab“ og sejlede som Styrmand, indtil han ved Krigsudbruddet i 1914 maatte ind til Marinen igen, hvor han som Reserveløjtnant forrettede Tjeneste i 8 Maaneder. Saa gik det tilbage til D.F.D.S. igen, der da lige havde købt det tidligere Skoleskib „Viking“, med hvilket Herr Bager kom ud paa dets første Tur under D.F.D.S. Kontorflag som 2. Styrmand.

I 1916 kom Herr Bager efter Ansøgning ind til D.S.B. som Aspirant paa Lillebælts-Overfarten. De følgende Aar, indtil hans Udnævnelse til Skibsfører af 1. Grad kom i Sommeren 1945, var han knyttet til Færge-Overfarterne København-Malmø, Storebælt og Helsingør-Helsingborg, fra hvilke Herr Bagers venlige, rolige og sindig-jydske Apparation vil være en Mængde DSB-Passagerer velkendt.

Ovenstaaende var i Korthed den nye Søfartschefs Data. Dertil kommer to store Begivenheder, der har været det overalt skyggende i hans Sømandsliv, og der viser rask Sømands-Daad, Beslutsomhed og Opofrelse for Fædrelandet, Egenskaber, der vil veje tungt i den ikke helt lette Overtagelse af Herr Neergaards smukke Position i Stillingen som Søfartschef, Danmarks eneste officielle.

I sin Stilling som Styrmand paa Helsingborg-Overfarten var Herr Bager, naar Is-Situationen krævede det, tillige Fører af DSB's Isbryder „Mjølner“. Natten mellem den 4. og 5. Marts i den haarde Vinter 1942, da „Mjølner“ reddede 26 svenske Fiskere fra at omkomme i Kattegat, var det under Herr Bagers Kommando.

Søfartschef Neergaard havde fra svenske Myndigheder faaet telegrafisk Anmodning om at udvirke Assistance til Redning af ca. 50 svenske Fiskere, der udfør Kullen var drevet til Havs med Isen, som var gaaet fra ved Land og nu for en østlig Kuling drev

vestover. Gennem „Iskontoret“ (Isbrydningsnævnet) og Søfartschefen beordredes „Mjølner“, der havde Station i Helsingør, og der ved 18-Tiden lige var kommet i Havn efter en anstrengende Brydningsdag i Sundet, til at afgaa til Assistance. Svenskerne havde selv en Isbryder, som var tilkaldt, men den laa saa langt borte som i Malmø og vilde bruge megen Tid med at komme frem paa Grund af Isen i Sundet. „Mjølner“ naaede lige at slippe gennem den paa Ordre af Tyskerne udlagte Netspærring, der strakte sig fra Hornbæk til sønden for Viken, inden det blev rigtigt mørkt. I Løbet af et Par Timers Tid havde „Mjølner“ banet sig Vej gennem Isen til det opgivne Sted, 1½ Kvartmil nord for Kullen, hvorfra Fiskerne skulde være drevet til Havs. Om de nærmere Enkeltheder beretter Herr Bager iøvrigt selv:

„Det var et forfærdeligt Vejr. Det smaasneede og frøs 16 Gr., Vinden kom fra Ost-Syd-Ost med en Styrke af 7. Strømmen var nordgaaende. Da vi havde naaet den opgivne Position, tændte vi vor Projektør, hvis Straaler spillede hen over et tildels isfrit Vand. Kursen sattes derpaa vestover, men saa sydlig, at vi efter Formodning maatte kunne indhente Flagen med de mange ulykkelige Mennesker, som vi mente at kunne være i Nærheden af i Løbet af en Times Tid. Paa vor Vej mødte vi ikke en eneste stor Flage, kun mindre. Pludselig opfangedes fra „Mjølner“ et svagt Lys-skær, i hvilken Retning vi straks sejler hen, og opdager da en lille Isskruning paa en Længde af 4—5 m med 11 Mand, der sidder overskrævs med Benene i Vandet og med Hænderne sammenfattede for at holde sammen paa Flagen, der er ved at skilles i den høje Søgang og allerede havde faaet flere Bræk. For ikke at medvirke til en hurtigere Deling af Flagen turde vi ikke lægge til den og vilde i Stedet sætte en Baad i Vandet. Stillingen for Mændene paa Flagen var imidlertid saa faretruende, at det vilde tage for lang Tid, hvorfor vi aligevel maatte gaa op paa Siden af dem og forsøge at bjerge dem om Bord ved Hjælp af Kasteliner. Fiskerne var ikke mere udmattede, end at de selv kunde tage Linen om Livet for at lade sig hale om Bord, hvor de omgaaende fik noget tørt Tøj paa og skoldhed Kaffe samt Brændevin at drikke. Dette skete 6—7 Kvartmil til Søs. Af Fiskerne fik vi at vide, at de havde lavet Nødblus ved at tænde Ild i en Kasketskygge af Celluloid, og at to Baade var gaaet ud efter dem kort efter, at Isen var begyndt at drive. Det var lykkedes Baadene at tage 15 ombord, 7 i den ene og 8 i den anden, mere kunde de ikke bære. Men paa Grund af Stormen var Baadene drevet udefter med Isen.



Efter at have faaet Oplysningerne om de to Baade, satte vi Kurs ind mod Kysten, da vi formodede, at Baadene kunde være roet et Stykke indad, og efter en Times Sejlads fandt vi den ene Baad, endda lige i Kurslinien. De 9 Mand i den, hvoraf de to var dem, der havde roet Baaden ud, var fuldkommen stivfrosne og havde ikke kunnet ro i lang Tid. Baaden havde taget 1 Fod Vand ind, som ogsaa var frosset. Et Par Mand fra „Mjølner“ entrede ned i Baaden og fik bundet Liner om dem, saa at de kunde hives om Bord een efter een, hvilket Arbejde maatte foregaa med stor Forsigtighed, for ikke at deres strittende, stivfrosne Arme og Ben skulde blive brækket. Gradvis blev de tøet op og Tøj og Støvler sprættet af dem. Et Par af dem var næsten helt livløse, og de af dem, der var bevidstløse, blev lagt paa Borde og masseret. De lavede dog efterhaanden alle op.

Saa begyndte vi Eftersøgningen af den anden Baad. Først sejlede vi 15 Kvartmil vestefter, derpaa 15 nordefter uden at opdage noget, hvorpaa vi opgav Eftersøgningen og satte Kurs mod Helsingborg. I Dagbrækningen faar vi i en Kikkert Øje paa en stagelignende Genstand agterude. Vi vender rundt og sejler nordpaa imod den, hvor vi finder den anden Baad, i hvilken en Aare er surret fast til en Tofte, det sidste de Ombordværende har gjort, inden de helt har mistet Førligheden. I Baaden, der var fyldt med Is og nær ved at synke, fandtes 1 Død og 6 saa godt som bevidstløse Mennesker, som straks blev bjerget om Bord, ogsaa ved Hjælp af Liner. Den døde var Baadens Ejer, der var roet ud for at hjælpe. Da nogle af de bevidstløse kom til Hægterne, oplystes det, at yderligere 2 var døde og i Løbet af Natten kastet over Bord for at lette Baaden. „Mjølner“ satte nu efter endt Redningsaktion Kursen mod Helsingborg, der naaedes ved Middagstid. Ved Havnen holdt Ambulancer med Læger parat, som vi gennem Radio havde alarmeret, for at modtage de Reddede, der for nogles Vedkommende maatte have en Indsprøjtning om Bord, inden de kunde transporteres. I Helsingborg erfarede vi, at Isbryderen fra Malmø først var kommet til Helsingborg ved Middagstid og havde maattet opgive at være med i Redningsarbejdet. Repræsentanter for officielle svenske Myndigheder bragte min Besætning og mig deres hjertelige Tak for vort Arbejde, hvorpaa vi satte Kursen mod Helsingør, godt trætte efter et Par Døgn i næsten uafbrudt Aktivitet i Vand og Is.

Nogen Tid efter kom der en Pengegave paa 1000 Kr. fra Sverige til Fordeling blandt Besætningen, ligesom vi alle fra den danske Generaldirektør og Søfartschef havde faaet en Takkeskrivelse. Og den 5. Marts Aaret efter fik jeg et Minde-Telegram fra dem, jeg havde reddet, som hvert Aar siden har sendt mig en Hilsen paa Dagen.“

Saaledes beretter Herr Bager om denne Redningsaktion, der satte ham en smuk Mindebøje i hans hidtidige Sejlads. Selv blev han hædret med Ridderkorset af den kongelige svenske Vasaorden.

Da „Mjølner“ og „Holger Danske“, en anden af DSB's Isbrydere, den 18. September 1944 „stak af“ til Sverige, var Herr Bager „Stor-Aktionær“ i dette Foretagende. Begge Isbrydere, der skulde „oplægges i

Isfjorden“, sejlede den ovennævnte Dag om Formiddagen, „Holger Danske“ slæbt af „Mjølner“, ud fra Frihavnen med en tysk Minestryger som „Barnepige“, der løb ca. 300 m foran. Lidt sønden for Helsingør mindskede „Mjølner“ Farten, saa at Afstanden mellem Tyskeren og den blev noget forøget, og „mærkeligt“ nok paa samme Tid viste en kraftig Røgsøjle fra en Færge i Helsingborg Havn, at den var ved at afgaa til Helsingør. Det „magede“ sig saa, at Færgen, som om det var paa Klokkeslet, kom til at gaa imellem Tyskeren og „Mjølner“, der havde Vigepligt og skulde holde af, og som samtidig med at gaa agten om Færgen styrede mod Helsingborg. Denne Manøvre foregik i den tvungne Sejlroute, hvorfra der kun var 3—400 m til svensk Territorial-Farvand. Tyskeren var øjensynlig i Begyndelsen ikke klar over, hvad der foregik, men saa snart han opdagede det, slap han sin Flydemagnet, vendte og styrede for fuld Fart tilbage. Men han kom for sent. „Mjølner“ og „Holger Danske“ var da allerede ude af dansk Omraade, modtaget af en beskyttende svensk Vedetbaad, der var kommet pilende ud af Helsingborg Havn. Den tyske Minestryger luskede derefter slukøret ind i Helsingør Havn. Modige og kvikhjernede danske Søfolk havde atter drejet de paapasselige Tyskere en Knap! Begge Skibe, hvis Besætninger modtoges „hinsidan“ med store Blomster-Dekorationer, blev liggende i Helsingborg; medens hele Besætningen gik ind i den danske Brigades Marineafdeling. Natten mellem den 4. og 5. Maj ifjor afgik „Mjølner“, der var blevet Kommandoskib, med den danske Marine-Stab samt Tropper sammen med de andre Skibe til Helsingør, hvor kort efter Marineflaget blev strøget, og Statsbaneflaget sat igen.

„Stillingen som Søfartschef er vel en ren Avancementsstilling,“ spørger jeg den designerede Søfartschef i hans Kontor i DSB's Administrationsbygning i Sølvgade.

„Det er den. Der kan ikke søges om den, saadan som om Søfartsinspektør-Stillingen, jeg nu forlader. Jeg kender jo lidt til Embedet, idet jeg flere Gange har fungeret i Søfartschef Neergaards Fravær.“

„Er Færgefarten kommet op paa sit normale Antal Ture?“

„Nej, blandt andet er Bil-Færgerne jo ikke i Gang.“

„Vil de som Søfartschef fortsætte den hidtidige Personale-Politik?“

„Ja, jeg kan foreløbig ikke se andet. Men vi antager jo ikke Folk i Øjeblikket. Vi har Overskud af dem fra Gedser-Overfarten, der jo stadig ligger stille. Det har heldigvis dog ikke været nødvendigt for os at afskedige alle Ekstra-Folk.“

„Er der noget Nyt om Gedser-Rutens Optagelse?“

„Nej, der er ikke nogen Lysning endnu. „Danmark“, der blev saboteret, vil iøvrigt først blive færdigrepareret engang i Sommer.“

„Nybygninger indenfor DSB?“

„Hos „B & W“ er en Storebælts-Færge under Bygning, der ventes færdig i August. Den bliver nærmest af „Sjælland“s og „Storebælt“s Type, som vi anser for Maximum af Deplacement og komfort i Færgefarten. Naar den nye indgaar i Fart, bliver det sandsynligt den gamle „Odin“, der gaar ud.“ Carl Østen



## De nyere svenske Minde-udgaver.

(Fortsat)

Aaret 1941 bragte hele fire Mindeudgaver. Den 11. Marts udkom to Frimærker i stort Format til Minde om 400-Aaret for den første fuldstændige Bibeloversættelse paa svensk Sprog, den saakaldte Gustaf Vasa-Bibel. Mærkebilledet, som er udført af Svend Ewert efter J. G. Sandbergs historiske Freskomaleri fra 1830 i „Gustavianska gravkoret“ i Uppsala Domkirke, forestiller Reformatorernes Overrækkelse af Biblen til Kong Gustaf Vasa (Fig. 1).

Værdierne er:

a) Lodret to-sidet takket  $12\frac{3}{4}$ : 15 Øre brun, Kr. 0,30—0,03; 90 Øre blaa, Kr. 2,00—0,65.

b) Takket  $12\frac{3}{4}$  lodret samt een Side vandret: 15 Øre brun Kr. 0,30—0,05.

Den 18. Juni udsendtes i Anledning af „Skansen“s 50-Aars Jubilæum to Frimærker.

Skansen, der bestaar af et paa Djurgårdsbjerget ved Stockholm liggende Terræn af ujævne, bakkede Skraaninger med Løv- og Naaletræer, indkøbt af Dr. phil. Arthur Hazelius, danner sammen med det af Hazelius grundlagte „Nordiska Museet“ en stor Folkepark. — „Skansen“s Opgave er at fremmane Minder om Menneskenes, Dyrenes og Planternes Liv og Vækst under aaben Himmel. Her findes et stort Udkigstaarn, Almueboliger, Lappelejr, Kulsvierhytter og Møller, Runestene og Gravminder, Vogne, Redskaber og meget andet. Her optræder ogsaa omvandrende Bonde-Spillemand, Historiefortællere og Folkedansere.

Tegningen, som er ens for begge Mærker og forestiller Udsigt over „Skansen“, set fra „Nordiska Museet“, med Taarnet „Hasjötapelen“ midt i Billedet og Stockholm i Baggrunden, er udført af Torsten Schonberg og graveret af Ewert (Fig. 2).

Værdierne er:

a) Lodret to-sidet takket  $12\frac{1}{2}$ : 10 Øre violet, Kr.

0,20—0,03; 60 Øre lilarød, Kr. 1,20—0,75. — b) Takket  $12\frac{3}{4} \times 12\frac{1}{2}$  tre-sidet: 10 Øre violet, Kr. 0,20—0,05.

Den 30. August udkom — ligeledes i Anledning af „Skansen“s Jubilæum — to Mærker med Billede af Arthur Hazelius (Fig. 3).

Denne fødtes i 1833, blev Dr. phil. og var en meget anset Sprogforsker. Som ovenfor nævnt grundlagde han „Nordiska Museet“, idet det var hans Maal herved at skabe et Hjemsted for Minder om det svenske Folks Liv, med det Formaal at gavne Videnskaben samt vække og nære Fædrelandskærligheden ved at fremvise Minder, Værker, Billeder o. l. af Kvinder og Mænd, der har gavnet og fremmet Sveriges Kultur. Sveriges Rigsdag afslog imidlertid i September 1879 et af Hazelius indsendt Tilbud om, at Staten skulde overtage Museet, hvorfor han ved et Overdragelsesbrev i 1880 gjorde Museet til Fællesejendom for det svenske Folk. Hazelius døde, højt æret og agtet, i 1901.

Værdierne er:

a) Lodret to-sidet takket  $12\frac{1}{2}$ : 5 Øre grøn, Kr. 0,10—0,05; 1 Kr. orangegul, Kr. 2,00—1,00.

b) Takket  $12\frac{3}{4} \times 12\frac{1}{2}$  tre-sidet: 5 Øre grøn, Kr. 0,10—0,08.

Aaret fjerde Mindeudgave var to Mærker til Erindring om den hellige Sct. Birgitta, som for 550 Aar siden blev kanoniseret (Fig. 4).

Birgitta, paa Fædrenes Side af Kong Sverker den Førstes Slægt, paa Mødrenes af Folkungeslægten, blev født i 1302 eller 03. Som Barn var hun meget nervøs, grublede over religiøse Spørgsmaal og saa Syner, f. Eks. Kristus, Jomfru Maria og Djævelen. Blev gift og fik otte Børn, var desuden Hofdame hos Dronning Blanca. Birgitta var hele sit Liv igennem meget religiøs og politisk interesseret; hun tog sig af de fattige, var haard mod sig selv, nøjsom og endda pinte sig selv, idet hun hævdede, at Selvpineri var en af Vejene til Kristus.

Fortsættes i næste Nr.



Fig. 2.



Fig. 1.



Fig. 3.



Fig. 4.

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

## Nordsøkutteren »VINSTON«

Der var vist ikke mange af Vestkystens Fiskere, der havde drømt om saaledes at komme til at sejle paa England, Holland og Belgien, som nu er Tilfældet. Vestkystens Storkuttere fra Esbjerg og Thyborøn sejler nu Laster til England, den ene efter den anden. Der er endog Kuttere, hvis første Rejse gaar til Udlandet. Dette var saaledes Tilfældet med den ny Storkutter „Vinston“, der gik ud fra Thyborøn, for at lande i Hull. Ved Hjemkomsten traf jeg en af Besætningen i Rutebilen fra Ulfborg til Torsminde. Den unge Fisker var nemlig fra denne Fiskerby, der ligger paa Tangen mellem Vesterhavet og Nissum Fjord. Han havde Hyre med „Vinston“ og vilde nu aflægge et Besøg i Hjemmet.

Vi gik ud fra Thyborøn, siger han, for at fiske Last og gaa vestover til Hull. Starten med den ny Storkutter tegnede ikke saa godt, thi da vi kom ud fra Fiskepladsen, fik vi Havari, saa vi maatte ligge i 6 Dage, inden vi fik dette udbedret. Da vi derefter havde fisket Last, satte vi Kursen mod Humberfloden for gennem denne at gaa op til Hull. Vi saa ikke noget af Krigens Spor, før vi kom forbi Skoren Fyrtaarn, men derimod op gennem Humber saa vi Krigens Uhygge. Vi sejlede imellem Skibe, der var sænket eller bombet paa begge Sider Humber inde mod Land, men vi naaede da Hull. Dokken dér var ikke saa slemt medtaget, men derimod havde Hallerne faaet Fuldræffere, men der kunde dog holdes Auktion. Saa snart „Vinston“ var fortøjet ved Kajen, kom Arbejderne ombord

for at rense Fisken, der kom ud i Hallen og blev solgt. Saavidt jeg kunde se, kom Fisken i Tønder, hvorefter Lastbiler kom og førte den bort. Det saa ikke ud til, at der var Mangel paa Lastautos. Vi rørte ikke en Haand ved Losningen af Fisken selv. Arbejderne kom ombord for at spule Dækket. Saavidt jeg husker, siger Fiskeren, blev Lasten solgt for 1185 Pd. Sterling. Medens vi laa i Hull, var vi en Tur gennem Byen, og der saa vi Krigens uhyggelige Skær. Hele Gader var raseret, Husene styrtet paa begge Sider, saa Murbrokker og Tømmer laa ud i Gaden. Der var kun ryddet saa meget op, at der kunde køres igennem. Imellem Ruinerne saas enkelte Invalider humpe rundt, en paa et Ben eller med en Arm.

Der var nok at købe i Hull, men der var Kort paa alt, selv paa Brystsukker. Paa Tobak var der ingen Mangel, derimod kneb det med Cigaretter. Fra Hull stod vi igen gennem Humber ud i Nordsøen, hvor vi fiskede Last og gik ind til Thyborøn med. Men der var Afsætningsforholdene daarlige, saa derfra gik vi til Skive og solgte Lasten for ca. 3000 Kr.

Egentlig Sult saa vi ikke noget til i Hull, dette var meget værre i Holland. En anden Kutter, der var inde der, blev modtaget af mange, der stod paa Kajen og med Fingeren pegede paa Munden som Tegn paa Sult. Kutterens Besætning gav dem saa meget af deres Proviant, at de selv var ved at sulte, inden de naaede dansk Havn.

*Argus.*

*Husk at forny Deres Abonnement!*

# Søofficer.

Ca. 1. Juli 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 1946 er fyldt 20 Aar, og at han har bestaaet enten

- 1) Studentereksamen (matematisk-naturvidenskabelig Linie)
- eller 2) Studentereksamen (sproglige Linier) samt yderligere
  - a. Adgangseksamen til „Polyteknisk Læreanstalt“, 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 1. Juni til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved skriftlig Henvendelse.

I hele Uddannelsestiden erholdes gratis Undervisning, Kost, Logi, fri Overmundering og Løn. For Undervisningsmateriel betaales en mindre, aarlig Afgift.

## SØOFFICERSSKOLEN

*Holmen K.*



# KONGELIGE

# PIRATER

**D**ET var John Hawkins her og John Hawkins der. John Hawkins Navn var paa alles Læber i Plymouth, hvor han var travlt optaget af at træffe Forberedelser til sin næste store Rejse, som fremskyndet af hans personlige Had til den magtsyge og dominerende Kong Philip af Spanien og den Opmuntring, Dronning Elisabeth havde givet ham, naturligvis fra Elisabeths Side var tænkt som en Bremse paa Spaniens overmodige Herredømme paa Havet.

Tro mod sit Løfte om Bistand havde Elisabeth til dette Formaal ikke alene atter laant ham sit store Skib „Jesus“, men ogsaa et mindre ved Navn „Minion“. Foruden disse to Skibe havde Hawkins ogsaa de to største og endnu sødygtige Skibe fra sin foregaaende Rejse — „Salomon“ og „The Swallow“, og denne Flaade blev yderligere forøget med et femte Skib, „Judith“, som ejedes og førtes af hans unge Slægtning, Francis Drake.

Denne Francis Drake stammede som mange af den Tids bekendte Søfarere fra Devonshire. Han var født i Tavistock 1540 — og som Historikeren Camden siger — af simple Forældre. Sit Fornavn havde han faaet efter sin Gudsfarer, Francis Russell — en tvivlsom Arving til Grevskabet Bedford, og herover følte den unge Drake sig meget stolt, uden at han dog regnede sig selv for at være af adelig Byrd.

Familien Drake var allerede paa et tidligere Tidspunkt overgaaet til Protestantismen, og da der i Devonshire opstod Rivninger mellem den katolske og reformerte Kirke, flyttede Familien til Kent, hvor Faderen fik en Stilling som Skibspræst i Henrik den VIII's Flaade. Senere fik han et Kald i Land, og ved sin Indflydelse her lykkedes det ham at faa sin sølystne Søn Francis anbragt som Lærling paa et Skib, der sejlede i Kystfart og undertiden ogsaa paa Holland og Frankrig. Kaptajnen paa dette Skib, som tilfældig var Skibets Ejer, blev efterhaanden saa tilfreds og indtaget i sin unge Lærling, at han ved sin Død testamenterede ham Skibet, og saaledes fik Francis Drake i en megt ung Alder eget Dæk under Fødderne.

I en Del Aar fortsatte Drake i Kystfarten. Han tjente mange Penge, men han var ærgerrig og tørstede ogsaa efter almen Anseelse. Og da hele England talte om den Berømmelse, hans ældre Slægtning havde høstet, og han hørte om Forberedelserne til den nye Ekspedition, henvendte han sig til John Hawkins og tilbød sig som Deltager i denne. Hans Tilbud blev modtaget, hvorefter han solgte sit Skib og købte i Stedet den smarte og handige „Judith“, som derefter indlemmedes i Hawkins' Flaade. Francis Drake havde ved den Tid lige fyldt sit syv og tyvende Aar.

Hen mod Efteraaret 1567 var alt klar til Ekspeditionens Start, og den 2. Oktober stod John Hawkins som dens øverste Leder ud gennem Plymouth-Sund

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

om Bord i „Jesus“ fulgt i Kølvandslinie af „Minion“, „Salomon“, „The Swallow“ og sidst, men ikke at forglemme „Judith“ med Kaptajn Francis Drake om Bord.

Rejsens Begyndelse varselede ikke Held. Allerede i Kanalen mødte Flaaden haardt Vejr og kontrær Vind, og i Biscaya blev den overfaldet af en forrygende Storm, der kastede Skibene hid og did, og hvorunder flere af dem led betydeligt Havari. Værst gik det ud over „Jesus“, som fik alvorlige Skader paa Skrog og Ror. Men som en spansk Visit slækkede Stormen dog hurtigt af, og Flaaden naaede uden yderligere Modgang de Kanariske Øer, hvor man fik Skaderne nogenlunde udbedret.

Fra de Kanariske Øer sejlede Hawkins ogsaa paa denne Rejse til Kap Verde, hvor han som tidligere



Lænkede sammen med Halsjern og under væbnet Eskorte førte Hawkins sine 250 Fanger til sine Skibe.

straks gik i Gang med at fange Negre. Dette viste sig imidlertid nu at være betydelig vanskeligere, end det havde været paa hans foregaaende Rejse, Negrene var blevet kloge af Skade og satte sig kraftigt til Modværge, og Englænderne maatte her trække sig tilbage efterladende flere af deres Landsmænd, som var blevet Ofre for de Sortes forgiftede Pile.

Efter dette mislykkede Forsøg besluttede Hawkins at afsøge alle Flodmundinger fra Rio Bolole — Rio Grandes nedre Løb — til Sierra Leone, men dette Forsøg kunde langtfra fylde hans Skibes Lastrum med „sort Elfenben“. Det lykkedes ham saaledes under dette Flod-Eksperiment kun at kidnappe 150 Negre, og Regntidens usunde Klima, der forvoldte megen Sygdom blandt Skibenes Mandskaber, var paa et hængende Haar ved at drive ham bort med dette magre Resultat, da Lykken i Sierra Leone kom til ham i en Neger-Konges Skikkelse.

Den sorte Majestæt bad indtrængende om Hjælp til at bekriige en ham fjendtlig sindet Nabostamme, og Hawkins, der her straks vejrede en Chance, erklærede sig uden Betænkning rede til at yde den ønskede Bistand, hvorefter han med en Styrke paa et lille Hundrede Mand og i Förening med den sorte Konge og dennes Krigere overfaldt nogle tæt beboede Landsbyer nogle faa Mil inde i Landet.

Ved denne for Hawkins saa kærkomne Lejlighed faldt 250 spillelevende og usaarede Negre i Englændernes Hænder, mens deres sorte Allierede for deres Vedkommende kunde tælle over 600, hvoraf en Del dog var halvt slagtede og parterede og mere tjenlige til den sorte Gryde end som levende Handelsvare. Bortset fra disse var det samlede Antal Fanger dog 850, hvoraf der efter Aftale tilkom Hawkins Halvdelen.

Men den følgende Morgen var den sorte Konge og hans Krigere sporløst forsvundet med alle deres Fanger. Junglen havde opslugt dem, og Hawkins maatte foreløbig lade sig nøje med de 250, som var faldet i Hænderne paa hans egne Folk. I Lighed med saa mange andre af disse Sortes Racefæller, der baade før og efter dem behandlede efter den Tids brutale Tankegang og Metoder, blev ogsaa disse Fanger lænkede sammen med Halsjern, og under væbnet Eskorte førte Hawkins dem til sine Skibe.

Det var dog langtfra, at denne kongelige Pirat og Slavejæger var tilfreds med sin Fangst i Sierra Leone. Ganske vist havde han nu 400 frihedsberøvede Negre i sine Skibes Lastrum, hvor disse Stakler havde faaet deres Halsjern ombyttet med Fodlænker, som var fæstnet til Ringbolte i Skibssiderne. De var pakket som Sild i Tønde, men der var dog efter enhver Slaveskipers Begreber Plads til endnu flere. Hawkins hastede derfor ikke med at forlade Sierra Leone. Han vilde have fuld Last. Desuden følte han sig ogsaa bedraget, og maaske kunde han ved at se Tiden an faa en Lejlighed til at gøre Gengæld mod den slyngelagtige Neger-Konge, der havde snydt ham.

Lejligheden udeblev ikke. En skønne Dag stak den sorte Majestæt Hovedet ud fra Busken og sendte en af sine undergivne Høvdinge om Bord i „Jesus“ med Tilbud om mod en rimelig Betaling at afstaa 200 af sine nylig erhvervede Fanger. — To Hundrede! — En saa kolossal Forøgelse af sin allerede indskibede Last var dog mere, end selv Hawkins kunde skaffe Plads til;

men over for den kongelige Udsending udtrykte han ikke desto mindre baade Henrykkelse og Taknemmelighed over Monarkens højsindede Tilbud, og uden i mindste Maade at lade sine inderste Følelser over Kongens tidligere Adfærd komme til Syne, sendte han paa staaende Fod Høvdingen i Land med en Indbydelse til sin Herre og Mester til selv at komme om Bord, saa de personlig kunde forhandle om Priserne.

Den følgende Formiddag arriverede Kongen med Følge — et halvt Hundrede med lange Spyd bevæbnede Krigere, som under Sang kom padlende i to store Kanoer og lagde til paa Siden af „Jesus“, hvor om Bord Englænderne havde truffet de til Lejligheden fornødne Forberedelser til at modtage den høje Gæst — dog uden Honnør ved Falderebet; thi der var intet Faldereb ude, og Negrene maatte klatre om Bord ad udkastede Tovender eller op over Røsttræerne. Dette var dog efter Beregning ikke nogen let Sag for en Neger med et langt Spyd i Haanden. Nogle tabte Spyd, andre holdt det mellem Tænderne for bedre at kunne bruge Hænderne, men op kom de alle, og eftersom de ved Skibsfolkens Hjælp blev halet ind over Lønningen, klappede Haandjernene om dem, og Kongen og hele hans Livvagt maatte herefter dele Skæbne med deres Racefæller i Skibenes Lastrum.

Efter dette nye og dristige Kup nølede Hawkins ikke længere med at gaa under Sejl med hele sin Flaade, og med mellem 400 og 500 Negre under sine Skibes Luger satte han atter Kurs mod Vestindien.

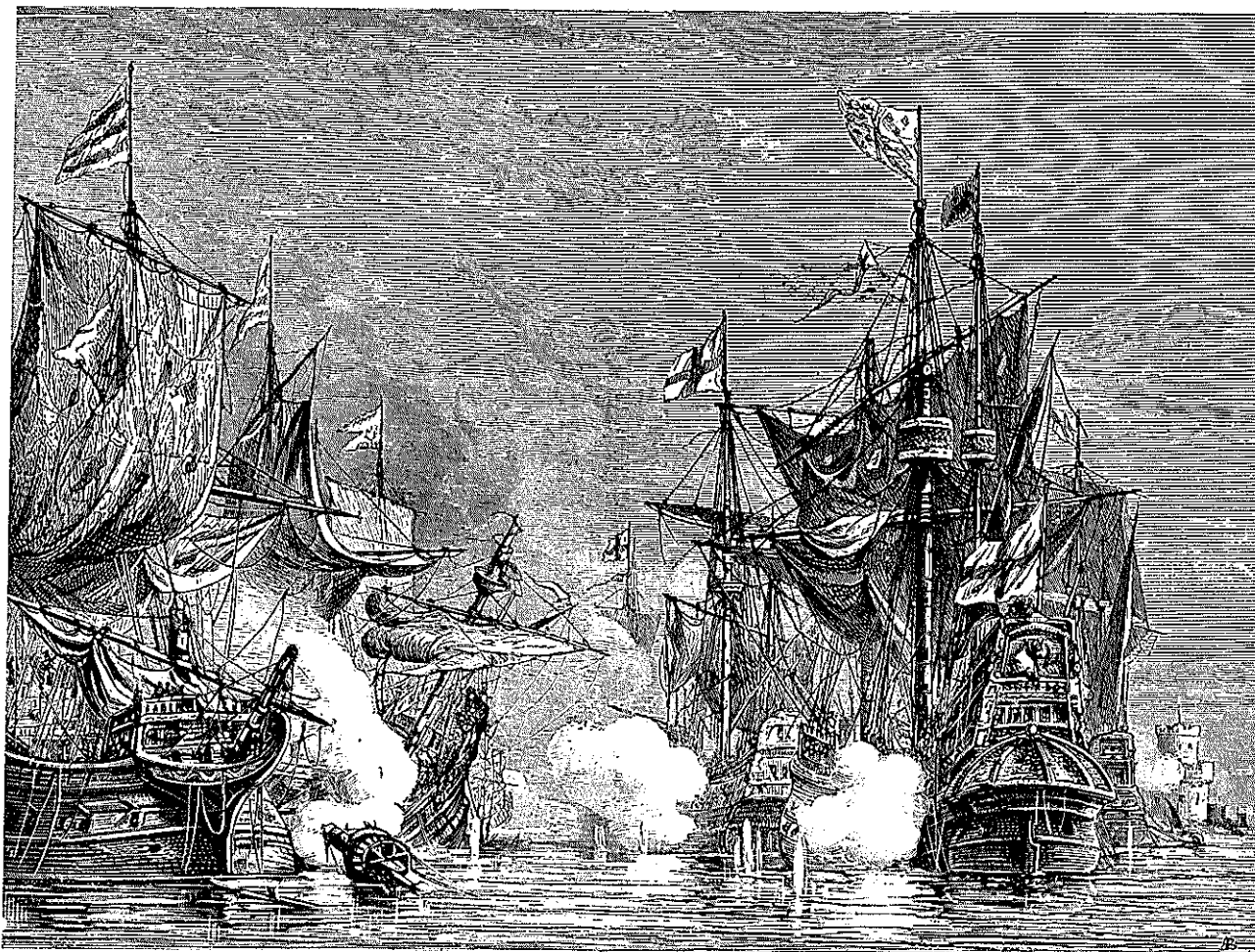
En lang Overrejse tvang ham igen til at søge ind til den lille Ø Dominica for at fylde Vand. Herfra luskede han med sine Skibe fra Plads til Plads og solgte Slaver hist og her, som han bedst kunde komme om ved den spanske Konges strenge Instruksur til sine Guvernører om ikke under nogen Omstændighed at tolerere Handelssamkvem med disse engelske Kæettere.

Alle Steder lod Spanierne sig dog uden synderlig Vanskelighed overtale til at handle med ham — alle Steder undtagen i Rio de la Hacha, hvor Guvernøren havde ventet hans Tilbagekomst og derfor havde befæstet Byen.

Herom skriver Hawkins i sin Dagbog —: „En nydelig Gestus efter at samme Guvernør under mit sidste Besøg i denne By i høje Toner havde lovprist mit fredelige Sindelag.“

Hawkins lod sig dog ikke vise tilbage af Guvernørens drastiske Forholdsregler. Med 200 Mand brød han gennem Befæstningsanlæggene og trængte ind i Byen uden at miste mere end to Mand og uden noget Tab for den spanske Garnison, der flygtede over Hals og Hoved. Og som Herre over Byen fik han med de omboende Planteres Mellekomst afsat 200 af sine Negre. I alle Pladser, som han herefter anløb, viste de spanske Plantere ham ogsaa megen Imødekommenhed. De var mere end villige til at handle med ham, og han kunde ret hurtigt melde udsolgt.

Imidlertid lakkede Sommeren mod Hæld. Tiden for de vestindiske Orkaner nærmede sig, og for at undgaa disse, fik Hawkins pludselig Hastværk med at begynde Hjemreisen. Han kom dog for sent af Sted; thi straks efter, at han hjemover havde passeret det vestlige Hjørne af Kuba, kom han ind i en Cyklon. Den varede fire Dage, og den handlede meget ilde med hele Flaaden — navnlig med „Jesus“, som ikke ganske hav-



*Hawkins' Kamp med de spanske Galeoner i San Juan de Ulloa's Havn.*

de overvundet Biscayas haarde Medfart. Saaledes var dette Skibs Ror igen blevet alvorligt beskadiget, og Skroget lakkede som en Si. Under disse Omstændigheder saa han sig nødsaget til for Alvor at søge Nødhavn, og i saa Henseende prøvede han sig frem langs Floridas Kyst, men alle Vegne, hvor der tilsyneladende var en Smule Læ, fandt han Vandet for grundet, og da en ny Storm pludselig rejste sig, holdt han af for Vejret mod San Juan de Ulloa ved Bunden af den Mexikanske Havbugt.

Som den engelske Søhistoriker Froude skriver, var San Juan de Ulloa paa den Tid, hvad Vera Crux senere blev, Mexikos vigtigste Havnestad og Centret for Trafikken mellem denne Koloni og Moderlandet. Byen ligger ved en lille Bugt med Indsejling fra Nord. En smal, stenet Ø paa omtrent en kvart Sømil's Længde spærrer næsten hele Bugtens Munding, saa der kun er en smal Passage ved begge Øens Ender og kun for store Skibe gennem den ene Rende. Øen danner en Bølgebryder for Havnen, og der er dybt Vand tæt ind til den Inderside, hvor Skibe kan fortøje og ligge i Læ.

Den 16. September 1568 naaede Hawkins ind i denne snævre, men tilsyneladende sikre Havn med sine haardt medtagne Skibe, som af de spanske Myndigheder straks blev antaget for at være en Del af en allerede længe ventet spansk Flaade. Stor var derfor Bykommandantens Overraskelse, da han indfandt sig om Bord i „Jesus“ og saa sig stillet Ansigt til Ansigt

med en Englænder. Hawkins var ovenud elskværdig, og han havde ogsaa Grund til at være det under de øjeblikkelige Omstændigheder. Det gjaldt jo for ham under fredelige Forhold og saa hurtigt som muligt at faa sine Skibe gjort sødygtige; og dette optog ham saa fuldstændigt, at end ikke tolv guld- og sølvlastede Skibe, som laa i Havnen, og som han til enhver anden belejlig Tid næppe vilde have betænkt sig paa at udplyndre, synes at lægge Beslag paa hans Opmærksomhed.

Bykommandanten kunde dog ikke paa egen Haand give ham Tilladelse til at blive liggende i Havnen, og Distriktets Guvernør var rejst til Spanien. Men ved sin elskværdige Optræden fik Hawkins omsider med Bykommandantens Bistand en skriftlig Ansøgning afsendt til Vicekongen i Mexiko, hvori han forklarede Grunden til sin Ankomst og udtalte Haabet om at han, da Dronningen af England levede i Fred og den bedste Forstaaelse med Kongen af Spanien, ogsaa kunde faa Lov til at udbedre Skaderne paa sine Skibe uden at blive forulempet.

Denne Ansøgning blev afsendt Aftenen efter Hawkins' Ankomst. Den følgende Morgen, da det lysnede, blev han ubehagelig overrasket ved at se tretten store spanske Galeoner ligge uden for Indsejlingen til Havnen. Dette var den ventede Flaade under Kommando af en vis Alvarez de Bacan — en Kaptajn, der ved en tidligere Lejlighed havde kapret og beslaglagt en

Del engelsk Handelsskibe ved Gibraltar, og som dér paa en udfordrende og iøjnefaldende Maade havde haanet det engelske Flag. Han var sendt ud paa dette Togt for at konvojere de i Havnen liggende guld- og sølvlastede Skibe hjem til Spanien, og han havde specielle Instrukser til at holde skarpt Udkig efter og eventuelt fange den af den spanske Konge og alle hans tro Undersaater forkætrede Pirat, John Hawkins.

Skønt Hawkins var uvidende om alt dette, var han dog straks klar over den alvorlige Situation, han var kommet i ved disse tretten store Galeoners Nærværelse lige uden for Indsejlingen til Havnen. Det er muligt, at Distriktets Guvernør kunde have hjulpet ham til Flugt, men Guvernøren var som sagt rejst hjem til Spanien, og hans Efterfølger var netop arriveret med de Bacans Flaade for at overtage Embedet.

For alle Tilfældes Skyld traf Hawkins øjeblikkelig Forberedelser til at forsvare sig og sine Skibe. I største Hast lod han en halv Snes Mand fra hvert Skib i sin Flaade besætte den lille Ø ved Indløbet til Havnen og bringe nogle Kanoner i Stilling paa den, saa han hermed kunde beherske den snævre Passage; og da dette var bragt i Orden, sendte han en Baad ud til den spanske Flaade med Besked om, at Byen var taget i Besiddelse af en Englænder, der absolut ikke vilde tillade noget spansk Skib at løbe ind i Havnen uden behørig Garanti for, at Freden ikke blev krænket.

At forbyde en spansk Søofficer Adgang til en spansk Havn i Fredstid var naturligvis et stift Stykke Frækhed; men det kunde siges til Hawkins' Undskyldning herfor, at Vinden, som var nordlig, tiltog, og dersom den blev til Storm, vilde den spanske Flaade uden for Havnen komme i en farlig Stilling med Land i Læ; og der var saaledes en Mulighed for, at den for at undgaa dette vilde holde ud i rum Sø og dermed give de engelske Skibe en Lejlighed til at slippe uhindret bort.

Men den nordlige Vind blev ikke til Storm; og efter lidt Forhandling frem og tilbage lod Hawkins sig omsider overtale til at lade den spanske Flaade faa Adgang til Havnen — dog kun paa Betingelse af, at Englænderne uden Hindringer af nogen Art fik Lov til at reparere deres Skibe, og at de under deres Ophold dér fremdeles holdt den lille Ø ved Indsejlingen besat. Denne sidste Betingelse syntes dog at have været en Streg i de Bacans Beregninger, men efter lidt Nølen sanktionerede han, og Overenskomsten blev underskrevet af den nye Guvernør, hvorefter Englænderne lod den spanske Flaade sejle ind i Havnen under gensidig Salut.

De to første Dage herefter forløb, uden at Englænderne følte sig foruroligede. Men saa opdagede de, at spansk Militær inde paa Fastlandet ved Indsejlingen var travlt beskæftiget med at opstille Kanoner, der anbragtes i Stillinger, saa de kunde bestryge hele den lille af dem besatte Ø og deres Skibe, og dette vakte straks deres Mistanke om, at de Bacan pønsede paa Rævestreger.

De skulde snart blive bestyrket i deres Formodning. Den følgende Dag, den 20. September ved Middagstid, nærmede en stor Kolos af en gammel Hulk sig de engelske Skibe, der som sagt laa fortøjet ved Øens Inderside i en lang Række — „Jesus“ længst inde i Havnen, derefter „Minion“ og de mindre Skibe og længst ude „Judith“. Hulken var tæt bemanded med

Soldater og blev bugseret af tre Robaade. Den stævnedede ret mod „Minion“, og det var aabenbart Hensigten at lægge den paa Siden af dette Skib. Men da „Minion“s Fører, Kaptajn Hampton, ikke syntes om Naboskabet, lod han gøre klar til at slippe sit Anker og kaste sine Fortøjninger los.

Mens dette foregik, sad Hawkins og spiste til Middag i sin Kahyt sammen med en ubuden Gæst i straalende spansk Officersuniform. Denne Gæst havde præsenteret sig som Kaptajn Augustine Villanova og foregav at være sendt af sin Chef Kaptajn Alvarez de Bacan for at aflægge den engelske Eskadre-Kommandør en Høflighedsvisit. Midt under Maaltidet hørtes pludseligt Skud og høje Raab fra Dækket, og lige saa pludseligt kastede Hawkins' opvartende og aarvagne Tjener sig over Villanova og fravristede denne en Daggert, som den ubudne Gæst lynsnart havde draget frem fra sit ene Ærme. I en Haandevending var den forklædte Bandit bastet og bundet, og med den bomstærke Tjeners Jerngreb om sin Hals tilstod han at være købt til at snigmorde John Hawkins.

Imidlertid var Hawkins ilet op paa Dækket, hvor de Bacans Lumskeri aabenbarede sig for ham i Ilden fra de spanske Galeoners og Landbatteriers Kanoner, som allerede var i fuld Virksomhed med at tildænge de engelske Skibe. Den store Hulk var ganske rigtig klappet paa Siden af „Minion“, og en Vrimmel af Spaniere gjorde ihærdige Forsøg paa at entre dette Skib. Men de engelske Søfolk kæmpede imod med sammenbidt Energi og strittede Spanierne over Bord lige saa hurtigt, som de kom op, og imens forcerede Kaptajn Hampton sit Skib ud fra Havnen — fulgt af Drake med „Judith“ — under en stærk koncentreret Ild fra de spanske Galeoner.

Det lykkedes dog disse to Skibe at komme nogenlunde uskadt ud i rum Sø og uden for de spanske Kanoners Rækkevidde, og de øvrige engelske Skibe maatte nu klare for sig selv. Disse blev heller ikke de spanske Galeoner Svar skyldig, men holdt tappert Stand i to samfulde Timer; og Kampens Udfald vilde maaske have været tvivlsom, dersom det ikke omsider var lykkedes Spanierne at kaste en større Styrke over paa den lille Ø ved Indsejlingen, der kun var besat af nogle faa Englændere til Betjening af de der placerede Kanoner. Denne Kanonbetjening tabte imidlertid fuldstændig Hovedet over for Overmagten og retirerede i panisk Flugt om Bord i de i Havnen tilbageværende engelske Skibe uden først at give sig Tid til at fornagle deres Kanoner, som Spanierne derefter omgaaende rettede ind mod Englænderne og brugte med en saa tilintetgørende Virkning, at „Samson“ og „The Swallow“ inden længe blev sænkede — dog først efter at de Bacans Flagskib og to andre store Galeoner ogsaa var gaaet til Bunds.

„Jesus“ var heller ikke gaaet Ram forbi under denne Dobbeltild. Hawkins havde ganske vist faaet sit Skib under Sejl i Haab om at slippe ud af Havnen, men dets Ror var saa molesteret, at Skibet ikke lod sig styre, og dets Skæbne blev endelig beseglet, da de Bacan sendte to Brandere imod det, hvilket resulterede i, at „Jesus“ et Øjeblik efter stod i lys Lue fra For til Agter.

Over for denne Helvedesild maatte Hawkins give op. Med de af hans Mandskab, der endnu var i Live,

fik han sin eneste ubeskadigede Baad sat ud, og med saa mange Mand, som den kunde rumme, forlod han med Ilden i Hælene sit brændende Skib efterladende alt sit erhvervede Guld og Sølv — hele Rejsens Profit — i sin Kahyt, som hurtig var forvandlet til et uigen-nemtrængeligt Flammehav.

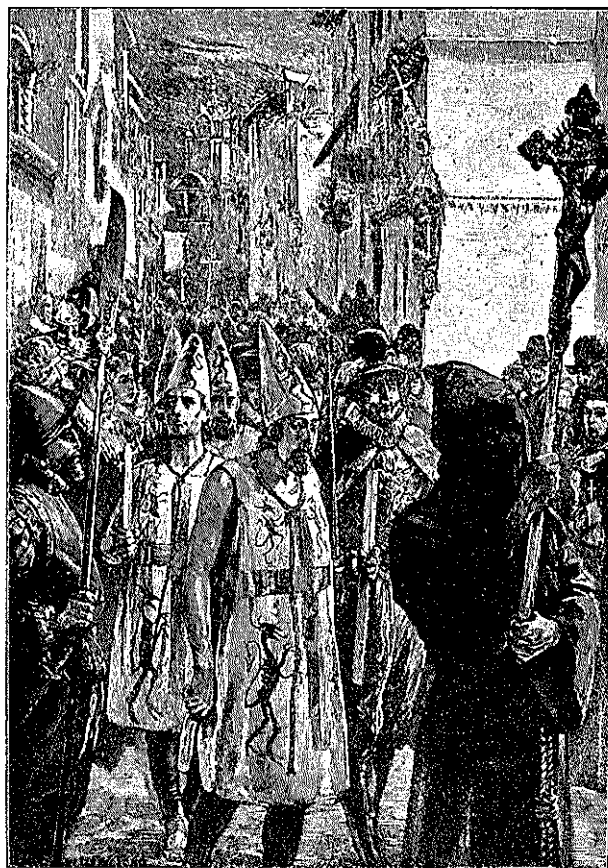
Den Del af hans Mandskab, som Baaden ikke kunde rumme, sprang over Bord og svømmede til Land, hvor de tillige med de af deres Kammerater, som ogsaa havde reddet sig i Land fra deres sænkede Skibe, paa Naade og Unaade maatte overgive sig til Kong Philips og Inkquisitionens Haandlangere. Og mens Spanierne var optagne af disse Fanger, slap Hawkins og hans Baadfolk — under Dække af den Krudt- og Brandrøg, der indhyllede Havnen — ubemærket ud til Søs gennem den grundede og for større Fartøjer ufarbare Rende og blev optaget af „Minion“.

Af hele Hawkins Flaade var som sagt kun „Minion“ og „Judith“ undsluppet. Ingen af disse to Skibe havde synderligt meget Drikkevand om Bord, og de var begge overbemandet — „Minion“ i Særdeleshed. Ikke desto mindre satte de straks Kurs hjemover, og Dagen lang fulgtes de troligt ad. Men den følgende Nat blev de atter overfaldet af en cyklonagtig Storm, under hvilken „Minion“ led betydeligt Havari, og Skibene kom herved bort fra hinanden. Drake slap med Nød og næppe gennem Uvejret med „Judith“ og naade i December velbeholden til Plymouth, men som en ruineret Mand; thi hans Skib var saa medtaget efter Rejsen, at dets Istandsættelse langt vilde overstige hans økonomiske Evner, og han svor dyrt og helligt, at den spanske Konge skulde komme til at bøde mængfold for hans Tab.

Men for at vende tilbage til Hawkins, saa flakkede han længe rundt i det Karibiske Hav med den stærkt havarerede og lækende „Minion“ — næsten uden Proviant og ferskt Vand og med et mismodigt Mandskab, hvoraf Størstedelen krævede at blive sat i Land. For at undgaa aabenlyst Mytteri saa han sig under disse Omstændigheder omsider nødsaget til at efterkomme de rebelske Søfolks Ønske, og efterladende op imod 100 Mand i et ubeboet Omraade paa den mexikanske Kyst i Nærheden af den lille By Panuco stod han atter til Søs.

Disse landsatte Englændere blev efter mange udstaaede Strabadser og Sultedøden nær snart indfanget af Spanierne og ført til Hovedstaden Mexiko, hvor de under Arresten traf sammen og delte Skæbne med deres tidligere Kammerater, som under Katastrofen i San Juan de Ulloa var faldet i Spaniernes Hænder og ligeledes var ført hertil. De blev som Kættene torteret efter Inkquisitionens grusomste Metoder for til Slut under Folkemængdens Haan at blive klædt i Narredragter — med en Strikke om Halsen og med store, utændte Voksløys i Hænderne — at blive ført i Procession gennem Byens Gader til en aaben Plads, hvor deres endelige Skæbne blev fuldbyrdet i dér rejste Galger eller paa tilrettelagte Baal. De heldigste blev hængt — de mindre heldige levende brændt.

Imidlertid var Hawkins naaet over Atlanten med „Minion“. Skibet var i en sørgelig Forfatning, og mere end Halvdelen af det Mandskab, der var forblevet om Bord, var paa Overfarten bukket under for Sygdom og Overanstrengelse. Resten orkede næppe at manøvrere



Under Folkemængdens Haan og klædt i Narredragter — med en Strikke om Halsen og med utændte Voksløys i Hænderne — blev de yngre Englændere ført i Procession gennem Byens Gader.

Skibet, som af vedholdende stormfuldt Vejr var slaaet ud af Kurs og var kommet for langt mod Syd. Det første Land, man fik i Sigte, var Galiciens Kyst, og da der nu ikke mere fandtes noget spiseligt eller Vand om Bord, holdt Hawkins ind til Vigo. Her sporedes han dog snart af Inkquisitionens Spejdere, men det lykkedes ham dog at faa de mest nødtørftige Forsyninger og slippe bort igen, og han naaede omsider England lige saa forarmet som Francis Drake; og ligesom denne hans yngre Slægtning lovede han heller ikke noget fremtidigt godt for Kong Philip af Spanien.

Fortsættes i næste Nr.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

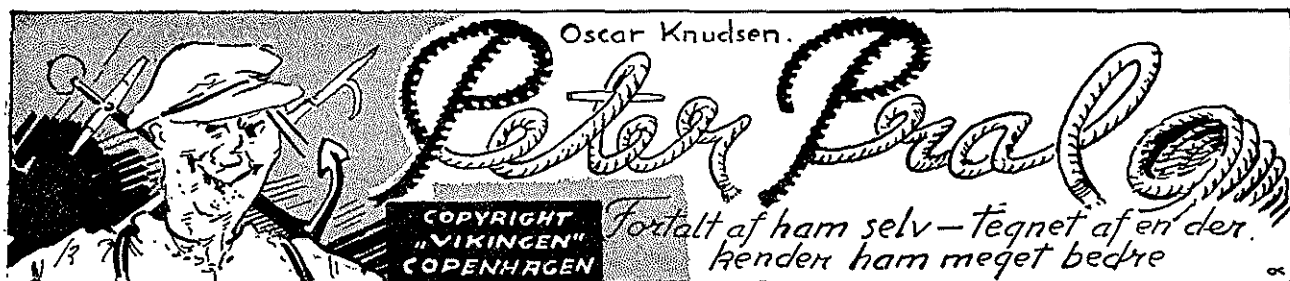
Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

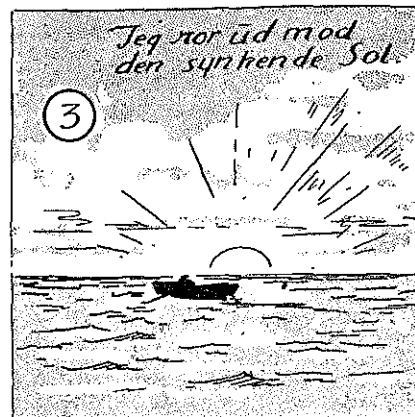




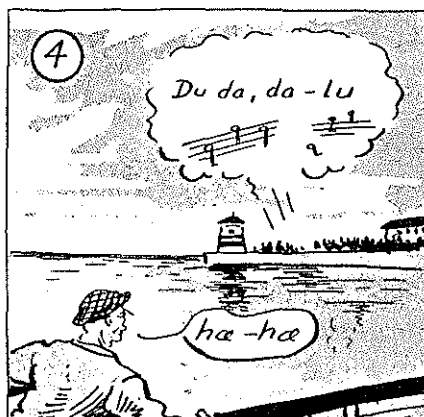
De husker nok, hvorledes og hvordan, fra sidste Gang. Gaden til Havnen var ganske mennesketom, da jeg med „Dynamit“ Kufferten i Haanden nærmede mig Baaden. Det maa have givet nogle slæmme Ryk i Tilskuernes, da de saa, hvor skødesløst jeg behandlede den farlige Kuffert.



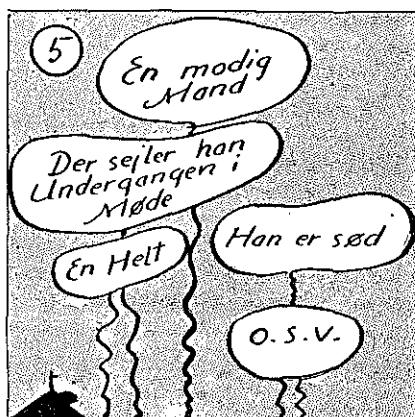
Men de havde jo heller ikke min Viden om, at Kufferten indeholdt rare Guldposer i Stedet for Sprængstof (Ha, ha). — De havde lastet Baaden godt med Proviant, hvis jeg skulde blive træt af at ro. Jeg skulde jo helt udenfor Tremilegrænsen og sænke Tosken.



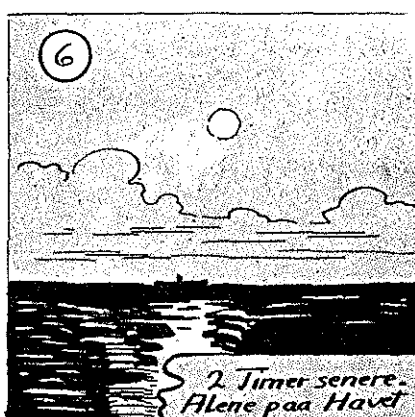
Dette Billede behøver ingen Tekst. Redaktionen.



Inde paa Kajen stod Folk nu tæt og stirrede efter mig. Et Orkester spillede Ouverturen til Syngespillet „En Helt og hans Kammerjener“ af Coumod. Toner steg og faldt med Blæsten — —



Langt borte horte jeg endnu enkelte Bemærkninger, der viste mig, hvorledes moderne Mennesker betragter en Folkehelt. Saa døde Stemmerne bort.



Og jeg var alene paa Havet, Kun den evige Maane lo af den mesterlige Spøg, jeg havde drevet med det lille, skikkelige Princetown. Jeg faldt mig som en Slags moderne Uglespil — en international Spøgefugl.



Nu kom Afslutningen paa Spøgen. Man havde anbragt rigeligt med Nodblus og Raketter i Baaden. Det har antageligt været en gammel Redningsbaad. — En Tændstik til hele Beholdningen og — —



Inde fra Byen maatte de tro, at nu sprang jeg i Luften med mit „Linteskip“. Men maatte antage, at jeg alligevel havde fundet Døden under mit Forsøg paa at redde Princetown fra en skrækkelig Skæbne.



Ovenstaaende har jeg ikke selv oplevet. Men gode Iagttagere har senere skildret for mig, hvorledes Stemningen var paa Kajen, da „Ekspllosionen“, fandt Sted.

Kilde: „Universal Explosio“, „Life and World“ og „Gazetta del Equador“. Alle 3 Blade: Princetown, Hovedgaden.

# Den Sømand

Af Otto Ludvig

Ill. af Kjeld Simonsen

## maatte lide

I Aftentimerne, naar Vejret var godt og Solen sendte sine sidste Straaler udover Havet, medens Skibets vagtfri Besætning hyggede sig med Sang og Spil omkring Masten, kunde man høre nogle dumpe Slag fra Fordækket. Det var Baadsmandsmatherne, der øvede sig med den „nihalede Kat“ paa en tom Tønde, medens Baadsmanden sendte baade Skældsord og Bifaldsraab udover de flittige unge Mennesker, hvis disse nu enten ikke slog haardt nok, eller hvis en af dem fik Splinterne fra Tønden til at flyve sig om Ørerne.

Dette Billede vilde for en uindvidet maaske synes at være en ret uskyldig Maade at træne sine Muskler paa, men hvis man kender de virkelige Forhold, som de var paa Skibene og i Særdeleshed paa Orlogsfartøjerne for 2—300 Aar tilbage, saa vilde man kun glæde sig, hvis Tønden stadig var hel ved Øvelsernes Slutning. I Virkeligheden var denne Træning kun sat paa Programmet med det ene Formaal for Øje at opøve Skibets Bøddler i at piske deres Skibskammerater til Døde, hvis disse havde forsynet sig bare lidt mod Datidens strenge Skibsartikler.

*Naar „Katten“ var i Brug.*

Man er tilbøjelig til at tro, at Livet paa Havet i gamle Dage havde et vist romantisk Skær over sig, men Tal, som fortæller, hvor mange Slag af Pisken en enkelt Mand kunde blive dømt til at faa, berøver os nogle af de romantiske Illusioner. Saaledes blev 3 Sømand i Aaret 1744 dømt til at modtage 900 Slag af den nihalede Kat. Disse Straffe var vel ikke helt lovlige, idet Officererne havde rig Lejlighed til at udnytte deres Fantasi paa denne Maade, uden — trods Ulovligheden — at faa Ubehageligheder for det bagefter, da Ofrene som oftest ikke var i Stand til at gøre Vrøvl bagefter. Man indrømmede ligefrem, at den Slags Straffe var tænkt som Dødsstraffe.

Hvis vedkommende Befalingsmand, der gav Straffene, havde en særlig god Fantasi, lod de Manden sejle rundt i en Baad fra Skib til Skib i Eskadren og lod hvert Skib faa Andel i Afstraffelsen. Iøvrigt synes man allerede paa den Tid at have været inde paa Spørgsmaalet om Arbejdsfordeling, idet hver Baadsmandsmath sjældent uddelte mere end 12 Slag ad Gangen, inden han fik Afløsning af en Kammerat med friske Kræfter.

Piskning var forøvrigt et almindeligt brugt Straffemiddel i Alverdens Skibe. Baade i England og i Danmark har Flaadernes Syndere faaet deres Hud

flænset i Stykker af Katten, Reb, Spanskrør eller lignende, og at man ogsaa har brugt Pisken i Frankrig, viser dette Lands Ord for den nihalede Kat, der er „Martinet“. Ordet kommer af Marquis de Martinet, en fransk Officer, der yndede Brugen af dette Strafferedskab i den Grad, at man kun tænkte paa Piskning, naar hans Navn nævntes.

I vor Tid finder legemlig Straf selvfølgelig ikke Sted i Flaaden. I England var Katten, saavidt man ved, i Brug for sidste Gang i 1882, men endnu er Bestemmelsen om Piskning ikke slettet i de engelske Straffebestemmelser for Flaaden, idet de blot er ude af Kraft til nærmere Ordre foreligger.

*Naar Munden havde Skylden.*

I gamle Dage var det meget værre end nu at bande, sladre, lyve eller paa en eller anden Maade at spotte Guds Navn. I 1644 blev i Royal Navy givet Direktiver for, hvordan man behandlede en Sømand, der bandede. Manden skulde bindes til Masten og derefter have skrabet Tungen eller ogsaa staa bundet en Time med en Jernstang i Munden.

Bestod Synden derimod i at have bagtalt en Kammerat, kunde man sone den ved at betale Kammeraten saa mange Sølvmonter, som det Antal Gange, man



*Ofret skulde finde sig i det første Slag.*

havde bagtalt ham. Ogsaa for at lyve kunde man slippe med en Bøde. Det kostede saaledes 4 pence at lyve overfor sin Ligemand, medens det kostede det dobbelte at stikke en Plade overfor Skipperen. Retfærdigheden kræver dog, at man nævner, at Skipperen ogsaa maatte betale 8 pence, ligemeget hvem Løgnen gjaldt.

Ovenstaaende synes at være meget demokratisk, men saadan var det ikke i alle Forhold. Saaledes maatte Chefen efter Loven ikke slaa nogen af Besætningen, men skete det, skulde Offeret finde sig i det første Slag uden at mukke. Først, hvis der faldt endnu en Ørenfigen, maatte man slaa igen.

Det værste, Munden kunde gøre, var dog at spotte Gud. For denne Synd var der meget streng Straf. Man slap i saadanne Tilfælde sjældent for at faa Tungen gennemboret med glødende Jern. Men ligesaa opfindsom synes man at have været, naar man skulde straffe en Mand, der sladrede. Saadanne Personer lod man nemlig binde, samtidig med at man hev hans Tunge ud i fuld Længde, i hvilken Stilling den maatte blive en stiv Time, hvorefter man smurte den over med Tjære.

Engang havde to Matroser stjaalet et Stykke Kød og fortæret det, og her kan man trods det, at Brøden maa betegnes som Tyveri, sige, at det var Munden, der havde Skylden. Saadan tænkte i alle Tilfælde Skibets Chef, der lod Manden binde til Masten med et Stykke Bøf hængende i en Snor foran. Derpaa sammenkaldte han Mandskabet og lod dem gaa forbi de formastelige og tildele disse et Slag hver over Munden med Kødet.

Selv om en Mand imidlertid skulde være saa heldig ikke at blive straffet af sine Overordnede, naar der kom Eder eller lignende over hans Læber, kunde han dog ikke altid vide sig sikker. Nedenstaaende Episode skal tjene til at vise, at ofte tog højere Magter fat, naar de menneskelige svigtede:

Da Orlogsskibet „Oldenburg“, der tilhørte den danske Marine, i Aaret 1673 laa ved Bantam, kom en Kvartermester op at slaas med en anden Sømand. I sin Fuldskab lykkedes det imidlertid ikke Kvartermesteren at give sin Modstander de tilstrækkelige Klø, hvorfor han svor, at 2000 Millioner Djævlø skulde tage ham, hvis han ikke inden Solnedgang havde faaet Hævn paa sin Fjende. Da Solen sendte sine sidste røde Straaler udover Horisonten, havde Kvartermesteren imidlertid stadig ikke hævnnet sig, hvorfor han sprang i Vandet og druknede. Besætningen paa „Oldenburg“ opfattede dette som en Indgriben fra de himmelske eller djævelske Magters Side og indsaa tillige det farlige i at give sig af med Banden eller Sværge.

#### *Og naar Fingrene var for lange.*

I nogle af de ældste Søløve finder man følgende Artikel: „Enhver, som stjæler, skal klippes i Hovedet og have det smurt ind i kogende Tjære og derefter overdrysses med Fjer. Naar man kommer til nærmeste Havn, skal han sendes i Land.“

Til andre Tider nøjedes man blot med at holde Lønnen tilbage, men oftest brugte man at lade Synderen løbe Spidsrod, hvilket var en meget raffineret Straf, der gav rig Anledning for Befalingsmændene til at bruge Opfindsomheden. Man lod Besætningen

stille op i en lang Række med hver en Tovende i Haanden. Synderen blev saa ført frem med blottet Overkrop, hvorpaa han fik tolv Slag af den nihalede. Derpaa gik han forbi den lange Række, hvor hver Mand havde Lov til at give ham saa mange Slag, de kunde naa. For at Manden ikke skulde gaa for hurtigt, gik der en Befalingsmand foran ham med draget Sværd. Bag ham gik ligeledes en Befalingsmand med Vaaben for at forhindre Staklen i at gaa for langsomt. Hvis Synderen holdt ud uden at segne, blev han ved Enden ofte tildelt 12 til af Pisken.

Hvis nogle vilde stjæle et helt Skib, hvilket skete, saa var Straffen Døden. Dødsdommen eksekveredes da paa denne Maade. Tyven blev nu hængt med Benene



*Man tænkte kun paa Piskning, naar hans Navn nævntes.*

opad ned langs Skibssiden, hvor han skulde hænge, til Hovedet var knust. Hvis Søerne ikke kunde ordne det fornødne, svingede man den ulykkelige mod Skibssiden, til han var død, hvorpaa man kappede Tovet, saa han faldt i Vandet.

Tyveriet blev ogsaa straffet med en anden Form for Hængning, der dog sjældent havde Døden til Følge. Man bandt Synderen ved Armene og hejste ham op i Masten. Ofte bandt man en Kanonkugle til Benene eller gav Manden hans Sejldugskøje med Tæpper i et Tov over Skuldrene. Hvorlænge han fik Lov at hænge der, afgang af Kaptajnens Lune. Var vejret koldt og raat, var Straffen selvfølgelig saa meget værre.

#### *Desertering.*

Datidens Søfolk var som oftest ikke ude at sejle for deres Fornøjelses Skyld. Mange Gange blev de „sjanghajet“ eller „presset“ og saa derfor deres Chance til at slippe fri, naar de laa i Havn. Derfor turde man ikke ofte give Landlov. Mange tog selv det „evige Nattegn“.

Men Straffen for Desertering var som oftest Døden. Sommetider blev Synderen skudt og sommetider hængt. Efterhaanden mistede man dog paa denne Maade for mange Folk, og man spekulerede paa en Udvej.

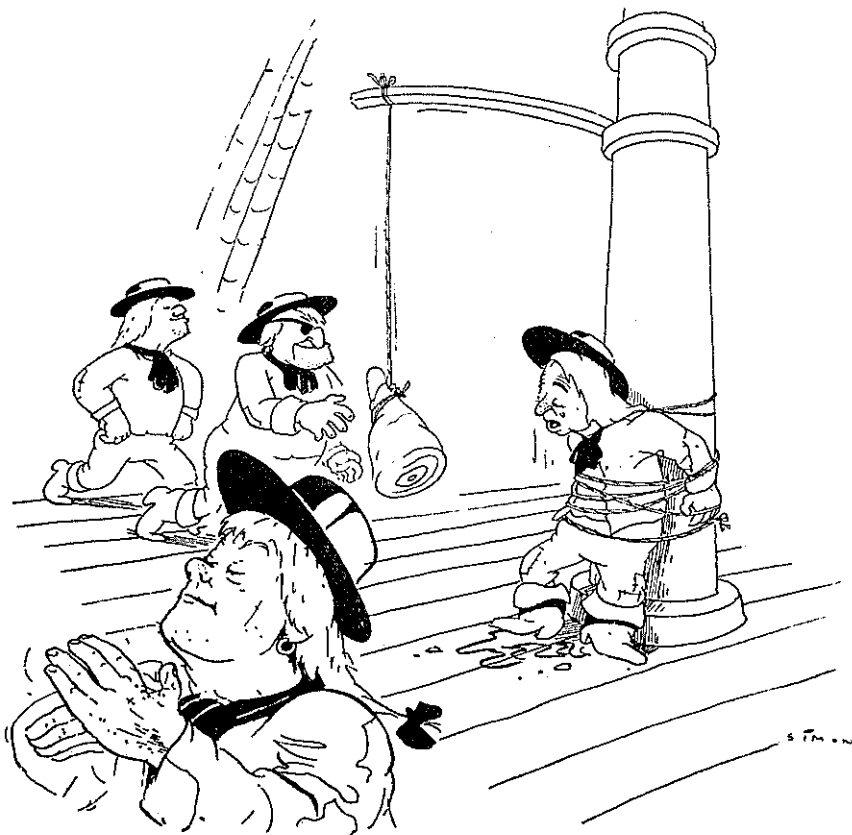
I England havde tre Sømænd gjort sig skyldige i Desertering, og stod for at skulle hænges. Imidlertid havde man kun Raad til at lade en af dem dø, hvorfor man lod dem trække Lod. Den næste Aften dinglede den uheldige med et Tov om Halsen. Det var i Aaret 1699.

Der var dog mange andre Maader, man kunde forsynde sig paa, og for hver Brøde var der altid en Straf. Naar man sov paa Vagten, slap man første Gang med en Spand Vand over Hovedet. Anden Gang blev man bundet og overdænget med Vand. Tredie Gang skulde man være Genstand „for al den Pine, Skipperen befaler“. Skete det imidlertid fjerde Gang, blev den søvnige hængt under Armene i Skibets Stævn med en Kurv foran sig, hvori der laa en Kande Øl, en Skive Brød og en Kniv. Der kunde han saa faa Lov til at hænge, til han enten døde af Sult eller foretrak at skære Snoren over med Kniven.

Baade den berømte Kølhaling og Spring fra Raaen var i Virkeligheden ogsaa Dødsstraffe, da Ofrene gerne druknede eller blev slaet ihjel i Faldet mod Vandoverfladen. Ved begge Straffe brugte man ogsaa at skyde et Skud af over Hovedet paa Synderen baade for at chokere denne og for at fæstne Begivenheden i hans Kammeraters Erindring.

Ja, man var vel nok mere barbariske i Straffemetoderne paa Fortidens Skibe end inde i Land, selv om man ikke gik af Vejen for at efterligne Herremændenes Afstraffelsesmetoder. Her er Søens „Træhest“, der blev kaldt for at „kysse Kanonerens Datter“: Synderen blev sat overskrævs paa et Kanonløb med en Kanonkugle om Benene, hvorpaa han fik Rygstykkerne varmet af „Katten“.

Til Slut skal lige nævnes de Straffe, man bragte



Det var Munden, der havde Skylden.

i Anvendelse overfor Vold. Hvis nogen drog sin Kniv mod en Kammerat, blev hans Haand naglet til Masten med hans egen Kniv. Var det Skipperen, der var Maalet for Knivens Bane, mistede dens Ejermand højre Haand. Blev Overfaldet imidlertid til Drab, blev Morderen bundet til sit Offer og kastet overbord, medens en Kanon blev skudt af.

Selv om Søfolkens Gerning stadig er farlig, saa synes den dog at være mere betryggende end for 2—300 Aar siden. En Skippers Lune kunde i mange Tilfælde være farligere end al Søkrigens Djævelskab.

**C. CLAUSEN**



DAMPKIBSREDERI  
SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

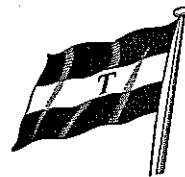
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

*Har De læst Sejl og Motor?*

DAMPKIBSSELSKABET

**TORM**



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

# SKIBS

## Bygning



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

# B&W

J. JOKSEN · 43

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1946



Medlemmer pr. Januar 1943

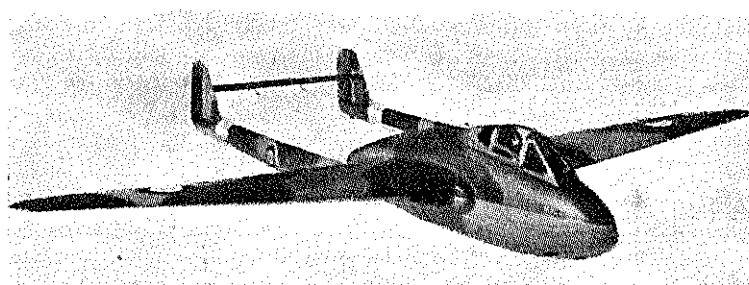
Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Ala  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleum A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/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 Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbåde og Liniere  
 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 Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitseres 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

## Gasturbinens Udvikling

Blandt de mange britiske tekniske Fremskridt under Krigen er faa saa bemærkelsesværdige som Gasturbinens Fremkomst. En Flyvemaskine kan, naar den er forsynet med denne Jævntryksmaskine, opnaa Hastigheder, der er langt større end dem, der er naaet med Flyvemaskiner med Stempelmaskiner og Luftsruer. Sejren for Gasturbinen i Forbindelse med Straalefremdrivning kan siges at være fastslaaet i November i Fjor, da en Gloster Meteor Kampmaskine med to Rolls-Royce Derwent Gasturbiner satte ny Verdensrekord paa 970 km/Tim. over en maalt Strækning ved Herne Bay Kent. Ingen Flyvemaskine med Stempelmaskine har endnu naaet over 800 km/Tim. i vandret Flyvning. Derwent Gasturbinen er den kraftigste Maskinenhed, der er i Seriefremstilling og regulær Tjeneste, idet den udvikler et Tryk paa 1814 kg ved en Hastighed paa 14.600 O/M. For Flyvning over den

maalte Strækning i lav Højde var den fulde Kraft ikke nødvendig eller ønskelig, og man satte Ydelsen ned til et Tryk paa 1633 kg. Med en Vægt paa kun 770 kg er Gasturbinens Dimensioner 1,09 m i Diameter og Længden 2,25 m. Trykkraften kan kun sammenlignes med Hestekraften under givne Forudsætninger. Ved en Hastighed paa 500 km/Tim. svarer 0,45 kg Tryk til 1 HK. Selv ved den nedsatte Hastighed paa 970 km/Tim. udviklede hver Derwent-Maskine en Kraft svarende til 5818 HK. Ved store Hastigheder og store Højder er den termiske Virkningsgrad bedst, dels fordi den lave Lufttemperatur er gunstig for Kompressorens Virkningsgrad, og dels fordi Stødvirkningen af den Luft, der bliver slynget ind i Indsugningen, ogsaa hjælper til.

Den simple, aabne Gasturbine bestaaende af en Kompressor og en Turbine med stort Omdrejningstal, er ikke nogen ny Idé, og skønt den



De Havilland Vampire er forsynet med en Goblin Gasturbine, der løber 10.200 O/M og giver et Tryk paa 1360 kg. En Vampire har landet paa et Hangarskib.

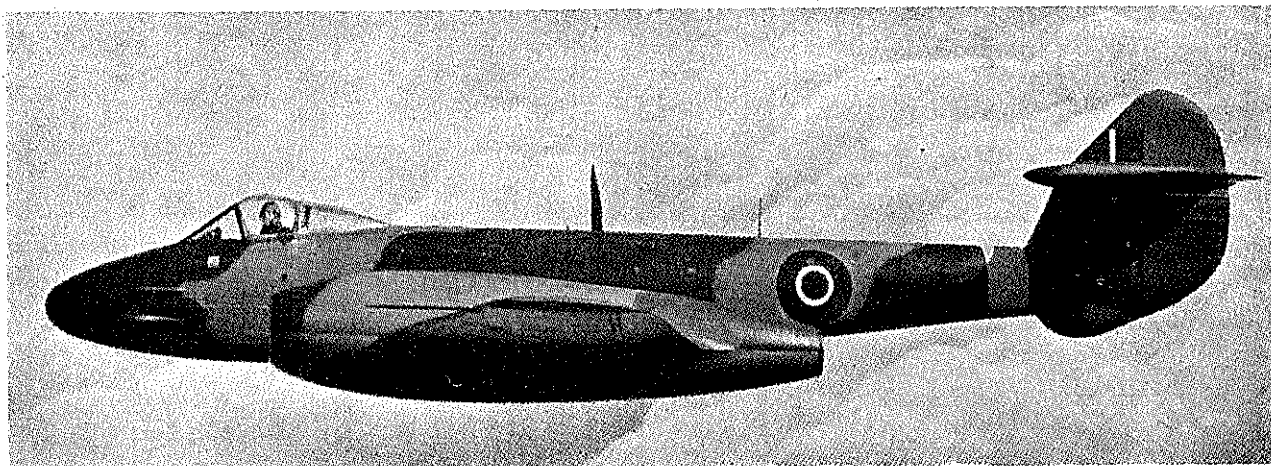


**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Gloster Meteor Flyvemaskine forsynet med to Rolls-Royce Derwent Gasturiner. Med en Hastighed paa 970 km/Tim. har den Verdensrekorden.

særlig egner sig til Fremdrivning af Flyvemaskiner, er Brugen af den ikke indskrænket til Flyvemaskiner. Større Enheder vil eventuelt blive anvendt paa andre Omraader. Der findes allerede saadanne, og Enheder til Marinebrug er under Konstruktion. Fremskridt paa disse Omraader kan ventes relativt hurtigt.

Overgangen fra frem- og tilbagegaaende til roterende Enheder til Fremdrivning af Flyvemaskiner skyldes Air Commodore Frank Whittle, RAF, som begyndte sine Eksperimenter i 1928 og søgte sit første Patent i 1930. Hans første Turbine bestod sine Prøver i 1937. To andre fulgte efter, og der blev foretaget mange vellykkede Flyvninger med et Gloster Monoplan i 1941, efter hvilke alle Enkeltheder og en Prøvemaskine blev sendt til Amerika til Prøve og Fremstilling i Henhold til Lease-Lend Overenskomsten.

En Gas-Turbine-Kompressor Enhed er meget simple i Konstruktion og Fremstilling end den ortodokse mange-cylindrede firetakts Stempelmaskine. Den er mindre, den vejer kun ca. en Trediedel og har af enkelte Dele kun ca. en Trediedel. Den fordrer ikke noget Kølesystem, og den har kun to eller tre Hovedlejer og ingen Smøring mellem Slidflader. Radiatorer og Oliekølere er blevet overflødige. Den arbejder fuldstændigt vibrationsfrit, hvorved Installationsproblemerne er reduceret betydeligt.

Til Straalefremdrivningen frembringer Kompressor-Turbinen en Straale af Luft og Forbrændingsgasser, der har en Hastighed, som er større end Lydens, og ved hvis Reaktion Flyvemaskinen drives frem. Alternativt kan Turbinen indrettes til at afgive mekanisk Kraft til Akslen og gennem et Gear drive en almindelig Luftpropel. I Skibe, paa Jernbaner eller som stationære kan de indrettes til at trække en Propel, Drivhjul eller en Dynamo.

Strengt taget er naturligvis alle Flyvemaskiner straalefremdrevne. I det ene Tilfælde bliver en stor Mængde Luft trykket langsomt bagud af en Luftpropel med en Diameter paa  $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{4}$  m, medens efter det nye Turbine-straale-Princip en mindre Mængde Luft bliver trykket bagud med en stor Hastighed i Form af en Straale med en Diameter paa 0,3 m.

Diagrammet illustrerer den simpleste Form paa en Gasturbine til et straalefremdrevet Luftfartøj. En Centrifugalkompressor med stor Hastighed tager Luft ind fra Forsiden og trykker den ind i en Række Forbrændingskamre, der ligger aksialt rundt om Akslen. Ind i den komprimerede Luft sprøjtes Brændstof, som brænder kontinuerligt paa en noget lignende Maade som en Blæselampe. Der sker ikke nogen adskilte Eksplosioner som i en Stempelmotor. Paa Grund af den ved Forbrændingen frigjorte Varme ekspanderer den luftfyndede Blanding, idet den baner sig Vej mod den eneste Udgang Mundingsringen, hvor Turbinehullet sidder. Ved Stødet mod Skovlene faar denne hurtige Luftstrøm Turbinehullet til at rotere og afgiver mekanisk Kraft til Akslen. Da Turbinen og Kompressoren er koblet sammen paa Hovedakslen, driver Turbinen Kompressoren og sikrer derved en kontinuerlig Lufttilgang til at vedligeholde Forbrændingen. Agten for Turbinen gaar Gas/Luftblandingen ud gennem et Mundstykke som en Straale med stor Hastighed. Den Kraft, der er nødvendig for at give Luftstrømmen dens Hastighed, fremkalder en Reaktion af samme Slags som et aksialt Tryk paa Flyvemaskinen. Denne Reaktion er Fremdrivningskraften.

Gasturbinen roterer med meget store Hastigheder som f. Eks. 7500—16000 O/M. Den startes med en elektrisk Startmotor. Virkningen frembringes af den Luftmasse, der passerer Aggregatet, Kompressionsforholdet.

**DICK'S  
MARINE  
OILS**

Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

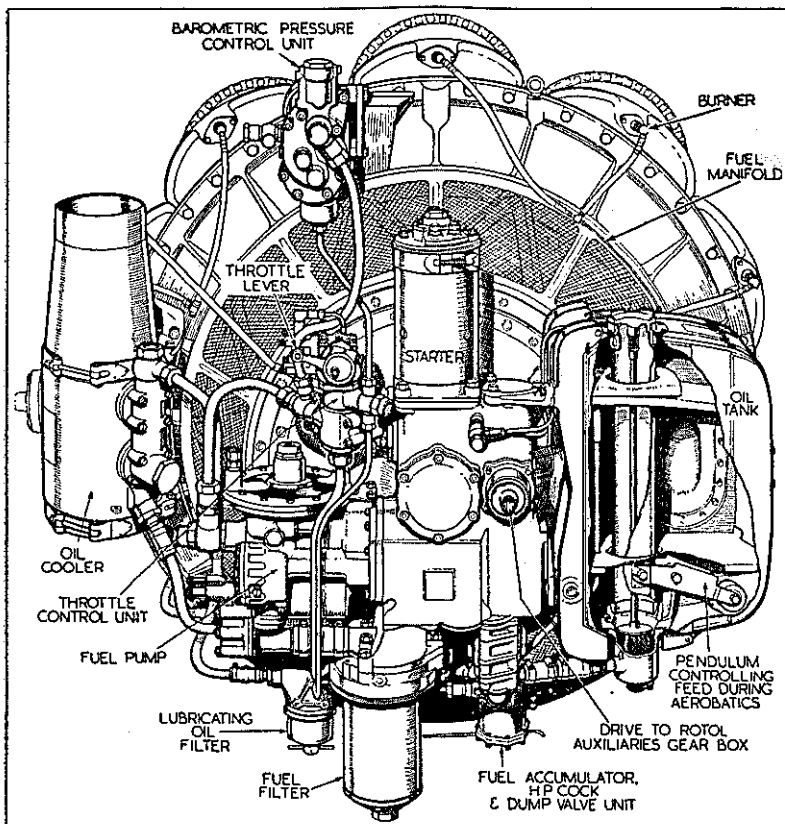
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



Brændstofsystemet for en Rolls-Royce Derwent Gasturbine, bygget af Joseph Lucas, Ltd., Birmingham.

det og Luftstrømmens Acceleration. Da Aggregatet arbejder kontinuerligt ved et relativt lille, konstant Tryk (d. v. s. der er ikke skiftende Tryk som i en Stempelmotor), kan Forbrændingskamrene udføres af en let, svejst Pladekonstruktion.

Foruden den simple Form med en Centrifugalkompressor og en Turbine med et enkelt Trin, er der andre Projekter, der ser lovende ud. De omfatter Kompressorer og Turbiner med flere Trin. Disse Konstruktioner skal bruges til Udvikling af meget store Hestekræfter og har den Fordel, at Aggregatets Diameter kan holdes lille. Herved kan Luftmodstanden reduceres betydeligt, hvilket er en Faktor af meget stor Betydning ved Flyvning med meget store Hastigheder. Man har allerede Turbiner, der kan udvikle Tryk over 2268 kg, hvilket skulde give en Hastighed paa 1120 km/Tim. i store Højder, dersom man havde en dertil svarende Maskine. Der er derved opstaaet nye Problemer for Flyvemaskinekonstruktørerne ved denne pludselige Kraftforøgelse, da der viser sig vanskelige Forhold med Luften. Sammentrykning og Hvirvler, naar man nærmer sig Lydens Hastighed.

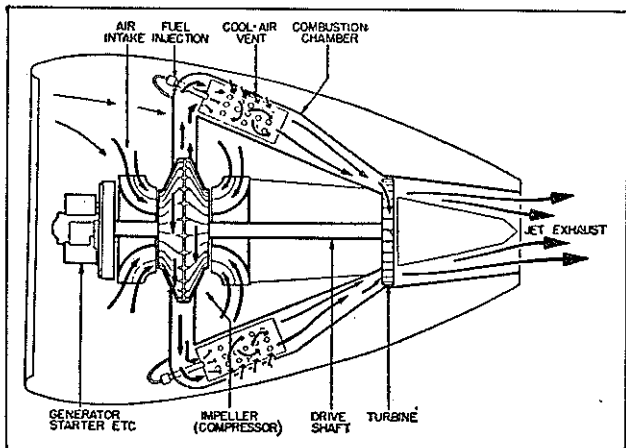
Mindst seks førende engelske Firmaer, Armstrong

Siddeley, Bristol, de Havilland, English Electric, Metropolitan-Vickers og Rolls-Royce er beskæftiget med Konstruktion og Bygning af Gasturbiner af forskellige Typer for enten Straale-, Luftskrue- eller kombineret Straale-/Luftskrue-Fremdrivning, afhængig af de forskellige Formaale.

Nødvendigheden af at forbruge uhyre Kvantiteter Brændstof med en stor Forbrændingshastighed i meget smaa Rum rejste et alvorligt Problem. Delene skulde have en lille Vægt, være paalidelige i Drift og have en passende Levetid. Erfaringer med normale Forbrændingsmetoder havde ingen Værdi. — Messrs. Joseph Lucas, Birmingham, paatog sig at konstruere Forbrændingssystemet og gennemførte en videnskabelig Undersøgelse af Brændselsforstøvning, Luftstrømning, Fordelingen og den mekaniske Konstruktion. Nu er Forbrændingshastigheden betydelig større end til at begynde med. En Idé kan man faa om Fremskridtene ved at sammenligne Ydelserne af de første Turbiner og de nyeste. Vægten af Forbrændingskamre etc. er blevet reduceret fra 25 pCt. til 20 pCt. af den samlede Maskinvægt. Den forbrændte Mængde Brændstof er forøget fra otte Gange til seksten Gange Vægten af Forbrændingsrummene, og

for hvert Kilogram af den samlede Maskinvægt er Trykket blevet forøget fra ca. 1,8 kg til 3,2 kg.

Britiske Metallurgister er bestandig beskæftiget



Luft afgives af Kompressoren til Forbrændingskamrene, hvor Brændstof indsprøjet. Den brændende Gas-Luftblanding ekspanderer gennem Turbinen (som trækker Kompressoren) og gaar ud som en Straale med stor Hastighed.

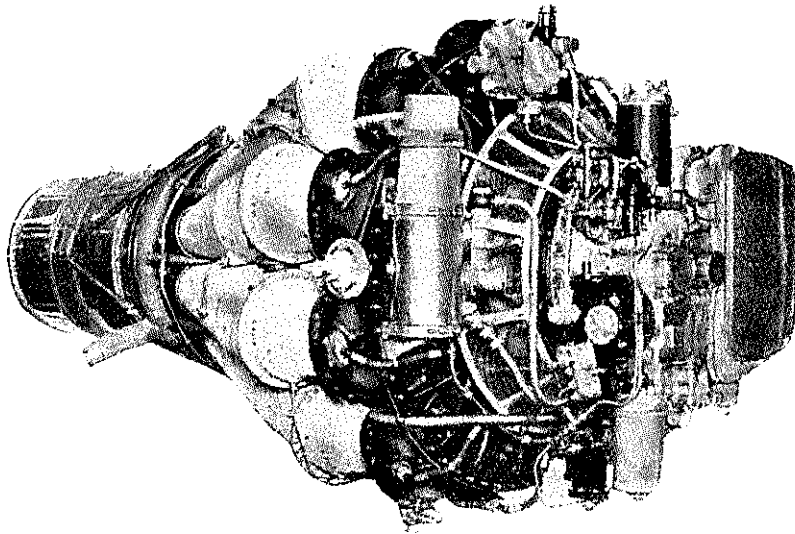
## Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard





*Rolls-Royce Derwent Gasturbinen har en dobbeltsidet Centrifugalkompressor og en aksial Enkelttrinsturbine. Hastigheden er 14.600 O/M og Trykket 1814 kg.*

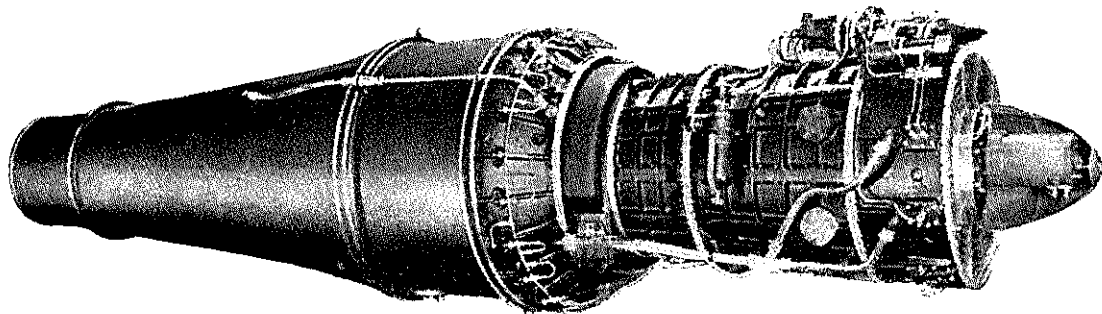
med Undersøgelser gaaende ud paa at fremstille Legeringer til Turbinehjul og -blade, som kan modstaa de mekaniske Paavirkninger ved de høje Omdrejningstal sammen med den høje Temperatur af Gassen. Store Fremskridt er allerede gjort, og Anstrengelser har givet som Resultat Legeringer med stor Styrke, som kan modstaa de høje Arbejdstemperaturer, saa den termiske Virkningsgrad er blevet forbedret, Levetiden for-

længet og Flyvemaskinens Virkningsradius forøget. Speciallegeringer fremstillet af Firmaerne William Jessop og Henry Wiggins kommer her paa Tale.

Allerede nu arbejder Gasturbinen ved den forholdsvis høje Gastemperatur af 797 Gr., men dens termiske Virkningsgrad, som er Kriteriet for enhver Varmemaskine, er endnu ikke paa Højde med den højt udviklede Flyvemotor, undtagen ved stor Hastighed og i store Højder. Firetakts Stempelmotorer af den mest moderne Konstruktion har en termisk Virkningsgrad paa omtrent 30 pCt. Gasturbinen, som endnu er i sin første Barndom, nærmer sig dog hurtigt dette Tal. Man maa dog i denne Forbindelse huske paa, at hvis Forbruget af et Kilogram Brændstof for at frembringe et Kilograms Tryk pr. Time synes høj, saa kan Gasturbinen arbejde med billigt Brændstof, Petroleum er f. Eks. udmærket, da det har en stor Brændværdi og et lavt Frysepunkt.

Gasturbinens Fremkomst vil ikke alene revolutionere Kraftfremstillingen, men vil ogsaa faa en dybt-gaaende Indflydelse paa Flyvemaskinekonstruktionen, særlig i de nærmeste Aar.

England er gaaet i Spidsen med Eksperimenterne med Kompressorer og Turbiner og taget Føringen i dette tekniske Fremskridt, som vil give Genlyd hele Verden over.



*Metropolitan-Vickers Gasturbinen har aksial Kompressor, ringformede Forbrændingskamre og aksial Turbine. Hastigheden er 7700 O/M og Trykket 1588 kg.*

## D. F. D. S. Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1945.

I Aarets Løb er 20 Medlemmer afgaaet ved Døden. Medlemstallet er fra 1. Jan. 1945, da det var 112, steget til 1239 den 31. December 1945.

Kassens Formue er i Aarets Løb steget med 7059 Kr. og andrager nu 211.167 Kr.

Den ordinære Generalforsamling afholdes den 12. April 1946 i „Karnappen“.

## OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# Lodsmotorbaad

Lods E. Jensen, Kalundborg, har hos Baadebygger K. Thomsen faaet bygget en Motorbaad til Brug i Lodstjenesten.

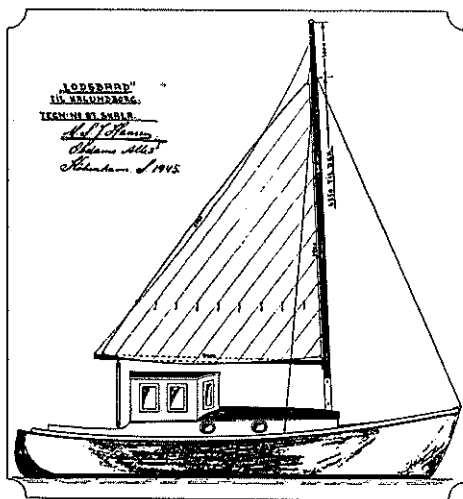
Baaden, der er konstrueret af Ingeniør M. S. J. Hansen, København, er 8 m lang over Stævnene med største Bredde paa Klædningen 2,5 m og et Dybgaaende agter til K.V.L. paa 1,2 m.

Baaden er af en særlig stærk og kompakt Konstruktion med Spanter af Eg, 65 mm, og Svøbetømmer af Ask. Klædningen er af 28 mm Lærk. Den er forsynet med et lukket Styrehus med Ingdang fra Cockpit'en.

Motoren er en 30 HK. Bukh Diesel, gearet 1:2. Den faste Skruer er trebladet.

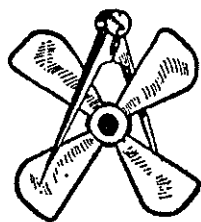
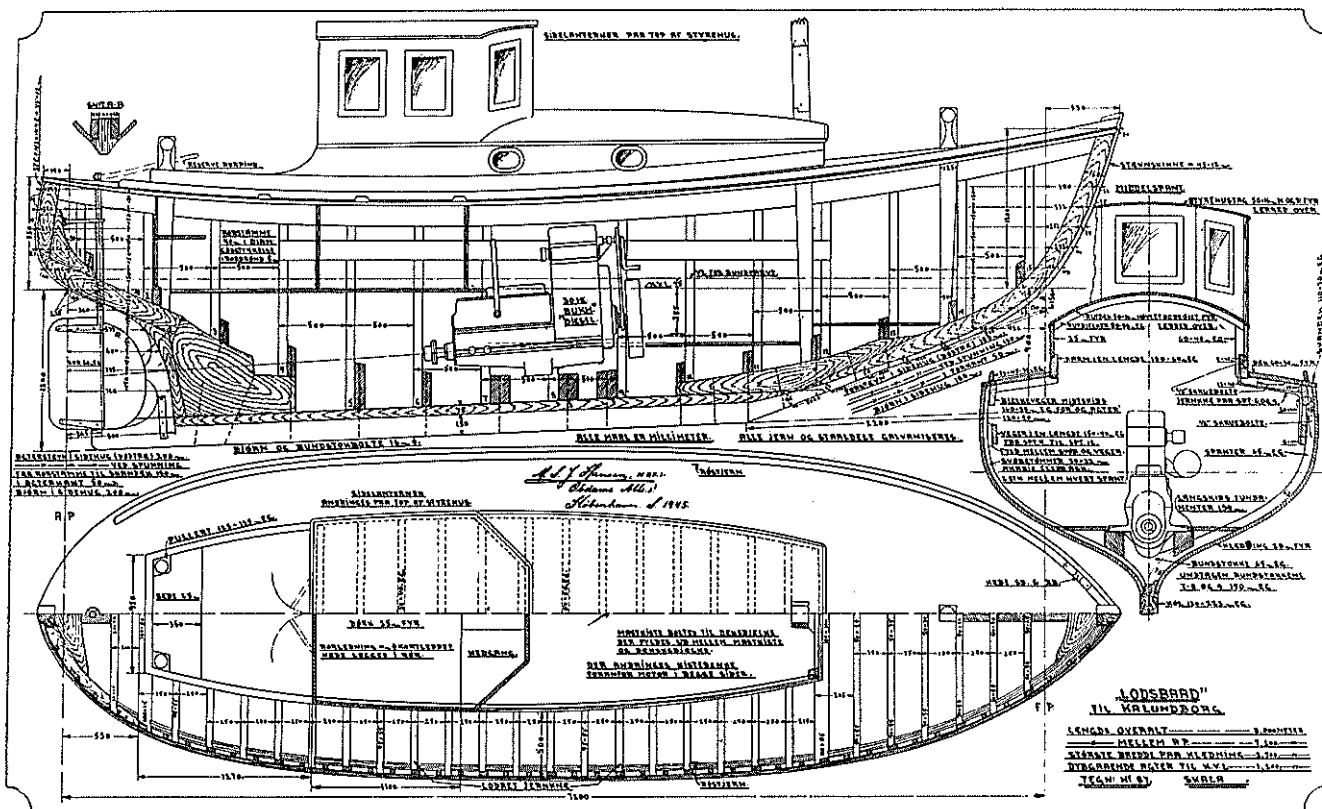
Roret er af Eg med Stamme af Staal. Rorledningen er af kortleddet Kæde lagt i Rør. Foruden Kvadranten findes en Reserverorvind.

Konstruktøren har sammen med Bygherren skabt



en Baad, der til sit Formaal er særdeles velegnet.

Baaden blev sat i Vandet først i Januar i Aar og opnaede paa Prøveturen en Fart paa 8 kn.



## 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)

# Stiftelsen »Georg Stage«s Minde

har udsendt Virksomhedsberetning for Aaret 1945.

Beretningen indledes med nogle smukke Mindeord over Kaptajn J. P. Svendsen, hvis sørgelige Død ved Ulykkestilfælde ved Fald fra Rigningen den 25. Marts i Fjor vi allerede dengang omtalte i „Vikingen“.

Den 1. April overtog derefter „Georg Stage“'s kendte, mangeaarige Fører Kaptajn J. B. Junker, sin gamle Post. Ligesom i 1944 maatte ogsaa i 1945 Uddannelsen det meste af Tiden foregaa paa det stilleliggende Skib i Nykøbing S. Havn. Trods dette har dog Skolen været af stor Værdi, og man maa for den vordende Sømands ungdoms Skyld være taknemmelig for, at Stiftelsens Virksomhed dog kunde bevare sin Kontinuitet.

Imidlertid var Bestyrelsen af den Opfattelse, at der burde gøres et Forsøg paa en mere effektiv Udnyttelse af Sommermaanederne, idet man maatte anse det forsvarligt under disse særlige Omstændigheder at afkorte Skolens Varighed noget. Overvejelserne førte da til, at man indgik til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart med Forslag om at afholde to Togter, hvert paa tre Maaneders Varighed og med 80 Elever paa hvert Hold.

Ministeriet var enigt i Bestyrelsens Forslag, og Driftsmidlerne, ca. 40.000 Kr., til det ekstra Togt blev bevilget af Staten, idet dog Stiftelsen afholdt Udgifterne til Lønningerne af Skibets faste Personal: Føreren, Overstyrmanden og Regnskabsføreren.

De første 15 Elever mødte den 20. Marts og begyndte Tilrigningen. Den 5. April mødte Resten, og Tilrigningen fuldførtes i Løbet af 6 Uger, medens Op-læringen i de øvrige Discipliner foregik jævnsides med selve Tilrigningen.

Hjemsendelsen af dette Hold skete den 1.—12. Juli, hvorefter andet Hold overtog det tilriggede Skib.

Efter den glædelige Begivenhed med Krigens Ophør kunde Skibet de sidste Maaneder indtage sin minestrøgne Ankerplads udenfor Havnen, og der kunde ogsaa foretages nogen Sejlads i Ankerpladsens Nærhed, hvilket alt bidrog til Ungdommens Opmuntring.

Stationen blev hævet den 20. September, hvorefter Skibet under Bugsering af D. f. B.'s „Tyr“ afgik til København, hvor der fortøjedes i Bøje paa Reden samme Dags Aften.

Til Ære for den norske Konge, Haakon d. 7., der den 22. ankom ombord paa Jageren „Stord“, blev „Georg Stage“ liggende paa Reden for at paradere ved Ankomsten. Om Eftermiddagen lagde Skoleskibet ind ved Flaadestationen for at begynde Afrigningen.

Der blev ved hvert Holds Hjemsendelse skaffet Hyre til en Del af Eleverne. De andre fik udleveret et Postkort med Anmodning om til Stiftelsen at meddele, hvis han faar Hyre. Ved Aarets Udgang havde Stiftelsen modtaget Meddelelse fra 91 Elever, der havde faaet Hyre i danske Skibe.

Af Ansøgninger om at blive optaget som Elever i Skoleskibet paa de to Hold i 1945 indkom 238, af hvilke der antoges 163.

Driftskontoen balancerer med 129.874 Kr. og Formuekontoen med 676.044 Kr. „Georg Stage“'s Værdi ÷ Afskrivning er 267.347 Kr.

Bestyrelsen bringer Staten og Bidragyderne sin bedste Tak for de til Driften ydede Tilskud og retter en indtrængende Anmodning til dem, der gennem mange Aar har ydet Hjælp, om fortsat at se med Velvilje paa Stiftelsens Formaal, saa meget mere som Driftsudgifterne viser en stadig stigende Tendens, og man staar overfor betydelige Udgifter ved Skibets 12 Aars Klasse.

## TUXHAM A/S

Raolie- og Dieselmotorer  
for Brugsfartøjer til ethvert  
Formaal ca. 20—250 EHK

Trekronergade 122  
Tlf. C. 8816

København  
Tlgr.-Adr.: Tuxham

*Husk at forny Deres Abonnement*

## D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

# Det Østasiatiske Kompagni

## har udsendt Aarsberetning for 1945

Bestyrelsen ønsker at indlede Kompagniets første Aarsberetning efter Krigens Afslutning med en Tak til samtlige Kompagniets Folk, der under Krigsaarens vanskelige Forhold paa alle Maader har arbejdet for Kompagniets Interesser og holdt dets Fane højt.

Kompagniet beklager dybt, at flere af dets Folk er faldet i aktiv Kamp eller har maattet udstaa Lidelser i Interneringslejre, Fangelejre og Fængsler, som for nogles Vedkommende medførte Døden, baade hjemme og ude, og baade i Krigens tidligere Aar og i selve dens Slutfase. Ligeledes beklager Kompagniet dybt Tabet af de mange Sømænd, der led Døden under Udførelse af deres Gerning.

Forbindelsen med Kompagniets Afdelinger ude i Verden efter Tysklands Kapitulation den 5. Maj 1945 og Japans Kapitulation den 14. August er kun sket gradvis, og endnu er Forholdene ved enkelte Afdelinger i Østasien ikke afklarede. Forhandlingerne med de allierede Regeringer om Erstatning for Brug og Tab af Skibe under Krigsperioden er kun delvis afsluttede, og Erstatningerne var ikke indgaaet ved Regnskabsaarets Slutning og indeholdes ikke i nærværende Regnskab, som for Skibene alene omfatter Fortjenester fra Perioden efter Krigens samt Regulering af Regnskaberne for de uafsluttede Rejser fra før Danmarks Besættelse. Endvidere indeholder Regnskabet Handelsafdelingernes Resultater, hovedsagelig omfattende endelig Afregning af de Engagementer, der var løbende ved Krigens Begyndelse, og hvorom Kompagniet nu har modtaget Oplysning, samt Udbytter af Kompagniets Interesser i fremmede Selskaber, som nærmere omtalt nedenfor. Af Filialernes Driftsresultater under Krigens er kun saadanne medtaget, som er tilstrækkeligt belyste, og som ved Bankernes Formidling lader sig bringe indenfor Sterlingomraadet. Der er indenfor Filialerne taget fornødent Hensyn til Krigsskader og mulige Tab under Krigens. I Tilfælde, hvor Erstatningskrav vil kunne gøres gældende, vil disse blive rejst. Der maa saaledes ogsaa i dette Regnskab tages Forbehold med Hensyn til Regnskabets fuldgyldige Udtryk for Kompagniets nuværende Stilling, men Beretningens supplerende Oplysninger vil i nogen Grad raade Bod herpaa.

Kompagniet har erhvervet Ejendommen Kristiania-gade 8 i København til midlertidigt Hovedkontor indtil tilendebragt Genopbygning af Holbergsgade 2.

Driftsresultatet for Aaret efter Afskrivninger er opgjort til Kr. 8,437,462.82, hvortil kommer Overførsel fra forrige Aar, Kr. 1,019,390.65 — idet det i forrige Beretning nævnte Bidrag til Krigsforsikringen for Løøre er afholdt af Aarets Drift — ialt 9,456,853.47, hvoraf det foreslaas at udbetale en Dividende til Aktionærerne paa 8 pCt., at henlægge Kr. 2,000,000.00 til extra Reservefond, at yde et Bidrag til Kompagniets Pensionsfond paa Kr. 1,000,000.00 og at fremføre Kr. 1,150,611.65 i ny Regning.

### Skibsfartsafdelingen.

Kompagniets Flaade ved Udgangen af 1945 bestaar af 16 Motorskibe. Under Krigens mistedes ialt 14 Enheder, nemlig: I 1939 Motorskibet „Canada“, i 1941 Motorskibene „Europa“, „Malaya“ og „Peru“, i 1942 Motorskibene „Bintang“, „Chile“, „Danmark“, „Siam“, „Boringia“, „Australien“ og „Muinam“, og i 1943 Motorskibene „Afrika“ og „Amerika“ og endelig i April 1945 Motorskibet „Panama“. Under allieret Kontrol var ved Krigsafslutningen følgende Skibe: „Erria“, „Meonia“, „Kina“ og „Selandia“, der er tilbageleveret Kompagniet i Løbet af Efteraaret 1945 med Undtagelse af m.s. „Selandia“, som først er tilbageleveret Kompagniet efter Regnskabsaarets Afslutning. Motorskibene „Malacca“, „Mongolia“, „Manchuria“ og „Falstria“ er byggede i Danmark under Krigens og har sammen med Kompagniets øvrige hjemmestående Skibe været oplagt under Krigens. Samtlige Skibe under Kompagniets Kontrol har optaget Fart under Direktiver fra UMA — United Maritime Authority — og har fortrinsvis efter Fragtnævnets Tilskyndelse været beskæftiget med Tilførsler her til Landet udenfor Kompagniets almindelige Ruter.

Flaadens samlede Brutto Tonnage andrager derefter 124.849 Tons og 157.835 Tons Dødvægt. Gennemsnitsalderen er 13 Aar. Der er afskrevet 5 pCt. paa Skibene, hvorefter den bogførte Værdi per 31. December 1945 er Kr. 38,190,178.95 eller Kr. 241.96 pr. Ton Dødvægt.

Kompagniet har i Aarets Løb kontraheret med Burmeister & Wain om en Nybygning af „Korea“ Typen. Desuden har Kompagniet Kontrakt med Nakskov Skibsværft om 2 Nybygninger af „Mongolia“ Typen.

Brug kun

# Hempel's danske Skibsfarver

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



Efter at Forbindelsen er oprettet med Kompagniets oversøiske Afdelinger, har Hovedkontoret dels kunnet afvikle Engagementer fra tidligere Tid, dels kunnet foretage de forberedende Arbejder til Genoptagelse af sin afbrudte Verdenshandel. Hidtil er den internationale Omsætning i de fleste Varer, og da især i de Stapelartikler, der udgør Kompagniets Hovedomsætning, foregaaet gennem Statsorganer, og Hovedkontoret har nærmest kun kunnet stille sin Organisation til Disposition af paatrængende Behov. Handels- og Valuta-restriktioner og dertil Bankvæsenets Desorganisation i forskellige oversøiske Lande hindrer normal Omsætning, men det maa forventes, at disse Forhold kun er en Overgang til mere ordnede og friere Forhold.

Hovedkontorets Eksportafdeling har ogsaa væsentlig kun kunnet foretage de forberedende Arbejder til Forsyning af de oversøiske Markeders tilsyneladende store Behov.

Træafdelingens Omsætning har som i Krigsaarene fortrinsvis været i skandinavisk Tømmer i mindre Maalestok, men Grundlaget for en Genoptagelse af Kompagniets Omsætning i oversøiske Træsorter, navnlig Teaktræ og andre Træsorter fra Siam, er til Stede, og der er under Krigen skabt Betingelser for forøget Omsætning af Træ fra Skovdistrikter paa Vancouver Island.

Kompagniets oversøiske Afdelinger har under Krigen virket og virker fortsat under meget forskellige Kaar. Medens nogle har kunnet opretholde den indbyrdes Vekselvirkning og har kunnet udvide Rammer og Omsætning, har andre været henvist til isoleret Tilværelse og lokal Virksomhed og andre igen dømt til i Uvirksomhed at afvente Fredsforholdenes Tilbagevenden.

Under Krigen indregistreredes Kompagniet i London under Navnet The East Asiatic Co. (London) Ltd., hvilket Firma tjente som Midtpunkt for de aktive Afdelinger paa allierede og neutrale Omraader og fungerede som Mellemed overfor engelske Myndigheder og Banker.

Kompagniets største og ældste Filial, Bangkok Filialen, med dens omfattende Virksomhed baade i Skibsfart og Handel, Skovdrift og Savmøllevirksomhed, Rismølle- og Minedrift, blev ved den japanske Besættelse henvist til udelukkende lokal Virksomhed, hvori dog dens alsidige Karakter gav den gode Vilkaar. Siams Møntenhed, Ticalen, er i Januar 1946 devalueret fra 1sh. 10d. til 4d., hvilket vil medføre en almindelig Omvurdering af Kompagniets Aktiver i Siam. Filialens Status vil efter denne vise sig velfunderet. Krigsskaderne har været ringe. Indtil videre er al Udenrigshandel og Omsætning under engelsk Regeringskontrol; Bankerne i Siam har endnu ikke genoptaget den internationale Forretning, og nærværende Driftsregnskab indeholder derfor ikke den under Krigen indtjente For-tjeneste, som først kan endeligt konstateres senere.

## Forhaabentlig

kan vi nu snart igen levere de før Krigen saa kendte og meget benyttede

# MARINAT

## Produkter

f. Eks.

- Klar Yachtlak
- Klar Spar Varnish
- Skibsbundfarve, rød og grøn
- Hvid Understrygningsfarve
- Hvid Kopal Træk-Spartel
- Inden- og udenbords hvid Emaile
- Ætsalin etc.

## A/s O. F. ASP

(Grundlagt 1857)

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22.

### U. S. A. s TONNAGE

Ved Udgangen af 1945 anslaaes den amerikanske Flaade til at omfatte:

Type	Antal	D. W. Tonnage
Liberty .....	2.400	25.000.000
C .....	650	6.000.000
Victory .....	500	5.000.000
Tankskibe .....	750	11.500.000
	4.300	47.500.000

Praktisk talt alle Skibe af C-Typen kunde øjeblikkelig anvendes som almindelige Handelsskibe, medens et Antal Victory-Skibe er bygget med Krigstransporter for Øje og derfor maa have store Forandringer, før de bliver egnede som Handelsskibe. Alle Tankskibe løber 14,5—16 kn, og de fleste er paa 16.600 ts D.W.

I Krigsperioder har U.S.A. bygget følgende Antal Skibe:

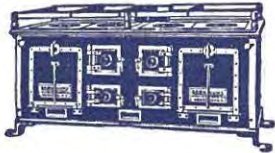
Liberty .....		2.600
C 1 .....	156	
C 2 .....	288	
C 3 .....	133	
C 4 .....	84	
C-Klassen ialt .....		661
Tankskibe .....		641
Victory .....		460

Ialt 4.362

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ 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

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1030



## 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 København og Omegn

Forvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



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

## C. K. HANSEN



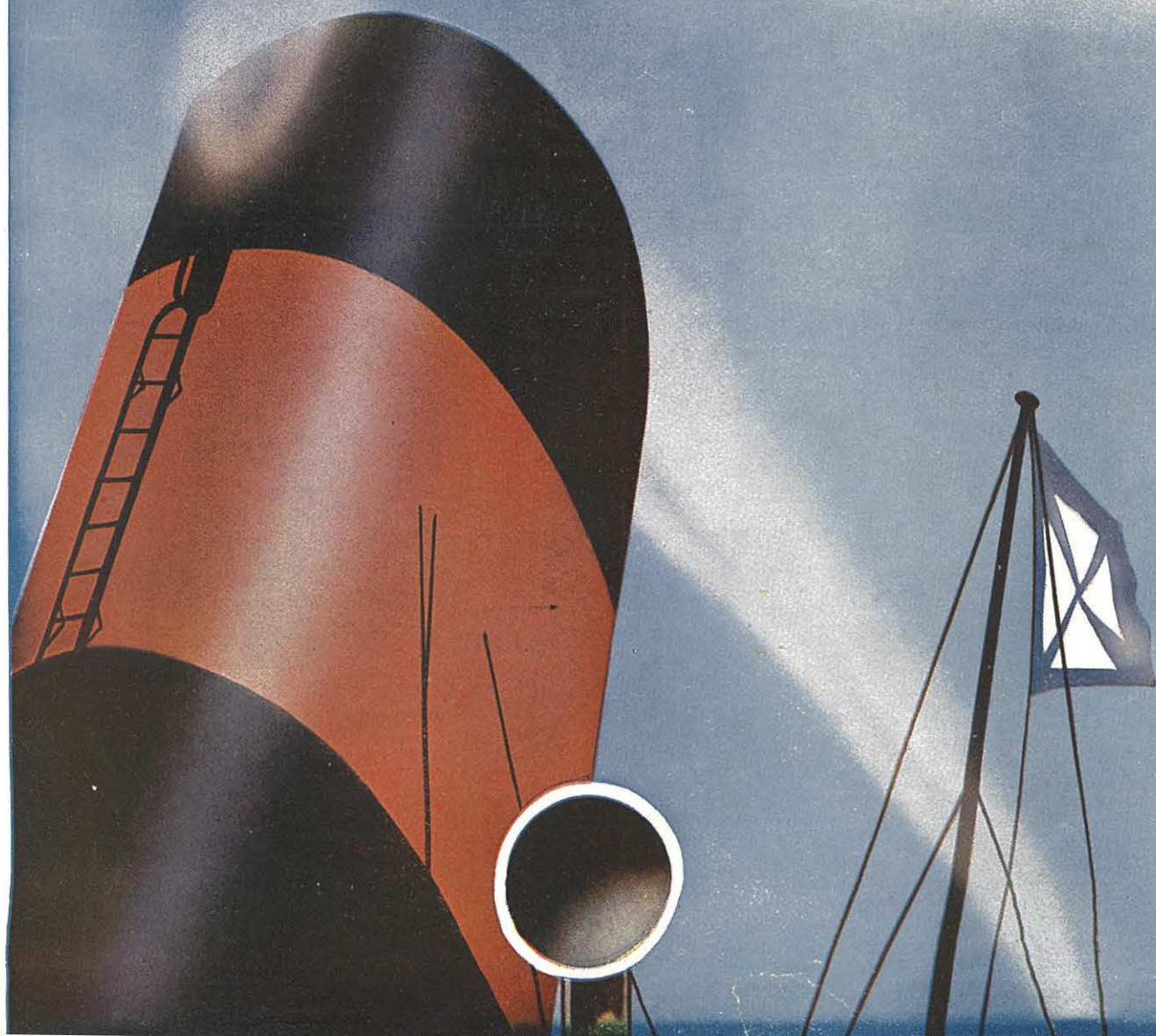
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

92

# Det forenede Dampskibs-Selskab





# VIKINGEN

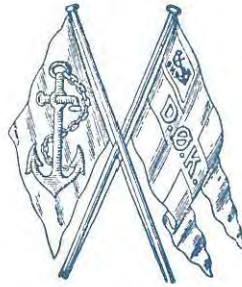
75 Øre  
1. Maj

*Fra Københavns Havn*  
Maleri af V. Qvistorff

1946 - Nr. 5  
23. Aargang







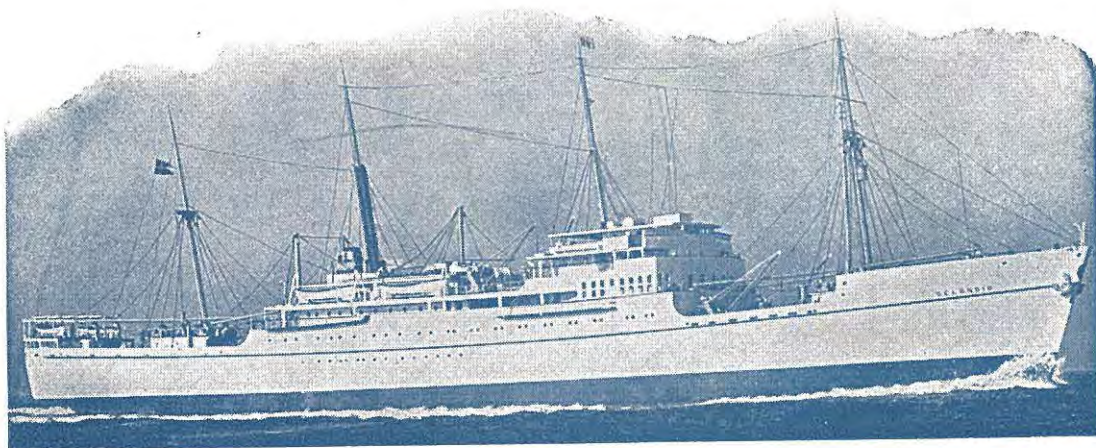
AKTIESELSKABET

# 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

## Anders Lassen

Eneste Udlænding i denne Krig, der hædredes med

»Viktoriakorset«

Ved Carl Østen



Den 9. April — Danmarks tunge Skæbnedag — faldt Danskeren, Major i den britiske Armé Anders Lassen for et Aar siden i Italien i heltemodig Kamp, hvor han var Leder af en engelsk Fremstøds-Patrolje. Lassen, der blev Major efter kun godt 3 Aars Militærtjeneste, er den eneste Udlænding i denne Krig, der er hædret med „Victoria-Cross“. Korset indstiftedes af Dronning Victoria 1852 og bærer paa sin Forside kun Ordene „For valour“ („For Tapperhed“). Desuden er Lassen, hvad der saavidt vides er uden Fortilfælde baade i denne og forrige Verdenskrig, foruden „V. C.“, ogsaa hædret med „Military Cross“ med 2 „bars“ (2 Tvær-Stænger i Forlængelse af Korset), hvilket vil sige, at han har gjort sig fortjent til det 3 Gange. I Januar var hans Forældre, Kaptajn Emil Lassen og Frue, Forfatterinden og Tegnersken Suzanne Lassen, født Komtesse Raben-Levetzau til „Aalholm“, i London for paa „Buckingham Palace“ af Kong Georg personlig at modtage det „Viktoria-Kors“, der var tildelt deres ældste Søn, som havde kæmpet sig frem til Major-Graden i en Alder af kun 24 Aar. Ikke alene for Major Lassens Minde lyser disse sjældne Udmærkelser for Mod og Tapperhed, men de er ogsaa en Opmuntring i hans Forældres dybe Sorg og kaster Glans over hans Fædreland, hvor hans Navn vil være indskrevet blandt tapre, nationale Sønner i Tiden frem. Hans Mod, Foragt for Døden og Krigslist-Evner var tilmed saa emineente, at han taaler at sammenlignes med Tordenskjold. Om „Andy“, som han altid kaldtes af sine Overordnede, Kammerater og Menige, kom der ikke længe efter hans Indtræden i de britiske Rækker til at staa en Helteglorie.

„... Hver Glans, hver Plet vil jeg bære  
som falder paa Danmarks Navn...“

staar der saa smukt i Sangen. Ved sin Ildhu og Troen paa det Godes Sejlr, udført i Daad og Handling, kastede „Andy“ Glans paa Danmarks Navn. Det var smer-

teligt, at han, der saa mange Gange vovede sig ud i yderste Livsfare, skulde falde kun 22 Dage før Tyskerens Kapitulation i Italien.

„Andy“ fødtes 1920 paa sine Forældres Ejendom „Høvdingsgaard“ paa Sjælland og var som Dreng en vild Krabat, der ikke havde videre Lyst til Bogen. Efter endt Skolegang i Lundby og paa „Herlufsholm“ tog „Andy“ ud at sejle med „Ø. K.“s „Fionia“, en noget usædvanlig Livskurs for et Medlem af den berømte Adelsslægt, han tilhørte paa mødrenes Side. I Juli 1939, da Krigens mørke Skyer begyndte at tone frem i Horisonten, havde han, da han befandt sig ombord paa et Skib i Hamborgs Havn, Besøg af sin Moder. Dette Møde mellem Moder og Søn blev imidlertid en Afsked for Livet. De tilbragte 4 lykkelige Dage sammen og aftalte, at de skulde træffes dér om en Maanedes Tid igen. Krigens Udbrud satte en Bom herfor. Men i de kommende Maaneder hørte hans Forældre fra ham gennem lange, underholdende Breve afsendt fra forskellige Steder paa Kloden, indtil 9. April ogsaa satte en Stopper herfor. Den Støbning, han var af, bød ham straks at gaa ind i de Rækker, der vilde nedkæmpe hans Lands Fjender. For ikke at skade sine Paarørende vilde han ikke efter dette Tidspunkt selv gennem „Røde Kors“ sende flere Breve hjem. Kun eet Brev efter 9. April, det eneste til hans Forældre, inden han faldt, afsendte han i April 1942 fra London, hvorfra det over Sverige ved gode Venners Mellekomst kom hans Forældre i Hænde. De, som næsten sikkert anede, hvad han havde givet sig ind til efter 9. April, havde dog før dette Brev ogsaa gennem Sverige faaet overbragt korte Hilsener fra ham om, at „alt var vel“.

Han erfarede om Danmarks Okkupation, medens han befandt sig paa et dansk Skib i den persiske Havbugt. Ved Skibets Ankomst et Par Dage efter til Colombo meldte han sig straks til „Royal Airforce“, som paa det Tidspunkt ikke tog Udlændinge. Derimod til-

delte Myndighederne ham Pladsen som „gun“er paa hans Skib, hvorpaa han i Forvejen havde være Mineskytte. Saa fortsatte han sit Sømandsliv paa Verdenshavene, indtil han i Jan. 1941 meldte sig gennem det danske Rekruteringskontor i London til den britiske Hær, hvor han efter forskellig Uddannelse kom ind i „The Buffs“, det Regiment, ved hvilket som bekendt Kong Christian er Æresoberst. Ind i dette Regiment kom ogsaa „Andy“s yngre Broder Frants, der efter fuldført Tjeneste som Kornet i Livgarden i Juli 1942 flygtede til Sverige og derfra kom til England. „Andy“ overgik derefter fra „The Buffs“ til „The Commandos“, hvor han deltog i dette Regiments *raids* paa Kanalkysten og herfor erhvervede sit første „Military Cross“. En Tid var han i Afrika, hvor han var med til at udanne Indfødte til Krigstjeneste. Han var nemlig paa et Togt til Afrika allerede blevet udnævnt til Officer i Hæren, en ret usædvanlig Karrière for en Sømand.

En Gang til inden Krigens Ophør hørte hans Forældre noget om ham, men paa en sælsom Maade. Den 4. Nov. 1944 kort efter Kl. 12.15 blev hans Forældre ringet op af Bekendte, som i forblommende Ord bad dem hurtigst muligt stille Radioen ind paa den danske Udsendelse fra London, da der var noget af Interesse for dem. Udsendelsen berettede følgende: „Det meddeles, at det i Saloniki er lykkedes at tilintetgøre en tysk Sabotagegruppe, inden den fik udført sit Arbejde. Hovedmanden i denne Bedrift var en dansk Major Lassen i den engelske Hær. Han undlod at deltage i en planlagt Parade, da han havde faaet Nys om, at en større tysk Aktion var planlagt. Han rekvirerede Byens Brandspøjter og 10 Soldater. De overraskede en tysk Kolonne Lastbiler, 25 ialt, og gik til Angreb, dræbte og saarede 22 Mand. Resten flygtede, besprøjtet af Brandspøjter, uden at have udført deres Arbejde, Ødelæggelsen af et stort Olieanlæg.“

Nu efter Krigens Ophør, hvor Major Lassens Forældre 2 Gange har været i London for at indsamle Oplysninger om deres Søn, har man først kunnet rekonstruere „Andy“s spændende og heltemodige Liv. Det er lutter Lovord, der tilflyder fra Overordnede, Kammerater og Menige. Alle roser de hans uforfærdede Mod, baade psykisk og moralsk, Leder-Evner, stringente Tænkemaade samt ansporende Ildhu. „Han havde visse Egenskaber tilfælles med T. E. Lawrence“ og „Kamp maa have tiltrukket ham som Møl af Lys“, udtales der yderligere. Næstekærlighed var ogsaa en af „Andy“s Egenskaber. Han tænkte altid paa dem, der var ringere stillet end ham. Og aldrig glemte han sine gamle Sømandskammerater, for hvem han altid ønskede en Forbedring af deres Kaar.

„Andy“s militære Liv foregik hovedsageligt paa den franske Kanalkyst og paa Middelhavskysterne. Efter Afrika-Felttogets Afslutning oprettedes i Middelhavet „Special Boat Service“, som desuden opererede i Ægæer- og Adriater-Havet benyttende sig af *caïques* og Hurtigbaade, der ledsagedes til Operationsstedet af Krigsskibe. „SBS“s Opgaver var mange. De udlagde Miner, oprettede Radio-Lytteposter, foretog Landgange o. m. m. næsten altid med smaa Tab, men med store Ødelæggelser for Tyskerne. „Andy“ meldte sig som den første Officer til den „SBS“-Eskadron, der i Foraaret 1943 oprettedes i Libanon. Man opdagede hurtigt her hans store Leder-Evne, og snart skaffede hans Be-

drifter ham den første „bar“ til hans „Military Cross“. Under disse *raids* var det gerne „Andy“, der gik haardest paa. Hans Gruppe kom efterhaanden i Eliten og havde i sin Midte andre kendte Navne, bl. a. Randolph Churchill. Det Ry, der efterhaanden gik af „Andy“, resulterede bl. a. i, at hans Eskadron blev opkaldt efter ham, nemlig SEN-force (SEN = de sidste 3 Bogstaver af Lassen). Hans Hverv blev mange og forskellige.

Som Løjtnant og Leder af en Patrulje angreb „Andy“ Flyvepladsen ved Kastelli Pediada Natten til den 4. Juli 43. Han og hans Mænd trængte igennem stærke Barrikader ind paa Pladsen fra Vest, og ved at foregive at være en tysk Officer paa Inspektionsrunde lykkedes det ham at bluffe 3 Skildvagter, der med 15 yards Afstand vogtede Stukas-Bombere. Den 4. Skildvagt blev han imidlertid nødt til at skyde ned med sin Maskinpistol, hvorved hele Lejren alarmeredes. Projektører, Lyssignaler samt Kugler fra Maskingeværer og Rifler tvang dem til at retirere. Ikke desto mindre forcerede „Andy“ og en Underofficer efter en halv Times Forløb Flyvepladsen igen, til Trods for at den var under Patruljering og belyst af Projektører samtidig med, at Skildvagterne var tredoblede. Selvsagt var Vanskeligheden ved at trænge frem til Maalet endnu større. En Skildvagt til maatte skydes ned. Herved hidkaldte Fjenden Forstærkninger fra Pladsens østre Side, og dannende en Halvcirkel dreves „Andy“ og hans Hjælper henimod Midten af et Luftværnsbatteri, alt medens de blev kraftigt beskudt fra 3 Sider. De 2 Mænd ignorerede fuldkommen den store Fare, de var i, og placerede Bomber paa en Aeroplan-Tractor, der ødelagdes. Fjendens tætte Kæde tvang dem dog tilbage, men „Andy“s Krigslist resulterede i, at Flyvemaskiner og Benzindepoter paa Pladsens østre Side senere blev ødelagt . . .

I Sept.-Okt. 43 forfulgte han i Dodekaneserne de vigende Italienerne.

Naar Tyskerne maatte foretage et kraftigt Tilbage-tog fra Simi i Okt. 43, skyldtes det i ikke ringe Grad „Andy“s Inspiration og Leder-Evner paa den ene Side og ham selv foregaaende med et godt Eksempel paa den anden. Trods et daarligt, smertende Ben (han havde i Kamp paa de græske Øer faaet saaret sit ene Ben, som et paafølgende Hospitalsophold i Alexandria ikke havde kureret ham for) forfulgte han Tyskerne og dræbte mindst 3. Senere paa Dagen ledede han personligt Partisan-Italienernes Modangreb, som sluttelig drev Tyskerne tilbage til deres Baade med et Tab paa 16 dræbte, 35 saarede og 7 Fanger, medens han paa sin Side kun havde 1 dræbt og 1 saaret. Naar Italienerne paa det Tidspunkt var i Fremgang paa dette Sted, har man tillagt „Andy“ Æren herfor.

I Foraaret 44 deltog han igen i en Masse *raids* i Ægæerhavet, hvorfra hans Angreb paa Theca og Santorini yderligere kronede hans Bedrifter. I Aug. 44 var han atter i Italien, hvorefter han som Leder af en Eskadron indlagde sig store Fortjenester ved Grækenlands Befrielse og gjorde sig meget populær i Athen. Derefter sendtes han med sin Eskadron til Fronten hos den berømte 8. Armé for at deltage i Foraarsoffensiven.

Angrebet ved Commachio (Italien) den 8—9/4-45, hvor „Andy“ fandt Heltedøden, satte Kronen paa hans militære Løbebane og modige Bedrifter. Her i sin sidste Kamp viste han atter et saadant Mod, Opfindsom-

hed, Snarraadighed og Føring, at kun meget faa selv indenfor „Special Service“ og „Commando Units“ kan sidestilles med ham. 2. Commando Brigade skulde i Begyndelsen af April etablere et Brohovede ved Commachio for at lette 8. Armés Fremrykning. Landgangen lykkedes fuldstændigt. Tyskerne havde svære Tab og 600 af dem toges til Fange. „Andy“s Opgave i Operationen var som *bluff* at skabe et Frontafsnit i en anden Retning, end der hvor Landsætningen af Brigaden var planlagt. Commachio-Søen, der ligger mellem Ravenna og Poflodens Munding, er kun adskilt fra Havet ved en smal Landstrimmel. Medens Hovedangrebet skulde iværksættes paa Søens vestlige Side, skulde „Andy“ som Leder af Patruljerne „E“ og „Y“ lade disse avancere øst for Søen ad Landevejen, der førte sydpaa til Byen Commachio, for at faa Tyskerne til at tro, at Hovedangrebet skulde sættes ind her. Listen udførtes brilliant under „Andy“s Ledelse og var i høj Grad medvirkende til den heldige Landsætning af Brigaden Natten efter. Paa Grund af Operationens Hast havde der ikke været Tid til en præliminær Rekognoscering, hvorfor Patruljen var uden Kendskab til Fjendens Position i dette Afsnit. 2 „Spejdere“ bevægede sig skiftevis fremad i Spidsen for Patrulje E, da de pludselig blev raabt an af en fjendtlig Skildvagt.

„Andy“ kom hurtigt op til dem og beordrede den ene til paa Italiensk at raabe, at de var Fiskere, der var paa Vej hjem til Byen. Skildvagten syntes tilfreds med Svaret, og Patruljen fortsatte fremover. Tyskernes Mistænksomhed maa imidlertid være bleven vakt, for de begyndte at fyre løs med Maskingeværer, hvorved de 2 „Spejdere“ saaredes. Straks kastede „Andy“ 2 Haandgranater ind i den første Stilling (der var ialt 4) og dræbte derefter sammen med Patruljens Besætningen i Blokhuset, 4 Mand. Trods Tyskernes Kugleregn fra mindst 6 Maskingeværer, der fejede henover Vejen, begyndte „Andy“ og hans Mænd i Ly af den tagne Stilling at fyre løs paa det næste Blokhuse og at kaste Granater. Dette modige Angreb kom saadan bagpaa Besætningen, at „Andy“ i Spidsen for sine Mænd under en kort Standsning i Forsvarsilden kunde storme frem og indtage det. 2 Tyskere var dræbt, og Resten, 2 Russere, førtes bagud under Eskorte. Tyskerne fortsatte med heftig Skydning fra Maskingeværer fra de 2 sidste Blokhuse, alt medens de opsendte Fare-Lys. Kugleregnet var saa voldsom, at Angriberne blev tvungne til at søge Dækning i Vandet paa hver Side af Vejen. Her fik „Andy“ reorganiseret sin Patrulje samt fik tilført Granater, hvorefter han satte alle Vaaben ind mod det tredje Blokhuse. Et Øjeblik efter hørtes herfra gentagne Gange Raabet „Kamerad“. „Andy“ løb henimod Blokhuset og standsede foran Indgangen, hvor han paa Tysk beordrede Besætningen til at komme ud og overgive sig. Medens han raabte, aabnedes der pludselig Ild indefra fra et Maskingevær, hvis Kugler ramte ham. I selve Øjeblikket, hvor han faldt, kastede han 3 Granater ind i Huset, hvilke saaredes nogle af Besætningen, men ikke alle, eftersom et Maskingevær stadig fyrede løs. Det bragtes dog snart til Tavshed af de tilbageblevne i Patruljen. En Stabssergent var straks kommet hen til „Andy“, der laa alvorligt saaret i Underlivet, for at bringe ham i Sikkerhed. „Andy“ nægtede det med den Begrundelse, at Tiden med at frelse ham bare vilde udsætte Patruljen for yderligere Livsfare. Han

beordrede den derfor at gaa tilbage. Stabssergenten gav derefter sin Chef en Morfinindsprøjtning, inden han gik fra ham. Umiddelbart efter maatte Patruljen desværre trække sig tilbage, da den næsten havde opbrugt al sin Ammunition. Det blev dog et udmærket Resultat, „Andy“ fik ud af sin sidste Kamp. Hans glimrende Ledelse og personlige Mod, som vist saa mange Gange før, havde udvirket, at 3 Blokstillinger var ødelagte, 6 Maskingeværer taget som Bytte, mindst 8 Fjender var dræbte, endnu flere saaredes, 2 taget til Fange og sidst, men ikke mindst, at Fjenden havde faaet Indtrykket af, at store Styrker laa lige bagved.

En Sergent giver i sin Rapport et levende Billede af Major Lassen fra denne Kamphandling: „— Major L. raabte sine Ordre til hver enkelt. Vi skulde holde os i Dækning. Majoren saa bort fra sin egen Sikkerhed, idet han selv stod op, tømte sin Maskinpistol og kastede sine Granater mod den fjendtlige Stilling. Han kom tilbage efter flere Granater, gav nye Ordre og fyrede grønt Lys af, der betød „Fremad“. Da jeg sidst saa ham, var han omtrent 5 yards fra den Maskingeværrede, hvorfra han fik en Maskingevær-Salve gennem sig. Major L., der under hele Aktionen aldeles ikke havde Tanke for sin egen Sikkerhed, bidrog ved sin Optræden og LigeGYldighed for sit eget Liv til, at 90 pCt. af hans Mænd reddede deres Liv“. —

I en Grav i Nærheden af Commachios Kirkegaard hviler nu ifølge italienske Partisaner Støvet af „Andy“, hvem Tyskerne ved Jordfæstelsen skal have givet de Æresbevisninger, der tilkom ham som britisk Major.

Overalt havde „Andy“ efterladt sig det smukkeste Minde. Skønnest og værdigst er det vel givet af en af hans Chefer, Jarlen af Jellicoe, Søn af den berømte Admiral J. fra forrige Krig: „— Major Lassen var uden Tvivl den mest elskede Officer i Enheden samt den modigste Officer, jeg har truffet i denne Krig. Han ikke alene besad fysisk Mod, men ogsaa de højeste Egenskaber af moralsk Mod. En særlig Medfølelse viste han overfor dem, der var uheldige eller uheldigt stillede, det være sig en fattig, græsk Bonde eller Fisker eller elendig Jugoslav-Flygtning —“.

„Andy“, alias Anders Lassen, der blev Major kun 24 Aar gammel, kæmpede og faldt ikke alene for sit Land, men ogsaa for at en fri, demokratisk Verden kunde leve videre. Maatte hans Daad, Mod, Uegennyttighed og Næstekærlighed staa som et lysende Eksempel for dansk, ja for Alverdens Ungdom, i denne svære, gryende Tid!

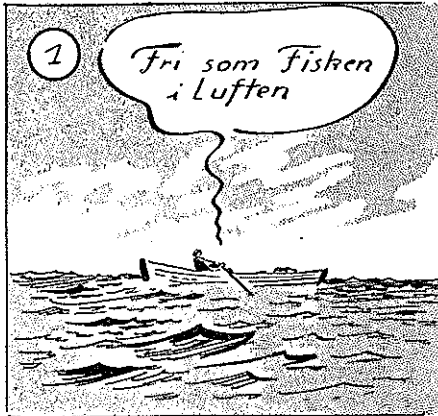
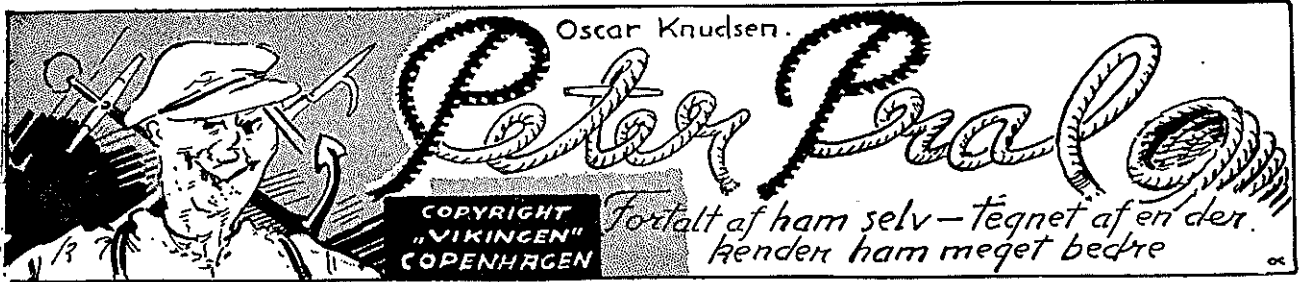
Carl Østen.

*En kærkommen Gave*

er et Abonnement paa

**SEJL og MOTOR**

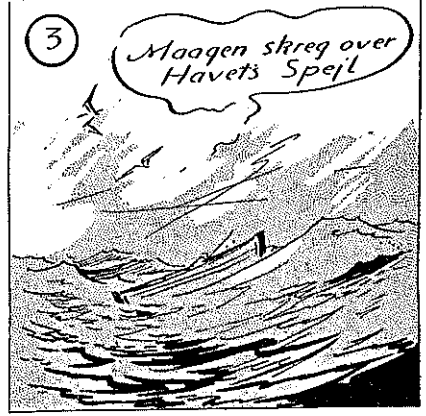
Gavekort udstedes.



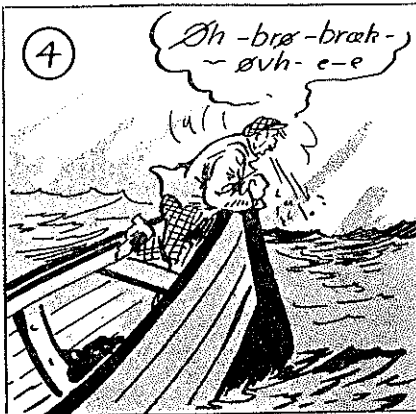
Saa roede jeg da afsted med mit Guld. Ingen savnede mig, formedelst alle troede, at jeg var dod. De maa ikke forstaa det saaledes, at ingen vilde savne mig, hvis jeg var dod. For det er skum ikke Tilfaeldet, Om ikke andre, saa vilde mine Kreditorer vel savne mig! ha, ha. (Vittighed) — jeg har skum ingen Kreditorer.



Jeg havde det som en Direktor paa Fisketur. Ved Siden af min rare Kuffert gængede jeg op og ned paa Stillehavets Bølger, en vidunderlig „Dolce far niente“: Spansk Udtryk for Sommerferie paa Havet — — —



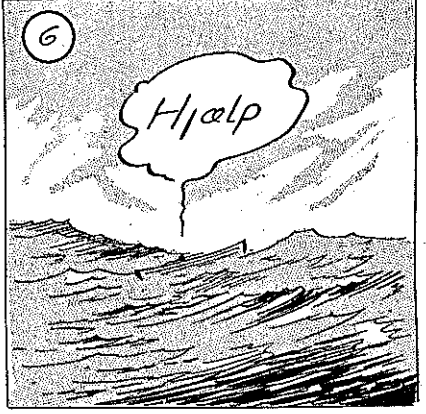
De kender ovenstaaende Vers, „Maagen skreg over Havets Spejl — — —“ og hvorledes Visen videre skildrer optraekkende Storm over Havet. —



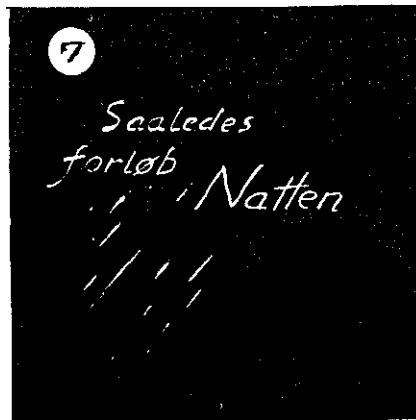
Sosygen meldte sig — enhver kan blive søsyg! —



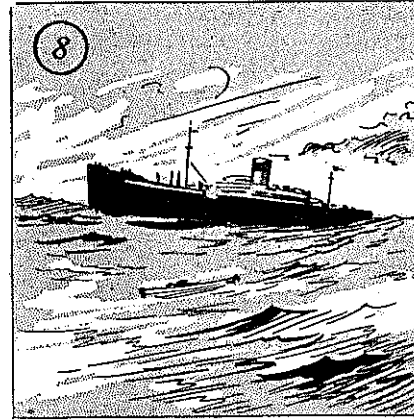
— Og saa har man det, som jeg havde det, — hik — hak — bræk!!



— — Jeg havde mistet mine Aarer — paa Grund af Sosygen — — og raabte om Hjælp — bræk — brak — blob.



— — Natten var et Helvede — gæng — gang — gæng — og ganske sort — bræk — bræk!!



Og da Dagen brod frem, var jeg besvimet i Bunden af min Baad. Men til alt Held tonede „Royal Princess“ Skrog frem i det fjerne. En stor „P. and O.“ Dampner, der rasede af Sted over Stillehavet fra Japan til U.S.A. Til alt Held rasede den ikke mere, end at den fik Tid at fiske mig op af Verdenshavet.



Et Udbrud, der ikke er ualmindeligt for Skibbrudne.

P. P.  
S S „Royal Prince“,  
Hospitalskalytten.

# Den danske Flotille i Sverige

Ved Carl Østen

**D**EN 5. Maj for et Aar siden, da Jubel- og Fryde-Raab i Anledning af Danmarks Befrielse steg mod Himlen mellem Tusinder og atter Tusinder af Dannebrogflag, og Glædes-Smil blandede sig med Gensyn-Taarer, var der blandt de mange Velkomsthilsener en, der var særlig hjertelig — den, der var rettet mod den fra Sverige hjemvendende danske Brigade, under hvilken „Den danske Flotille“ ogsaa hørte. Chefen for Brigaden var som bekendt Generalmajor *K. Knudtzon*, medens Kommandør *Kjølser* var Chef for Marineafdelingen. Da Hr. *Kjølser* for Øjeblikket sidder i Washington som dansk Marineattaché, har „Vikingen“ i Stedet henvendt sig til Orlogskaptajn *E. Sølling*, der som Chef for Flotillen førte den hjem hin historiske Maj-Morgen, for at bede ham fortælle om Formeringen af „Den danske Flotille“ i Sverige under Danmarks Besættelse, dens Struktur og Uddannelse af Mandskab samt Sejlads hjem. Hr. *Sølling*, der i 1943 var Chef for U-Baade paa Orlogsværftet, kom efter Løsladelsen fra Internering til Sverige i November 1943 sammen med sin Frue, der ogsaa gik ind i Brigaden. I sit lyse og venlige Hjem paa Østerbro beretter Orlogskaptajnen om sit og sine Landsmænds Arbejde i Marineafdelingen. Hans afbalancerede Væsen tyder paa Flegma og hans Tale og tænksomme Ordvalg paa Overblik og Saglighed.

„Da jeg kom til Sverige i November 1943,“ beretter Orlogskaptajn *Sølling*, „var i Stockholm allerede oprettet en militær Afdeling med Navnet „Kommandoen for militære Flygtninge“ med Generalmajor *K. Knudtzon* som Chef. Kommandør *Kjølser* fik underlagt sig Marineafdelingen og havde til Opgave i Forbindelse med Operationsafdelingen at planlægge Transporterne i Sverige til Udskebningshavnene og Sotransporterne af Personel og Materiel videre til Danmark, naar Invasionstimen var inde.

De af Flaadens Enheder, som det omkring 29. August var lykkedes at flygte til svenske Øresunds-Havne, bestod af følgende: Torpedobaaden „Havkatten“, Motorbaaden „Fandango“ (Inspektionsfartøj tilhørende Kystdefensionen), Minestrygerne MS 1 — 7 — 9 samt 9 Kystbevogtningsfartøjer, Kuttere. Alle blev kort efter den 29. August samlede i Karlskrona, hvor de blev oplagt i et særligt Havneomraade. Besætningerne, paa nær



Orlogskaptajn *E. Sølling*.

et mindre Antal Folk, der skulde forblive ombord for Skibenes Vedligeholdelse, førtes i Land og blev anvist civilt Arbejde i Skov og Landbrug, hvilket selvfølgelig var imod de flestes Ønske, som gik ud paa at komme til England eller at blive indrulleret i en dansk Invasions-Hær. Tiden var endnu ikke inde til at formere en saadan, hvorfor man maatte se Tiden an. I Begyndelsen af 1944 begyndte det at lysne. Da havde den danske Kommando i Stockholm faaet udvirket Tilladelse hos den svenske Regering til, at de til Sverige flygtede Danske kunde faa den militære Uddannelse og Træning, som en forestaaende Invasion i Danmark maatte kræve. De frivillige Danske, Befalingsmænd, Menige og Civile, der herefter meldte sig til Brigaden, anbragtes i forskellige Lejre med en Landmilitær-Uddannelse for Øje,

og den Marinedeling, der oprettedes, formeredes som 1. Bat.'s 4. Komp. i Lejrene i Sättrabrunn og Håtuna-holm — begge beliggende i Nærheden af Stockholm — under Ledelse af Bataillonschef, Kaptajn *Helge Jensen*. Imedens fortsatte Staben sin Forhaands-Organisation med Henblik paa Invasionen i Danmark, idet den for Marineafdelingens Vedkommende søgte at skaffe Skibsmateriel udover de før nævnte Fartøjer, saaledes at man, naar Tidspunktet var inde, med Sikkerhed kunde overføre baade Brigadens Personel og dens lette og svære Materiel paa kortest mulig Tid. Situationen i Krigens Gang var imidlertid lysnet saa meget, at den svenske Regering turde tage endnu et Skridt og den 24. September 1944 give sin Tilladelse til, at Flotillens Skibe i Karlskrona kunde bemandedes og en maritim Uddannelse paabegyndes. Ved velvillig Bistand fra Chefen for Østkystens Marinestrik, Admiral *Ehrensward*, indledtes derefter Træning i den forestaaende Invasion-Opgave saavel Nat som Dag i Sejlads-Øvelser, Minestrygning med Magnet og mekanisk Grej, Blindsejlad, taagetaktiske Øvelser, Radio-Øvelser, Skydning med Kanoner og Haandvaaben, Kastning med Haandgranater, Evolutioner, Visitationer til Søs og Kommando-raids saavel med Flotillens eget Personel som med den danske Bataillon i Ronneby. Til Chef for det Marinekommando, der senere oprettedes under Flotillen beordredes Kaptajnløjtnant *Jørgen Lolle*, medens jeg, der havde været Chef for 4. Komp. i Sättrabrunn, afløste Orlogskaptajn *Jegstrup* som Chef for Flotillen. Orlogs-

kaptajnen var blevet beordret til særlig Tjeneste i England.

Marinekommandoet omfattede en Søtransportstyrke og en Basisstyrke. Søtransportstyrkens Personel var Transportofficerer og Signalpersonel medens Basisstyrken under Søløjtnant 1 (R) Bilde-Jensens Ledelse bestod af Administrationspersonel, Reservepersonel til Flotillen, Sanitetspersonel og civilt Arbejdspersonel. Basisstyrken skulde frigøre Flotillen, saaledes at den helt kunde hellige sig krigsmæssige Opgaver.

I Karlskrona fik baade Officerer og Menige nye og haardt tiltrængte Uniformer, der var blevet syet efter danske Modeller. I Lejrene havde i Begyndelsen Munderingen kun bestaaet af Overalls, der dog senere afløstes af Montgomery-Uniformer. —

Efter Skibenes Bemanding i Karlskrona blev det særlige Havneomraade, hvor den danske Flotille laa, afspærret og Bevogtning udført af svensk og dansk Militær. Danskerne kunde under Landlov færdes frit i Karlskrona, men skulde de andetsteds hen, maatte særlig Tilladelse indhentes. Kosten var svensk Skibskost, som efter Omstændighederne var udmærket og rigelig for alt Personel. Naar Mandskabet var i Land, kunde de, hvis de havde Lyst, søge en Marinestue, der var oprettet paa Initiativ af svenske Lotter, ligesom de ofte blev inviteret til de Underholdningsaftener, som den svenske Flaade holdt for sine Orlogsgaster. Til Flotillen meldte sig efterhaanden saa mange Frivillige, at vi maatte sige Stop i Foraaret 1945.

Da talte Flotillen i Karlskrona ca. 200 Mand, Befalingsmænd inkluderet. Foruden de før nævnte prak-



*Enheder af Flotillen i Karlskrona. Agterst „Storebælt“.*

tiske Øvelser blev der ogsaa givet militær-teoretisk Undervisning ombord samt paa den inde i Byen liggende Sømandsskole. Jeg maa yde alle, Menige som Befalingsmænd, den Ros, at de gik til Træningen og Arbejdet med Liv og Lyst, ansporet af Haabet om en snarlig Invasion, hvor de kunde komme til at slaas og gennem Kampen faa Aflastning for det Had, som Fjenden ikke alene havde rejst ved sin Okkupation af vort Land, men ogsaa ved sine tiltagende Terror-Handlinger og Udplyn-



*Gruppe- og Delings-Førere samt Menige i en af 4. Kompagnis Delinger i Lejren i Hätunaholm.*



*Landgangs-Øvelser i Skærgaarden ved Karlskrona.*

dringer. Og saa var der ogsaa et Memento, der hed Torpederinger af danske Koffardskibe og den 29. August samt 19. September. Der var derfor kun Skuffelse at læse i Marinernes Ansigter, hver Gang et beordret Alarmberedskab maatte annulleres. Det dekretedes flere Gange, og bl. a. engang i Efteraaret 1944 troede vi, at nu skulde det være Alvor med Invasionen. Til den havde Staben i Stockholm iøvrigt udarbejdet Planer for Udslibning saavel ved Kaj som ved Kyst. — Der kom jo stadig danske Skibe til Sverige, der kulminerede med Svitzer-Baadens Ankomst den 9. April 45. Forinden var af større Skibe ankommet Færgen „Storebælt“, der førtes til Karlskrona for at fungere som Logis- og Stabs-Skib, samt Isbryderne „Holger Danske“ og „Mjølner“, der blev liggende i Helsingborg. — Henimod Slutningen af April 45 fik Flotillen Ordre til at være klar til Afgang med kort Varsel, og den 30. April kom Ordre om at gaa til Malmø, saa snart svensk Tilladelse forelaa. Admiral Ehrensvärd fremskød imidlertid Afgangen fra Kl. 6 til Kl. 00 for at udelukke enhver Mulighed for, at fjendtlige Styrker, der kunde være adviseret om Afsejlingen, kunne naa at placere sig rettidigt paa Flotillens Rute. Inden Afgangen tog Admiralen Afsked med os og udtalte sin Tilfredshed med Opholdets Forløb, herunder Personellets Optræden, idet han tilføjede, at han gerne vilde have udvirket en Udvidelse af vore Øvelser, om han ikke beklageligvis var bundet af „visse Hensyn“. Det var trods alt med en vis Vemod, vi tog Afsked med Karlskrona, hvor mange havde vundet Venner for Livet, og hvor svenske militære og civile Myndigheder ved deres forstaaende Samarbejde med os — i en Grad som laa langt udover, hvad vi havde turde haabe og som mange Gange i det skjulte overskred „visse Hensyn“ — havde bevirket, at vore Planer som Regel kunde bringes til Udførelse.

Under Eskorte af svenske Jagere og Minestrygere ankom Flotillen til Malmø Havn den 2. Maj om Natten, hvor nærmere Ordre fra Frihedsraadet gennem „Den danske Brigade“s Stab skulde afventes. „Den danske Brigade“ var Navnet paa „Kommandoen for militære Flygtninge“s Styrker ved Alarmering til Invasion.

Lodsdamperen „Skagen“ blev nogen Tid efter sin Ankomst til Sverige armeret og overført til Flotillen

til Brug ved Indkvartering af dens Stab under Operationerne.

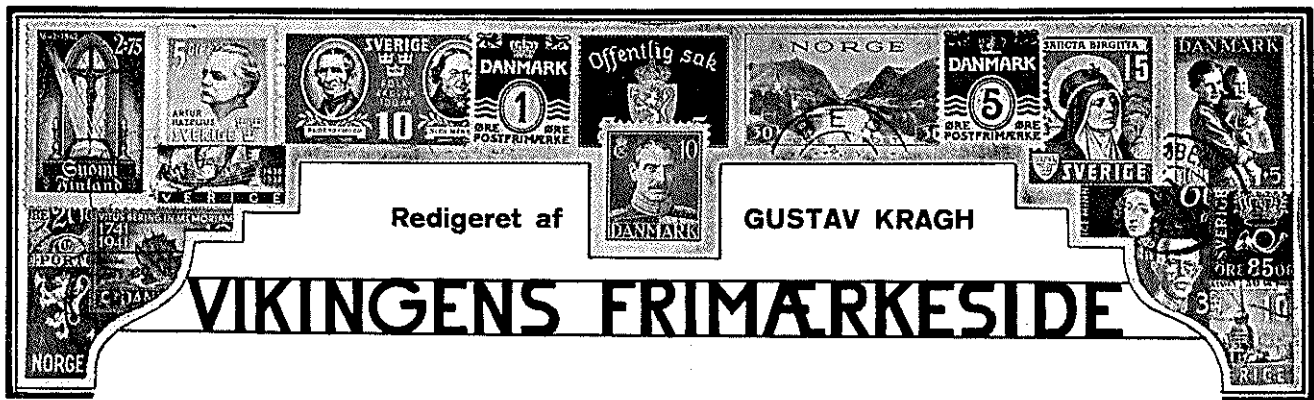
I Ventetiden kompletterede Flotillen sine Forraad af Proviant, Olie og Ammunition under Assistance af den i Malmø liggende Hjelpeflotille, der bestod af en Række større og mindre Fartøjer med civil Besætning. Alle disse Hjelpefartøjer havde gjort de svenske Dampere, som var lejet til Transport, overflødige, og de kunde nu tilbagegives Ejerne. Omtrent samtidig med Flotillens Ankomst til Malmø, ankom Brigadens Stab. Det blev et Par spændende Dage i Malmø. Vilde Tyskerne kapitulere eller ikke? Af dette afgang, om vi skulde komme til at bruge den Ildhu og de Kræfter, vi havde samlet sammen. Vi laa parat til, hvad det skulde være med 2 Timers Varsel, hvilket igen for Landlovs Vedkommende betød, at den ophørte ved Udlobet hver 2. Time. Da vi saa i Radioen den 4. Maj om Aftenen hørte om Tyskernes Kapitulation, vidste vi, at det nu snart skulde bære hjemover, altsaa tilsyneladende uden den Kamp, vi havde ventet og været forberedt paa. Det blev et stolt Øjeblik, da vi Kl. 0,30 afgik fra Malmø, for da hejstes atter paa Skibene det danske Orlogsflag, som af forstaaelige Grunde ikke havde maattet vaje under Opholdet og Uddannelsen i Sverige.

Tidligt om Morgenen den 5. Maj lagde Flotillen og de mange Hjelpefartøjer, ialt ca. 40 Enheder til Kaj i Helsingborg, for at tage Brigadens Stødtropper og Materiel ombord. Brigade-Staben gik ombord i „Mjølner“, og Kl. 9,45 kastede „Havkatten“, hvis Chef var Kaptajn-løjtnant Würtz, og som førte Flotillechefens Stander, los og stod over mod Helsingør, eskorteret af svenske Jagere og Minestrygere til Territorialgrænsen og fulgt af Resten af Flotillen, Hjelpefartøjerne, Switzer-Flotillen og et Par D.S.B.-Færger. „Havkatten“ gik ikke ind i Havnen, men blev af Hensyn til Bevogtningen af den fortsatte Transport af Brigaden liggende udenfor. Alle Mand stod klar ved Kanonerne og med Haandskydevaaben, thi man kunde jo ikke være sikker paa, om Tyskerne respekterede Kapitulationsbetingelserne, eller om Hippo'er var ude paa Aktioner. Om Eftermiddagen den 6. Maj opstod der Uroligheder i Helsingør Havn, fordi nogle Tyskere ikke vilde respektere Afspærringen omkring Brigadens Skibe, hvis Vagtposter aabnede Ild imod dem. Dette bevirkede, at Tyskerne og Hippoerne paa Kronborg besvarede Ilden. For at undgaa at vore Ammunitionsskibe skulde blive sprængt i Luften, blev de beordret ud i Sundet, hvor de kunde beskyttes af Flotillen. Den 7. Maj, da Transporterne fra Sverige var afsluttede, og den tyske Garnison ført bort fra Helsingør, ansaa Flotillen sin Opgave for løst, hvorefter den satte Kursen mod København og løb ind i Tuborg Havn, da Flaadens Leje ikke var klar til at modtage den. Den 12. Maj blev Kommandoen strøget og Flotillen overgivet til Søværnskommandoen. Hermed var et særligt Afsnit uden Fortilfælde i den danske Orlogsflaades Historie afsluttet.“ — *Carl Østen.*

*Husk at forny Deres Abonnement, hvis*

*De vil undgaa Standsning af Bladet.*





## Skandinaviske Nyheder.

## Pladefejl?

DANMARK. I December Maaned udkom tre nye Postfærgemærker i ny Kongetype: 30 Øre orangegul, 40



Fig. 1.



Fig. 2.

Øre blaa og 50 Øre graa. Forøvrigt er saavel Rundaarn-Mærket med Røde Kors Overtryk som 10 Øre, ny Kongetype, udkommet i en betydelig lysere violet Farve.

NORGE. I Anledning af 50-Aars Dagen for Stiftelsen af „Norsk Folkemuseum“ udkom to Frimærker: 10 Øre, mørkoliven og 20 Øre rød (Fig. 1). Den 4. Marts blev der til Fordel for „Nationalhjelpen“ til Frihedskampens Ofre udsendt 4 Mærker med Billede



Fig. 3.

af Kronprins Olav (Fig. 2). Værdierne er: 10 + 10 Øre grøn, 15 + 10 Øre brunoliven, 20 + 10 10 Øre brunrød og 30 + 10 Øre ultramarin.

Ogsaa de nye Kronmærker er udkommet i de tidligere Værdier og Farver (Fig. 3).

FINLAND. Der er kommet fem nye Værdier i Løvetypen: 2 M. grøn, 3 M. orange, 5 M. lilla, 6 M. rød og 10 M. blaa. I December Maaned blev der i Anledning af Komponisten Jean Sibelius' 80



Fig. 4

Aars Fødselsdag udsendt et Frimærke med hans Billede (Fig. 4). Værdien er 5 M. olivengrøn, og Oplaget siges at være 3.000.000.



Fig. 5.

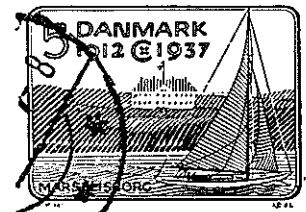


Fig. 6.

Jeg købte engang forrige Sommer en Del Bundevarer, men først for nylig har jeg haft Tid til at undersøge Mærkerne. Mellem disse var 2000 Stykker 5 Øre grøn, Marselisborg Slot, og ved at gennemse disse fandt jeg et Mærke, jeg ikke før har set Eksemplarer af. Slottet, som ellers er skraveret, var her helt hvidt. Fig. 5 og 6 viser det almindelige Mærke og Mærket med det hvide Slot. Jeg fandt 5 saadanne Mærker mellem ialt 2000, saa absolut sjældne er de jo ikke. Mon det er en Pladefejl?

## De nyere svenske Mindeudgaver.

(Fortsat)

Værdierne er: a) Vandret to-sidet takket 13: 15 Øre brun, Kr. 0,30 — 0,05. 1,20 Kr. rødviolet, Kr. 2,50 — 1,50. — b) Takket to-sidet og den ene Side lodret: 15 Øre brun, Kr. 0,35 — 0,08.

I 1942 kom en Udgave i Anledning af Nationalmuseets 150-Aars Jubilæum. Det svenske Nationalmuseum blev ikke skabt af Kong Gustav den Tredje eller af Karl Gustaf Tessin, men den meget kunstelskende Konge, og Kunstkenderen, Arkitekten Tessin, interesserede sig stærkt for Museets Vækst og Trivsel og har derfor faaet deres Billeder paa Udgavens to Værdier.

a) Lodret to-sidet takket 13: 20 Øre rød, Kong Gustav III, Kr. 0,40 — 0,03 og 40 Øre olivengrøn, Tessin, Kr. 0,85 — 0,25.

b) Takket to-sidet lodret og een Side vandret: 20 Øre rød, Kong Gustav III, Kr. 0,45 — 0,05.

Fortsættes i næste Nr.

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

**D**ER raser en vild Kamp paa Fyrtaarnets øverste Platform. To Skikkelser vælter rundt i et rasende Favntag. Kampen gælder Liv eller Død. Livet for den ene af Mændene og Døden for den anden. Der er tyve Meter ned til det graadige og fraadende Hav, der brølende venter paa sit Bytte.

I Fyret er der intet Lys. Af de to Mænds Kamp afhænger over hundrede Søfolks Liv. Det store Sejlskib kommer uanende nærmere og nærmere den farlige Klippegrund. Hvis Fyret ikke bliver tændt inden fem Minutter, er Sejleren fortabt.

Pludselig blinker en Kniv i Luften. Langsomt nærmer den sig Struben paa den Mand, der nu er klemt op mod Platformens Rækværk. Med en sidste Kraftanstrengelse lykkes det denne Mand at faa gjort sin ene Arm fri, og han griber om Haandleddet med Kniven. Heldet giver ham fornyede Kræfter. Med en hurtig Bevægelse vipper han sin Modstander udover Fyrtaarnets Kant. Der lyder et Skrig, og en Skikkelse hvirvler ned i den skummende Brænding. — Et Øjeblik efter er Fyret atter tændt, og Skibet derude er reddet.

Har De aldrig set en Film med et saadant Tema, hvor Livet derude paa Fyrene beskrives som en spændende og romantisk Tilværelse?

For mig har Fyrenes Lysbundter ikke blot været det Lys, der hjælper Skibene hurtigere og mere sikkert i Havn, men har tillige givet Livet paa disse Havets Lygtepæle et Skær af Mystik og Fortryllelse. Men ak, vi tager saa ofte fejl! Selv paa Havet er den sidste Rest af Romantik forsvundet. Sjældent ser man nu de store Sejlskibe, og er man endelig saa heldig at møde et, saa kan man være sikker paa, at det i sin Bug i det mindste gemmer en Hjælpemotor.

Der er heller ikke mere noget Skær af Romantik over Livet paa Fyrene. Paa et Fyr som Drogdens, der er et af vore mest moderne, hersker det tyvende Aarhundredes Teknik. Mændene derude slaas heller ikke. Man er ellers tilbøjelig til at tro, at hvor tre Mænd er sammen i længere Tid, holder de to altid sammen mod den tredje. Men Sandheden er, at hver enkelt har samme Indstilling overfor Arbejdet, og at der heller ikke ligesom paa Filmenes Fyrtaarne findes Kvinder, hvilket gør Chancerne for Uenighed ikke saa lidt mindre.

Nu maa man imidlertid ikke tro, at et saadant Fyrtaarn er et Hvilehjem for trætte Søfolk. Selvom Livet derude er blottet for Romantik, saa er det ikke fri for engang imellem at være spændende og farefuldt. Men lad os da se lidt paa dette Fyr.

#### *Paa en Uriaspost.*

Da Drogden Fyr blev indviet i 1937, vakte det Opmærksomhed ved sin Størrelse, og endnu i Dag er det Nordens største Fyrbygning. Dets Linse sidder 18 m over Havets Overflade, og dets Lys kan almindeligvis

# LYS

i

# NATTEN

Af Otto Ludwig

ses 13,5 Sømil væk. Bygningen er beliggende midtvejs mellem Saltholm og Amagers Sydspids. I sit korte Liv har Fyret oplevet en hel Del. Under Krigen har der ikke været langt til Minespærringerne, og utallige Drivminer har passeret Fyret. Fyrassistent Jensen har oplevet, at en tysk Mine i to Døgn har spadseret frem og tilbage med Isen meget tæt ved Fyret. En Gang var den kun 40 m fra Fyrsiden. Det har været uhyggeligt spændende Timer at se Uhyret komme nærmere og nærmere, for hver Gang det passerede. Heldigvis blev det likvideret af en Minor fra den danske Marine, da det med sine Horn lige i Vejret tilsidst blev lidt for nærgaaende.

Forøvrigt har Drogden Fyr ikke bare til Opgave at vise Skibene Vej. Det fungerer ogsaa som Kystudkigsstation, hvilket vil sige, at det skal

melde alle usædvanlige Tildragelser til Marinens Efterretningsstation. Utallige er de Miner da ogsaa, som fra Fyret er blevet rapporteret til Myndighederne. Mange danske Skibe har sikkert derved undgaaet en frygtelig Skæbne. Ogsaa andre Ting bliver meldt til E-Stationen. Hvergang en Orlogsmænd, det være sig dansk eller udenlandsk, passerer, griber en af Fyrassistenterne Telefonen og rapporterer Skibet.

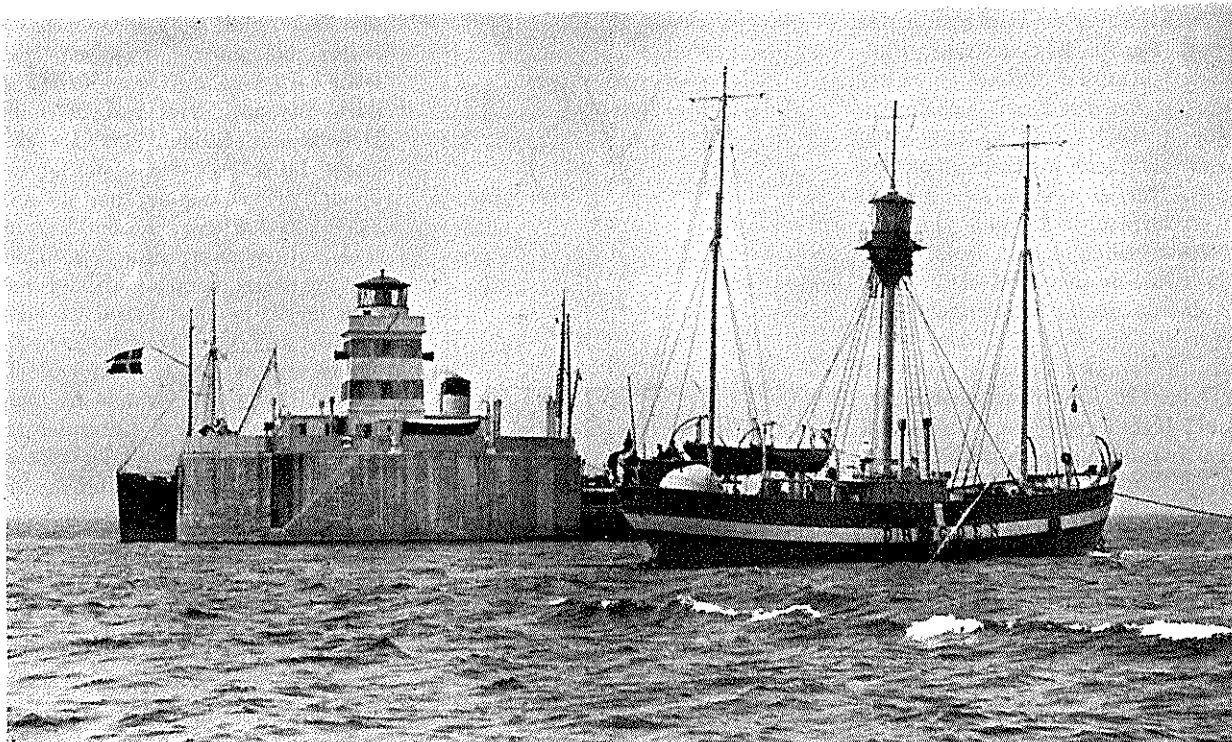
Ja, tænk hvilken Materialisme. Selv Telefon mangler man ikke paa et dansk Fyr. I gamle Dage maatte man klare sig med Lyssignaler. Man havde sikkert heller ikke dengang rindende Vand paa Fyrene for slet ikke at tale om varmt Vand. Paa Drogden Fyr lukker man bare op for en Hane, og man har alt det varme Vand, man kan ønske sig.

Iøvrigt er et saadant Fyr indrettet næsten som en Villa. Der er Parketgulve derude, et dejligt Køkken, Badeværelse, Entré og Blomster i Vinduet og Radio i Messen. Til hver Mand findes et rummeligt Lukaf. Fyrassistent Svane mener, at de næsten er for store. Hans Lukaf med et enkelt Bord, en Stol og en Køje minder ham for meget om en Hospitalsenestue.

Men hele Fyret bestaar jo ikke af Lukafer. Helt nede i Bunden er Maskineriet placeret. Det bestaar af to Motorer med hver 35 HK. Disse to Motorer tårner ligesom Mandskabet om Vagten. Blot skal de arbejde en Maaned ad Gangen, medens Fyrpersonalet skifter hver 4. Dag.

Motorerne er gerne i Gang hver Aften fra Kl. 17—24, hvor de saa oplader Akkumulatøerne, af hvilke der er 120. Batteriet leverer baade Strøm til Fyret, der har en Lysstyrke paa 1000 Watt, og til Taagesirenen. Samtidig giver den Strøm til Fyrets Sender og til den sædvanlige elektriske Installation.

Paa Frivagterne sover man lunt og rart nede i Lukaferne, naar det altsaa ikke er taaget, for saa vræler Sirenen højt og hjerteskerende, saa man ikke er langt fra at ønske sig flere Kilometer ind i Land, hvor man saa endda ikke altid er sikker paa at være fri for den djævelske Lyd.



*Fra det historiske Øjeblik, hvor Fyret overtager Vagten paa den Plads, hvor der i over hundrede Aar havde ligget et Fyrskib.*

Nede i Fyrets Bund er ogsaa den automatiske Radiosender opstillet. Drogden Fyr er jo ogsaa et Radiofyr, og ustandseligt sender Radioen Signalet D.G. ud i Rummet.

#### *Blandede Oplevelser.*

Som før skrevet, har man oplevet lidt af hvert derude paa Drogden. Ser man i Journalerne, kan man næsten følge Krigens Gang. I Krigens Begyndelse blev tyske Vagtskibe og Forpostbaade ustandseligt rapporterede. Den 7. og 8. April 1940 sejlede store tyske Transporter mod Nørd, og paa sidstnævnte Dato lagde en stor tysk Isbryder „Preussen“ til ved Fyret. Da man spurgte Kaptajnen, hvor han skulde hen, svarede han, at han skulde assistere en tysk Damper ved Helsingborg og blot ventede paa nærmere Ordre.

Hen under Aften lod han Fortøjningerne gaa. Hændelsen blev selvfølgelig rapporteret i København, men paa Fyret tænkte man saa ikke nærmere over Sagen. Før man næste Gang saa samme Isbryder foran et af de Troppetransportskibe, som man senere fik at vide havde afsat Tropper i København.

Den 9. April var som for hele Danmark ogsaa for det lille Stykke Land ude i Øresund Indledningen til en ond Tid. Der gik ikke mange Dage, før de første Nazistøvler traadte paa Fyrets Dæk.

En Dag kom en stor Troppetransporter ved Navn „Campinas“ sejlende tæt forbi Fyret. Pludselig lød et ordentligt Brag. Skibet var minesprængt 100 m fra Fyret, der rystedes slemt i sit Fundament, men der skal mere til at ødelægge en 2 m tyk Stenmur, og med Fyret skete intet.

Paa „Campinas“ derimod var man blevet lidt mere forskrækkede. Saasnart Braget havde lydt, sprang de første Herremennesker i Vandet. Men Damperen sank først, da den kom ned i Køge Bugt. Imidlertid blev den

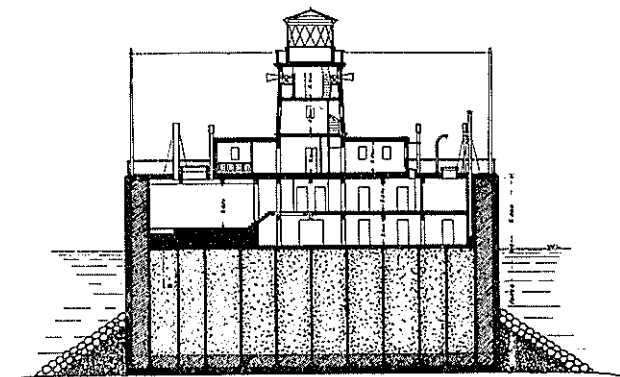
hurtigt slæbt nordpaa igen, men ca. 2 Sømil Syd for Fyret opgav man Bjærgningen.

Tyskerne syntes dog, at det uheldige Skib skulde gøre lidt Nytte og sendte baade dets Besætning og Kanoner over paa Fyret. Men ingen af Delene var særligt bevendt. Saaledes eksploderede en Dag en Granat i en af Kanonerne Kammer, saa Splinterne røg om Ørerne paa Tilskuerne.

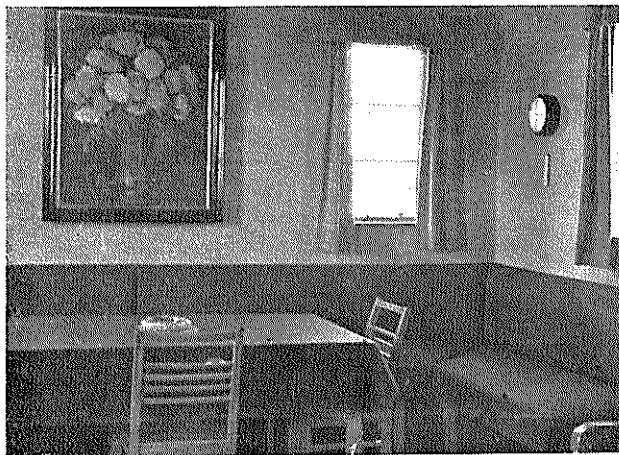
Saa blev baade Kanonerne og Besætningen udskiftet. De engelske Flyvere blev frækkere og frækkere, naar de skulde smide deres Magnetminer, og gik helt ned over Hovederne paa de arrige Tyskere, for hvem det aldrig lykkedes at skyde en Maskine ned.

Sommetider skød Englænderne igen, og Fyrs personalet foretrak at beskytte Linsen mod Splinter ved om Dagen at hænge en Maatte omkring den. Paa Fyrets Dæk og i en af Bænkene ser man endnu i Dag Spor efter engelske Kugler.

Personalet søgte paa bedste Maade at undgaa de paatrængende Tyskere. De vilde ikke være i Messe sam-



*Drogden Fyr i Gennemsnit.*



*Et Hjørne af Messen. Billedet med Blomsterne er en Gave fra Fyrdirektør Sinding, der mener, at Fyrbesætningen engang imellem har godt af at se andet end Vand og Skibe.*

men med dem. De vilde ikke benytte samme Kabys o. s. v. o. s. v. Tyskerne søgte dog stadig at trænge Danskerne op i en Krog for at kunne kræve flere og flere Rettigheder. Tilsidst, det var den 13. December 1944, foretrak Fyrpersonalet saa at overlade alt Besværet til Tyskerne og gaa i Land. Det vides, at Tyskerne kludrede slemt i det den følgende Tid derude.

Et ondt Afsnit af en ond Tid var endt. Der var sket meget, naar Fyrpersonalet saa tilbage. Mange Skibe var minesprængt. Meget Blod havde blandet sig med Øresunds Bølger. Men i den sidste Tid havde det været tydeligt at se, at det hele snart vilde være forbi. Tropictransporterne gik nu den anden Vej. Hospitalsskibe var ogsaa blevet et almindeligt Syn i Sundet. Bøtten var blevet vendt, men Tyskerne — ogsaa dem paa Fyret — kunde stadig intet se, før de havde faaet hele Bøttens Indhold nedover Hovederne.

#### *Men saa kom Freden.*

Drogden Fyr slap altsaa uskadt. Kun de tyske Støveler har sat deres Spor derude, og efter Kapitulationen fik man nok at gøre med ogsaa at fjerne dem. De fleste af Soldaterne var allerede væk, da Fyrpersonalet i Maj 1945 atter gik ad Fyrets Stentrapper. En ny Tid begyndte og gjorde det med en Hovedrengøring.

Krigens Dønninger skulper dog stadig om Fyrets Fod. Hist og her ser man et Skibsvrag, der forstyrrer den ellers saa gode Udsigt, og sidder man og hygger sig nede i Lukaerne, bliver man pludselig forstyrret af en djævelsk Støj. Men det er kun en dansk Minestryger, der sejler forbi med Støjapparaterne ude paa Jagt efter akustiske Miner.

Miner er forresten det altoverskyggende Problem paa Fyret. Saaledes bliver Navn og Hjemsted paa alle Skibe, der passerer, skrevet op. Dette gør man for bagefter at kunne følge et Skibs Rute, hvis det bliver meldt savnet. Imidlertid gør Rapporteringen ogsaa anden Gavn. Mange Rederier, Mæglere og Skibsprovianteringshandlere abonnerer saaledes paa Meldinger fra Fyret. En Købmand ønsker f. Eks. at faa rapporteret alle engelske Skibe og en anden alle amerikanske. Paa den Maade kan ønskede Varer staa paa Kajen i det Øjeblik, Skibet lægger ind til København. Ogsaa Bugserbaadene drager Nytte af saadanne Meldinger.

Om Dagen kan man almindeligvis ved Hjælp af Kikkert læse Skibenes Navne, men om Natten er det ofte nødvendigt at kalde Skibene op ved Lyssignaler. Fredstidens Rapporteringer er mange Gange Bud om længselsfuldt ventede Varer til Danmark. „What ship“? blinker det fra Fyrets Signalbro. Mange mærkelige Navne er Svaret paa denne Blinken. Skibe af alle Nationaliteter kommer forbi her. Man skal være en endog ferm Signalgast for at fange Signalerne i Farten. Det værste er næsten, naar et russisk Skib passerer. Tit har russiske Skibe Navne, der for vore Øren lyder som det rene Volapyk.

Fyret fungerer ogsaa som Lodsstation. De store Liberty-Skibe f. Eks. har altid det internationale Signalflag G vajende, naar de staa gennem Sundet. Hvis Lodsens ikke er paa Fyret, telefonerer vagthavende Fyrassistent til Dragør og hejser Signalet: „Lods undervejs!“ Et Øjeblik efter er den lille grønne Baad paa Vej ud og Lodsens snart efter ved at klatre op ad den nedhængende Lejder paa Skibssiden.

Saadan leves altsaa Livet paa et dansk Fyr. Der er nok at lave, og efterhaanden bliver der mere at bestille, fordi der stadig kommer flere Skibe i vore Farvande. Men i Frivagterne faar man ogsaa Tiden til at gaa. Man reparerer Rigningen til Baaden derhjemme, for selvfølgelig er man Sejlsportsmand, man pilker Torsk, læser eller hører Radio. Forøvrigt er Mændene ikke ubetinget tilfredse med Radioprogrammerne. De savner de lette og underholdende Udsendelser.

#### *Afskaaret fra Land.*

Tiden paa et Fyr kan imidlertid godt blive lang, især hvis man skal tilbringe flere Maaneder derude, hvilket kan ske, naar Vinteren er meget streng, og det har den været et Par Gange i Fyrets Historie. Sommetider har Isen ligefrem truet med at vælte Fyret. Det har dirret i hele Stensætningen, naar hele Bjerge af Is har presset sig mod Siderne. Til Tider har Isen væltet sig helt over Fyrets Lønninger.

Is har en fantastisk Kraft, naar det føres med af Strømmen. I 1943 blev Vraget af „Campinas“ saaledes slæbt ca. 200 m længere ind mod Kysten af Isen. Samme Aar blev Fyrets Telefonkabel revet op af Isen, der altsaa ligefrem har skuret henad Bunden.

Men Fyret har altid klart sig. Midt i en Brandstorm eller en Isperiode er det ikke blot en „Lygtespæl“, men ogsaa en „Færdselshelle“, hvor havareerede Skibe kan søge Hjælp, og det er sket, at det har været „Benzintank“, hvor tørstige Skibsmotorer har faaet den nødvendige Olie.

Naar Isen ligger tyk omkring Fyret, savner man tit Hjemmets Kødgryde, og saa er det godt selv at kunne haandtere Kabysgrejerne. Fyrassistent Lohmann har i Fyrkredse Ord for at være en eminent Kok. Skulde Deres Vej en Dag falde forbi Drogdens Fyr, skulde De smage hans Torskegratin. Otto Ludwig.

**OVE SKOU**

REDERI, BEFRAGNING, KLARERING

KØBENHAVN V

# KONGELIGE

# PIRATER

DET være langtfra, at Dronning Elisabeth slog Haanden af John Hawkins, efter at han tomhændet var vendt tilbage til England fra Katastrofen i San Juan de Ulloa. Tværtimod saa hun fremdeles i ham en Mand, som hun havde Brug for — et værdifuldt Redskab til Udførelse af sine fremtidige Planer. Men i Stedet for at bistaa ham med nye piratagtige Handelsekspeditioner til direkte Gene for de spanske Transporter fra Vestindien til Moderlandet, lagde hun hele det hjemlige Kapervæsen, som hun i Hemmelighed havde udbygget, i hans Haand og udnævnte ham til en Slags Admiral for dette.

Sagen stillede sig noget anderledes for hans yngre Slægting, Francis Drake, som endnu ikke havde opnaaet Dronningens Bevaagenhed, og som ved sin Hjemkomst efter den samme Katastrofe ansaa sig selv for en ruineret Mand — ruineret af den spanske Konge og dennes trædske Haandlanger de Bacan. Uden Tvivl er det i den Belysning, at Drake i Øjeblikket har sammennfattet hele sin miserable Stilling, og i Henhold hertil satte han sig derfor som Maal fuldt ud at gøre sig betalt for sit Tab paa den spanske Konges Bekostning.

Drake begyndte i Stilhed — og smaat, som en fattig Mand maa. Men havde han mistet sin Formue, saa havde han til Gengæld vundet Anerkendelse, og ved Velynderes Hjælp fik han overladt to mindre Skibe, „The Dragon“ og „The Swan“, med hvilke han i Aaret 1570 foretog en indbringende Rejse til de vestindiske Farvande — og det følgende Aar endnu en Rejse i samme Retning med „The Swan“ alene.

Paa disse to Rejser gjorde Drake sig nøje bekendt med de Omraader, som han havde udset til sine fremtidige Operationer, naar Tiden for ham var inde til at slaa til og fuldbyrde, hvad han dyrt og helligt havde svoret at udføre til Gavn for sig selv og sit Land og til Skade for den fælles Fjende, Kong Philip den II af Spanien.

Ved Begyndelsen af Aaret 1572 havde han tjent saa mange Penge, at han saa sig i Stand til at starte et større Foretagende; og Pinsedag dette Aar sejlede han ud fra Plymouth som selvbestaltet Admiral over en efter hans Forhold anselig Flaade, som bestod af Admiralskibet „The Pasha“ paa 70 Tons, „The Swan“ paa 50 Tons, samt tre mindre og let haandterlige Slup-

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

per. Disse Skibe havde han udprovianteret for mere end et Aar, og de var rigeligt forsynede med Ammunition — baade til Kanoner og Musketter, men deres Besætninger udgjorde tilsammen kun 70 Mand.

Drake havde paa sine to sidste Rejser fundet ud af, at den spanske Konges Guld og Sølv fra Minerne i Peru blev landet i Panama paa Vestkysten af den store Tange, og at det derfra blev transporteret tværs over Tangen til Østkysten paa Ryggen af Muldyr for endelig at blive afskibet til Spanien i Nombre de Dios ved Mundingen af Chagres Floden — ikke at forveksle med Nombre de Dios i Mexiko. Og det var dette vældige Guld- og Sølv-Magasin, han var besluttet paa at trænge ind i med sin lille Styrke.

Den 2. Juli fik Drake det amerikanske Hovedland i Sigte, og han styrede nu med „The Pasha“ og med „The Swan“ i sit Køl vand direkte mod Port Pheasant, efter at han havde overladt de tre Slupper at afpatrouillere det nærmeste Farvand der omkring for i Tide at varsko, dersom der fra Søsiden skulde vise sig noget mistænkeligt.

Port Pheasant var et Stednavn, som kun eksisterede i Drakes egne Optegnelser fra hans sidste Rejse, da han med „The Swan“ havde besøgt denne Plads, som han straks havde givet Navn efter de mange Fasaner, han der havde set. Pladsens oprindelige Navn kender vist ingen mere, dersom den i det hele taget har haft noget Navn. Den forekommer i hvert Fald hverken i Historien eller Geografien, men efter Drakes Beskrivelse bestod den ogsaa kun af nogle



Francis Drake.



*Darien-Bugten.*

spredte Indianerhytter. Her landede han og fandt sig straks stillet over for en Advarsel, som i det engelske Sprog var ridset ind i en Blyplade og var fastgjort i Mandshøjde paa Stammen af et kæmpemæssigt Mahognitræ, der var saa tyk, at fire voksne Mænd kun med Besvær kunde spænde om den, og som derfor maatte tiltrække sig enhver Fremmeds Opmærksomhed. Arvarselens Ordlyd var i Oversættelse følgende:

„Kaptajn Francis Drake! Dersom Skæbnen atter fører dig til denne Plads, raader jeg dig til hurtigt at forlade den igen; thi Indianerne, som du traf her sidst, har røbet din Nærværelse til Spanierne. De venter din Tilbagekomst, som jeg kan forstaa, du har givet dem et flygtigt Tilsagn om; og de vil i Tilfælde af, at dette sker, straks forraade dig. Jeg afsejlede selv herfra den 7. Juli 1572.

Din hengivne

*John Garret“.*

Denne John Garret var en Plymouth-Kaptajn og en af Drakes gode Venner. Hvor velment hans Advarsel end var, formaade den dog ikke at ændre noget ved Drakes Planer. Han blev ufortrødent og ogsaa uforstyrret liggende i Port Pheasant i syv Dage, mens han fik sine fraværende Slupper tilkaldt. Just som han saaledes havde faaet hele sin Flaade samlet og var i Begreb med at fortsætte Rejsen, ankom et andet engelsk Skib med en Besætning paa 38 Mand om Bord. Og da dette Skibs Kaptajn, James Rouse, hørte Tale om Drakes Forehavende, sluttede han sig til ham med sit Skib og sit Mandskab.

Med hele sin Flaade og med denne Forstærkning gik Drake derefter under Sejl og styrede langs Kysten mod Nombre de Dios. Han holdt sig tæt under Land, og da han hen mod Aften nærmede sig Maalet for sin Plan, drejede han bi i den Henigt at gaa til Angreb mod Byen den følgende Morgen i Dagningen. Men da han hørte sine Folk indbyrdes skumle om den efter deres Mening store By og dens stærke Befæstning, som syntes at skræmme dem og gøre dem tvivlsomme med Hensyn til et heldigt Resultat, tvang dette ham til at ændre sin først trufne Beslutning og fremskynde Angrebet. Og da Maanen stod op og skinnede ualmindelig klart, rusede han alle Mand ud, før deres Frygt havde faaet Tid til at rodfæste sig, og han gav straks Ordre til Angreb.

Maanen kastede sit matte Skær over Land og Vand.

Den med tæt Skov bevoksede Kyst tegnede sig som en sort Skyggestrib, mens hele Havfladen, der krusedes let af en svag Landbrise, glitrede som Sølvmor. Hele Naturen syntes at aande Fred, og der var heller intet Tegn paa, at denne Kysts Beboere havde Tanke om nogen truende Fare. Maaske følte disse spanske Kolonister sig trygge i Bevidstheden om deres Moderlands og deres Herskers Magt og Vælde paa Havet. Dog kunde Drake ikke vide, hvad der ventede ham og den ringe Styrke, han raadede over, naar han angreb denne for Spanierne saa vigtige og maaske særligt beskyttede Oplagringsplads og Omladehavn, og han gik forsigtigt til Værks.

Selv om han til sit Forehavende betragtede Jordens Drabant som en god Forbundsfølge, stod det ham dog klart, at enhver Baad paa den maanebelyste Havflade — selv paa lang Afstand — vilde være synlig fra Byen og maaske virke alarmerende, og han gjorde derfor Landgang paa et Sted, der laa uden for Synsvidde fra Nombre de Dios, hvorefter han under paabudt Tavshed og under Dække af Skov og Krat marcherede mod Byen med sin lille udsøgte Styrke.

Nombre de Dios var hverken omgivet af Volde eller paa anden Maade sikret mod Overfald — i hvert Fald ikke fra Landsiden; og da Drake ved udsendte Spejdere havde skaffet sig Underretning herom, og han naaede saa langt frem, at han kunde have ventet at støde paa Vagtposter eller Forsvar i en eller anden Form, men ikke opdagede noget i den Retning, gav han pludselig Kontraordre vedrørende den paabudte Tavshed. Og med Trommer og Piber, under Hylen og Hujen og Skrig og Skrål trængte han med sine Folk i to Afdelinger ind i Byen uden at møde Modstand, før han naaede dens Hjerter — Nombre de Dios' Markedsplads, hvor hele Byens Garnison, som var blevet vækket af deres trygge Slummer ved de indtrængende Englænders infernalske Spektakel, imidlertid havde samlet sig og her modtog de ubudne, natlige Gæster med en Musket-Salve. Englænderne besvarede ikke alene denne Hilsen med samme Mønt, men ogsaa med en Byge af Pile, som gjorde adskillige Spaniere ukampdygtige; og da en ny Byge af samme Slags atter regnede ned over Forsvarerne, før disse endnu havde faaet Tid til paany at lade deres Musketter, flygtede de i vild Forvirring.

Imidlertid havde Drake selv faaet et alvorligt Skudsaar i sit ene Ben. Men vel vidende, at det vilde svække hans Undergivnes Mod, dersom deres Anfører viste Svaghed, ignorerede han straks Læsionen, og humpende omkring i Spidsen for sine Folk, lykkedes det at indfange en Efternøler blandt Byens civile Beboere, som med et truende, engelsk Sværd over sit Hoved beredvilligt viste Vej til den Magasin-Bygning, hvor Kong Philips Guld- og Sølvbarrer oplagredes, indtil Afskibning kunde finde Sted.

Her gjorde Drake sine Folk opmærksom paa, at han havde ført dem til et af Verdens største Skatkamre, og dersom de ikke benyttede denne Lejlighed til at sikre sig deres fremtidige Økonomi, men foretrak at leve deres Liv i Fattigdom, vilde de kun have sig selv at takke derfor. Derefter bød han dem at brække Døren op, men da denne Ordre var efterkommet, og han som et Eksempel til Efterfølgelse selv som første Mand traadte over Tærskelen til Rigdommen, svigtede Kræfterne ham som Følge af Blodtab, og han besvime.

Efter en omhyggelig Forbinding af Saaret med Drake eget Skærf kom han dog hurtigt til Bevidsthed igen, men da hans Folk derefter gjorde Anstalter til straks at bringe ham tilbage til Landingsstedet for at føre ham om Bord, protesterede han saa kraftigt herimod, at de foreløbig maatte opgive ethvert yderligere Forsøg paa at faa ham bragt i Sikkerhed, indtil han selv havde overbevist sig om, at Skatkammeret var tomt for alt, hvad der fandtes i det af Værdi. Saa først gav han Ordre til Opbrud. Dette var ogsaa paa høje Tid; thi Dagningen nærmede sig, og den flygtede Garnison, som var Englænderne langt overlegne i Antal, havde i Nattens Løb skaffet sig Underretning om, at den virkelig havde ladet sig overrumple af en meget ringe Styrke; og det var mærkbart, at den forberedte et Modangreb,

Overlæsset med et enormt Bytte i Guld og Sølv naaede Drake og hans Folk deres Baade og indskibede sig, hvorefter hele Flaaden gik til Ankers ved en lille Ø ca. seks Sømil fra Nombre de Dios, hvor den blev liggende i to Dage, for at Mandskabet i Ro og Mag kunde faa Lejlighed til at slikke deres Saar. Affæren havde ganske vist kun kostet een af Englænderne Livet, men foruden Drake var der flere andre af dem, der ogsaa havde maattet bløde — dog ufarligt — for den spanske Garnisons Musket-Ild.

Under Opholdet ved denne Ø fik Drake uventet Besøg af en civil Spanier, som ene Mand i en Baad var sejlet ud fra Nombre de Dios, og som foregav at være taget ud paa denne Sejlstur af eget Initiativ og uden anden Grund end for at faa sin personlige Nysgerrighed tilfredsstillet. Han vilde gerne se den Mand, som med en saa ubetydelig Styrke havde dristet sig til at give sig i Lag med et saa hasarderet Foretagende, som var præsteret over for en saa talrig garnisoneret By som Nombre de Dios, og han spurgte, om Anføreren var den samme Kaptajn Drake, som de to foregaaende Aar havde besøgt denne Kyst. Han vilde ogsaa gerne vide, om Englændernes Pile havde været forgiftede, og hvilke Midler der i saa Tilfælde skulde til for at læge de Saar, de fremkaldte; thi mange af hans Landsmænd — baade blandt Byens Garnison og dens civile Beboere — var blevet ramt af disse Pile.

Drake tvivlede ikke om, at denne Spanier var en forklædt Officer, som kun var kommet om Bord for at spionere, og han færdigede ham kort af med den Besked, at han kunde hilse sine Landsmænd og eventuelt ogsaa Byens Kommandant og sige, at den øverstbefalende over disse engelske Skibe netop var den Drake, som de formodede, og at hverken han eller nogen anden Englænder skød med forgiftede Pile; forøvrigt var han ikke kommet for at dræbe Spaniere, men udelukkende for at faa lidt Haand og Hanke med det Guld og Sølv, som disse selv havde stjaalet, og som de sendte til Spanien for dermed at skabe Uro og Forstyrrelser over hele den øvrige Verden.

Hverken mere eller mindre fik den nysgerrige Spanier ud af sit Besøg, og med disse Oplysninger maatte han forføje sig; hvorefter Drake for ikke at udsætte sig for efterfølgende natlige Ubehageligheder gik under Sejl med sin Flaade og satte Kurs mod Carthagena ved Darien-Bugten, som han havde tænkt at gøre til Basis for Ekspeditionens Fortsættelse; thi herfra vilde han hurtigt kunne naa frem til det Sted, hvor

Panama-Tangen var smallest og hvor han antog, at Rutten for de spanske Transporter vilde være at finde.

Undervejs overrumplede og udplyndrede han nogle spanske Kyst-Fartøjer, som var fuldt lastede med ferske Fødemidler, hvilket kom ham ret tilpas til Supplerings af hans egne Forsyninger. Men det var dog af langt større Betydning for ham, at han under en Landgang og Rekonoscering paa Kysten ved Tangens smalle Omraade kom i et venskabeligt Forhold til de saakaldte Cimarooner — Negre, som var flygtet fra Slaveriet hos deres spanske Herrer, og som havde sluttet sig sammen og levede et frit Liv i Panama-Tangens Skove.

Disse Negre tilbød at lede Drake til et Sted, der var særligt velegnet til Overfald paa de spanske Skatte-Transporter paa deres Vej fra Panama til Nombre de Dios. Og da Saaret paa hans Ben nu var helet, afbrød han Rejsen mod Carthagena og gik omgaaende løs paa dette nye Eventyr med Cimarooner som Vejvisere.

Historien siger, at Drake paa Vejen mod Panama-Tangens Indre af Cimaroonerne blev ført til et Højdrag, hvor der voksede et mægtigt Træ, fra hvis Krone der var Udsigt over den Del af Stillehavet, som hans Forgænger paa Eventyrets Vej i dette Omraade, Spanieren Balboa, godt og vel et halvt Aarhundrede tidligere havde beskuet som den første Europæer. Op i dette Træ klatrede ogsaa Drake, og herfra fængsledes ogsaa han over Synet af det Ocean, hvorom han havde hørt megen Tale, og som i hans Drømme havde fyldt ham med gyldne Løfter; og han bad til sin Gud, at det med Tiden maatte blive ham forundt at sejle over dette Hav med et engelsk Skib.

I Øjeblikket var han optaget af andet presserende Arbejde. Cimaroonerne holdt, hvad de havde lovet, og førte ham og hans Folk til en snæver Hulvej — eller rettere sagt et Pas — mellem stejle Fjældvægge, hvori Kløfter og Spalter sine Steder dannede store Ujævnheder. Vejen gennem Passet markeredes tydeligt ved den nedtrampede Vegetation, der ogsaa vidnede om, at den blev livligt trafikeret; og efter at Drake nøje havde besigtiget Omgivelserne, maatte han sande Cimaroonerne Opfattelse af Stedets Anvendelighed til hans Formaal. Han indsaa, at dette Pas med de store Ujævnheder



Som en larmende Lavine styrtede Englænderne sig over de intet ondt anende Spaniere, som i panisk Skræk tog Flugten.

der i Fjældvæggene kunde afgive ypperlige Skjul for Baghold og var som afpasset efter hans Hensigt.

Saaledes syntes alt at være saare godt, og det eneste, der eventuelt manglede, var en rig Guldtransport. Men en saadan kunde naturligvis komme naar som helst, og Drake traf derfor straks Forberedelser til dens Modtagelse. Han instruerede sine Folk og placerede dem i Grupper paa begge Sider af Passet og paalagde dem at holde sig godt skjult mellem Fjældvæggens Ujævnheder og dér afvente hans Signal til Angreb.

Ventetiden blev ikke særlig lang for disse utaalmodige Eventyrere, der efter deres rige Kup i Nombre de Dios havde faaet Guldfeber i Blodet. En fjern monoton Klang af Bjælder naaede snart deres Øren og forkyndte, at der var Muler under Opmarch gennem Passet — Muldyr, som Spanierne antagelig af Ringeagt for disse Bastarder — Krydsninger af Æsel og Hest — altid forsynede med en Bjælde eller Klokke hængende i en Rem om Halsen — præcis som ogsaa andre Nationer gjorde Forskel paa ærlige Folk og Rakkere eller Spedalske ved at forsyne de to sidstnævnte Rangklasser med en Skralde. Inden længe saa Englænderne ogsaa ganske rigtigt to lange, tungt belæssede Muldyr-Karavaner komme luntende uden anden Beskyttelse end de Mænd, der ledsagede dem for at drive de stædige Dyr frem.

Drake lod Karavanerne uantastet komme nærmere. Men da de naaede frem til det efter hans Opfattelse mest gunstige Sted, affyrede han sin Pistol, der var det forud aftalte Signal til Angreb, og som ved tidligere Lejlighed, naar det gjaldt om at gøre Overraskelsen stor, styrtede Englænderne sig som en larmende Lavine over de intet ondt anende Spaniere, som i panisk Skræk og uden Tanke for den Transport, der var dem betroet tog Flugten tilbage ad den samme Vej, de var kommet.

Byttet, der ved dette Overfald faldt i Hænderne paa Drake, var enormt og over de dristigste Forventninger — Guld og Juveler til en svimlende Værdi og flere Tons Sølv; og han brød straks op med begge de erobrede Karavaner og førte dem fremdeles ledsaget af Cimarooner ud til Kysten ved Floden Rio Franciscos Munding, hvor hans Slupper efter Aftale skulde afvente hans Tilbagekomst. Ankommet hertil fandt han dog ikke sine Slupper, derimod observerede han syv spanske Fartøjer under Patrouille langs Kysten, og dette Syn satte ham i stor Uro og betog ham med Ængstelse for alle hans Skibe. — Havde han mistet dem,

eller hvor var de? Han havde ikke noget videre stort Udsyn over de nærmeste Omgivelser inde fra det med Skov bevoksede Land, hvor han opholdt sig, og for at faa et bedre Overblik over Kysten ved at udspejle den fra Søsiden gik han i Gang med at konstruere en Flaade af Træstammer og Grene, som Floden i rigelig Mængde førte med sig paa sit Løb mod Havet. Da dette Arbejde med Møje og Besvær omsider var fuldført, var til alt Held ogsaa de spanske Patrouille-Fartøjer ude af Syne, og Drake kunde uden Fare fra den Side fortsætte sit Forehavende.

Med et Par gamle Brødsække som Sejl og med to unge og smækre Træstammer tildannet som Aarer stod han med sin skrøbelige Konstruktion og ledsaget af tre af sine Folk ud fra Flodmundingen. Farten var langsom og yderst besværlig. I seks samfulde Timer asede de sig ud til Søs — undertiden i Vand til midt paa Livet og bestandig omkredset af forsultne og graadige Hajer. Men den farefulde Færd og deres Møje blev belønnet, da de omsider fik Øje paa alle deres Skibe — de store langt ude i Kimmingen og de tre Slupper inde under Land bag en fremspringende Pynt, hvor de, som det senere oplystes, havde søgt Læ for et optrækkende Uvejr og var blevet liggende i Skjul for de spanske Patrouille-Fartøjer.

Efter denne lykkelige Opdagelse stod Drake atter tilbage mod Rio Franciscos Munding med sin skrøbelige Flaade og han og hans Fæller naaede i god Behold ind paa det tørre igen, hvorefter de to rigt belæssede Karavaner blev dirigeret rundt om Pynten, hvor de tre Slupper laa og var beredt til at aflaste de stædige Muler, der af Drake ædelmodigt blev overladt de venlige Cimarooner som en efter hans Mening lovlig Foræring til Tak for den Hjælp, de havde ydet ham som Vejvisere.

Samme Dags Aften havde Drake atter samlet alle sine Skibe og havde faaet sit rige Bytte i sikker Forvaring om Bord i „The Pasha“, hvorefter han styrede hjemover med Fryd i sit stille Sind over at have sagt Kong Philip denne foreløbige Tak for sidst.

Hjemrejsen forløb gunstigt. Ved Tilbagekomsten til Plymouth blev Togtets Udbytte omsat i klingende Mønt, og hver af Deltagerne fik ærligt og redeligt efter Forhold og Fortjeneste sin Andel, der var saa stor, at det sporedes vidt om. Francis Drakes Navn var snart paa alles Læber, og Rygtet om hans heldige og udbytterige Færd naaede ogsaa langt op over det engelske Folks brede Lag — helt op til Tronen.

(Fortsættes i næste Nummer.)

---

## HAR DE HUSKET AT FORNY DERES ABONNEMENT

---

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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





# Bornholm, Kielerkanalen

## og den europæiske Baggrund

Naar Russerne nu har forladt Bornholm, rejser sig samtidig det Spørgsmaal, om deres Interesse i Østersøen og dens Udfaldsveje er svindende i samme Grad, som Blikket rettes mod sydligere Egne. Bornholm er en vigtig Base paa Vejen ud af Østersøen, Kielerkanalen er een af Udfaldsvejene, den eneste, der i Øjeblikket er uden Herre. Det kan ikke være mindre vigtigt for Rusland at have fri Passage ud af Østersøen end ud fra Sortehavet, og for længe siden er da ogsaa fra russisk Side Spørgsmaalet om Kielerkanalens Fremtid blevet rejst; samtidig med at man har betonet den store Rolle, Kanalen har spillet i Tysklands Krige.

Spørgsmaalet om Kielerkanalen kan komme frem i to Forbindelser i den europæiske Diskussion. Den ene er som Led i Diskussionen om de europæiske Vandveje efter de Linier, der angaves af Præsident Truman i hans Radiotale af den 10. August forrige Aar. Han nævnedede i Potsdam trufne Aftaler om Kontrol med de europæiske Vandveje, som i de sidste to hundrede Aar stadig har været Aarsag til Krig paa Grund af den egoistiske Kontrol, som de europæiske Stater havde udøvet over dem. Præsidenten havde i Potsdam foreslaaet, at der skulde være fri og uhindret Sejlads paa Donau, Sortehavsstræderne, Rhinen, Kielerkanalen og alle de andre Vandveje, som grænser op til to eller flere Stater. Men hverken i Potsdam eller senere paa Udenrigsministermødet i London naaede man til noget Resultat. Alle Stormagterne ønsker tilsyneladende en international Kontrol, men om Formerne er Synspunkterne aabenbart forskellige. Præsident Truman ønsker ikke en militær Kontrol med Baser eller militære Zoner til de forskellige Stormagter, men en international Kontrol udøvet gennem en Slags Kontor paa de Steder, hvor det skønnes nødvendigt for at gøre Kontrollen effektiv. Fra russisk Side er der peget paa det amerikanske Forslag efter forrige Krig om at oprette neutrale Zoner paa begge Sider af Kanalen og oprette et dansk Regeringsmandat over denne „Kanal-Stat“, et Forslag, der dog ikke har mødt Begejstring fra dansk Side.

For Danmark knytter der sig særlig Interesse til Spørgsmaalet om Kielerkanalens Fremtid. Ganske vist har der ikke staaet Kampe om denne Vandvej, ej heller grænser flere Stater til Kanalen, den gaar gennem udelukkende tysk Omraade og er den ene af de fire Forbindelsesveje mellem Østersø og Nordsø. Naar den alli-

gevel har faaet Plads paa den storpoltiske Dagsorden, skyldes dette mindre dens Værdi for Handelsflaadernes Trafik end den militære Betydning, der ligger i, at Kanalen muliggør en vilkaarlig Omflytning af en Flaade fra Nordsø til Østersø. At den havde meget stor Betydning for Tyskland, som ad denne Vej kunde flytte sin Flaade fra Øst til Vest og omvendt, er uden for al Tvivl. Efter Slutningen paa den første Verdenskrig udtalte den britiske Udenrigsminister, Lord Balfour, at Kielerkanalen ved sin blotte Eksistens havde „fordoblet Tysklands Flaademagt“.

Versailles-Traktaten demilitariserede Kanalen. I en bred Zone paa begge Sider af Kanalen blev alle militære Anlæg fjernede, og ingen nye maatte opføres, derimod forblev Tysklands Suverænitet over Kanalen uændret opretholdt.

Allerede tidligt spekulerede man paa en Forbindelse mellem Østersøen og Vesterhavet, og i Aarene 1774—84 anlagde man da en Kanal fra Holtenu til Rendsborg, hvor den fik Forbindelse med Ejderfjorden. Den blev senere udvidet, men af militære Grunde byggede Tyskerne i Aarene 1887—95 Nordøstersøkanalen med en senere Udvidelse i 1907—15. Den forbinder Holtenu ved Østersøen med Brunsbrüttel ved Elben. Gennem denne Kanal, der kan passeres af alle Skibe, forkortes Afstanden fra den engelske Kanal til Østersøen med 240 Sømil i Forhold til Rejsen Skagen rundt.

Adgangen til Østersøen er af umaadelig Betydning for Sovjetunionen. Det østeuropæiske Lavland har sine bedste naturlige Forbindelser med Verdenshavene gennem Østersøen. Derfor er den frie Adgang til Søvejene gennem Østersøen af vital Betydning for Rusland. Vejen gennem Kielerkanalen vil i mange Tilfælde være den bekvemteste for Rusland. Dens militære Betydning for andre end Tyskland er vel dog problematisk, da den forholdsvis let lader sig blokere. Dette synes nu understreget ved Ruussernes Rømning af Bornholm, der vilde have været en naturlig maritim Base, saafremt de havde haft større militær Interesse i Kielerkanalen.

Stormagternes Planer om denne Søvej er iøvrigt kun lidet kendte, men før eller senere vil Spørgsmaalet om Kielerkanalens Fremtid komme frem i den europæiske Diskussion. For Danmark vil Løsningen af dette Problem være af den største Betydning.

K. V. Sørensen.

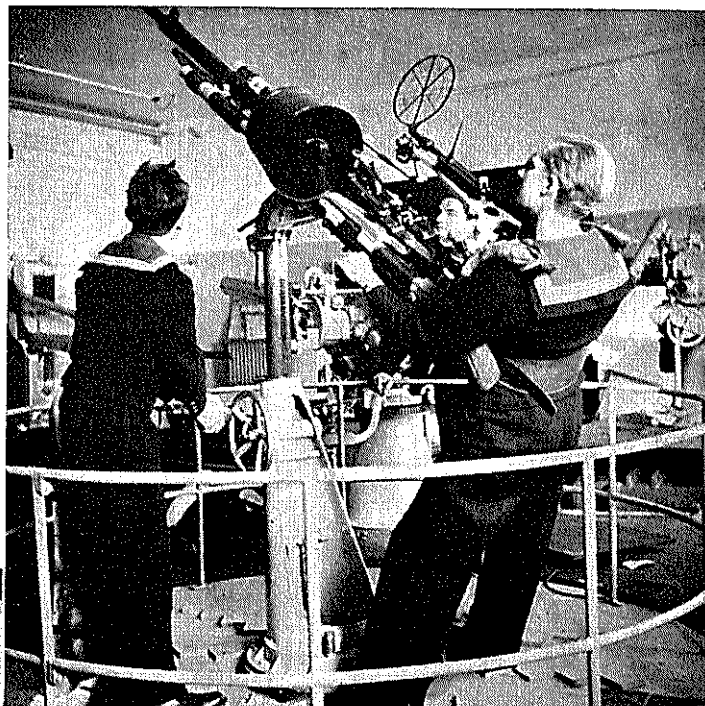
	Grundlagt 1875	<b>Th. Møller</b>	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

# Lynskud fra Holmen

Tekst og Fotos: CARL ØSTEN



Uddannelsen af Kadetter gaar nu i sin vante Gang. I Artillerihallen over Kadet-Aspiranter sig i Betjening af Anti-Luftskytts.



Ekcerser-Øvelse. Forskolen for disse, der oprettedes den 16. Febr. med Kaptajnlojtnant Muusfeldt som Forstander, omfatter 20 Aspiranter, hvoraf 19 har Skibsfører-Eksamen og 1 Styrmands-Eksamen.



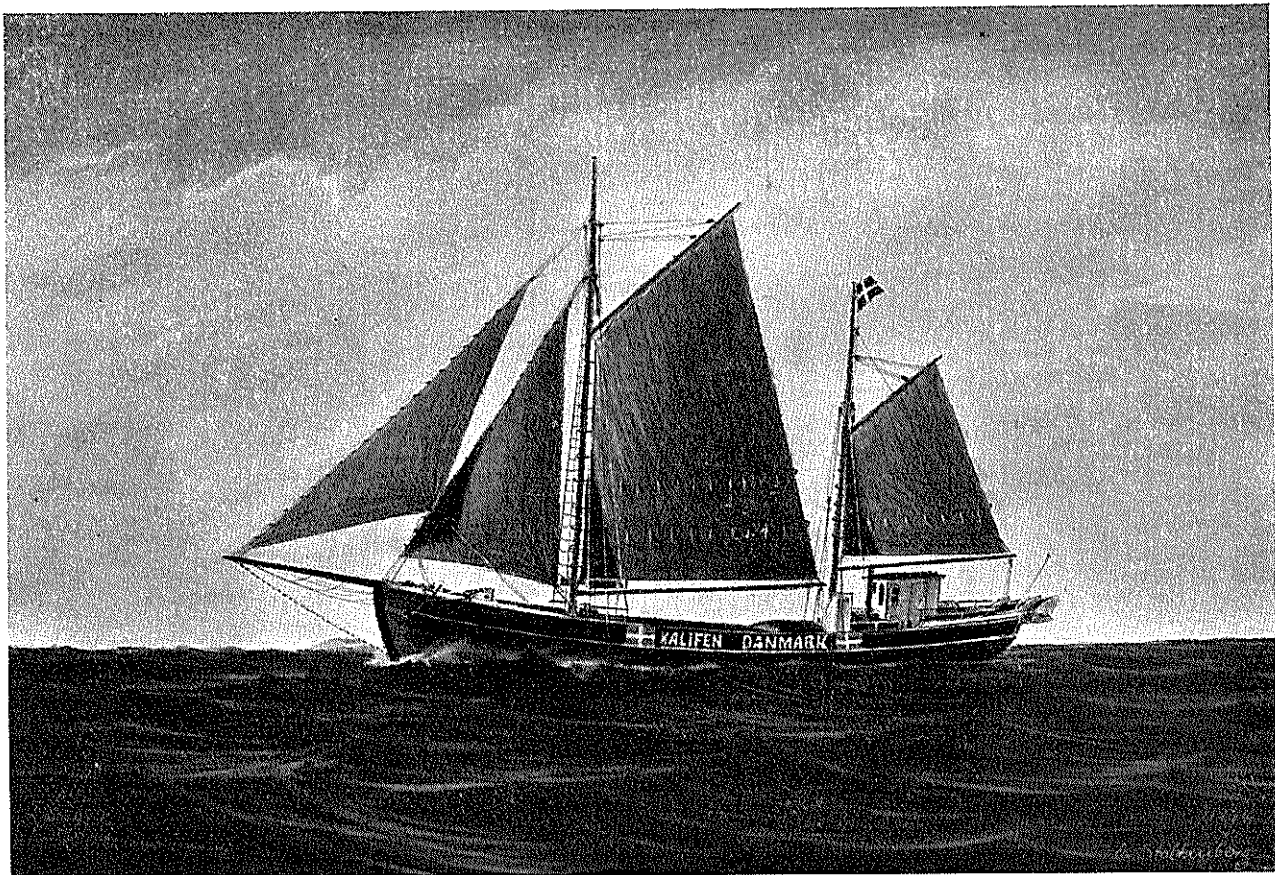
En Soofficer skal ikke alene kunne slaas. Han skal ogsaa kunne føre sig frit og utvungen i en Fredstids mange repræsentative Hverv. Dette giver Dans, hvori Kadetterne faar Undervisning — desværre uden Damer. Her er Balletdanser ved Det kgl. Teater E. Mobeck ved at give Undervisning i „Lanciers“.



Chr. IV's smukke Sentens, der ses paa en af Soofficersskolens Repposer, syntes Tyskerne ogsaa at have fulgt i deres Vandalisme af Skolen, hvis Næstkommanderende, Orlogskaptajn Jegstrup, der efter 29. Aug. gjorde Tjeneste i Sverrig og England, her er ved at tale Rengøring med et Par kvindelige Assisterter, som ogsaa er et nyt Islæt i Soofficersskolens Historie.



5 Mænd, der har indtaget ledende Stillinger indenfor Modstandsbevægelsen, og som alle besidder Skibsfører-eksamen, er blevet udnævnt til henholdsvis Lojtnanter II og Kaptajnlojtnanter i Flaadens Reserve. Her faar de en Time i Ekcersits af Kvartermester Holdgaard Knudsen. Fra v. til h.: Hesdorf, E. M. Pedersen, Schoubye, Thrane (2 sidstnævnte Kaptajnlojtnanter og fhv. Skibsfører) samt B. C. Jensen.



Motor-Galeasen »Kalifen« af Masnedssund. Efter Tegning af O. Stoltenberg, Kalundborg.

## Fanø Navigations-skole

Den 8. April afsluttedes Eksamen paa Fanø Navigations-skole. Følgende Resultater blev naaet:

Til Radioekspedientprøverne indstilledes 6 Elever, der alle bestod.

Til Skibsførereksamen indstilledes 7 Elever, der ogsaa alle bestod.

Til Styrmandseksamen indstilledes 5 Elever, hvoraf 4 bestod.

Samme Dag var der Fest paa Skolen for de afgaaende Elever. Til Stede var bl. a. Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Hr. L. Landerslev fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter fra Nordby Sogneraad og Skibsrederforeningen samt Bestyrer og Lærere.

Efter at Bestyrer Sørensen havde budt velkommen, tog Navigationsdirektøren Ordet. Han udtalte Ønsket om, at Eleverne vilde udvikle sig til at blive dygtige Navigatører i den danske Handelsflaade og være loyale overfor dem, de fik med at gøre. „Det sidste“, udtalte Navigationsdirektøren, „er maaske endda et Krav til Dem.“

Derefter talte Bestyreren, der udtalte de bedste Ønsker for de afgaaende Elever. Endvidere citerede Bestyreren en Sætning fra Knud Rasmussens Mindesten: „Følelsen af Kald fører gennem alle Genvordigheder“. Det var Bestyrer Sørensens Ønske, at Eleverne vilde komme til at erfare Rigtigheden af disse Ord. Eleverne blev endvidere mindet om, at det her i Livet gælder om at vise Redelighed, Trofasthed og Ydmyghed. Ved Yd-

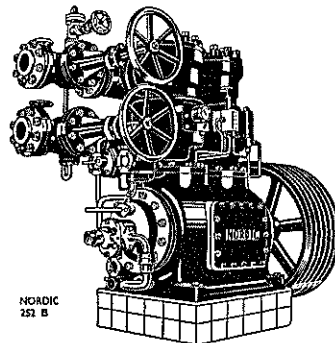
myghed skulde forstaaes Trangen til altid at lære og altid at forstaa.

Nye Kursus til alle Afdelinger er begyndt straks efter Eksamen.

# NORDIC



## SKIBSKØLEANLÆG



NORDIC  
252 B

### NORDISK KØLETEKNIK A/S

ROSENØRNS ALLÉ 11. KØBENHAVN V. \*C. 3336  
 Jyllandskontor: Fredensgade 36, Aarhus. \*I1500  
 Odensekontor: Slotsgade 24, Odense. 5985

# Søslangen

Af Helge Christensen

Illustreret af Kjeld Simonsen



Den hollandske Professor har samlet, hvad han kunde fremskaffe af Rapporter over Søslangen.

MEDELMellemrum dukker dette mystiske Uhyre op og sætter Sindene i Bevægelse Verden over. I disse Aar, hvor der imidlertid er langt alvorligere Spørgsmaal at være optaget af, har Søslangen holdt sig forholdsvis i Ro. Dog var den atter paa Tale for nylig, da Dagspressen offentliggjorde visse videnskabelige Planer for Efterkrigstiden med Hensyn til Havaalens Udforskning.

De fleste Mennesker trækker paa Smilebaandet, naar Talen drejer ind paa Søslanger og lignende Uhyrer, men for mange har det været et alvorligt Problem, om ikke i vort Aarhundrede saa i hvert Fald tidligere.

For ca. 400 Aar siden levede der i Zürich en Videnskabsmand, Conrad Gesner, som først og fremmest blev kendt for sit store zoologiske Værk, man kaldte ham ligefrem „Zoologiens Fader“, men som dernæst gjorde sig bemærket ved at omtale „den store Sø-Slange“, i sine Værker. Gesner beklagede, at han ikke selv havde haft Lejlighed til at studere Fænomenet og var samtidig klog nok til at anføre sin Oplysningskilde, en Nordmand, Olav Magnus, som ganske vist levede i „det overtroiske Skandinavien“.

Gesner troede ikke selv særlig meget paa Nordmandens Beretning, men paa den anden Side kunde han ikke lade være med at give det berettede videre, idet han dog, hvor han syntes, det var nødvendigt, især naar det drejede sig om Uhyrets Udseende, tilføjede sine egne Notabener.

Imidlertid har han aabenbart ikke tvivlet paa Søslangens Eksistens, for „den store Sø-Slange“ er uden Notabene.

Den nærmere Udforskning af Søslangen „overlod han beredvilligt til Eftertiden“.

Maaske vil nogle i Dag ogsaa trække lidt paa Skulderen af Gesner, fordi han tog „den store Sø-Slange“ med i sine Værker, men det er der ikke særlig megen Grund til, naar man tager i Betragtning, hvor vanskeligt det var dengang at foranstalte Ekspeditioner, og mindst naar man betænker, at langt den største Del af de Beretninger, der tilgik Videnskaben om Søslanger og lignende, kom fra paalidelige Mennesker, fra sobre Personer, der vilde sværge paa deres Troværdighed. ja — endog fra vor kendte Grønlandsmissionær Hans Egede foreligger der en Søslange-Beretning.

At en Del Videnskabsfolk i Dag betvivler Søslangens Eksistens er en anden Sag, men mon ikke man alligevel er lidt forsigtig med fuldstændig at benægte Mulighederne. Havenes Dyr- og Planteverden er jo ikke saa gennemstuderet som Landjordens.

Ejendommeligt er det, at engelske Videnskabsmænd i forrige Aarhundrede endog nægtede at tro paa Beretninger fra Marinekaptajner og hævdede med Sindsro, at Søslangen nærmest maatte sidestilles med „den flyvende Hollænder“ og „Klabautermanden“, som er kendte Spøgelser i Søfolks almindelige Overtro.

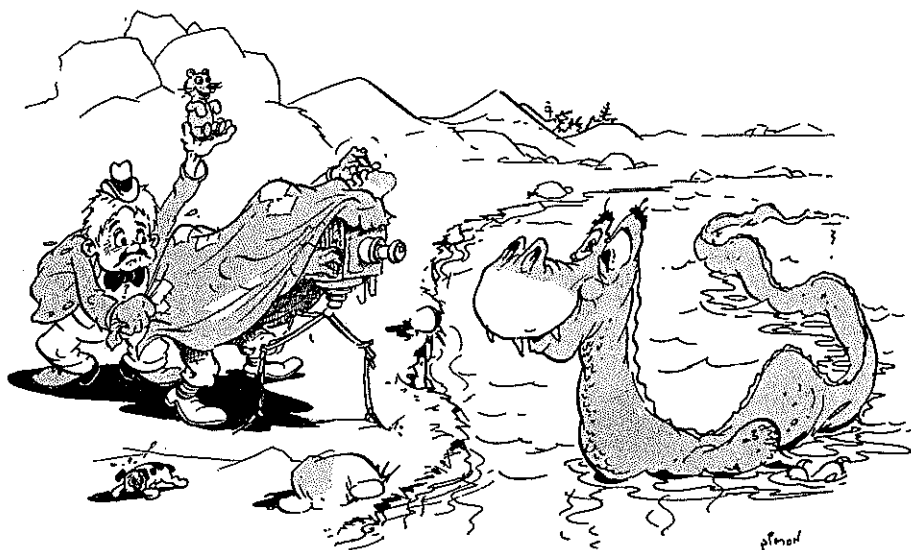
Imidlertid vilde Skæbnen, at et Par engelske Naturhistorikere en skønne Dag saa Uhyret og indberettede deres usædvanlige Iagttagelse til det zoologiske Selskab i London. Hermed blev Sagen straks vanskeligere, for nu kunde man ikke uden videre afvise med en overlegen Bemærkning om Svindel, Syner eller daarlig Iagttagelsesevne.

Ved at undersøge Masser af Skibsjournaler og Beretninger fra Søfarende blev man hurtigt klar over, at der fandtes utallige, hidtil ganske ukendte Beskrivelser af Søslangen.

Der fandtes saaledes en morsom Historie om en Kaptajn paa et Handelsfartøj, som pludselig en klar og stille Eftermiddag paa Nordatlanten af Rorgængeren blev anmodet om at komme op paa Kommandobroen for at se „et stort, ukendt Dyr — muligvis en Søslange.“

Kaptajnen skyndte sig at vende Ryggen til Køjet og blev staaende, idet han stift rettede Blikket mod Kabyttens mørkeste Hjørne. Han nægtede simpelthen at forlade sin Kahyt. Senere forklarede han, at han, hvis han fortalte, han havde set en Søslange, vilde blive kaldt for en fortrukken Løgnhals Resten af sit Liv, og det havde han ikke Lyst til.

Ganske givet har alle Kaptajner og Skippere hørt Tale om Søslangen, og mange af de mere videbegærlige har sikkert ogsaa stiftet Bekendtskab med Professor, Dr. Willem Oudemans kendte Bog. Den hollandske Professor har her samlet, hvad han kunde fremskaffe af Rapporter over Søslanger, og Bogen er paa ca. 900 Sider. Forskellen paa disse mange Beretninger er yderst ringe, hvilket naturligvis gør Bogen noget trættende at læse, men set fra et videnskabeligt Synspunkt er det netop Beretningernes Lighed, der er værdifuld.



Et Souhyre viste sig gentagne Gange og blev fotograferet.

Ogsaa i Tyskland blev Holdningen over Søslangen ændret væsentligt paa Grund af de engelske Zoologers Iagttagelse, som desværre var gjort paa for stor Afstand; det vakte saaledes en ikke ringe Opsigt, da „Deutsche Seewarte“ i Hamburg gav alle Koffardikaptajner Ordre til altid at have et godt Fotografiapparat paa Kommandobroen parat til at fotografere „ejendommelige Bølger, usædvanlige Skyformationer og Søslanger o. l.“.

1926 skriver Direktøren for Londons zoologiske Selskabs Akvarium, at Søslangen vil vedblive at være et Problem for Videnskaben, indtil den en skønne Dag bliver fanget. Dette anser han ovenikøbet slet ikke for usandsynligt, fordi saa mange Tusind Kvadratkilometer af Havene endnu er uudforskede, og det vilde være ufatteligt, om ikke disse ukendte Omraader skulde rumme Overraskelser for den zoologiske Videnskab.

Et amerikansk Blad fremkom umiddelbart efter at Søslangen atter havde vist sig, denne Gang for nogle Fiskere, med den Teori, at der kun fandtes én Søslange, eftersom den saa sjældent blev set, og at den maatte være et særlig levedygtigt Eksemplar, en Efterkommer af Fortidens ellers forlængst uddøde Kæmpeøgler, maa- ske en saakaldt Svaneøgler.

Adskillige videnskabelige Blade, ogsaa her i Europa, har siden aabnet Spalterne for Søslange-Diskussioner; ejendommeligt er det, at endog det stokkonservative Værk, Encyclopædia Britannica, slutter sin Artikel om Søslangen med en Bemærkning om, at ikke alle Søslange-Iagttagelser kan tilskrives Forvekslinger med kendte Dyr, og at den moderne Videnskab afholder sig fra at benægte Muligheden af Søslangens Eksistens.

En engelsk Marinekaptajn beretter fra den kaliforniske Golf: Vejret var fuldstændig roligt og Søen var klar og gennemsigtig, da vi paa forholdsvis lavt Vand saa et Havuhyre. Hovedet lignede en Alligators, men Halsen var meget længere, i Stedet for Lemmer havde det store Luffer af samme Facon som Havskildpaddens, blot meget større og det forreste Par var de største. Dyret var paa Grund af det klare og lave Vand meget synligt og alle dets Bevægelser var lette at iagttage, man saa tydeligt, at det forfulgte sit Offer langs Havbunden.

Fra den kendteste af alle Beretninger, Hans Egedes,

faar man desuden et Begreb om Størrelsesforhold.

Hans Egede skriver:

Anno 1734. Den 6. Juli opdagede vi et frygteligt Sø-Uhyre, som hævdede sig saa højt op over Vandet, at dets Hoved var paa Højde med Mastetoppen. Det havde en lang, skarp Snude, og det blæste og prusted som en Hval. Det havde store, brede Luffer og Kroppen saa ud som den var dækket af meget haard Hud. Bagkroppen mindede om en Slange, og da Uhyret igen vilde dykke under Vandoverfladen, kastede det sig baglæns, idet det løftede

Halen op over Vandet — en hel Skibslængde fra Kroppen. Den Nat havde vi meget daarligt Vejr.

Den sidste Bemærkning om Vejret skal næppe tydes som en Slags Overtro hos Hans Egede, snarere maa man heraf slutte, at Vejret var udmærket, da Iagttagelsen blev gjort.

De allerfleste Beretninger indeholder iøvrigt en Bemærkning om Vejret, og saa godt som alle siger de, at det var „roligt Vejr“, „frisk Brise“, „Havblik“ eller „fint Solskin“, kun i enkelte Tilfælde berettes der om Storm og Uvejr.

Ud fra Hans Egedes Rapport kan man slutte, at Uhyrets Længde maa have været ca. 35 Meter.

En af de mest betydningsfulde Beretninger stammer fra en tysk Undervandsbaad U 28, som var paa Togt i Nordatlanten. Kaptajnen, Friherre von Forstner, beretter:

Den 30. Juli 1915 havde vi torpederet en britisk Damper „Iberian“ paa ca. 5000 Tons i Nordatlanten, lastet med værdifulde Varer. Skibet, som var ca. 180 Meter langt, sank omtrent med det samme, og Dybden paa Stedet var nogle faa Tusinde Meter. Ca. 25 Sekunder efter, at Skibet var forsvundet fra Havoverfladen skete der en Eksplosion, som medførte, at adskilligt Vraggoods kom til Syne, Kasser, Tønder og meget andet flød omkring. Blandt alt dette flydende Vraggoods dukkede pludselig et kæmpemæssigt Havdyr op, som med voldsomme Bevægelser slyngede Godset til alle Sider og 20—30 Meter op i Luften. Vi var seks Mand paa Broen, maalløse og lamslaede i den Gråd, at ingen af os tænkte paa at hente Fotografiapparat, men det havde næppe kunnet lade sig gøre paa de smaa 10 Sekunder, som Uhyret var over Havoverfladen.

Kaptajnen slutter sin Beretning med det nærliggende Ræsonnement, at „den undersøiske Kæmpe-Krokodille“ enten af det sunkne Skib eller ogsaa af Eksplosionen er blevet tvunget op fra sit Tilholdssted paa Bunden til Havoverfladen.

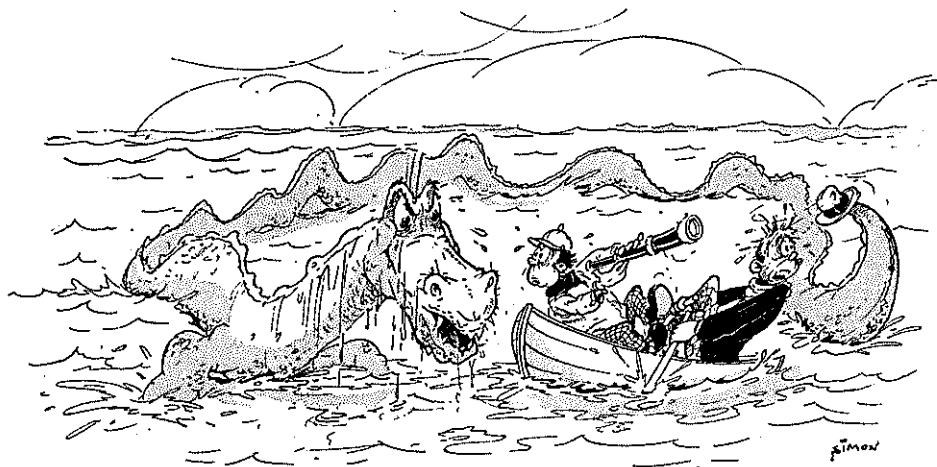
Bemærkelsesværdigt er det, at der omtrent i alle Beretninger findes Lighedspunkter. Gentagne Gange fortælles, at Hovedet ligner en Krokodilles Lufferne ligner Havskildpaddens, Halsen er lang o. s. v. og ingen Søslange-Beretning har hidtil indeholdt Beskrivelse af et Dyr, som ikke passer ind i det Billede, Læseren har

dannet sig af Uhyrets Udseende. Rapporten fra U 28 er ingenlunde den sidste: ved Orkneyøerne er Søslangen set Aar 1919, ved Bombay 1920 og ogsaa 1923 er den set i Atlanten. Desuden mindes vi alle Begivenhederne ved Loch Ness, hvor et eller andet Sø-Uhyre gentagne Gange viste sig og endog blev fotograferet. Billedet var dog paa Grund af Vejr og Afstand saa daarligt, at Videnskaben intet vovede at sige.

Spørgsmaalet om Søslangen, hvis den i det hele taget eksisterer, er en Levning fra Fortiden, er naturligvis vanskeligt at svare paa.

En Fortidsøgle, Plesiosaurus, kan det ikke være, for den havde kun en forholdsvis kort Hale, det største Antal Halehvirvler er 22, og det hidrører fra et Fund i Amerika. Mecsasaurus, en anden Fortidsøgle, som havde en lang, kraftig Hale, kan det heller ikke være, for den var korthalset som en Hval.

Kort sagt — det er næppe muligt at placere Sø-

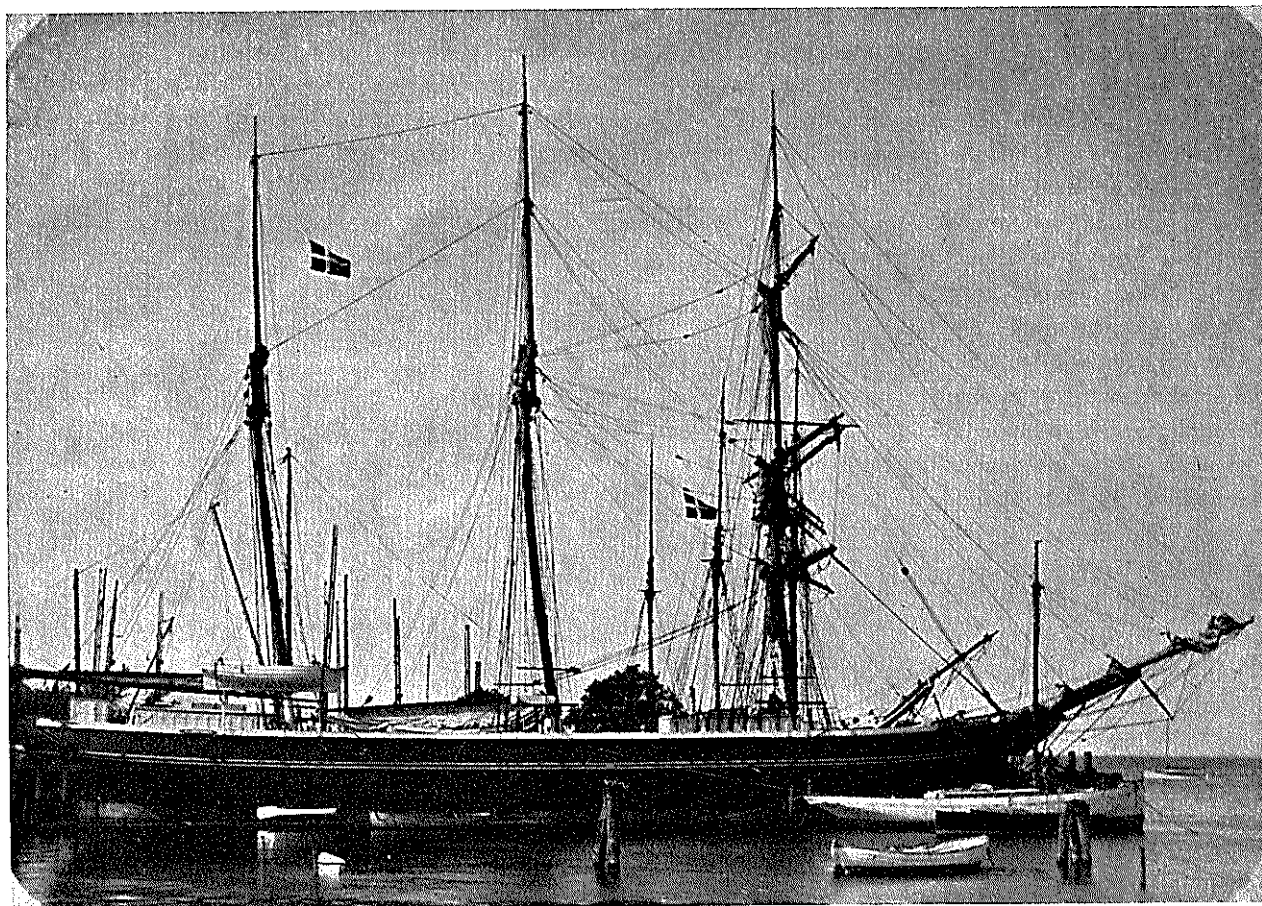


*Et Par engelske Naturhistorikere saa en skonne Dag Uhyret.*

slangen blandt Fortidens Øgler. Mest sandsynlig er Søslangen et Pattedyr, hvilket ogsaa var de to omtalte engelske Zoologers Opfattelse, men det vil Tiden forhåbentligt vise.

Zoologerne Verden over venter, nogle med stor Skepsis, andre med resigneret Taalmod — og det maa vi andre jo ogsaa gøre, som vi vil.

*Helge Christensen.*



3'mst. Barkentine „H. C. Christensen“ af Marstal. — Br. R. T. 314. — bygget i Marstal 1896 af Skibsbygmester J. O. Christensen. Solgt til Finland 1930. Senere forlist.



*Fra Alverdens Havne kommer der Hilsen fra Ouessants Mænd, der alle er Sømænd. Derhjemme venter Koner og Kærestere paa deres Hjemkomst eller i hvert Fald paa Brev.*

# Stormenes Ø

er Ouessant –

## Frankrigs Forpost i Atlanterhavet

Af Henning Nielsen

**U**D for Bretagnes Kyst, 35 km fra Brest, hæver den lille Ø Ouessant sig af Havet. „Stormenes Ø“ kalder Søfolkene den — og ikke uden Grund. Uafledeligt ombruser Stormen denne lille nøgne Klippeø, der som et

Magnethjerg fra gamle Sagn trække Skibene til sig.

Ouessant er kun otte Kilometer lang og fem Kilometer bred. Øen er Frankrigs yderste Forpost i Atlanterhavet og er kendt af de fleste Søfolk, for her krydses Søvejene til Atlanterhavet, til Afrika og til Kanalen og Nordsøen.

Allerede paa de gamle Romeres Tid kendte og frygtede Søfolkene denne lille Ø, som de skulde passere paa deres Handelsrejser til Britannien. Op igennem Tiderne er Øen da ogsaa blevet benævnt som en „Skibenes Kirkegaard“; men til denne Betegnelse maa dog for den nyere Tids Vedkommende tilføjes, at Øen ogsaa i mangfoldige Situationer har været et Bolværk i den højeste Nød; thi Nat efter Nat vaager fem store Fyrtaarne til Advarsel for de søfarende. Et af Fyrtaarnene blev for faa Aar siden ombygget, og det skal efter Sigende have en Ydeevne saa stor som ikke tidligere kendt. — Man regner paa Ouessant med ca. 30 Skibbrud aarlig; men taler man med de ældre Indbyg-

gere, skal man være heldig for at træffe en, der ikke har reddet mindst et Par skibbrudne Mennesker fra Druknedøden.

Ouessant er Kvindernes Ø. Indbyggerantallet er ca. 2500, og Hovedparten af Mændene er Søfolk, og derfor kun sjældent hjemme. Det er Kvinderne, der dyrker de fattige Kartoffelmarker og opdrætter de Faarehjørde, man ser græsse paa Øens faa og daarlige Græsgange. Tapre Kvinder — rigtige Sømandskoner! Næsten til Stadighed har de Vraget af et eller andet Skib, der blev sønderslaaet mod Øens Kyst, for Øje, og faa kender som dem Søens mange Farer. Mange af disse tapre Kvinder begræder selv Tabet af en elsket Mand eller Søn, der fandt Døden i Bølgerne.

Paa Kirkegaarden i Ouessant hviler Søfolk fra Alverdens Lande, og her bliver der ogsaa rejst et lille beskedent Trækors for de af Øens Søfolk, der er meldt



*Hovedstaden paa Ouessant er den eneste By paa Øen, hvor der ellers kun findes Kartoffelmarker og magre Græsgange til Faarehjørden.*

(Sluttes Side 26)

# En mystisk Rejse

Af O. Koppel

Ill. af Oscar Knudsen

**D**ET var i det andet Krigsjaar under forrige Verdenskrig — endnu inden Amerika var traadt ind i Krigen.

Vi laa med en amerikansk Damper i New York og lastede til Sverrig. Allerede fra Lastningens Begyndelse hvilede der en vis Mystik over Skibet. Alene Lastens Art var nok til at sætte Rygterne i Gang. Skibet skulde lastes udelukkende med Kasser indeholdende Kødkonserves, „Corned Beef“ i Daaser paa 1 Pund Stykket.

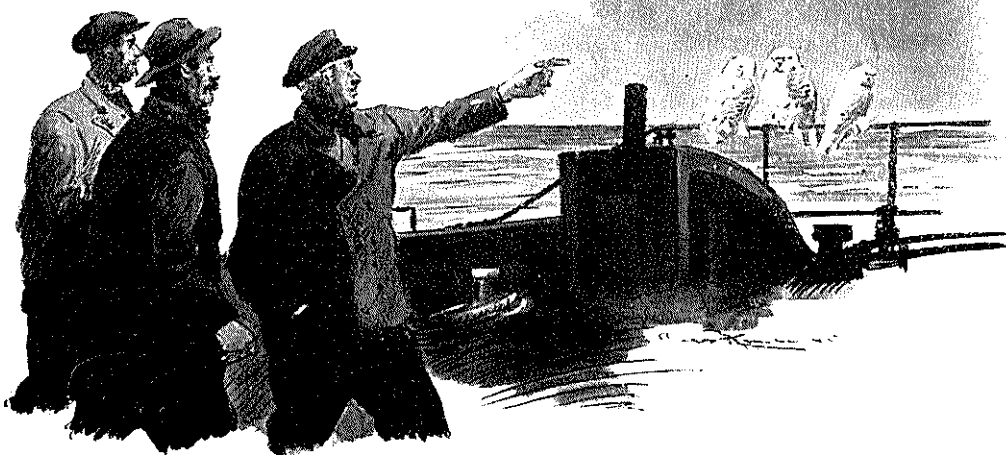
Foruden Arbejderne vrимlede det ombord med Mennesker, som var stærkt interesserede, ikke alene i Lastens Art, men ogsaa i Skibets forestaaende Rejse. Nogle udtalte rent ud, at Skibet aldrig vilde naa sit Bestemmelsessted, og dette var aabenbart disse Menneskers Ønske, medens andre gav gode Raad med Hensyn til at naa uhindret i Havn med Lasten.

Alle disse Tegn kunde tyde paa, at det var Krigskontrabande, vi laa inde med, skønt Skibet tilhørte en neutral Nation, og Rejsen skulde foretages mellem to neutrale Stater.

Et Par Dage før Skibet var sejlklar, blev Kaptajnen og Maskinchefen kaldt op til Audiens hos Selskabets Præsident og Direktører, og dette gav yderligere Rygterne Næring; det maatte sikkert være en Eventyrrejse, vi skulde ud paa.

Det blev meddelt Kaptajnen og Maskinmesteren, at det for enhver Pris gjaldt om, at Skibet naaede sit Bestemmelsessted, uanset den af de krigsførende Magter etablerede Blokade. Rejsens Varighed og Omkostningerne derved spillede ingen Rolle. Dette var noget ganske Nyt, naar man ellers under normale Forhold var vant til at føre Kontrol med og Rapport over hver Kilo Kul, der blev brugt, over Skibets Fart, Rute o. s. v., og alt dette overbeviste os om, at Rygterne ikke var fri Fantasi. Der var intet andet at gøre end at lade staa til. Her maatte hverken Antipati eller Sympati for de krigsførende Magter gøre sig gældende, men vi var klar over, at den engelske Blokade aldrig vilde tillade os at passere. ihukommende de mange Udtalelser fra de Agenter eller Spioner, som havde fulgt Indladningerne. Da Lasten var inde, og vi havde indtaget Bunkerkul med saa svag Røgdudvikling som mulig, saaledes at Røgen ikke kunde ses paa lang Afstand, gik vi til Søs. spændte paa, hvad der vilde ske.

Vi fulgte ikke den almindelige Rute, men gik op



*Uglerne var hvide og meget større end almindelige Ugler.*

mellem Grønland og Island og satte derefter Kursen mod det nordlige Norge.

Paa denne Rute er der under normale Forhold saa godt som ingen Sejlads, og vi mødte heller ingen Skibe. Vejret var nogenlunde godt, lige med Undtagelse af en kortvarig Snestorm, og efter denne havde vi en lille Oplevelse i det daglige ensformige Liv. Da Stormen var forbi, kom en af Folkene og fortalte, at der sad nogle store Fugle forude. Vi fulgte nysgerrige efter Manden, og det viste sig at være 3 store Sneugler. Disse Ugler er hvide og meget større end almindelige Ugler. Efter at have lavet et Net anbragt paa en Stang opnaaede vi at fange dem alle tre og faa dem anbragt i en stor Kasse. Nu havde vi lidt at more os med som Tidsfordriv. Det store Spørgsmaal var, hvad vi skulde give Fuglene at æde. Den første Dag fik de raat Kød. Da det saa ud til, at dette faldt i deres Smag, blev Hovmesteren betænkelig og stoppede Leverancen, men saa fandt Styrmanden paa Raad. Der fandtes en Del Rotter ombord fra en Tid, hvor Skibet sejlede meget med Korn, og alle var nu, ihvert Tilfælde i Begyndelsen, interesserede i at fange disse. Vi fangede dem i Klapfælder og lukkede derefter nogle Stykker ad Gangen ind i Uglekassen, og næste Morgen fandtes kun Rygraden af Rotterne tilbage.

Det var vor Agt at forære Uglerne til en zoologisk Have, men de kom aldrig saa langt. En Morgen, da vi kom op, var Kassen aabnet og Uglerne væk. Hvem der havde aabnet for Kassen, fik vi aldrig opklaret, men da der havde været noget Vrøvl med de Folk, som skulde holde rent i Uglekasserne og fjerne Rotteresterne, var der jo ingen Tvivl.

Tiden gik, og vi nærmede os det farlige Omraade, men uden Hindring af nogen Art naaede vi det nordlige Norge, og vi kunde sejle indenskærs paa norsk Territorium næsten hele Vejen, indtil vi naaede svensk Farvand og vort Bestemmelsessted. Der var dog et ganske kort Stykke, hvor vi var nødsaget til at gaa udenskærs igen, men hvis Vejret var godt, og vi ikke blev



udsat for en ligefrem Paalandsstorm, var der Vanddybde nok til, at vi med Forsigtighed kunde holde os inde paa norsk Territorium, og det blev netop paa dette Sted vi mødte vor første Hindring.

En engelsk Torpedobaad, som aabenbart vidste fuld Besked med vor Rejse, laa og ventede paa os og satte Signaler til at stoppe for Undersøgelse. Det var den nævnte Dag fint Vejr, men alligevel var Kaptajnen betænkelig ved ikke at følge den givne Ordre, da der skete noget, som forandrede hele Situationen. En norsk Orlogsmand, som havde til Opgave at paase at norsk Territorialgrænse ikke blev krænket, løb op paa Siden af os, og da Nordmanden var klar over, hvad der var i Gære, aftalte han med vor Kaptajn, at vi skulde fortsætte, dog saaledes at vi stadig skulde holde os indenfor Nordmanden, som da vilde sejle lige paa Grænsen af norsk Territorium og internationalt Farvand. Vi sejlede nu alle 3 Skibe næsten Side om Side med Nordmanden i Midten. At Engelskmanden var gram i Hu, var der ingen Tvivl om, og man var da ogsaa der ombord travlt beskæftiget med at tage Fotografier af os, saaledes at de kunde kende os igen. Vi skulde jo senere samme Vej tilbage. Da vi nu kunde foretage Resten af Rejsen paa norsk og svensk Omraade, var Faren for eventuelt at blive taget som Prise overstaaet, og vi naaede da ogsaa uden Hindringer af nogen Art ind i den svenske Skærgaard. Men endnu skulde der ske en Forstyrrelse i vor Fartplan.

Da vi var naaet til et Par Timers Sejlads fra vort Bestemmelsessted, kom en stor flot Motorbaad løbende op paa Siden af os og gav Ordre til at ankre omgaaende. Der kom nogle Herrer ombord, og efter at de havde set Skibets Papirer, haft en Samtale med Kaptajnen og selv fremvist andre Papirer, blev der givet Ordre til at sejle til København med Lasten.

Atter stod vi til Søs. Endnu var vi altsaa ikke i sikker Havn.

Da vi kom ud af den svenske Skærgaard og ud i internationalt Farvand, kom en Flotille af tyske Torpedobaade løbende os imøde, og eskorteret af disse fortsattes Rejsen, til vi laa sikkert fortojet i Københavns Frihavn. Her blev Lasten udlosset og atter indladet i tyske Skibe. Den mystiske Rejse var endt, men hvorledes vilde vi naa tilbage til New York?

Efter at Lasten var udlosset, fik vi Ordre til at blive liggende i København, indtil visse Forhandlinger var tilendebragt, og efter flere Dages Forløb kom der endelig Besked om at sejle tilbage til U.S.A., men ad den ordinære Rute, og vi maatte ikke forsøge at løbe uden om den engelske Kontrol.

Da vi kom over i Nærheden af Skotland, blev vi stoppet af en engelsk Orlogsmand og fik Ordre til at ankre og afvente nærmere Besked. Det var paa den Tid, Storpolitikken arbejdede, og overalt paa Kloden ventede man Amerikas Indtræden i Krigen. Om dette var medvirkende til, at vi som amerikansk Skib efter

1 Døgns Forløb fik Besked om, at vi uhindret kunde fortsætte, ved jeg ikke, men vi naaede velbeholden New York.

## Stormenes Ø.

(Fortsat fra Side 24)



*I en frygtelig Storm forliste dette Skib paa Quessants Klipper. I tre Aar kæmpede det mod Elementerne, før det som saa mange andre blev Bolgernes Bytte.*

savnede, og om hvem ingen Efterretninger har kunnet opspores. Efter en ældgammel Skik bliver der for disse Mænd foranstaltet en egenartet Begravelseshøjtidelighed. —

Men Livet gaar sin Gang — og paa „Stormenes Ø“ vokser der stadig unge og raske Mænd op, hvis Skæbne bliver Søen.

*Husk „Vikings“ nye Adresse:*

**Christiansborggade 1**

**København V.**

Telefon Byen 8040

Læs

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

# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1946



## Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Ala  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S på 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 Bugseriselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Nautic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samso  
 D/S Solnæs  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen.  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitaners Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugseri-afdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Veaterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## En B.W.-Tankbaad bygget under Krigen

Et Motortankskib, som ikke alene er bemærkelsesværdigt med Hensyn til sin Konstruktion, men ogsaa paa Grund af sin hidtidige Skæbne, er bygget hos Burmeister og Wain. Det var bestilt af Cie. Auxiliaire de Navigation, Paris, og stod paa Bedding, da Danmark blev besat. Det skulde have været døbt „Theodora“, men blev straks beslægtet af Tyskerne, og fik ved Stabelafløbningen d. 30. Maj 1940 Navnet „Heide“. Efter Prøveturen d. 12. November 1940 indgik Skibet i den tyske Flaade som Forsyningsskib for Brændselolie for Undervandsbaade og andre Skibe.

„Heide“ var under Krigen Genstand for Opmærksomhed fra R.A.F. og hele Broen med den underliggende Apterling blev ødelagt. Den blev

fornyset, men langt fra i samme Standard som før og som Appteringen agter. Med Undtagelse af Skroget var den blevet meget ombygget, da de Allierede overtog den i Juni 1945 i Leith, hvortil den blev sejlet af tysk Mandskab. Her gik Folk fra Athel-Linien ombord i den og sejlede den til Clyde, hvor den blev overtaget af et fransk Selskab, og anvendes nu efter det oprindelige Formaal.

Ombygningen var en Følge af Tyskernes Anvendelse af Skibet som Olieforsyningsskib for Undervandsbaade og andre Skibe og Anbringelsen af Antiluftskyts, hvilket krævede betydeligt mere Mandskab end for Skibets normale Fart.

### Hoveddata for Skrog og Maskineri er følgende:

Længde overalt .....	157 m
Største Bredde .....	19,975 m
Dybde .....	11,25 m
Dybgang med fuld Last .....	8,85 m
Tilsvarende Deplacement .....	22400 t
Deadweight Capacity .....	15600 t
Gross Register Tonnage .....	10766 t
Netto Register Tonnage .....	6339 t
Fart med fuld Last .....	16 kn
Maskinkraft .....	8000 IHK
Antal Cylindre for hver Motor .....	6
Cylinderdiameter .....	740 mm
Slaglængde .....	1500 mm
Omdrejninger .....	115 pr. Min.

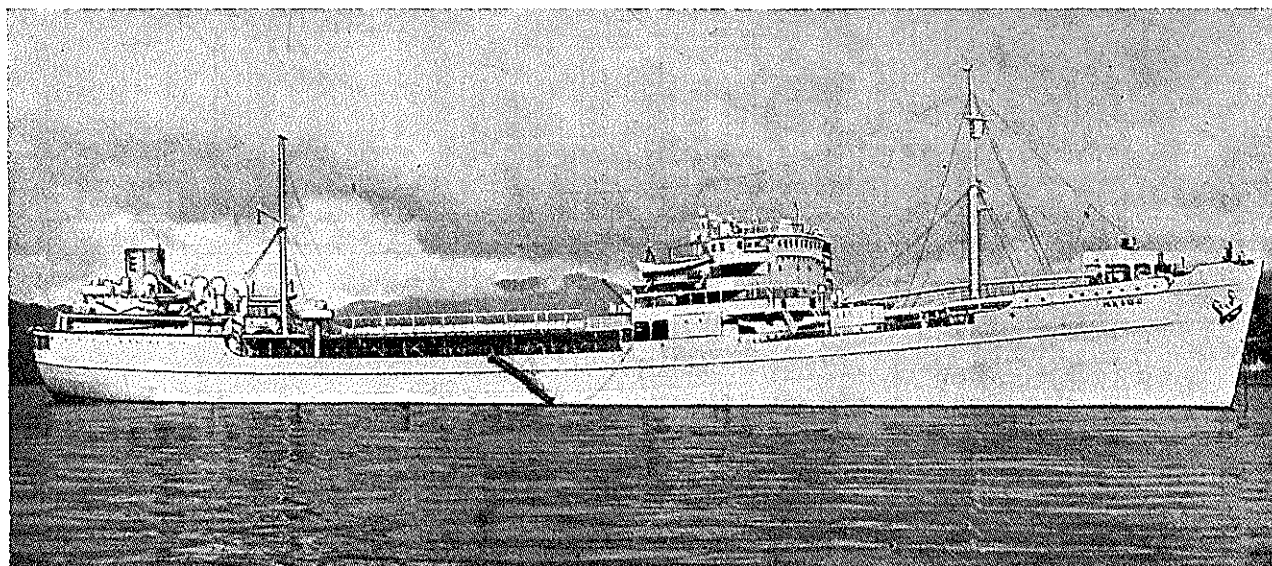


## G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



*Motortankskibet „Heide“ bygget af Burmeister & Wain.*

Interessant er Arrangementet af Olietankene. Der findes otte midtskibs Tanke, men kun fem Sidetanke foruden Dybtanken forude, der er delt i en styrbords og en bagbords Tank af et Skod midtskibs. Rumind-

holdet af de midtskibs Tanke er 10900 m<sup>3</sup> og af Sidetankene og Højtanken for 5292 m<sup>3</sup> Styrbord og Bagbord tilsammen. Tallene er tilnærmede, idet det samlede Rumfang af alle Tanke er 21485,3 m<sup>3</sup>. Brændselsolie føres i en Tank agter i Inderbunden under Motorrummet og i to Højtanke for med en samlet Kapacitet paa 1399,4 t med Olie af Vægtfylde 0,9. Vandballast paa ialt 790,6 t kan føres i For- og Agterpeaktankene og i en delt Højtank umiddelbart agten for Forpeaktanken. En Spædevandstank paa 60 t findes agter, medens der er tre Drikkevandstanke paa tilsammen 29 t. Tre Smøreolietanke agter i Inderbunden, hver delt med et midtskibs Skod, rummer ialt 160 t.

Det mest bemærkelsesværdige ved den tyske Ombygning er en plankeklædt Overbygning over hele den agterste Del af Dækket. Den er saa stor, at den ligner den, der blev anbragt i engelske Tankskibe, for at bruges som Hangarskibe. Det har dog ikke været Tilfældet her, men det blev brugt ved Klargøring af Slinger for Brændstoffyldning til andre Skibe. Man ser paa Billederne, at der paa Overbygningen findes en lang Beholder eller Kasse. Her blev Slangerne stuvet, og det

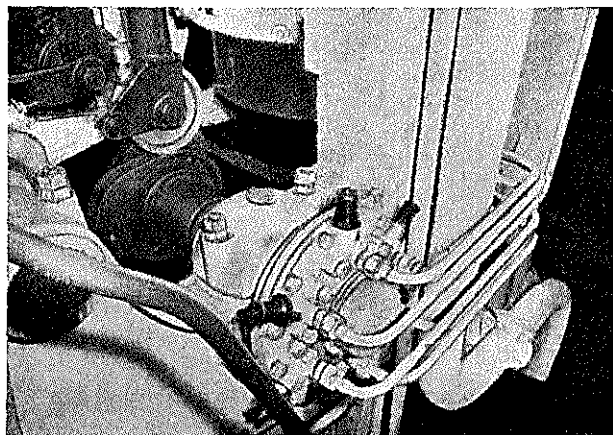
## Deres Bankforretninger



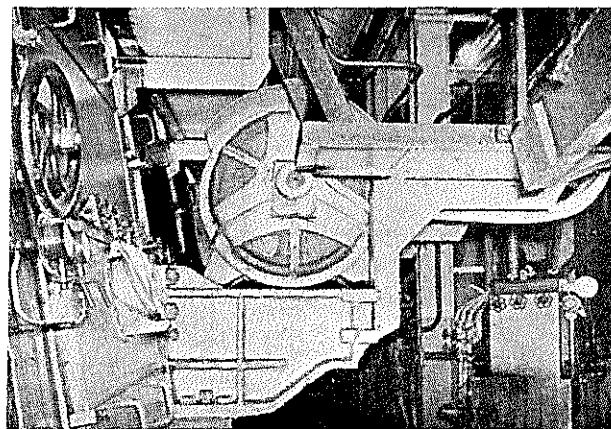
ordnes hurtigt og sikkert af vort  
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,  
Central 8600

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

# HANDELSBANKEN



*Startluftfordelingen ved den ene Ende af Kamakslen.*



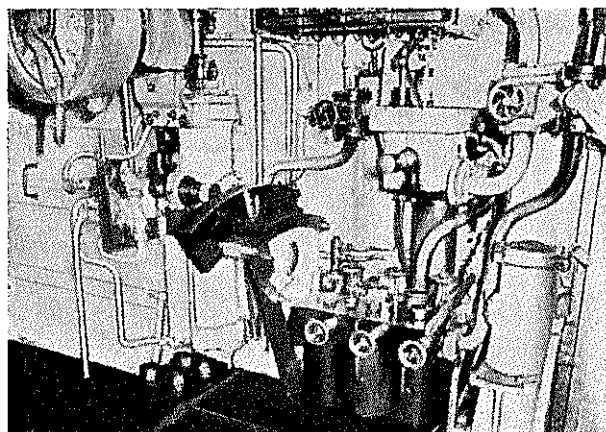
*En af Dynamoerne, der trækkes af Hovedmotorens Trykladeblævers Aksel.*

## TUXHAM A/S

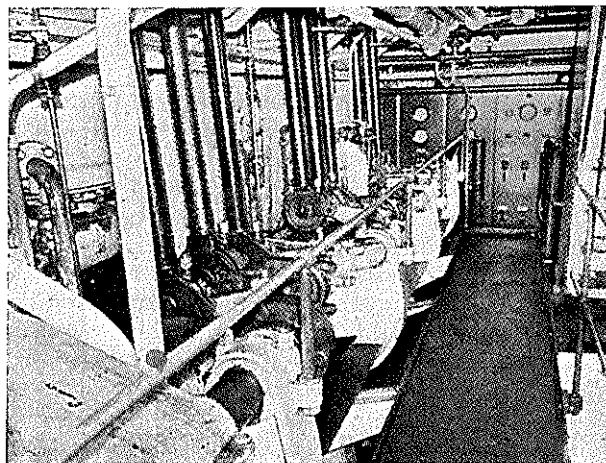
Raaoile- og Dieselmotorer  
for Brugsfartøjer til ethvert  
Formaal ca. 20—250 EHK

Trekronergade 122  
Tlf. C. 8816

København  
Tigr.-Adr.: Tuxham



Manovrepladsen.

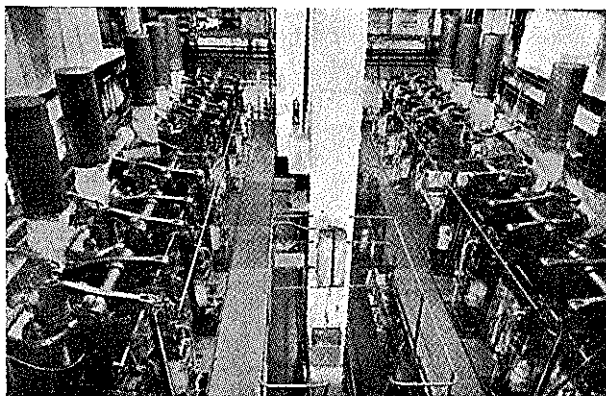


Kamaksiel og Ventilstænger. I Baggrunden Strømtavlen.

er klart, at det, naar de skulde bruges, var nødvendigt at have et stort, frit Areal, hvor de kunde lægges ud og kobles sammen eller skilles ad saa hurtigt som muligt.

De mange Forhindringer paa Hoveddækket som Tanklugerne, Støtterne for Løbebroen, de mange Rør med tilhørende Ventiler vilde alt sammen ikke tillade dette uden betydelige Vanskeligheder.

Til at løfte Slangerne er der tre Dampspil paa Dækket foruden de to Varpespil og Dampankerspillet, medens der findes et elektrisk Spil paa Poopen. Styre-maskine af Thriges Fabrikat er helt elektrisk. Damp leveres af to cylindriske Kedler med tre Fyr og forsynet med Overhedere for Udstødsgassen fra Hovedmo-



Motortoppen i M S „Heide“.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

### "MYREN"

KØBENHAVN

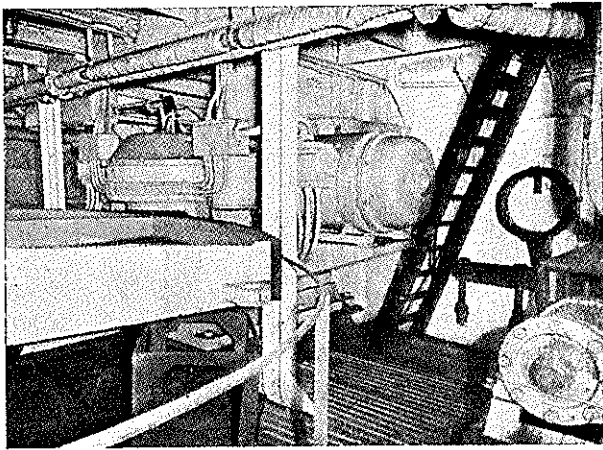
Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

*Har De læst Sejl og Motor?*



Den elektriske Thrige-Styremaskine.

torerne og kan levere tilstrækkelig Damp til Søs uden at bruge Oliefyringen. Det kan nævnes, at der er en meget omfattende Radioudrustning af tysk Oprindelse og et Anschütz Gyrokompas med Repeatere, foruden forskellige andre Navigationsinstrumenter paa Broen og andre Steder.

De nævnte 4000 IHK er Maximumsydelsen for hver Motor med Trykladning. Trykladeblæsere er kædedrevne og Motorerne Burmeister og Wains firetakts Standardtype med Firmaets specielle Arrangement for Tilførsel af atmosfærisk Luft under en Del af Slaget og Trykladning for den resterende. Det nødvendiggør Anbringelse af en særlig Type Luftindsugningsventil, som ses paa Billedet.

Det, der i Almindelighed kaldes Enkeltvægtstangs Regulering, findes, og Haandtaget bevæges i en Kvadrant, hvor de forskellige Stillinger for Brændstofregulering og Stop og Gangsætning er tydelig mærket. Der findes desuden endnu en Vægtstang som almindeligt for

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Omstyring, idet Kamakslen bevæger sig langskibs, naar Rullerne er blevet løftet. En Nykonstruktion findes paa disse Motorer, nemlig et Sæt Hjælpestarteluftventiler for Enden af Kamakslen. Ved dette System er det unødvendigt at anbringe to Sæt Luftstartekamme og Ventiler med tilhørende Stænger til hver Cylinder.

Det er noget usædvanligt, at hver Hovedmotor driver en Dynamo fra Trykladeblæserens Aksel. De afgiver dog ikke Strøm, før Motorens Belastning har naaet en vis Størrelse (øjensynligt i Nærheden af fuld Kraft), idet en elektrisk Kontaktordning er anbragt i Forbindelse med Brændstofreguleringen. Det er maaske et Spørgsmaal, om det er fordelagtigt, at anbringe alle disse Dele paa Hovedmaskineriet. Motorerne trækker ogsaa gennem Balancer en Lastpumpe og en Sanitærpumpe ved Forenden af Krumtapakslen.

Hovedforsyningen af elektrisk Strøm leveres af to Turbodynamoer, som er anbragt paa en Platform, foroven i Motorrummet i styrbords Side. Da de bestaar af

## Marius Nielsen & Søn

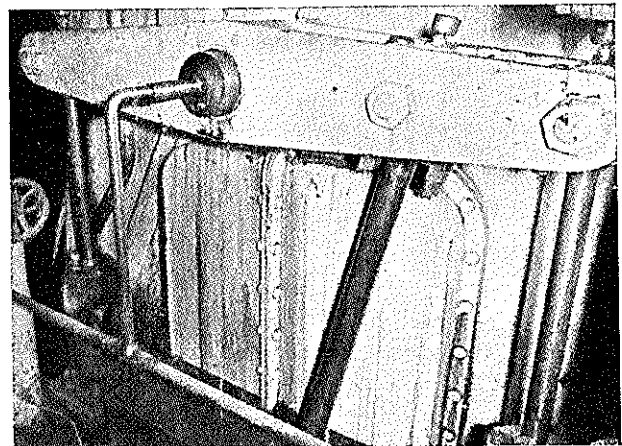
Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



Last- og Sanitærpumper trækkes fra Forenden af Hovedakslen.

## Aalborg Værft A/s

AALBORG - DANMARK

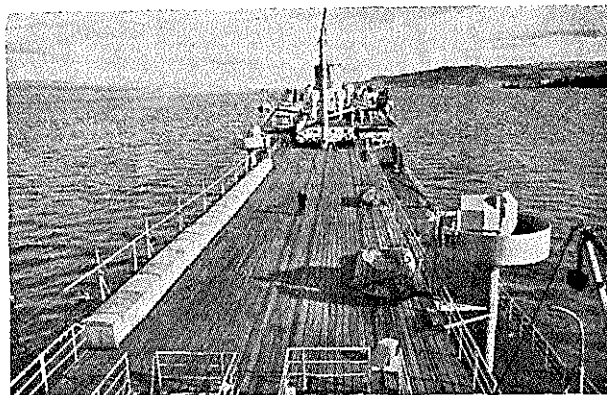
Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

Turbiner, der løber 6000 O/M gearede ned til 1500 O/M for Dynamoakslen, kan de ikke siges paa nogen Maade at være lydløse. Hvert Sæt giver 190 kW. Desuden findes der en totakts, tocyndret B & W Motor med tilkoblet 66 kW Dynamo anbragt nede i Motorrummet. Det er den eneste Dieselgenerator, der findes til Brug, naar der ikke er Damp paa Kedlerne.

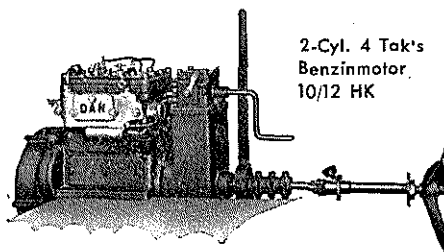
Agten for Dieselaggregatet findes en Ballastpumpe drevet af en Thrige-Elektromotor og en Sanitærpumpe, og i Nærheden er anbragt en elektrisk drevne Spædepumpe for Ballastpumpen. For om S. B. findes en Ferskvandpumpe. Et engelsk Smøreoliefilter og en engelsk Separator for olieholdigt Lastvand er ogsaa installeret. I Forenden af Motorrummet findes to Brændselolietransportpumper, den ene dampdrevet, den anden elektrisk drevet, Dampumpen af Messrs. J. P. Hall's Fabrikat for Kølning af Brændstofdyserne. Reavel Starteluftkompressor er installeret. Den er koblet til en 55 HK Thrige Elektromotor, der løber 550 O/M. Desuden findes en dampdrevne Hjelpekompresor. Pumpeinstallationen omfatter ogsaa en Pumpe for Oliekølere, en elektrisk drevne Cirkulationspumpe, to elektrisk drevne Luftpumper, og to Hovedferskvandskølepumper drevne af Thrigemotorer. Til Rensning af Brændsels- og Smøreolie er installeret fire Titan Centrifugalseparatorer, to af den største Type og to mindre, lukkede Typer, for Behandling af Smøreolie.

Uden Tvivl vil snart alt det, der i de første Aar af dets Levetid gjorde „Heide“ til et ikke helt almindeligt Skib, blive fjernet. Naar Skibet derefter som en almindelig Tankbaad gør Tjeneste i den franske Handelsmarine, vil den sikkert gøre god Fyldest.



Det plankeklædte Hoveddæk.

## DAN RAAOLIE MOTOR 5-100 HK BENZIN MOTOR 3-12 HK



2-Cyl. 4 Tak's  
Benzinmotor  
10/12 HK

*DAN Motor for alle Formaal  
DAN Motor bedre end de bedste*

A/S Motorfabriken DAN, Brøgesgade 10  
Telegram-Adr.: Motordan - København N. - Tlf. C. 8006-8706



— Tror De virkelig, lille Somand, at De vil kunne redde mig, hvis der sker noget?

— Stol paa mig, lille Dame, jeg er gammel Hvalfanger.

*Husk at forny Deres Abonnement!*

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

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

H. Schøsler Pedersen  
Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

# DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# Det forenede Dampskibsselskab

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1946

Ved Tysklands pludselige Kapitulation den 5. Maj 1945 blev Truslen om yderligere Ødelæggelse af Selskabets Materiel lykkeligt hævet, og Genopbygningen af dets Virksomhed kunde paabegyndes.

Krigen har bragt Selskabet tunge Tab; ialt har 209 danske Mænd sat Livet til, medens de gjorde Tjeneste ombord i Selskabets Skibe, og de Besætninger, som stod Krigen igennem, har paa Grund af de farefulde Forhold, de virkede under, været udsat for en Belastning, som i mange Tilfælde ikke har kunnet undgaa at paavirke deres Helbred alvorligt. Det danske Samfund og Det forenede Dampskibs-Selskab skylder dem alle Tak, fordi de i frygtløs Pligttrøskab satte deres Liv ind paa Udførelsen af deres Gerning, hvad enten det var for at yde de allierede Magter Hjælp eller ved den Sejlads, som maatte opretholdes, for at de nødvendige Tilførsler kunde sikres Danmarks Befolkning.

Ogsaa Selskabets Flaade har lidt store Tab, men først efter Krigens Afslutning er nøjagtige Oplysninger herom kommet frem. Det har herved vist sig, at to Skibe, som tidligere var rapporteret forlist, nemlig Dampskibene „Hebe“ og „Knud“, var i Behold, medens andre Skibes Forlis ikke var kendt. Det kan nu opgøres, at der under Krigen er gaaet ialt 32 Skibe tabt, nemlig

I 1939 Dampskibet „Magnus“ i Fart for Danmark. I 1940: Motorskibet „Algier“ i Fart for Danmark. Motorskibet „Argentina“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Bellona“ i Fart for England. Dampskibet „Charkow“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Gorm“ i Fart for Belgien. Dampskibet „Maryland“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Minsk“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Rhone“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Sigrun“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Sleipner“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Vidar“ i Fart for Danmark. I 1941: Dampskibet „Algarve“ i Fart for England. Dampskibet „Dagmar“ i Fart for England. Dampskibet „Diana“ i Fart for England. I 1942: Dampskibet „Ebro“ i Fart for England. Dampskibet „Flora“ i Fart for England. Dampskibet „Nevada“ under brasiliansk Flag. Dampskibet „Rita“ i Fart for Danmark. Motorskibet „Sicilien“ i Fart for U.S.A. Dampskibet „Tennessee“ i Fart for England. I 1943: Dampskibet „Douro“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Olaf“ i Fart for Danmark. I 1944: Dampskibet „Broholm“ i Fart for U.S.A. Motorskibet „England“ under tysk Beslaglæggelse. Damp-

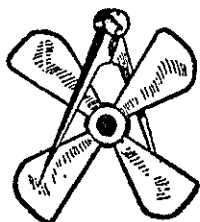
skibet „Frode“ i Fart for U.S.A. Dampskibet „Svanhild“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Svava“ i Fart for England. I 1945: Motorskibet „Bogø“ i Fart for Danmark. Dampskibet „Egholm“ i Fart for England. Motorskibet „Jylland“ under tysk Beslaglæggelse. Motorskibet „Oregon“ i Fart for England.

Den 9. April 1940 befandt 31 Skibe sig udenfor Selskabets Kontrol; heraf har under Krigen 22 sejlet under engelsk, 5 under amerikansk, 3 under brasiliansk og 1 under belgisk Flag, men af disse eksisterede ved Tysklands Kapitulation ialt kun 16 Skibe, hvoraf 12 sejlede for England, 2 for U.S.A., medens 2 Skibe førte brasiliansk Flag. Af de 12 Skibe, som af Tyskerne beslaglagdes i Løbet af de sidste Krigsjaar, eksisterede kun 10 Skibe, og heraf blev de 9 kort efter Kapitulationen af de allierede overført til Selskabet, medens det tiende, Motorskibet „Esbjerg“, under Tilbageføringen til Danmark i Juli Maaned sank udfor Stevns efter en Mineeksplosion, og det er tvivlsomt, om dette Skib vil kunne bjærges.

Samtlige eksisterende Skibe, der havde sejlet for England og Brasilien, blev inden Aarets Udgang stillet til Selskabets Disposition, medens Forhandlinger endnu føres med Det forenede Staters Regering om Tilbageleveringen af Motorskibet „Tunis“ og Dampskibet „Georgia“, som endnu er under amerikansk Flag.

De Skibe, som kom tilbage fra tysk Beslaglæggelse, var stærkt mishandlet, og ogsaa de oplagte Skibe og de, der kom tilbage fra allieret Fart, skulde efterses, udrustes og bemanded, inden de kunde sættes i Fart, og da Selskabet til Trods for Tabene raadede over 73 Skibe ved Aarets Udgang, har det kun været muligt at gennemføre det hermed forbundne store Arbejde samtidig med, at Forbindelserne udadtil atter blev knyttet, ved et utrætteligt og dygtigt Arbejde fra alle Selskabets Funktionærer baade i Land og ombord.

I Begyndelsen af Aaret 1945 var Selskabets Virksomhed stærkt paavirket af de Forhold, som prægede Tiden umiddelbart forud for Tysklands Sammenbrud. Kultilførslen fra Tyskland blev standset den 19. Januar, og samtidig beslaglagde Tyskerne en Del af Selskabets Kulbeholdninger, men det var dog muligt at opretholde den indenlandske Fart og Farten paa Norge lige til Krigens Ophør. Da Danmark atter var frit, varede det ikke længe, før Sejladsen paa det ene Land efter det andet blev genoptaget.



## 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)

Allerede i Juni Maaned var det muligt at afsende de første Skibe fra Danmark til England, Norge, Belgien, Holland og Frankrig, og efterhaanden som Skibene blev færdige og udrustede, og Betalingsoverenskomster, Handelsaftaler eller Vareudvekslingsforretninger blev truffet med Udlandet, er Skibene blevet sat ind paa Selskabets Ruter paa Nordamerika, Sydamerika, Middelhavet, Island og Færøerne, hvilket det har været muligt at gøre i fuld Overensstemmelse med de Direktiver, som blev givet af U. M. A. — United Maritime Authority — og det danske Fragtnævn. Udover den almindelige kommercielle Sejlads blev der efter Opfordring fra den engelske og danske Regering i Slutningen af Aaret indsat fire af Selskabets Passagerskibe: „Kronprins Olav“, „Vistula“, „Aarhus“ og „Dronning Maud“ i Transport af Soldater paa Orlov mellem Kontinentet og England. Disse Skibe vil blive tilbageleveret i Løbet af Foraaret 1946, og saa snart den særlige Indretning, som er blevet indbygget for Troppetransporten, er fjernet, vil Skibene blive istandsat og anvendt i Selskabets Passagerruter.

Naturligvis har det med de særlige og vanskelige Forhold, som endnu hersker, ikke været muligt overalt at genoprette de før Krigen eksisterende Ruter, men efterhaanden som Forholdene muliggør det, vil Selskabet med den planlagte Erhvervelse af ny og hurtiggaaende Tonnage fuldt ud være i Stand til at genoprette og yderligere udbygge sit gamle Rutenet.

Med Hensyn til Selskabets Flaade skal anføres, at de seks Nybygninger: „Argentina“, „Bolivia“, „Paraguay“, „Uruguay“, „Florida“ og „Maine“, som blev bygget under Krigen, men som først blev gjort sejl-dygtige, efter at denne var sluttet, har vist sig at være meget vellykkede Skibe, som Selskabet har haft uvurderlig Gavn af, da det gjaldt om at indsætte Materiel i de gamle Ruter.

Som Følge af de store Tab af Skibe vil det være nødvendigt snarest at fremskaffe yderligere Tonnage, og Selskabet har derfor ved Køb erhvervet to af de saakaldte „Hansa“-Baade: „Egholm“ og „Hjortholm“, der var bygget for den danske Stats Regning, og desuden har man kontraheret om Bygningen af 4 Skibe til Middelhavsruterne, et Skib af „Florida“-Typen samt et Søsterskib til Motorskibet „Kronprins Frederik“.

For de 22 Skibe, som under Krigen har sejlet under engelsk Flag, vil Selskabet modtage en Godtgørelse for Brugen af Skibene og en Erstatning for de Skibe, der er gaaet tabt. Ingen af disse Beløb var indgaaet ved Regnskabsaarets Afslutning, men inden Regnskabet er affattet, er der truffet endelig Aftale med den engelske Regering om en Ordning, der omfatter samtlige danske Skibe i England, og Selskabets Ledelse har derfor ment at burde optage den Selskabet tilkommende Brugsgodtgørelse, der andrager 8,8 Mill. Kroner, og som hidrører fra Driftsaarene 1940—1945, i Driftsregnskabet for 1945.

De tilsvarende Forhandlinger om Skibene i Amerika og Brasilien er ikke afsluttet endnu, og om Størrelsen af de Beløb, der senere herfra kan tages til Indtægt for Driften, kan derfor nu kun udtales, at da det her blot drejer sig om ialt 8 Skibe, maa Beløbet forventes at blive væsentlig mindre end Godtgørelsen fra England.

Dampskibet „Gorm“, som blev beslaglagt af den

belgiske Regering, blev minesprængt umiddelbart efter Beslaglæggelsen, og for dette Skib forhandles der om Erstatning for Forlis.

#### Flaaden.

Flaaden bestod 1. Januar 1945 af: 54 Dampskibe, 27 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer og 5 søgaaende Lægtre med en samlet Brutto-Register-Tonnage af 167,112 Tons endvidere 48 dækkede Pramme 3,654 Tons og 1 Kulelevator 86 Tons, ialt 170,852 Tons.

I Aarets Løb tilkom: Nybygningen Dieselmotorskibet „Maine“ fra Frederikshavns Værft og Flydedok A/S med en Brutto Register-Tonnage af 3,541 Tons, ved Køb af Dampskibet „Egholm“ (ex „Røsnæs“) 1,751 Tons, ved Tilbagelevering af Dampskibene „Hebe“ og „Knud“, som tidligere har været betragtet som forliste i engelsk Tjeneste 2,901 Tons og ved Ombygning og Ommaaling af ældre Skibe og Pramme 1,075 Tons, ialt 9,268 Tons.

Derimod fragik: som Følge af Krigsbegivenheder eller Forlis Dampskibene „Broholm“, „Ebro“, „Egholm“, „Flora“, „Frode“, „Nevada“, „Svanhild“ og „Svava“ samt Dieselmotorskibene „Bogø“, „Jylland“, „Oregon“ og „Sicilien“ med en samlet Brutto-Register-Tonnage af 24,160 Tons.

Flaaden bestod saaledes ved Udgangen af 1945 af: 49 Dampskibe, 24 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtre, 49 dækkede Pramme (1 Pram er i Aarets Løb ændret fra aaben til dækket Pram) og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 155,960 Tons.

Selskabet ejede ved Aarets Begyndelse 40 aabne Pramme med en samlet Bæreevne af 2,610 Tons. I Aarets Løb er 1 Pram ændret til dækket Pram, 1 Pram er udrangeret og 6 Pramme er gaaet tabt i Forbindelse med Krigsbegivenheder. Ved Udgangen af Aaret ejede Selskabet saaledes 32 aabne Pramme med en samlet Bæreevne af 2,130 Tons.

Under Bygning var ved Aarets Udgang hos A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 3 Dieselmotorskibe paa hver ca. 1,800 Brutto Register-Tons til Middelhavsarten, 1 Dieselmotorskib paa ca. 3,500 Brutto Register-Tons til Amerikafarten og 1 Dieselmotorskib paa ca. 3,900 Brutto Register-Tons til Englandsarten og hos Frederikshavns Værft og Flydedok A/S 1 Dieselmotorskib paa ca. 1,800 Brutto Register-Tons til Middelhavsarten. Endvidere var ved Aarets Udgang indkøbt til senere Overtagelse Dampskibet „Hjortholm“ (ex „Asnæs“) paa 1,730 Brutto Register-Tons.

Selskabets Nettofortjeneste andrager 3,400,000 Kr., og der udbetales 7 pCt. til Aktionærerne.

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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





Bronzestatue udført af og skænket til „Bombebossen“ af Billedhuggerinden Fru Lili-Ann Ortmann.

## Sømandsstiftelsen „Bombebossen“

har udsendt Beretning og Regnskab for 1945, det 126. Aar efter Stiftelsens Oprettelse.

Virksomheden indenfor Stiftelsen er gaaet sin sædvanlige, rolige Gang. „Bombebossen“ har i Aarets Løb givet Bolig, Lys og Varme samt fuld Middagsbespisning i 10 Maaneder til de 38 Beboere, ligesom der ogsaa er givet dem en Pengeunderstøttelse og Hjælp til Beklædningen. Middagsmaden er leveret fra Strandgades Middagskøkken.

For Beboere har der i Aaret Løb været afholdt de sædvanlige Fester, hvortil Enker efter tidligere Beboere har været indbudt.

„Bombebossen“ har haft den Sorg i Aarets Løb at miste Stiftelsens Inspektør, Kaptajn P. B. Jørgensen. Kaptajn Jørgensen tiltraadte Tjeneste ved Stiftelsen d. 1. April 1939 og fik saaledes relativt faa Aar beskæret i Stillingen.

Ved Kaptajn Jørgensens Død har Stiftelsen mistet en meget virksom og interesseret Medarbejder. Han var retog sin Gerning med den største Interesse og Pligt-troskab og gennem sin Omhu for Beboerne gjorde han sit til, at Stiftelsens gamle Traditioner efterlevedes paa den smukkeste Maade. Han efterlader et stort Savn for Stiftelsen.

I Stiftelsens Direktion er i Henhold til kongelig Udnævnelse indtraadt Formand for Københavns Skipperforening Kaptajn H. L. Rosfeldt i Stedet for afdøde Kaptajn S. Prip. Skibsreder Willie C. K. Hansen og Nationalbankdirektør Ove Jepsen har efter Besættelsens Ophør modtaget kongelig Udnævnelse til Afløsning af den i sin Tid meddelte ministerielle Konstitution.

„Bombebossen“ har i Aarets Løb modtaget 8069 Kr. i Gaver. For disse Gaver og for den Venlighed, der af Dampskibsselskaber, andre Institutioner og mange forskellige Mennesker er vist Stiftelsen og dens Beboere, sender Direktionen sin hjerteligste Tak og ser heri et Bevis paa, at „Bombebossen“ gennem Aarene har forstaaet at bevare den Plads i mange Danskes Hjerter, som dens ædle Stifter, Kommandør Peter Norden Sølling skaffede den.

Direktionen haaber, at denne Velvilje stadig maa komme Stiftelsen til Gode, og vil være glad for Gaver, der sætter den i Stand til trods Dyrtilid, der særlig paa-virker Udgifterne til Brændsel og Bespisning, at fortsætte Stiftelsens menneskekærlige Virksomhed til Ære for vort Land og vor By og til Gavn for den danske Sømandsstand.

---

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

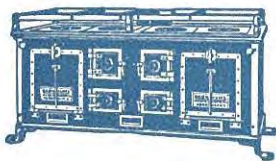
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630

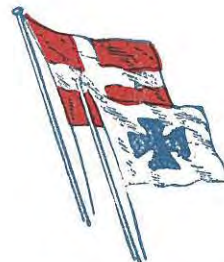


## HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæs i alle Verdenhavne

Grundlagt  
1899

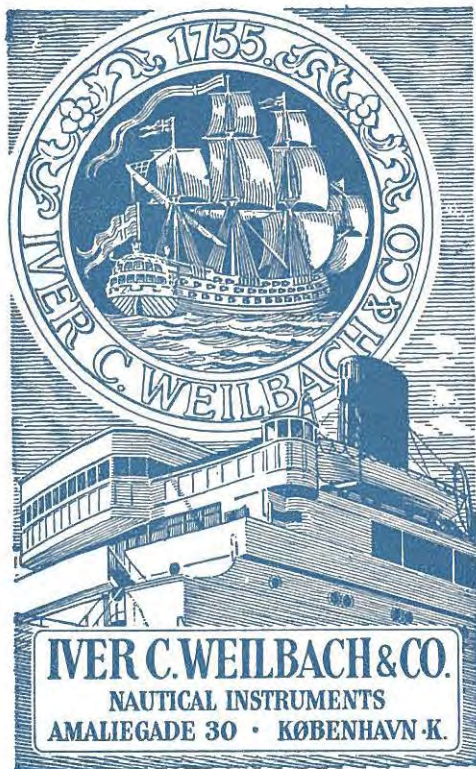
**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK**  
(Holzapfel) A/S  
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



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

## C. K. HANSEN



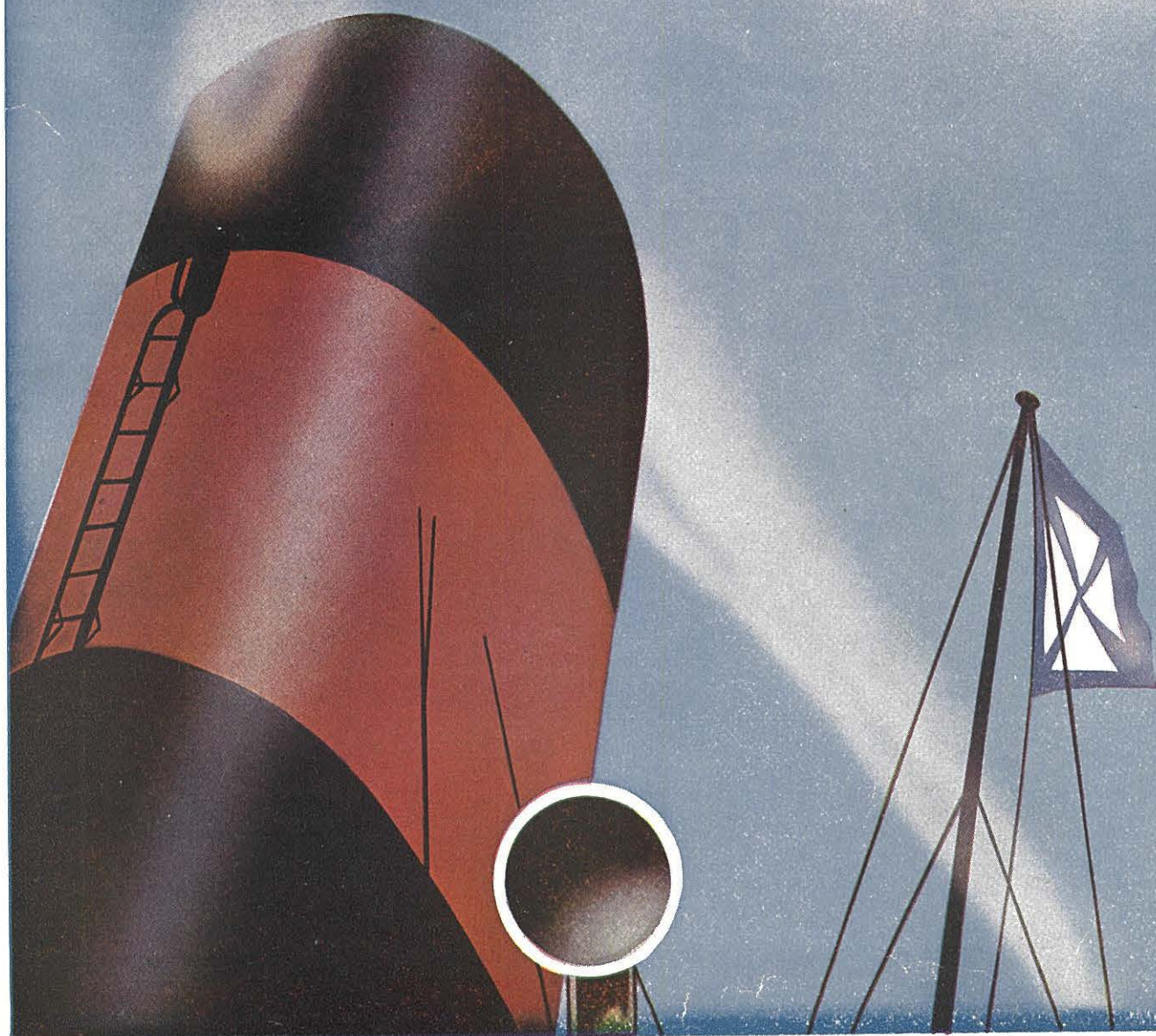
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

99

# Det forenede Dampskibs-Selskab





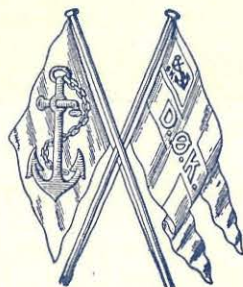
# VIKINGEN

75 Øre  
1. Juni

*Topsejlskonnert*  
Maleri af Joh. Kock

1946 - Nr. 6  
23. Aargang





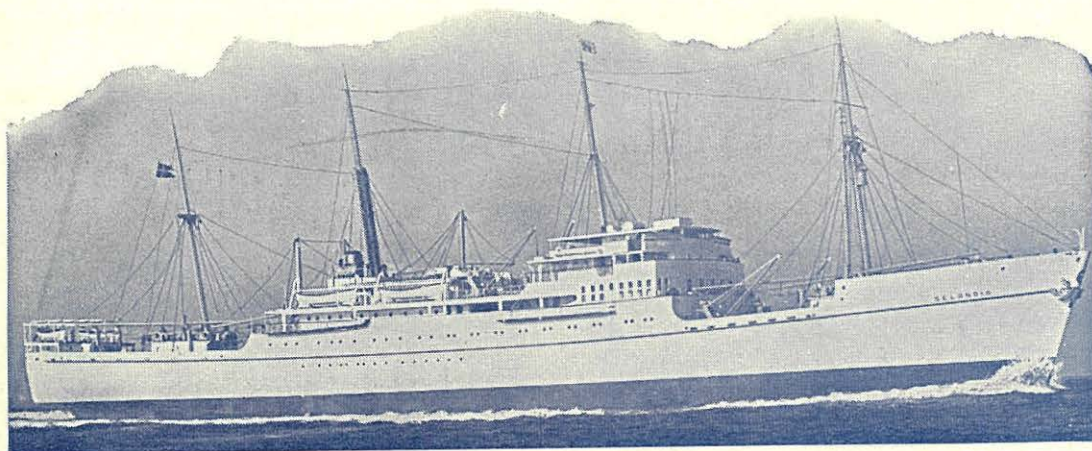
AKTIESELSKABET

# 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

## Kongeskibet „Dannebrog“

Eftertryk uden  
Kildeangivelse forbudt.

staar atter ud —

Ved CARL ØSTEN

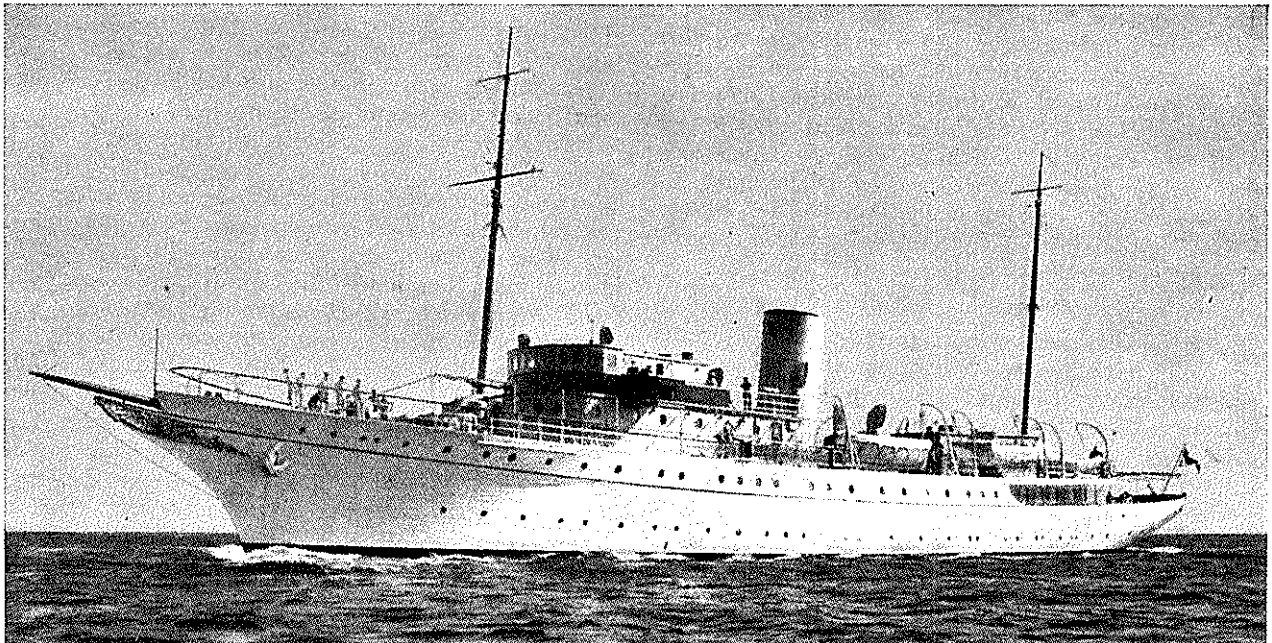
NAAR Kongens Skib „Dannebrog“ i Midten af Juni efter 6 Aars Dvale atter staar ud i danske Farvande med Kongen og Dronningen ombord, vil denne Begivenhed, der maa føles som et vigtigt Skridt henimod Førkrigstidens hyggelige Tilstande, vække Glæde i alle danske Hjerter, der i Sommerens Træk af skønne Lystsejlere paa de danske Strande siden Krigsudbruddet stærkt har savnet det vante Billede af „Dannebrog“. Atter skal Øjne, der stirrer af glad Forventning, se „Dannebrog“'s høje, lyse Stævn runde bøgeskovsbræmmede Pynter og Kongeflaget med det rødgyldne Rigsvaaben i Midtfeltet strække sig paa Toppen af Stormasten for Sommerdagens Brise, og atter skal Folkets Jubelraab og dets Viften med Flag og Lommetørklæder hilse Kongeparret velkommen, naar „Dannebrog“ med paraderende Matroser staar ind i flagsmykket Havn. I Smil og i Glæde vil Kongeparrets Besøg rundt om i Landets forskellige Egne igen lyse op og de dermed forbundne Festiviteter kaste Glans over Hverdagens Trivialitet. Fremmødte Embedsmænd og Honoratiores, eventuelt ukendte blandt Mængden, der er mødt op, vil faa et kongeligt Haand-

tryk og høre et velovervejede Kongeord, ja maaske endog et af Hans Majestæts velturnerede „*bon-mot*“'s. Naar Historien engang skal ridse sit Billede op af Kong Christian, vil det ikke alene blive af den blandt sit Folk ridende Monark, men ogsaa af Monarken, der som den eneste i Verden, Sommer efter Sommer, paa sit repræsentative Skib sejlede rundt i sit Ø-Rige og derved kom i nær Kontakt med hele sit Folk. Og som vort Flag, Dannebrog, faldt fra Himlen ned og bragte Sejr, saa har Kong Christian paa Skibet af samme Navn ved sin Færden Riget rundt og ved sin Talen med Høj og Løv vundet Sejr som folkekær Konge.

Som henholdsvis Chef og Næstkommanderende for „Dannebrog“ er udkommanderet Kommandør *Preben Lembcke* og Orlogskaptajn *Jørgen Lolle*. Som Indledning til et Interview, Kommandøren velvilligst har tilstedt mig, spørger jeg:

„Hvornaar hejses der Kommando i „Dannebrog“?

„Den 11. Juni, og den 15. Juni er det Bestemmelsen, at „Dannebrog“ skal afgaa med Kongeparret ombord til Jylland. Kommando-Hejsningen falder i Aar ca. 1 Maaned senere end før Krigen. „Dannebrog“ kom-



Kongeskibet „Dannebrog“

mer sikkert til at ligge det meste af Tiden i Aarhus, alt-  
saa saa længe Kongen og Dronningen bebor „Marselis-  
borg“. For første Gang agter Kongen dog at bo en Tid  
paa Graasten Slot. Uden Tvivl vil „Dannebrog“ og-  
saa besøge andre Steder i Sønderjylland, men det nær-  
mere Program for Sejladsen kender jeg ikke endnu. Det  
fastlægges naturligvis af Kongen selv. Før Krigen var  
der ikke mange Afvigelse i „Dannebrog“s Sejlads. Da  
indledte det gerne sin Sejlads lige før Finse med at gaa  
til Frederikshavn, hvorfra Kongeparret kørte videre til  
„Klitgaarden“ paa Skagen, hvilket gentog sig ved Efter-  
aarstide. Sønderjylland besøgte hvert Aar og i en kor-  
tere Periode Odense. Under det længere Ophold i Aar-  
hus afgik „Dannebrog“ hver fjortende Dag til Køben-  
havn med Kongen, naar der skulde være offentlig Audi-  
ens. Ligeledes afgik „Dannebrog“ fra Aarhus til Kø-  
benhavn, naar Kongen skulde deltage i „Øresundsugen“. Men  
udover disse aarligt tilbagevendende Ture har  
„Dannebrog“ jo vist sig over næsten hele Landet og  
blandt andet ankrer op ved mindre Øer, hvor Konge-  
parret ønskede at aflægge Besøg.

„Enkelte Aviser i Provinsen har omtalt, at Kongen  
specielt har ønsket Kommandøren som Fører af „Dan-  
nebrog“?

„Det maa jeg dementere. Marineministeriet lader  
som sædvanlig Udkommandoen af Besætning til „Dan-  
nebrog“ foretage gennem Personelkontoret. Kongen  
faar dog Listen til Godkendelse. Og saa faldt det alt-  
saa i min Lod at blive Chef for „Dannebrog“ under dets  
første Togt efter Krigen. Jeg fik efter at være vendt  
hjem i Februar fra London, hvor jeg har været Marine-  
og Luft-Attaché siden 1940, Meddelelse om, at jeg var  
indkaldt til Reserven. Men jeg har været Chef for Kon-  
gens Skib adskillige Gange før, hvilket maaske kan have  
medvirket til min Udkommando med „Dannebrog“ i  
Aar igen. I 1923 var jeg Næstkommanderende paa det  
gamle „Dannebrog“ og har dernæst været Chef om-  
bord paa det i 1931 søsatte nye „Dannebrog“ fire Gan-  
ge: 1934, -35, -38 og -39, hvor der paa Grund af Krigs-  
udbruddet blev strøget Kommando noget tidligere end  
sædvanlig. I 1935 skete der for „Dannebrog“ den sær-  
lige Begivenhed, at det førte Kongen og Dronningen til  
Stockholm i Anledning af vort Kronprinspars Bryllup.  
Efter Festlighederne førte det Kronprinsens og Kron-  
prinsessen alene til København, medens Kongen og  
Dronningen benyttede Tog hjem. Endvidere har jeg væ-  
ret Chef for „Ingolf“ i 1936, da den eskorterede Kon-  
gen paa sin Rejse til Færøerne og Island, samt for  
„Niels Juel“, der repræsenterede Danmark ved Flaade-  
revuen i Spite Head 1937 i Anledning af de engelske  
Kroningsfestligheder.

„Hvor stor en Besætning har „Dannebrog“?

„Ca. 55 Officerer og Værnepligtige. Af Officerer er  
der foruden Chefen og Næstkommanderende 2 Løj-  
nanter, 1 Mester, 1 anden og 1 tredje Mester, 1 Inten-  
dant og 1 Læge. Dertil kommer, naar Kongeparret er  
ombord, et Følge paa en halv Snes Personer: Kongens  
Adjutant, Hofmarskal, Kammerherre og Dronningens  
Hofdame og Kammerfrøken samt Køkkenpersonalet.“

„Hvorledes former Dagene sig ombord paa Kongens  
Skib?“

„Kongen kommer næsten altid op paa Broen om  
Morgenen ved 8-Tiden for at følge med i, hvad der fo-  
regaar, samt diskuterer forskellige Ting, navnlig Sej-

ladsen. Som oftest, naar Skibet er ved at gaa i Havn  
eller ved Afsejling, kommer Dronningen ogsaa op paa  
Broen. Ellers tilbringer Majestæterne i godt Vejr en  
Del af deres Tid i den lille Salon paa Baadedækket  
eller paa det aabne Agterdæk. Kongen finder Behag i  
mellem Stunder at gaa rundt paa hele Skibet og even-  
tuelt henkaste en Bemærkning eller underholde sig med  
Befalingsmænd og Værnepligtige henne for. Et Par  
Gange i Løbet af Sommeren bliver den samlede Offi-  
cersbesætning inviteret til Kongeparrets Middag, til  
hvilke Chefen gerne ogsaa har været inviteret under  
Ophold til Ankers. Den første Dag Kongen kommer  
ombord samt den Dag, han forlader Skibet efter Som-  
mertogtets Afslutning, stiller Skibets Besætning til Pa-  
rade“.

„Hvert Aars Besætning paa „Dannebrog“ faar et  
Billede som Erindring?“

„Ja. Hvert Aar lader Kongen og Dronningen sig fo-  
tofrøere i Besætningens Midte for at forære hver  
Mand ombord et Billede til Minde om deres Tjeneste  
paa Kongens Skib. Kongen overrækker det personligt  
paa Togtets sidste Dag til hver enkelt med et Haand-  
tryk, i hvilken Anledning Besætningen er stillet op til  
Parade paa Agterdækket. Desuden ærer Kongen hver  
af Officererne med at give dem sit signerede Billede.“

„Hvilke særlige Oplevelser har Kommandøren over-  
været ved Kongeparrets Møde med Folket paa Deres  
Togt?“

„Jeg kender kun faktisk dem, der har været offent-  
liggjort, og som Journalisterne har været paa nærmere  
Hold end jeg. Modtagelsen af Kongeparret finder jo  
gerne Sted inde paa Kajen ved Afspærringerne, medens  
jeg opholder mig ombord. Jeg erindrer dog et særligt  
Tilfælde under et Besøg i Sønderjylland, hvor Kongen  
havde inviteret nogle fremtrædende Sønderjyder til Mid-  
dag, herimellem et Byrådsmedlem, der befandt sig i  
København, da Invitationen kom. Hans Kone fik imid-  
lertid sat sig omgaaende i Forbindelse med ham, men  
selv om han fik fat i en Flyvemaskine for at kunne naa  
frem til Middagen paa „Dannebrog“, ankom han dog  
5 Minutter efter, at man havde sat sig til Bords. Han  
gik straks hen til Kongen for at overbringe sin Und-  
skyldning og forklare Aarsagen til Forsinkelsen. Del-  
tagelsen i Kongens Middag blev alt-  
saa reddet.“

„Sejladsen med „Dannebrog“ vil i Aar være be-  
sværliggjort paa Grund af Minefaren?“

„Ja, desværre. Bevægelsesfriheden, der før kun hin-  
dredes af grundet Vand, er nu indskrænket til de mine-  
strøgne Ruter, saa at Kongen ikke kan komme de Ste-  
der, han gerne vil, for Eksempel ikke i Haderslev Fjord.  
Det er min Agt, for at undgaa ethvert Risiko-Moment,  
at sætte mig i Forbindelse med Marineministeriet, hver  
Gang „Dannebrog“ skal et ekstraordinært Sted hen, alt-  
saa i Almindelighed udenfor de strøgne Ruter, for  
eventuelt at rekvirere en Ministryger til at gaa foran.  
Inden „Dannebrog“ staar ud fra København skal det  
afmagnetiseres, en ny Foretelse i dets 15-aarige Til-  
værelse. Desuden vil det som det første Skib i Ma-  
rinen faa installeret Radar-Anlæg for at sikre dets Sej-  
lads mest muligt. Det har selvfølgelig været mig en  
Ære og Glæde at blive udkommanderet til denne Hon-  
nør-Post, til „Dannebrog“s første Togt efter Krigen,  
hvor det sikkert vil blive mødt med overvældende Gen-  
synsglæde og større Ovationer end nogensinde før.“

Carl Østen.

# Da M/F „STOREBÆLT“

## kapredes af Frihedskæmpere —

Ved CARL ØSTEN

Den 5. Juni for et Aar siden vendte Færgen „Storebælt“ med sit Mandskab hjem fra Eksil i Sverige, hvortil den var ført i November 1944. Sjælen i Foretagendet, Søfartsinspektør i DSB HENNING HANSEN, beretter i følgende Artikel om det dristige Kup, han udførte i Forbindelse med sine raske Hjælpere. Naar Herr Henning Hansen den 1. November i Fjor avancerede til Skibsfører og den 1. Marts i Aar til Søfartsinspektør, har hans forannævnte Indsats sikkert vejet tungt i Vægtskaalen ved disse Forfremmelser. I sit Kontor i DSBs Administrationsbygning i Sølvgade fortæller han følgende om „Storebælt“s Flugt til Sverige:

De fleste af Skibsofficererne ved Storebæltsoverfarten havde længe, inden „Storebælt“ blev ført til Sverige, haft Tanke for at ville redde vore store Færger fra Ødelæggelse, den Dag Tyskerne skulde forlade Danmark. I Foraaret 1944 havde en snæver Kreds af Styrmand samt en Ekstra-Undermester, som mente at kunde stole paa hverandre, sluttet sig sammen i dette Øjemed. De søgte og kom i Forbindelse med de „illegale“ Kredse, som skaffede Gruppen Vaaben og Sprængstoffer. Hver af de foran nævnte dannede derefter sin Gruppe, som de blev Leder for. De forskellige Grupper kendte ikke hverandre, kun den enkelte Gruppens Medlemmer var bekendt med hverandre, altsaa analogt med de øvrige sikkerhedsmæssige Forhold indenfor den „illegale“ Bevægelse.

Da jeg 1. Oktober 1944 blev forflyttet til M/F „Storebælt“ paa Storebæltsoverfarten og vidste, at jeg skulde forrette Tjeneste som Skibsfører under dens forestaaende aarlige Eftersyn, opstod den Tanke hos mig, at her maaske var en gunstig Lejlighed til at redde Færgen, vor største og nyeste, fra Tyskerne. Det var dog et Spørgsmaal af en saa farlig Karakter, at jeg ikke kunde raadføre mig med nogen ved Overfarten derom, og jeg drøftede derfor kun Sagen med min Hustru, der i alt mit illegale Arbejde har været min trofaste tavse Kammerat. Hun bad mig ikke tænke paa de eventuelle Repressalier, som Tyskerne vilde tage overfor hende, men gøre, hvad jeg selv fandt rigtigst. Desuden nærede jeg Betænkeligheder med Hensyn til Besætningens Familier, Forsyningsvanskeligheder for København samt den vanskelige Stilling, Søfartschefen vilde komme i, hvis endnu et Skib blev unddraget Tyskernes Kontrol. Jeg havde flere søvnløse Nætter paa Grund af disse Spekulationer, idet jeg ikke turde raadføre mig med nogen. Det blev derfor en Tilfredsstillelse for mig og en Tillidserklæring til mig, da Styrmand Ø. Beck den 19. Oktober anmodede mig om en fortrolig Samtale, hvorunder han spurgte, om jeg kunde tænke mig at redde Færgen til Sverige, hvis Eftersynet af den skulde foretages i København. Under Drøftelsen herom forklarede jeg ham mine Betænke-

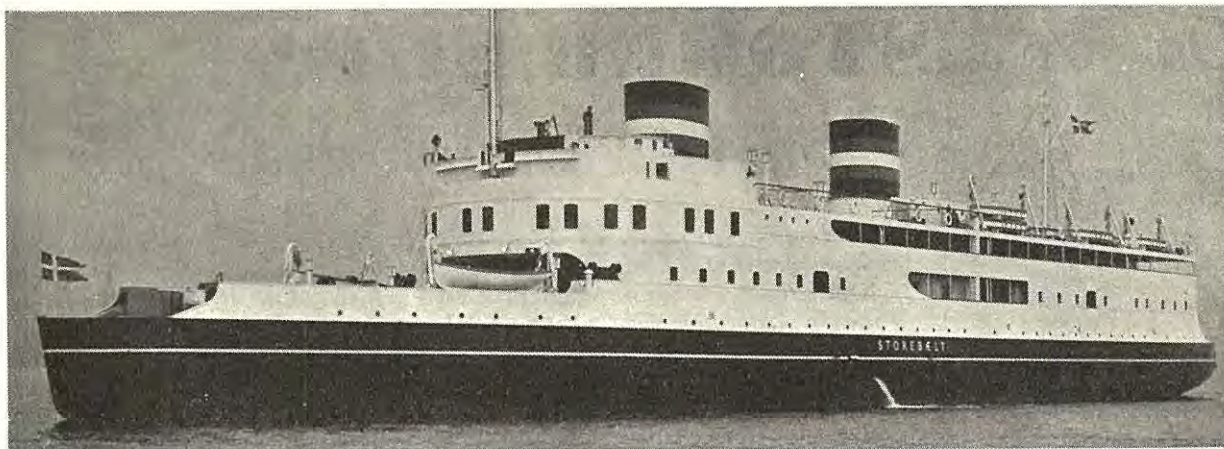


Henning Hansen

ligheder, som han fuldtud forstod. Vi enedes tilsidst om, at jeg ved Søfartschef Neergaards nær forestaaende Besøg paa „Storebælt“ skulde føle mig for hos ham. Paa mine Planer, som jeg dog ikke udviklede direkte, svarede Søfartschefen mig: „Hvis vi tager flere Skibe til Sverige, tager Tyskerne mig. Det er selvfølgelig underordnet. Men de har bebudet som Repressalie i Fremtiden at frætage os 2 Skibe for hver et, der bringes i Sikkerhed, og sker dette, vil det være en Katastrophe for Trafikken“. Da jeg kort efter meddelte Styrmand O. Christiansen min Samtale med Søfartschefen, kom Styrmanden med det udmærkede Forslag, at man kunde arrangere et Overfald paa Besætningen for at villdele Tyskerne, hvorved Administrationen vilde blive fritaget ethvert Ansvar og Familierne til Besætningen undgaa Repressalier. De nævnte Styrmand mente sig i Stand til at skaffe det fornødne Antal „Sørøvere“ hvorefter Planen skulde være klar til Udførelse. Det kunde forventes, at Færgen skulde afgaa til Værft i Begyndelsen af November, hvorfor vi begyndte at gaa i Gang med Forarbejderne til Udførelsen af Planen. Den 27. Oktober anmodede en af Styrmandene mig om at komme hjem til sig i Anledning af en vigtig Samtale. I hans Hjem befandt sig 3 unge Mænd, som meddelte, at de havde Tilladelse fra Frihedsraadet til at udføre Kup'et. Vi drøftede derefter længe, hvorledes Kup'et nærmere skulde udføres, og blev enige om, at 5 Mand vilde være nok til at holde Besætningen i Skak, ifald denne var bevæbnet. Endvidere aftalte vi et Kodesprog til Brug for vor Forbindelse pr. Brev eller Telefon, og at Vaaben, Ammunition, Haandgranater m. m., altsaa under Frihedsraadets endelige Sanktion, snarest blev mig tilsendt i mindre Partier, saa at jeg kunde sørge for at faa det bragt ombord inden Færgens Afgang til Værft. For at undgaa ethvert Fejlgreb bad jeg deres Ordfører om at rejse til København og drøfte Planerne endnu engang med Frihedsraadet. Den 29. Oktober modtog jeg Meddelelse om, at Frihedsraadet paa Grund af mine Oplysninger havde taget Spørgsmaalet under Behandling paany, hvilket kunde tyde paa, at Sagen ikke syntes saa lige til. Endelig fik jeg 31. Oktober Meddelelse om, at Frihedsraadet havde taget sin Beslutning, der gik ud paa, at „Storebælt“ skulde føres til Sverige, hvis det var muligt.

Efter Bestemmelsen skulde den afgaa til „B & W“s Værft den 2. November om Aftenen eller den 3. om





M/F „Storebælt“

Morgenen, hvorfor jeg den 1. telefonerede til Lederen, at de 5 Mand maatte være i Korsør senest den 2. om Morgenen. Imidlertid var Afsejlingen blevet udsat til den 4., dels paa Foranledning af de tyske Militærmyndigheder og dels paa Grund af D/F „Odins“ Forsinkelse, saa at de 5 Mand maatte indkvarteres hos den ene Styrmand og i mit Hjem. Her kom Anføreren og en Navigator til at bo, hvilket var en glimrende Lejlighed for mig til at kunne drøfte Kup'et i alle dets Enkeltheder med dem, først og fremmest, at hver Mand kendte sin Plads og Pligt, naar det rette Øjeblik var inde. I Ventetiden blev ogsaa de falske Legitimationskort, som jeg havde faaet fremskaffet, udfærdiget, og som skulde give uhindret Adgang til Færgen for de 5 Mænd.

Den 3. November Kl. 17 bar jeg Vaabnene, Haandgranaterne, Bomberne og Ammunitionen forbi de tyske Vagtposter ved Broklappen og gemte det hele et Sted ombord, hvor Tyskerne ved en eventuel Undersøgelse ikke vilde kunne finde det. Ved Mørkets Frembrud passerede de 5 Mænd en efter en de tyske Vagtposter og kom ombord, hvor de gemte sig paa det under Dækket aftalte Sted. Færgens Mandskab maatte jo ikke ane nogetsomhelst om Kup-Planerne. For at sikre os mod Sabotører undersøgte jeg med et Par Mand Saloner, Kamre og Rum samt 2 paa Dækket staaende tomme Godsvogne, men opdagede ikke noget mistænkeligt. Nogen Tid efter smuglede jeg, uset af Besætningen, min Hustru ombord. Jeg turde ikke efterlade hende i Korsør for det Tilfælde, at Gestapo efter vor Ankomst til Sverige, skulde udsætte hende for Tortur, hvorved hun, der var inde i mange „illegale“ Forhold, kunne komme til at bringe mange i Fare. Derimod maatte jeg risikere mit Hus og mine Ejendele.

Den 3. November gik „Storebælt“ efter Søfartschefens Ordre ud fra Korsør og ankrede op i den minestrøgne Rute ved Nygrunden, lettede næste Morgen tidlig for at gaa tilbage og hente den tyske Sejltilladelser, som ikke kunde udleveres, før den Minestryger, der skulde ledsage Færgen, var ankommet fra København. Minestrygeren kunde kun gøre  $3\frac{1}{2}$  a 4 Knob, og da Vinden stadigt friskede op fra V.N.V., var det vanskeligt at styre Færgen, der nogenlunde skulde holde samme lave Fart. Den maatte derfor jævnlig stoppe op for ikke at fjerne sig alt for langt fra den med Minestrygeren lovfalede Afstand. Dette var i Grunden en glimrende Optakt, for saa vilde Tyskerne ikke

finde det paafaldende, hvis vi efter Bestemmelsen vilde forøge Afstanden, naar vi var naaet til Lappegrunden. Kl. 3 om Natten, da vi var tværs af Hesselø, gav Minestrygeren os Signal om at stoppe og ankre. Vinden drejede i Løbet af Dagen til S.S.V. 6—8 med hyppige Byger. Vi talte med Ringsted Radio, hvor vi fik at vide, at ingen danske Farvande var spærret, og spurgte derfor Minestrygeren om Grunden til, at vi var stoppet. Der blev svaret, at den ikke kunde sejle videre, før Vejret bedredes. Under hele Rejsen var jeg flere Gange i hemmelig Forbindelse med vore 5 „Blindpassagerer“, som jeg holdt à jour med Udviklingen, og som jeg bragte forskellige Ting. Om Natten i Ly af Mørket orienterede de sig paa de forskellige Dæk og Trapper med Henblik paa „Overfaldet“ paa Besætningen. Opankningen var en Streg i Regningen for de 5, som kun havde provianteret til 2 Døgn, men denne Kendsgerning nedsatte hverken deres Mod eller Humør, som begge var glimrende.

Efter vor Plan skulde den Del af Besætningen, som befandt sig paa de underste Dæk holdes op og lukkes inde i en Salon, naar den tyske Netspærring ved Ellekilde Hage passeredes, saaledes at kun Maskinpersonalet og de 4—5 Mand paa Broen og Baadedækket var tilbage, naar vi nærmede os Kronborg. Signalet til Fjernelsen skete ved et lille Signal gennem Højttaleranlægget, som jeg tilkendegav. 5—6 Minutter herefter blev en Styrmand, en Overmatros, en Matros og jeg paa Broen holdt op af 3 Mænd, der bevæbnet med Revolvere og Haandgranater raabte: „I Frihedsraadets Navn forlanger vi Færgen ført til Sverige“, hvorefter de visiterede os for skjulte Vaaben og meddelte, at Magt vilde blive anvendt, hvis nogen gjorde Modstand. Jeg maatte strække Armene op sammen med de andre, endskønt jeg jo vidste, hvordan det hele skulde foregaa, men turde ikke røbe min Andel heri, før vi var i Sikkerhed. Jeg tror nok, at det til Fuldkommenhed lykkedes mig at holde „Masken“. Dernæst blev Maskinmesteren hentet op paa Broen, hvor det foreholdtes ham, at han med sit Liv stod inde for, at Maskintelegrafens Ordre nøje blev fulgt. Han ledsagedes tilbage til Maskinen med en Revolvermunding i Ryggen, og 2 Mænd bevæbnede med Haandgranater vogtede Maskin nedgangene. Maskinmesteren bevarede under hele Situationen en usædvanlig Ro og Koldblodighed og sagde til sin Vogter: „De behøver ikke at gaa og pege paa mig med den Skyder, for det imponerer mig slet

ikke“. Kommandoen paa Broen overtoges af den Frihedskæmper, der var Navigator, Han ændrede Kursen lidt Bagbords over, saa at Minestrygeren, der var kommet ca. 1½ Sømil foran os, holdtes om Styrbord, og lidt før at vi havde Kronborg tværs, blev Roret lagt haardt Bagbord, samtidig med at Maskinen beordredes „Fuld Kraft frem“. Efter et Par spændende Minutter var Færgen langt inde paa svensk Territorium, hvor et svensk Minefartøj straks lagde sig mellem os og Minestrygeren. Vor Plan var lykkedes fuldt ud, og vi aandede lettet op efter de sidste Par Timers Spænding.

Det eneste Uheld, der skete, var, at Færgens Inspektør ved et Fald paa Dækket fik knust sine Brillor, hvis Glas bibragte ham nogle overfladiske Saar omkring det ene Øje. Det hændte, da han sammen med Restaurationspersonalet skulde servere den Mad, som de 5 Frihedskæmpere forlangte lige efter Færgens Erobring.

Nogenlunde kendt med Helsingborg Havn, som jeg var, løb jeg ikke Risikoen ved at stoppe for at tage Løds, men gik lige ind i Havnen, hvor jeg fortøjede efter Myndighedernes Anvisning. Klokken var da 17.

Om Aftenen blev min Hustru ved Frihedskæmpernes Hjælp hjulpet fra Borde, uden at Besætningen saa det. Hun tog foreløbigt Ophold paa Hotel. Jeg havde gjort klogt i at tage hende med, for Gestapo havde nogle Dage efter, hvilket jeg fik at vide senere hen, forlangt Oplysning om min Adresse i Korsør.

Jeg er blevet spurgt, hvordan det vilde være gaaet, hvis Tyskerne havde sat Vagtmandskab ombord. Dertil kan jeg svare, at denne Mulighed havde været med i vor Plan, og hvis den var blevet til Virkelighed, vilde der ombord ikke være sket andet, end at nogle Tyskere havde maattet lade Livet, hvis de havde gjort Modstand.

Under Opholdet i Helsingborg opdagede Svenskerne, at Tyskerne var ude efter „Storebælt“, eftersom de ved Nattetid havde set en tysk Baad lige under Havnemolen. Umiddelbart efter kom der svensk Militærbetjening ombord, en Styrke paa ca. 100 Mand bevæbnede med Maskinpistoler. Derefter tog man den Beslutning, at Færgen skulde sejle til Karlskrona, hvor den vilde ligge mere sikkert, og hvor i Forvejen de danske Marineskibe laa. I al Hemmelighed afgik „Storebælt“ saa fra Helsingborg den 13. December Kl. 2, efter at Meddelelsen om Afsejlingen først var givet os kort forinden. Hvor alvorligt Svenskerne tog det, fremgaar af den Kendsgerning, at vi eskorteredes af en Krydser, to store og to smaa Jagere, alle mørkelagt, og efter at have passeret gennem Falsterbokanalen fik vi fra Sandhammeren yderligere Eskorte af Flyvemaskiner.

8 Dage efter Tyskernes Kapitulation i Danmark fik vi Ordre til at gaa til Helsingborg, hvortil vi eskorteredes af svenske Marinefartøjer, og den 5. Juni kom Ordre om at afgaa til Korsør, som vi naaede ved 20-Tiden. „Storebælt“ var atter hjemme i sit vante Leje!“

Med disse Ord sluttede Søfartsinspektør Henning Hansen sin Beretning, der viser en usædvanlig Episode i dansk Færgefarts Historie samt Mod, Opfindsomhed og sømandsfrisk Indsats i den nationale Befrielseskamp af ham og hans Kammerater.

Carl Østen.

## En Meddelelse.

Rederiet J. Lauritzen har den 20. Maj 1946 af den danske Stat købt et Motorskib, som er under Bygning hos B. & W., og som ventes færdigbygget om ca. 8 Maaneder.

Det paagældende Skib, som vil faa Navnet „*Helga Dan*“, er en 16½ Knobs Cargoliner paa ca. 6.150 Tons d. w. og bliver indrettet til 12 Passagerer.

„*Helga Dan*“ bliver et af den danske Handelsflaades hurtigste Lastskibe og indrettes til Rederiet Lauritzens Stykgodslinie mellem New York og Chile; bl. a. forsynes det med meget stærke Lossegrej, Sværvægtsbomme o. l.

Skibet udstyres moderne med Spise- og Rygesalon for Passagererne, store, luftige Lukafer for Officerer og Mandskab, særlige Spisemesser midtskibs ogsaa for det menige Mandskab og Rygesalon for Officererne.

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

## TUXHAM A/S

Raaoilie- og Dieselmotorer  
for Brugsfartøjer til ethvert  
Formaal ca. 20—250 EHK

Trekronergade 122  
Tlf. C. 8816

København  
Tlgr.-Adr.: Tuxham

# Radioen som Vaaben

I nedenstaaende Artikel faar Læserne lidt at vide om Radioteknikernes Andel i Sejren. Det er Ting, som selv Indbyggerne i de allierede Lande først fornylig har faaet Kendskab til. Forfatteren har hentet flere af Oplysningerne fra den engelske Bog »The Mystery of Radio«.

**N**AAR man hædrer de Mænd, der vandt Krigen, gælder Hyldesten oftest kun Statsmændene, Generalerne og Soldaterne. Kun faa tænker paa Videnskabsmændene, der ved deres Indsats præget af Iver, Taalmodighed og Intelligens reddede Tusindvis af civile Borgere og ofte hele Hære fra Døden. Samtidig gjorde de Soldaternes Vaaben bedre. Dag og Nat blev der arbejdet i Laboratorierne, medens Bomberne sprang i Nabohusene og sommetider i selve Laboratorierne. Men den allierede Videnskab gav aldrig op.

Noget af det, der betød mest for Sikring af Sejren, var Opfindelserne paa Radioomraadet. Vi har allerede hørt en hel Del om Radar, men kender endnu ikke alt om dets Indsats. Tillige glemmer vi tit, hvad den almindelige og gamle Form for Radio betød. Her i Danmark kan vi takke Radioen for, at vi vidste blot lidt om, hvad der skete paa Slagmarken. Ogsaa Sabotørerne staar i Taknemlighedsgæld til dette vidunderlige Meddelelsesmiddel. Som bekendt var „Særmeldingerne“ i den engelske Radio ganske simpelt vigtige Kodemeddelelser til Undergrunden i de okkuperede Lande.

Vi maa heller ikke glemme, at der ogsaa blev sendt Meddelelser den anden Vej. Rundt om i de besatte Lande fandtes utallige underjordiske Studier, men ofte var det nødvendigt at flytte rundt, fordi Gestapo var paa Sporet. Det er da ogsaa rent ud utroligt, hvad man fandt paa for at gøre SENDERNE saa smaa som vel muligt. F. Eks. indbyggede man dem i smaa Haandtasker. Man naaede endda saa vidt, at man fik konstrueret SENDERE, der ikke var meget større end Fotografiapparatet, der kunde bæres i Bæltet under Jakken.

## Paa Søen.

Det er ingen Hemmelighed mere, at over en kvart Million engelske Soldater under Krigen var forsynet med transportable Radio. Imidlertid interesserer det vel nok „Vikings“ Læsere mest at høre om den Indsats, Radioen ydede paa Havet. Det var faktisk ikke Smaating, Teknikerne hjalp Søfolkene med.

Særlig i Begyndelsen af Krigen var allierede Søfolk stadigvæk udsat for Torpederinger og Bombninger. Der blev da ogsaa sat alt ind for at gøre Forsvaret saa effektivt som muligt, men det kunde jo ske, at selv det bedste Forsvar kom til Kort for

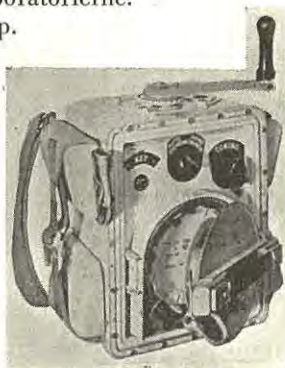
Overmagten, og at Skibene fandt deres Grav derude. Til det sidste blev Radiotelegrafisten ved sin Mørsenøgle, men naar Skibet var sunket, var dets Besætning tit afhængig af Redningsbaadene og Heldet.

Men Mændene i Laboratorierne havde ogsaa Øjnene aabne for dette og konstruerede en mindre Sender for Redningsflaaderne. Dette Apparat var bl. a. indrettet saaledes, at det automatisk udsendte S.O.S.-Signaler, naar en af Besætningen drejede paa et Haandtag, der var anbragt oven paa det. Dette Haandtag kunde iøvrigt klappes ned, naar SENDEREN ikke var i Brug. Denne Sømandens Ven i Nøden var desuden vandtæt og synkefri. For at gøre den synlig fra Luften, var den malet med en stærk gul Farve.

Nu er Krigen jo endt, men derfor er Farerne paa Havet ikke forbi. Derfor har den automatiske Sender stadig sin Berettigelse, og vil have det langt ud i Fremtiden. Desuden skal der ikke ændres meget ved den for at gøre den brugelig som Amatørsender. I et engelsk Radioblad, „Wireless World“, saa jeg en Annonce for dette Apparat, der har

kostet nogle og tredive £ til at begynde med, hvori det nu udbyde til Salg for 5,5 £ med Forsendelse og Embalage iberegnet.

Som bekendt er Angrebet det bedste Forsvar, hvilket ogsaa Videnskaben vidste og derfor gjorde alt for at bekæmpe U-Baadene, der var Handelsdampernes værste Fjende. Jo længere fremskreden Krigen blev, jo større Resultater opnaaede Radioen. Men paa de forskellige Tidspunkter brugte man forskellige Metoder til at lokalisere og uskadeliggøre de glubske Undervandsbaade



Den automatiske Sender, som i Dag kan faas for 5,5 engelske Pund.



Granaten med Radiolocation. Øverst tilhøjre ses den samlet, og nedenunder adskilt. Tændstikæskan skal tjene til Størrelsessammenligning.

med. Meget ofte arbejdede Marine og Luftvaaben i meget nær Tilknytning til hinanden. The Coastal Command sendte Luftfartøjer ud for at rekognisere, og meget ofte skete det, at Piloterne fik Færden af en tysk U-Baad. I saadanne Tilfælde vidste Tyskerne, at det bedste, de kunde gøre, var at dykke ned og lægge sig paa Bunden, stoppe Maskinen og ellers forholde sig fuldstændig rolige. Takket være Radiovidenskaben var man nemlig i Stand til at opsnappe den mindste Smule Støj gennem særlige Lytteapparater. Bare Kokken rumsterede lidt med Gryderne, kunde disse Apparater høre det.

Samtidig med, at U-Baadene dykkede ned, smed Luftfartøjerne smaa Bøjer paa Stedet. Ved nærmere Eftersyn viste en saadan Bøje sig at være en lille Radiosender. Den var vandtæt og forsynet med Tør-Batterier, der gav Strøm til en Sendetid paa flere Timer. Saasart en saadan Sender rørte Vandoverfladen, begynde den at udsende særlige Koder paa en Bølgelængde, der var reserveret for saadanne.

Nede paa Bunden sad Tyskerne tavse og spændte og ventede paa, at Faren skulde drive over. Men det gjorde den aldrig i saadanne Tilfælde. Paa de engelske Orlogsmænd opsnappede man Koderne og satte straks Dampen op for hurtigst muligt at naa hen til Stedet, hvor U-Baadene laa. Saaledes kom Tiden for Undervandsbaadens Tilintetgørelse stadig nærmere takket være den lille sladreende Radiobøje.

#### *Faren fra Luften.*

Ikke alene fra U-Baadene lurede Faren paa de allierede Søfolk. Ogsaa de tyske „Stukas“ var en alvorlig Trusel mod Forsyningerne til de Allierede. Men igen var Videnskaben paa Vagt. Krigsfartøjerne blev forsynet med radar-styrede Projektører og Kanoner, der opnaede fine Resultater. F. Eks. skød man med saadant Skyts engang over et enkelt Felt 41 Maskiner ned af 47.

Imidlertid kunde det godt ske, at Brandrøret i en Granat fik den til at eksplodere et Øjeblik for tidligt eller for sent og derfor ikke gjorde Maskinerne nævneværdig Skade, og dermed var Kanonernes Radiostyring faktisk uden Nytte. Men Videnskaben overraskede endnu en Gang, idet den løste den fantastiske Opgave at forsyne Granaterne med Radiolocation, saadan at disse selv kunde finde deres Offer. Man løste Opgaven ved at konstruere et Apparat, der stadigvæk udsendte Radiobølger, som Luftfartøjerne i Nærheden saa vilde sende tilbage. Dette Ekko kunde Granaten fange ved Hjælp af en Modtager og eksplodere i det rette Øjeblik og i den rette Afstand.

Det siger sig selv, at dette Apparat i Spidsen af en Granat maatte være ubetydeligt af Størrelse, hvilket det ogsaa var. Faktisk kan man slet ikke paa den uvendige Form kende Forskel paa to Granater, hvoraf den ene er forsynet med dette Apparat.

Paa Billedet kan Læseren se, hvor lille Radioinstallationen er. Det er ikke for meget sagt, at den faktisk



*Paa Billedet ser man engelske Ingeniørsoldater trække Kabler lige efter Invasionen paa den nordfranske Kyst.*

kan ligge i den ganske almindelige Tændstikæske, som ogsaa er afbildet.

Men man maatte ikke alene tage Hensyn til Størrelsen. Apparatet maatte saaledes være indrettet, at det ikke ødelagdes, naar det med vældig Kraft blev skudt ud af en Kanon. Ligeledes kunde man jo mod al Forventning risikere, at Granaten alligevel forfejlede sit Maal, og saa vilde det ikke være saa heldigt, hvis den først eksploderede, naar den naaede Jorden. Imidlertid forudsaa man ogsaa dette og konstruerede den saaledes, at den eksploderede langt fra Jorden. Dette var ogsaa af Betydning, hvis Apparatet skulde blive udsat for uvedkommende Støj, lige naar det forlod Kanonmundingen. Hvis ikke Granaten havde været indrettet saadan, at dets Apparat ikke lod sig paavirke af Støj før et godt Stykke oppe i Luften, vilde mange Kanonbesætninger have lidt Døden.

Ved sin Fremkomst fik Apparatet straks sit Kælenavn. Man kaldte det „Bonzo“. Snart sendte man dets Konstruktionshemmeligheder til U.S.A., hvor der blev startet en Kæmpeproduktion af dem. „Bonzo“ blev hurtigt populær, og Englænderne siger om den, at den skød Kampmaskiner og Bombere ned som Fluer.

#### *Radioen paa D-Dag.*

For det meste vidste Arbejderne, der fremstillede alle de mange vigtige Apparater, ikke engang, hvad de skulde bruges til. Man vidste kun, at de skulde bruges mod Fjenden, og det var nok. Saaledes modtog en Fabrikant engang i April 1944 en Ordre, der gjaldt Fremstillingen af en særlig Slags Radioapparater. Ofte skulde Ordrene udføres indenfor meget kort Tid, men alle vidste, at det gjaldt en hurtig Krigsafslutning, jo hurtigere man selv arbejdede, og derfor blev Ordrene altid udført til Tiden.

Naar Tekniken havde gjort sit Arbejde, tog Soldaterne fat. Det mest fantastiske blev udført ved Videnskabens og Krigernes fælles Hjælp. En mørk Juninat i Aaret 1944 steg en Flok Marinere ned i en Masse smaa Baade og roede over Kanalen med nogle af disse mærkelige Apparater. Uset af Tyskerne vadede de i Land med dem, idet de hele Tiden lyttede spændt og knapt turde trække Vejret af Frygt for at blive opdagede. Men ingen saa dem den Nat. Lydløst gravede de

deres Apparater ned i Sandet paa forud aftalte Steder og ikke ret langt fra Tyskerne. Saa gik Vejen tilbage ned til Baadene og over Kanalen. Det var næsten lige saa vigtigt nu, at Bevægelserne skete lydløst.

Disse Radioapparater var næsten umulige at opdage for Tyskerne, fordi de kun virkede som Modtagere. Der skulde et særligt Signal til før at faa dem bragt til Live. Disse Signaler kom først paa D-Dag. Paa de utallige Krigsfartøjer sendte man særlige Signaler — forskellige for hvert Skib — ud i Æteren. F. Eks. sendte et Skib Signalet „B.Z.D.“, og en Modtager inde i Sandet opfangede Koden og afslørede sig pludselig som en Sender, idet den straks sendte det samme Signal tilbage. Saadan gik det paa flere af Skibene — bare med andre Koder. Naar nu Folkene paa Fartøjerne havde taget deres Pejlinger og vidste, hvorhen de skulde dreje deres Kanoner for at ramme de vigtigste Maal, ødelagde de med deres Kanonild flere af de Befæstninger, som Tyskerne havde sat saa stor Lid til som et Led i „Fæstningen Europa“.

Apparaterne havde ogsaa den Fordel, at de, naar de havde opnaaet Kontakt med et Skib, og dette begyndte at lede efter et andet Punkt paa Kysten, straks forvandlede til almindelige Modtagere igen. Naar et nyt Skib prajede dem med det rigtige Signal, var de atter parat som Sendere.

Ogsaa efter D-Dag gjorde disse smaa Opfindelser deres Nytte. Dette gjaldt især nede ved Scheldemundingen, hvor der var dannet en Skibenes Kirkegaard, og hvor usynlige Skibsvrag var en stadig Fare for Sejladsen. Men havde man de samme Installationer ombord, som Krigsskibene paa D-Dag, saa kunde man ved Hjælp af Apparaterne paa Bredderne finde Vej udenom alle Hindringer.

*Men Tyskerne kunde ogsaa.*

Med Hensyn til Genialitet paa Krigsteknikens Omraade var Tyskerne heller ikke tabt bag en Vogn. De havde jo spekuleret i Krig og sat alt ind paa Krig, længe før Krigen kom. Ogsaa de havde fundet frem til en Form for Radar, der ganske vist ikke var saa god som den engelske.

Imidlertid gjorde Tyskerne stadigvæk krigsvidenskabelig Fremgang, og det var derfor meget vigtigt for de engelske Teknikere, at de stadigvæk havde Føling med alle de tyske Fremskridt. Den sikreste Maade at afsløre Tyskernes hemmelige Vaaben paa var at afsløre dem i Arbejde. Man havde Brug for at kende baade Bølgelængde, Styrke og Senderetning m. m. hos Tyskernes Radiovaaben. Dette var imidlertid ikke saa let, da Radioens Bølgeomraade er meget stort, og naar man ikke i Forvejen kender den Bølgelængde, man netop har Brug for, bliver Arbejdet med at søge i Æteren uoverkommeligt. Derfor konstruerede den engelske Videnskab Apparater, der var i Stand til at tage ca. 3 Millioner „Programmer“ mod en almindelig Modtagers Evne, der kun strækker sig til at tage ca. 100.

Med saadanne Apparater, der var meget komplicerede, fløj Videnskabsmændene ind over Tyskland for at finde „Smuthuller“ i de tyske Konstruktioner. Ved at krydse over hele Tyskland i deres saakaldte „Flyvende Laboratorier“, afslørede Videnskabsmænd og Teknikere Detailler, som ellers vilde have forblevet ukendte for andre end Tyskerne selv, medens Krigen varede.

Naar man ser, hvilket Arbejde, der er blevet viet Krigsvidenskaben og hvilke Resultater, man har naaet, saa kan man vanskeligt forstaa, at der ikke skulde findes virksomt Vaaben mod Atombomben. Man nærer uvilkaarligt ogsaa et Haab om, at al denne Snilde maa blive til Gavn for Fredens Arbejde. *Otto Ludwig.*

## OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

## Forhaabentlig

kan vi nu snart igen levere de før Krigen saa kendte og meget benyttede

# MARINAT

## Produkter

f. Eks.

Klar Yachtlak

Klar Spar Varnish

Skibsbundfarve, rød og grøn

Hvid Understrygningsfarve

Hvid Kopal Træk-Spartel

Inden- og udenbords hvid Emaile

Ætsalin etc.

## A/s O. F. ASP

(Grundlagt 1857)

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.

Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22.

## Gummiredningsveste sælges

B. Glück, Nrdr. Fasanvej 243

København N. Tlf. C. 11033

# D/s JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

# KONGELIGE

# PIRATER

EFTER det store Kup, Drake paa sin sidste Rejse havde gjort i Nombre de Dios og i Panama-Tangens Indre, holdt han sig nogle Aar i Ro. Men i den Tid havde andre engelske Eventyrere — naturligvis paavirket af hans enestaaende Held — gjort Forsøg paa at efterligne ham i Haab om ogsaa at overrumple og bemægtige sig andre af den spanske Konges Skatte-Transporter over Panama-Tangen. Ihvorvel det fuldt ud lykkedes disse Eventyrere, der selvfølgelig ogsaa havde Pirat-Blod i Aarerne, at opretholde og yderligere forøge Kong Philips Irritation, uden at de dog hertil var paavirket af eget Tab eller nogen Opmuntring fra højere Kredse, faldt disse Forsøg dog saare uheldigt ud for dem selv.

Blandt disse Eventyrere maa i denne Forbindelse særligt nævnes en vis John Oxenham, som havde deltaget i Drakes sidste Ekspedition, og hvis selvstændige Forsøg derfor korteligt skal omtales.

Da Drake — som tidligere beskrevet — havde set Stillehavet fra Toppen af det store Træ paa Højdedraget i Panama-Tangens Indre og havde bedt til sin Gud om, at det maatte blive ham forundt at sejle over dette Hav med et engelsk Skib, var Oxenham klatret op efter ham og havde bedt en lignende Bøn for sig selv og han havde lovet, at han i dette Øjemed vilde følge Drake gennem tykt og tyndt.

Efter Tilbagekomsten til England ventede Oxenham naturligvis, at Drake straks vilde træffe Forberedelser til at sejle ud igen. Han ventede og ventede i to samfulde Aar; men da Drake fremdeles forholdt sig i Ro, tabte Oxenham omsider Taalmodigheden og besluttede paa egen Haand at give sig i Kast med de spanske Skatte-Transporter over Panama-Tangen og tillige forsøge at gøre sin tidligere Foresattes Ønske til Virkelighed for sig selv. I dette Øjemed erhvervede han for gyldne Løfter om stor Fortjeneste og den Sum, han endnu havde i Behold af sin Andel i Byttet fra Nombre de Dios og den spanske Skatte-Transport, et 140 Tons stort Skib, og med en Besætning paa 70 Mand sejlede han i Aaret 1575 ud fra Plymouth og fulgte sin tidligere Foresattes Rute.

Da Oxenham naaede Panama-Tangen, kom ogsaa han i Forbindelse med de venlige og hjælpsomme Cimarooner, der underrettede ham om, at de spanske Transporter over Tangen nu altid var eskorteret af meget stærke Militær-Afdelinger, som han med sine faa Mænd umuligt vilde staa sig

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

imod. Denne Efterretning fik straks Oxenham til helt og holdent at slaa disse Transporter ud af Hovedet, og i Stedet for satte han nu alt ind paa at faa Drakes og sit eget store Ønske opfyldt — Ønsket om at sejle paa det Ocean, de begge havde set et Glimt af, men som de endnu aldrig havde befaret.

I den Hensigt løb han sit Skib paa Grund i en snæver og af tæt Skov omkranset Vig, dækkede det til med løvfulde Grene, saa det ikke var synligt fra Søsiden, gravede sine store Kanoner og sin Proviant ned under Jordsmonnet, hvorefter han med alle sine med Haandvaaben vel væbnede Mænd, to smaa og let transportable Kanoner og med seks Cimarooner som Vejvisere marcherede 36 miles ind i Tangen til en lille Flod, der efter Cimaroonernes Udsagn skulde udmunde i det Ocean, han stiledede imod.

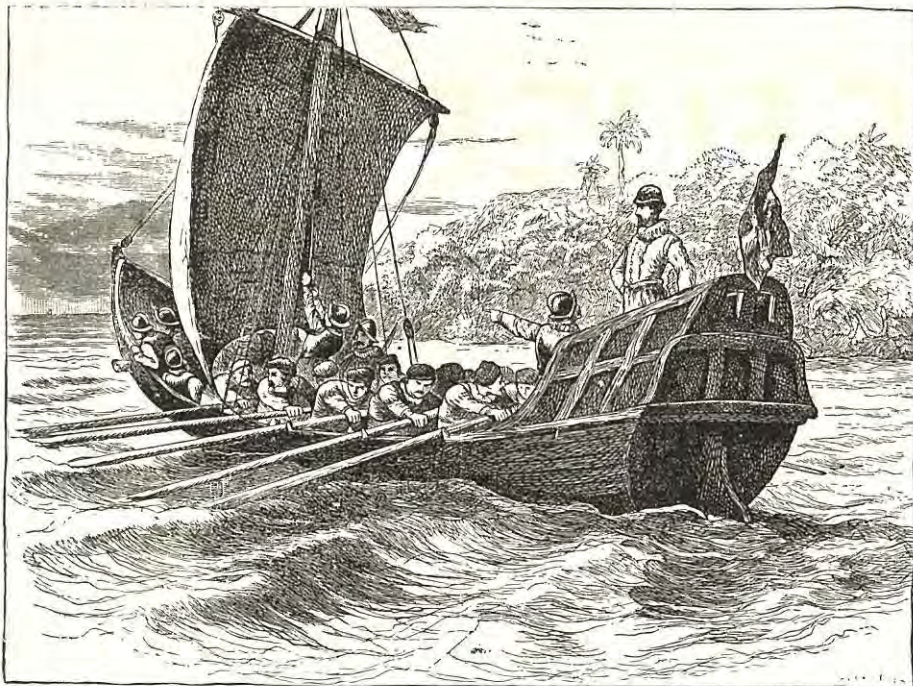
Ved Ankomsten til denne Flod satte han straks sine Folk til at fælde Træer, hvoraf han byggede et 45 Fod langt Fartøj med en Forstævn som en Pram og et Agterparti som et Kastel. Og en skønne Dag indskibede han sig med sine Mænd i dette Fartøj, drev med Strømmen ud i Panama-Bugten, hejste sit Raasejl og gik hermed over i Historien som den første Englænder, der havde besejlet det Store og Stille Ocean.

I dette skrøbelige Fartøj naaede Oxenham ned til Buenaventuro ogsaa kaldet Perleøerne, hvor han lagde sig paa Lur efter Bytte. Her lykkedes det ham ogsaa at kapre et mindre Fartøj, der havde Guld om Bord fra Quito, og nogle Dage efter tog han et andet med Sølv fra Lima — ligesom han ogsaa paa disse Øer kom i Besiddelse af en Del værdifulde Perler.

Saa langt havde John Oxenham haft Lykken med sig, og det skyldtes udelukkende hans egen



Den portugisiske Sofarer Fernando Magalhaens.



*Oxenham hejste sit Raasejl og gik hermed over i Historien som den første Engländer, der havde befaret det Store og Stille Ocean.*

Uforsigtighed — eller vel rettede sagt Tankeløshed, at hans Foretagende fik en tragisk Afslutning. Thi da han paa Tilbagevejen med sit rige, indvundne Bytte og sine to Priser naaede op i Nærheden af den Flodmunding i Panama-Bugten, hvorfra han havde startet sin Færd paa Stillehavet, var han saa letsindig at lade de to Priser sejle deres egen Sø — og tilmed saa sent, at man fra disse tydeligt kunde iagttage og stedfæste, hvor han sejlede ind og forsvandt mellem de skovbevoksede Bredder ved Flodens Munding. Og da de to løsslupne spanske Fartøjer nogle Dage senere ankom til Panama — tomt, som de var for deres værdifulde Ladninger, blev der naturligvis straks slaaet Alarm; og hermed var Oxenhams og hans Mænds Skæbne faktisk beseglet.

Store Militær-Afdelinger blev omgaaende sendt ud for at uskadeliggøre disse formastelige Engländerne, hvilket ogsaa ret hurtigt lykkedes. Oxenham og hans Mænd blev uden Vanskelighed indkredsede, og efter en vild Kamp i et med tæt Skov og Krat bevokset Terræn, hvor de spanske Soldater var Engländerne langt overlegne — baade i Antal og i deres større Kendskab til Jungle-Krig, blev tolv af Oxenhams Mænd dræbt, mens han selv og Resten af hans Stridsfæller efter en fortvivlet Modstand blev taget til Fange; og hermed faldt alt hans røvede Guld og Sølv atter i Spaniernes Hænder Oxenham og to af hans Officerer førtes til Lima — Hovedstaden i Peru, hvor de blev henrettede, mens de øvrige engelske Fanger transporteredes til Panama for dér at lide Døden efter Inkvisionens gængse Metoder.

Imidlertid havde Francis Drake — trods sin tilsyneladende rolige Tilværelse — langt fra været uvirksom. Han havde nøje studeret alle de paa den Tid eksisterende og for ham tilgængelige Kort over den da kendte Del af Jorden. Han havde opnaaet at blive forestillet for sit Lands Dronning, som gennem sit hem-

melige Raad selv havde udtalt Ønsket om personlig at stifte nærmere Bekendtskab med denne dristige Vovehals, og gennem dybe og alvorlige Spekulationer modnedes efterhaanden de Planer, som han siden Hjemkomsten fra hans sidste vellykkede Rejse havde syslet med.

Et halvt Aarhundrede før i Tiden havde den portugisiske Søfarer Fernando Magelhaens under Udforskning af Sydamerikas Østkyst fundet en farbar Søvej fra Atlanterhavet til Stillehavet — det efter ham opkaldte Magelhaens-Stræde mellem Patagonien og Ildlandet, som indtil længe efter hans Tid var den eneste kendte Vandvej mellem disse to Oceaner. Magelhaens' Sejlads gennem dette næsten 300 Sømil lange Stræde

har — bortset fra Insubordination og oprørske Tendenser blandt hans Officerer og menige Søfolk som skildret i hans Dagbog — været forbundet med svære Strabadser i et koldt og raat Klima og andre store Vanskeligheder — dels paa Grund af idelig, vekslende Vind- og Strømforhold mellem det snirklede Farvands utallige Øer og blinde Skær — og dels som Følge af den uberegnelige, snart venlige, snart fjendtlige og snart tyvagtige Holdning, Strædets Kyst-Beboere — Patagoniere og Ildlændere — havde udvist mod Ekspeditionens Deltagere, hvor disse — udhungrede af Mangel paa Proviant — gik i Land for at finde noget spiseligt.

Hvor afskrækkende denne Skildring end kunde virke, var det dog gennem dette Stræde, Francis Drake havde foresat sig at naa Stillehavet; thi han ræsonerede som saa: Hvor denne Portugiser havde kunnet sejle, kunde en Engländer ogsaa sejle. Han forelagde sine Planer for Dronning Elisabeth, som straks bifaldt dem; og det siges, at hun ved denne Lejlighed overrakte ham et Sværd med følgende bemærkelsesværdige Replik: „Vi regner med, at den, der slaar paa dig, Francis Drake, slaar paa os!“

Ved formaaende Venners Hjælp — Venner, hvortil naturligvis ogsaa Dronning Elisabeth hørte, om end dette Venskab ikke var officielt — fik Drake snart sam-



*Parti fra Lima — Hovedstaden i Peru.*

let saa mange Skibe under sin Ledelse, som han ansaa for nødvendige til sine skitserede Planers Gennemførelse. Og for nøje at kunne følge hans forestaaende Rejse og de Foreteelser, de forskellige Skibe og deres Mandskaber paa denne kom ud for, skal her i Hovedtræk gives en kort skematisk Oversigt over hans Flaades Bestanddele og Navnet paa hvert Skibs Fører:

- „The Pelican“ — Fregat, 100 Tons — Kaptajn Francis Drake.
- „Elisabeth“ — Fregat, 80 Tons — Kaptajn John Winter.
- „The Swan“ — Bark, 50 Tons — Kaptajn John Chester.
- „Marygold“ — Brig, 30 Tons — Kaptajn John Thomas.
- „Christopfer“ — Slup, 15 Tons — Kaptajn Thomas Moon.

Disse fem Skibe paa tilsammen 275 Tons bemandede Drake med ialt 164 Mand, Officerer og menige Søfolk. De blev alle armeret med forholdsvis svært Skyts og saa rigeligt forsynede med Haandvaaben og Ammunition samt Proviant af enhver Art, som kunde tænkes fornødent til en lang og farefuld Rejse. Men hvor Rejsen i Virkeligheden skulde gaa hen, hemmeligholdt han meget omhyggeligt — baade for sit Mandskab og for den store Offentlighed, som gladeligt hoppede paa hans Limpind, der foregav Alexandria i Ægypten som den forestaaende Rejses Maal.

Den 15. November 1577 afsejlede Drake fra Plymouth med sin Flaade. Rejsens Begyndelse tegnede meget uheldigt. Allerede den følgende Morgen maatte man paa Grund af haard Modvind søge ind til Falmouth, hvor Flaaden blev overrumplet af en orkanagtig Storm, der drev „Marygold“ paa Grund, og under hvilken Drake saa sig nødsaget til at kappe „The Pelican“s Stormast. Da Vejret havde bedret sig, lykkedes det ham dog med stort Besvær at faa „Marygold“ flot igen, men Skibet lækede stærkt; og da han ikke kunde faa Skaderne udbedret paa Stedet, maatte han vende tilbage til Plymouth; hvorfra Flaaden saa fik sin anden Start den 13. December — denne Gang med mere Held.

Da Flaaden var kommet vel ud i Atlanten, og man havde tabt Landet af Syne, gav Drake Instruks til alle sine Skibes Officerer om at betragte Øen Mogador ved Marokkos Vestkyst som foreløbig Samlingssted for Skibene, dersom disse skulde komme bort fra hinanden; og først hermed gik det op for Ekspeditionens Delta-gere, at deres Leders Foregivende af Alexandria som Rejsens Maal kun havde været et Skalkeskjul.

Den 27. December naaede Flaaden Mogador, og man fandt her en god og sikker Ankerplads. Øen var ubeboet; men inde paa det nære Fastland vrimlede det til Gengæld med turbanklædte Maurere til Hest og paa Kamelryg. Disse Maurere udviste absolut ikke nogen fjendtlig Adfærd. Tværtimod tilkendegav de tydeligt

ved Tegn og Gebærder, at de baade havde Faar og Fjerkræ og anden frisk Proviant, som de gerne vilde overlade de fremmede Skibe. Men da Drake derefter sendte en Baad til Land, og en af Baadfolkene — en Sømænd ved Navn John Fry, i sin Iver efter at være Førstemand til at veksle Haandtryk med disse venlige Mennesker, sprang i Land, blev han til sin store Overraskelse og sine Kammeraters maalløse Forundring straks grebet og bundet og slængt op over en Hesteryg, hvorefter hele den ridende Skare galoperede bort med ham for Næsen af hans Kammerater, som intet kunde udrette for at befri ham.

Det viste sig senere, at denne Voldshandling kun var foretaget af disse Maurere for at komme til sikker Kundskab om de fremmedes Skibes Nationalitet — om de ikke tilfældig skulde være Portugisere eller Spaniere — Nationer, som alle Maurere paa den Tid førte en ubarmhertig Krig imod. Og da deres Fange blev forestillet for Bandens Anfører, og det oplystes, at han var Englænder, blev han øjeblikkelig frigivet og sendt tilbage med en Undskyldning og Foræringer til sin Chef. Men ved hans Tilbagekomst havde Drake uheldigvis forladt Mogador med hele sin Flaade, og den uheldige John Fry maatte forblive hos disse Maurere, til disse ved en senere Lejlighed fik ham sendt tilbage til sit Hjemland med et engelsk Handelsskib.

Fra Mogador var Drake sejlet videre ned langs Afrikas Vestkyst. Ved Kap Blanco kaprede han to mindre spanske Skibe. Her tog han holdsviis hele sin Flaades Mandskab ind paa Land og indøvede det i Eksercits og Vaabenbrug, hvilket han mente, vilde være til Gavn for alle Tilfældes Skyld. Og da han fra seks Morgen til seks Aften i tre samfulde Dage og i en stegende Hede ved dette Middel ogsaa mente at have faaet den dovne Sved grundigt drevet ud af Kroppen paa hver eneste Mand, udvekslede han Sluppen „Christopfer“, som han havde fundet uegnet til Langfart, med den største af de to spanske Priser. Samtidig ombyttede han ogsaa disse to Skibes Navneplader, saa hans Flaade blandt sine Enheder fremdeles havde en „Christopfer“, og efter at han havde udplyndret den anden Prise, lod han denne og sin kasserede Slup med alle de til Skjorten ribbede Spaniere skøtte sig selv.

Fra Kap Blanco satte Flaaden Kurs mod de Kapverdiske Øer, hvor man i Nærheden af Øen Fogo kaprede et stort portugisisk Skib, som var paa Vej til Brasilien med en Ladning Vin i Fade og med mange Passagerer om Bord. Denne Vin var antagelig kommet Drake tilpas som en Stimulans for hans Folk i daarlige Vejr under Rejsens videre Forløb; thi han omladede den til alle sine Skibe i Forhold til deres Besætningers Størrelse og gav de respektive Kaptajner strenge Instruks om at anvende den med Maade. Og efter at han højmodigt — eller maaske ved en Fejltagelse havde efterladt et enkelt Fad Vin i Portugiserens Last-rum — frigav han ogsaa denne Prise med Passagerer og Besætning — dog med Undtagelse af den portugisiske Lods, Nuan da Sylva, som foregav at være stedkendt paa Brasiliens Kyst, og som maaske kunde blive ham til Nytte.

Fra de Kapverdiske Øer strøg Drake med sine fem Skibe — henholdsvis med Nordost- og Sydost-Passaten agterind — skraas over Atlanten og kun lidt sinket af fire Etmaals omskiftende Vinde og Stille i det variable

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI <sup>A/S</sup>

**KUL- & KOKS-IMPORT**  
**NØRRESUNDBY**

**Bunkers:**

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



Bælte mellem begge Passater. Her i Nærheden af Ækvator udviste han særlig stor Omsorg for sine Folks Helbred; og da Aareladning efter hans Mening var det eneste probate Middel til Forebyggelse af Sygdomme, tappede han med egen Haand et anseligt Kvantum Blod af hver eneste Mand om Bord i sine Skibe og gav dem til Erstatning og Styrkelse oven paa Operationen en Mundsmag af den Vin, han i saa rigeligt Maal var kommet i Besiddelse af.

Efter i ni lange Uger ikke at have set stort andet end Himmel og Hav fik man den 5. Februar 1578 Brasiliens Kyst i Sigte paa  $31\frac{1}{2}$  Grads Syd Bredder. Overfarten var forløbet heldigt, og Mandskabets Sundhedstilstand var i bedste Orden; men om dette skyldtes den Aareladning, Drake havde foretaget oppe under Ækvator, faar være usagt.

Fra dette sit første Anduvningspunkt paa denne Kyst sejlede Drake sydover langs Landet og naaede uden særlige Tildragelser ud for La Plata-Flodens Munding, hvor man til alles Forundring opdagede, at Vandet udenbords var aldeles ferskt. I dette Farvand krydsede Skibene omkring og gjorde i flere Dage ivrig Jagt paa Sæler, som her boltrede sig i store Flokke, og som ydede et kærkomment Supplement til Forsyningen — baade med ferskt Kød til øjeblikkelig Brug og til Nedsaltning; ligesom man ogsaa her benyttede den gunstige Lejlighed til at faa alle Ferskvandstønder fyldt op.

Imidlertid havde Drake modtaget en Klage fra Kaptajn Chester paa „The Swan“ over dennes Styrmand — en ellers dygtig Sømand ved Navn Thomas Doubty, som ved flere Lejligheder havde udvist Opsætsighed. Allerede inden Afsejlingen fra Plymouth var Drake blevet advaret mod denne Mand, men han havde ikke taget Advarselen alvorligt; thi Thomas Doubty var en fjern Slægtning af ham selv, og Kaptajn Chesters Klage blev ogsaa ignoreret. Men da Drake den 27. havde fortsat Rejsen sydover fra La Platas Munding, og „The Swan“ den følgende Morgen ikke var inden for Synsvidde og heller ikke viste sig i Løbet af Dagen, begyndte han at gøre sig allehaande Forestillinger om Aarsagen til Skibets Forsvinden og at tænke mere alvorligt over Advarselen i Plymouth og Kaptajn Chesters Klage. Og da det nu faldt i med Taage og stormfuldt Vejr, og man, da Taagen omsider lettede, ogsaa savnede „Christopfer“, blev han for Alvor forurologet.

Drake beholdt dog foreløbig sine Forestillinger og sin Ængstelse hos sig selv, og i det lønlige Haab, at



Patagonier-Lejr.

de to forsvundne Skibe nok vilde vise sig igen, fortsatte han sydover med Resten af sine Skibe, men gik saa omsider til Ankers i den senere benævnte San Jorge-Bugt paa 47 Graders Syd Bredder for der at afvente de to savnede Skibes Tilbagekomst. Men hverken „The Swan“ eller „Christopfer“ lod sig se, og for at gøre Ende paa sin Uro, sendte han langt om længe Kaptajn Winter ud med „Elisabeth“ for at søge efter dem.

I Mellemtiden forsøgte Drake at komme i Forbindelse med de Indfødte inde paa Kysten. Disse holdt sig dog paa Afstand, og det mærkedes tydeligt, at de var fjendtligt sindede. Da der tilmed altid stod en svær Dønning i den store, aabne San Jorge-Bugt, og Landet der omkring ikke ydede noget Læ, besluttede Drake hurtigst muligt at komme bort fra dette Sted, og han fortrak med sine Skibe til en mere sikker Ankerplads, som han fandt en halv Grad sydligere i en mindre Bugt, som i Øjeblikket bar Vidnesbyrd om at være en af Sæler søgt Lege- og Yngleplads, og som han derfor kaldte Seal-Bay.

Efter nogle Dages Ophold paa denne Ankerplads ankom ogsaa Kaptajn Winter hertil med „Elisabeth“ og den savnede „The Swan“ med Styrmand Doubty om Bord — men uden Kaptajn Chester, som efter Doubtys Forklaring maatte være faldet over Bord og druknet en mørk og stormfuld Nat, uden at nogen havde bemærket Ulykken. Denne Forklaring kunde synes meget sandsynlig, men den stemte ikke ganske overens med de fordægtige Bemærkninger, der af og til faldt Mand og Mand imellem blandt „The Swan“s menige Mandskab.

Uden dog i Øjeblikket at komme nærmere ind paa Sagen, lod Drake nu „The Swan“ hugge op til Brændsel, for, som han bemærkede, ikke at faa mere Ulejlig-

hed af dette faktisk udtjente Fartøj. Det ophuggede Fartøjs Besætning fordelte han i „Elisabeth“ og „Marygold“ — dog med Undtagelse af Thomas Doubty, som han tilsyneladende paa Grund af Slægtskabet knyttede nærmere til sig selv ved at give ham en Stilling om Bord i „The Pelican“.

Med Hensyn til den savnede „Christopfer“ havde man om Bord i „The Swan“ ikke set noget til dette Fartøj, og det maa formodes at være forlist med Mand og Mus — i hvert Fald er der heller ikke senere hørt noget om dets Skæbne.

Først den 3. Juni forlod Drake med sine tre tilbageværende Skibe Seal-Bay og gik den 20. i samme Maaned til Ankers i en sydligere Vig, der af Magelhaens var betegnet som Puerto San Julian, og som siden har beholdt dette Navn. Det var ikke noget videre godt Indtryk, Drake og hans Skibsfolk fik ved Indsejlingen i denne Vig. Det, der først fangede deres Opmærksomhed, var et Stillads inde paa Land — en Galge, hvori de af vilde Fugle affillede Rester af et Menneske hang og dinglede for Vinden. Ved dette Syn vendte Drake sig uvilkaarligt mod Thomas Doubty, og idet han pegede ind mod Galgen forklarede han ham, at disse menneskelige Rester uden Tvivl maatte stamme fra en af Magelhaens' Mænd, som et halvt Aarhundrede tidligere var blevet hængt for Opsætsighed. Han betragtede samtidig den Tiltalte skarpt, og da han saa, hvilket Indtryk hans Forklaring gjorde paa ham, tilføjede han spydigt: „Hvorfor ryster Du?“

Samme Dags Aften gik Drake sin fjerne Slægning nærmere paa Klingen vedrørende Affæren „The Swan“, og med Vidneudsagn fra de øvrige af dette Fartøjs tidligere Besætning blev det oplyst, at der havde hersket et spændt Forhold med mange voldsomme Rivninger mellem Kaptajn Chester og hans Styrmand, og at denne efter Kaptajns Forsvinden var kommet med tilslørede Udtalelser om Fordelen ved Søroveri — Udtalelser, som Folkene kategorisk havde ignoreret, men som ikke desto mindre var blevet gentaget, indtil „The Swan“ var blevet overhalet af „Elisabeth“. Over for disse Vidneudsagn og mørnet under Drakes ihærdige Krydsforhør maatte Thomas Doubty tilsidst give op, og han bekendte, at han havde myrdet Kaptajn Chester, og at det havde været hans Hensigt at drive Søroveri med „The Swan“.

Efter denne Bekendelse lod Drake efter engelsk Skik nedsætte en Domsret paa 12 Mand. Thomas Doubty blev dømt til Døden, og den følgende Morgen afløste han Resterne af Magelhaens' hængte Mand i den af de forlængst hedengangne portugisiske Søfarere rejste Galge.

I Puerto San Julian fik Drake rig Lejlighed til at komme i Forbindelse med de Indfødte i Land — langt mere, end han tilsidst skøttede om; thi disse Indfødte viste ofte et meget fjendtligt Sindelag, og de skulde omgaaes med stor Forsigtighed. I seks Uger var Opholdet her dog nogenlunde taaleligt for Englænderne, men saa tog de Indfødte pludselig Offensiven, og der opstod en alvorlig Skærmydsel, hvorunder en af Søfolkene blev dødeligt saaret af Pileskud, og da Kaptajn Winter vilde komme den saarede Mand til Undsætning, blev ogsaa han ramt og segnede om, hvorefter de Indfødte skræmmede af Musketskud tog Flugten. Drake gav sig ikke Tid til at forfølge dem, men sørgede hur-

*En lige saa nyttig og interessant  
som betydende og værdifuld Bog!*

**P. Thott-Hansen:**

### **Dansk Haandbog i Østens Sprog**

Udgivet med Understøttelse af Staten og andre. Bedste og fuldstændigste. 500 Sider, bl. a. med indfodt Skrift. Kun 500 nummererede Eksemplarer, alle i elegant Freds-Indbinding.

Pris for Danske (herunder danskkyndige i tidligere danske Landsdele) for eet Eksemplar Kr. 60.— (alm. Pris Kr. 80.—); ved Forsendelse til Udlandet + Kr. 2,50.

**G. E. C. GAD, København K.**

tigst muligt at faa de to Saarede bragt om Bord, hvilket ogsaa lykkedes, uden at Transporten paa nogen Maade blev forulempet, men baade Kaptajn Winter og den menige Sømand døde Dagen efter, og Drake lod dem begrave paa en lille Ø i Vigen.

Opholdet her havde faktisk kun budt Drake paa tragiske Begivenheder — een Mand hængt for Mord og to Mand dræbt af vilde Patagoniere. Det kunde være mere end tilstrækkeligt, og den 17. August gik han igen under Sejl med sine tre resterende Skibe „The Pelican“, „Elisabeth“ og „Marygold“. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Kommandoen paa „Elisabeth“ efter John Winters Død var overgivet til den yngre Broder, Robert Winter, som hidtil havde været Skibets Styrmand.

Rejsen gik nu igen sydover, og den 20. August naaede Flaaden den østlige Indsejling til Magelhaens-Strædet ved Kap Virgines. Efter Ordre afgav Skibene her Salut og firede og hejste deres Mærsejl tre Gange som en Hønnør til Englands Dronning, og til Ære for sin Velynder i Dronningens hemmelige Raad, Sir Christopfer Hatton forandrede Drake sit Skibs Navn fra „the Pelican“ til „The Golden Hind“, som var Mærket i Sir Hattons Vaabenskjold. Og efter denne Ceremoni, som sluttede med en Takkebøn, stævnedes Drake med sine tre Skibe ind i Strædet.

(Fortsættes i næste Nummer).

### **Mindetavle over omkomne Elever fra Sømandshøjskolen**

Da man paa Sømandshøjskolen agter at opsætte en Mindetavle over gamle Elever, der under Krigens Aar er omkomne paa Søen eller i Frihedskampen, beder Skolens Bestyrelse enhver (Forældre, Paarørende eller andre, der har Oplysninger om saadanne) om snarest at indsende alle Oplysninger: den omkomnes Fødselsaar og -dag, Dødsaar og -dag, Omstændighederne ved Dødsfaldet, Skibets Navn etc. til Aadr. Sømandshøjskolen, Svendborg.

Bidrag til Mindetavlen kan indsendes til Giro 11734, Sømandshøjskolen.

Mindetavlen vil blive afsløret ved Skolens 40 Aars Jubilæum den 11. November i Aar.

### **Meddelelse**

Rederiet J. Lauritzen har gennem Firmaet Otto Danielsen af Dampskibsselskabet *Norden* købt Dampskibet „*Nordlys*“. — Overtagelsen finder Sted i disse Dage, og Damperen afgaar i Slutningen af denne Uge i Ballast til Amerika. — Købesum ubekendt.

# Marineforeningens Sendemandsmøde

DE 19. Maj samledes Repræsentanter fra Marineforeningens 90 Afdelinger i Odense.

De ca. 400 Sendemænd deltog før selve Sendemandsmødet i mange Festarrangementer, der desværre mistede det meste af det festlige Skær, idet et af Foreningens gamle og trofaste Medlemmer faldt død om paa Gaden.

Selve Sendemandsmødet afholdtes i Fyns Forsamlingshus, hvor Formanden indledte med at aflægge Aarsberetningen.

Kommandør Ibsen indledede med at fastslaa den glædelige Kendsgerning, at kun et meget lille Antal af Foreningens Medlemmer havde svigtet den nationale Sag og Ære. Kommandøren udtalte endvidere, at det er Foreningens Opgave at skabe Interesse og Stemning for vort Søværns Genopbygning. Marineforeningen vilde ogsaa gøre alt, for at Handelsmarinen bliver hjulpet over de svære Tab, den har lidt under Krigen, hvor den med Ære har tjent for Sejrens Sikrelse. Kommandøren haabede endvidere, at Baandene mellem Koffardien og Søværnet vilde blive endnu mere fastknyttede.

Paa Formandens Foranledning sendtes derefter Telegrammer baade til Kongen og til Kronprinsen. Kronprins Frederik er jo som bekendt Foreningens Æresmedlem.

Kommandør Ibsen redegjorde endvidere for Foreningens Trivsel, og det fremgik af denne Beretning, at Marineforeningen er i stadig Vækst. Den tæller for Øjeblikket ca. 13.700. Imidlertid mente Formanden, at man skulde passe paa ikke at miste Ungdommens Interesse for Foreningen, hvilket man kan gøre ved i nogen Grad at afpasse Foreningslivet efter Ungdommens Ønske.

Endelig redegjorde Formanden for forskellige Opgaver, som Foreningens Medlemmer kunde gøre til deres. F. Eks var det ønskeligt, om Afdelingerne fulg-

Foreningerne i København, Køge og Lemvig ved at hjælpe med til Georg Stage-Drengenes Udrustning til Skoletogterne. Man maatte heller ikke glemme det Arbejde, der kan udrettes for at lette Militærtjenesten for Ungdommen ved at være gæstfrie, naar Orlogsskibene kom til ens By. Mange Afdelinger havde gjort meget netop i den Retning.

Kommandør Ibsen omtalte ogsaa Spørgsmaalet om Marineforeningens Interesse for Hjemmeværnet. For-

eningen har sikkert ogsaa sin Plads indenfor Hjemmeværnets maritime Side.

Ved Valgene til Hovedbestyrelsen var der næsten bar Genvalg, og Mødet sluttede med, at Sendemændene sendte en Resolution til Regeringen, hvori man udtrykte Marineforeningens Ønske om en snarlig Genopbygning af det danske Søværn.

Det sidste tyder paa, at der staar noget bag de Ord, som Formanden udtalte om Foreningens Virke for vigtige Opgaver af national Karakter. Kommandøren sagde: „Vi maa aldrig glemme disse vore Formaal og Opgaver for det rent kammeratlige Samvær, selvom dette ogsaa har sin meget store Værdi.“ wig.

## Det vilde Jag

Det sidste Stjernehefte, som er udkommet, er intet mindre end en Oversættelse af den engelske Forfatter og Hof-Poet John Masefield's berømte Bog „Bird of Dawning“ — en forrygende Søroman fra Te-Clippernes Tid i sidste Halvdel af forrige Aarhundrede. John Masefield, som selv er gammel Sømand fra de store Sejlskibes gyldne Tidsalder, har i denne Roman, som i den danske Udgave har faaet Titlen „Det vilde Jag“, givet en fængslende Skildring af Kapestriden mellem de engelske Kinafarere om at naa først til London med Aarets nye Te-Høst — en Skildring, som fra Begyndelsen til Enden er uhyre handlingsbevæget, men ingenlunde usandsynlig, og som giver hele Aanden, Tonen og Stemningen i disse vældige Kapsejladser og i selve Havets aldrig forfladede Eventyr.

Vi skal ikke svække Spændingen i denne stærke og hæsblæsende Søroman ved her at fortælle Handlingen, men vi kan sige saa meget, at der er baade Forlis og Frelse — angstfulde Timer, og Timer, da Kapløbets Hidsighed staar som Flammer fra Hæftets Blade. Og de Mennesker, der optræder i denne Skildring, er rigtige Mennesker — brogede Typer af Søens Folk og ikke Roman-Figurer. Hertil kommer ogsaa som en væsentlig Ting, at Skildringen fra Ende til anden sømandsmæssigt set er rigtig, saa at søkyndige Læsere ikke bliver udsat for de Ærgrelser, som Romaner — og navnlig Romaner i Oversættelse ofte bereder dem. John Masefield selv skal man ikke gribe i at begaa søtekniske Bommerter, og den, som har oversat denne spændende Søroman, Vikingens gamle Medarbejder, Forfatteren Oscar Jensen, der ogsaa har givet Romanen den danske Titel, og som selv er en Søens Mand fra de store Sejlskibes Tid, laver heller ingen Brølere. Forsiden skyldes Fyrdirektør Sinding, der jo i flere Aar har glædet „Vikingen“'s Læsere med sine smukke Billeder. Der kan ikke være Tvivl om, at dette Stjernehefte vil have Interesse og være en Lækkerbidsken for Vikingens Læsere.

*Capt.n of the past.*

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

**DICK'S  
MARINE  
OILS**

Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



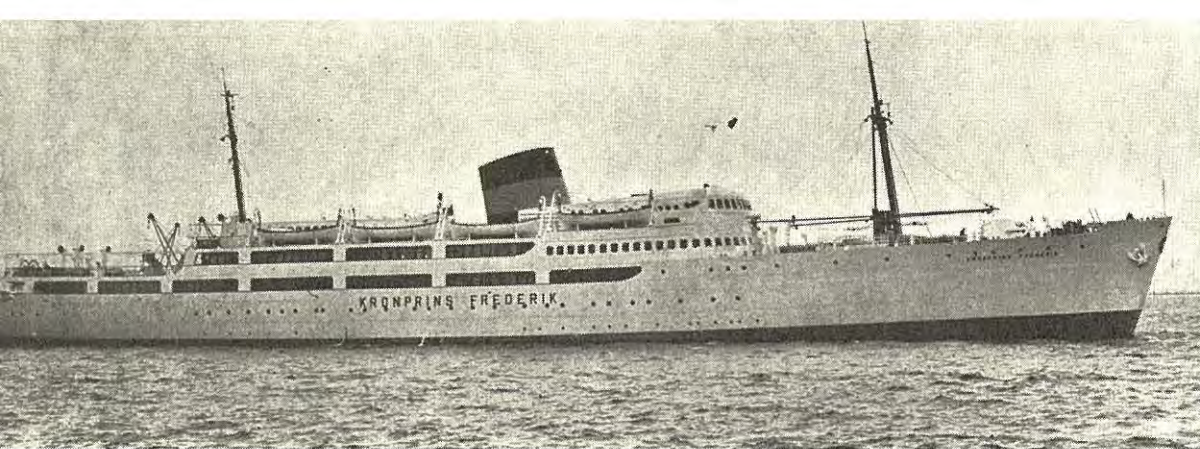
**N**straalende Solskin foretog D. F. D. S. Tirsdag den 21. Maj en Præsentationstur med den sidste Nybygning „Kronprins Frederik“. Dette Skib er Højdepunktet af alt, hvad den nye Tid har bragt. Det er strømliniet og hurtigt. Det sejler indtil 20 Knob uden Uro i Maskinen. I Løbet af forbausende kort Tid tilbagelagde vi Strækningen København—Helsingør.

Kaptajn Ulv, som foreviste Skibets Finesser, var meget begejstret for det nye Skib, som tidsmæssigt forkorter Rejsen betydeligt paa Englandsruten, hvor den om kort Tid skal indsættes. Ikke mindre begejstret var Maskinchef Strufve, som har haft Tilsyn med det maskintekniske sammen med D. F. D. S.'s Overingeniør Quist, som iøvrigt under Bygningen har haft Tilsyn med hele Skibet.

Skibets strømliniede Facon falder nøje i Traad med det i Vikingens „Jul paa Havet“ 1936 viste smukke Farvebillede, der var malet af V. Qvistorff. Enhver Dansker maa føle Stolthed, naar han ser et saadant Skib som det, der nu er tilflydt vor Handelsflaade.

Skibet havde været forevist Dronningen og Kronprinsen, som havde foretaget Prøvetur med det Dagen i Forvejen. Den 21. Maj var der indbudt en lang Række Honoratiore, hvoriblandt man bl. a. saa den engelske Gesandt A. W. G. Randall, den engelske Generalkonsul C. H. A. Marriott, Captain G. H. Peters, Senior British Naval Officer, Udenrigsminister Gustav Rasmussen, Udenrigsministeriets Direktør, F. Hvass, Chefredaktør E. Blytgen-Petersen fra Udenrigsministeriets Pressebureau, fg. Generaldirektør E. Terkelsen, Afdelingschef R. C. Jyrdal, Generaldirektør K. J. Jensen, Direktør G. E. Hartz, Industriraadet, Grosserer Rudolph Schmidt fra Grosserer-Societetets Komité, Trafikminister N. M. A. Elgaard, Grosserer Holger Laage-Petersen, Professor Kay Fisker, Departementchef Palle Christensen, Ministeriet for offentlige Arbejder, Direktør H. P. Christensen, Formand for Industriraadet og Direktør for Helsingør Skibsværft, og Nationalbankdirektør C. V. Bramsnæs.

Ogsaa Selskabets egne Direktører var til Stede med Direktør J. A. Kørbing i Spidsen samt Direktør L. O. Normann og Underdirektør H. Garde. Fra Sel-



„Kronprins Frederik“, hvis smukke, slanke Linier maa fryde ethvert skønhedselskende Øje.



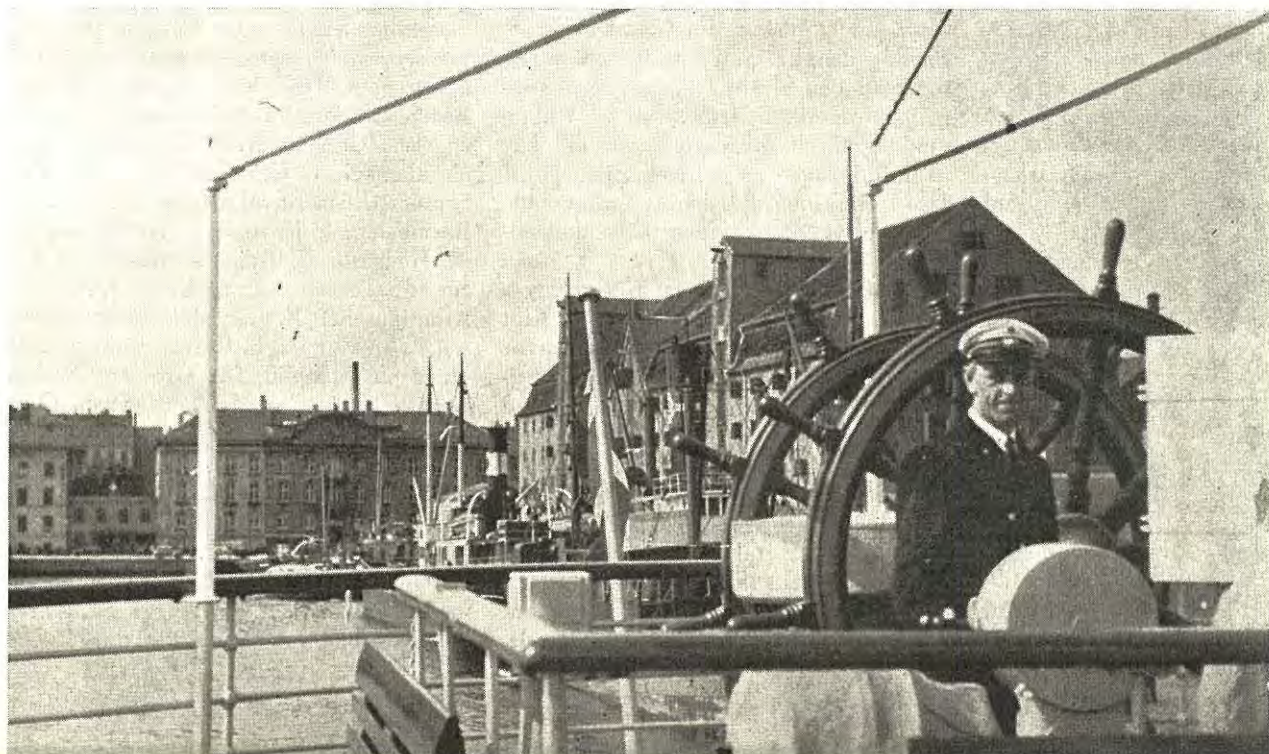
Kaptajn Ulv, som har faaet det ærefulde Hverv at føre Selskabets Flagskib.

skabet var endvidere mødt Overingeniør H. Quist og Kontorchef S. A. Weltner.

Skibet lagde fra Kaj præcis Kl. 10, og det glad opstemte Selskab besaa det smukke Skib.

Ved den paafølgende Frokost bød Grosserer Holger Laage-Petersen Velkommen i sin Egenskab af Formand for Bestyrelsen for D. F. D. S., og Selskabets Direktør, J. A. Kørbing, udtalte, at det var med stor Glæde, D. F. D. S. fremviste denne Nybygning, som i Dag repræsenterede en Byggesum af 10 Millioner Kroner. Denne Sum regner man med, at det nye Søsterskib, som allerede er under Bygning paa Helsingør Skibsværft, vil komme til at koste. D. F. D. S. havde siden Krigens Ophør sat 9 Skibe i Gang og havde 8 under Bygning, der tilsammen repræsenterer en Værdi af 80 Millioner Kroner.

Med berettiget Stolthed nævnte Direktør Kørbing disse Summer, for som han sagde, var D. F. D. S.'s Hovedprogram ved første Klasses Materiale at samle og udbygge Forbindelsen mellem Danmarks Landdele og udadtil med Udlandet. Dette havde ogsaa væ-



Med vagtsomt Øje aarvaager en af Skibets Styrsmænd agterfra, da Skibet gaar fra Kaj ved Larsens Plads.



Direktionen sammen med enkelte af Gæsterne: fra venstre Direktør H. P. Christensen Helsingør Skibsværft, Captain G. H. Peters, Senior British Naval Officer, den engelske Gesandt, Mr. Randall, Direktør Normann og Direktør Kørbing.

ret Tietgens Mening, da han stiftede Selskabet. Direktør Kørbing hævdede, at han godt var klar over, at der allerede om eet, maaske to Aar, vilde være rigelig Tonnage til Raadighed, men Danmark maatte holde den høje Standard, som man havde vist ved dette Skibs Bygning. Der blev yderligere talt og ønsket til Lykke med det nye Skib af Formanden for Grosserersocietetet, Grosserer Rudolph Schmidt.

Inden vi fører vore Læsere rundt paa Skibet, vil vi fremdrage forskellige Tal for Skibet og to af dets Forgængere, for at man kan se den Udvikling, der har fundet Sted. De to andre Skibe er „Dronning Maud“ og „England“. Førstnævnte blev bygget i 1906 og indsat i Esbjerg—Harwich Ruten i 1923, og det sluttede sin Løbebane paa Ruten i 1930. „England“ var den sidste af de 4 „Parkeston“-Baade og indsattes i Ruten i 1932.

	»Dronning Maud«	»England«	»Kronprins Frederik«
Længde .....	271'-2"	304'-0"	348'-6"
Bredde .....	37'-II.¾"	44'-0"	49'-9"
Dybgang .....	16'-9¼"	18'-2"	18'-6"
Brutto Tons .....	1779	2767	3895
Deplacement .....	2940	4060	5067
Lastrum cub. feet .....	51350	87000	82000
Fart .....	14½	15½	20½
IHK .....	2600	4200	8500
Passagerer I Kl. ....	112	118	143
— III - .....	78	82	159

Vi bemærker, at Skibet har været under Bygning fra umiddelbart før Krigen, derfor raader her en Rigdom af Stoffer og Træsorter og elektriske Maskiner, som ikke kan fremskaffes i Dag. Skibet, der kan rumme ialt 309 Passagerer, vil sikkert falde i det rejssende Publikums Smag paa Grund af alle de Forbed-

Fra den godt afskærmede Kommandobro har Skibets Officerer god Udsigt. Her ses bagest Lodsen og i Forgrunden nogle af Skibets Styrmand.





*Rygesalon,  
1. Klasse.*

ringer, der paa mange forskellige Omraader er indført sammenlignet med de Skibe, der tidligere har været anvendt paa Esbjerg—Harwich Ruten. Tekniken er under stadig Udvikling, og selv om det Søsterskib til „Kronprins Frederik“, der nu er under Bygning, i det store og hele vil blive bygget som dette, saa kommer der dog visse Forbedringer, og saadan vil man fortsætte.

Man har nu naaet Grænsen, hvad de ydre Dimensioner angaar: Dybgaende kan ikke være større af Hensyn til Passagen af Barren udenfor Esbjerg, denne maa nemlig kunne passeres selv ved Lavvande, da Skibet ellers ikke kan holde fast Afgangs- og Ankomst-

tid. Længden kan ikke være større, da Skibet saa ikke kan svaje i Esbjerg Havn, og Bredden og Fyldigheden kan ikke forøges, uden at Fremdrivningsforholdene lider alt for meget.

Det er paakrævet, at Passagerskibe, der betjener Esbjerg—Harwich Ruten, ogsaa er indrettet til at medføre Last, idet saa kostbare Skibe ikke kan svare Regning ved Passagertrafikken alene. Det er jo saaledes, at en Svinekrop eller en Smørdrittet ikke kræver mere Plads nu end tidligere, saa at der ikke har været større Vanskeligheder med Lastrummene, men for Passagerernes Vedkommende har Spørgsmaalet været et ganske andet, dog ikke saaledes at forstaa,



*Væggene i Spisesalonen paa 1. Klasse er beklædt med italiensk Nødde-træ, og Salonen danner med sin smukt afskærmede Belysning den ideelle Ramme om et festligt Maaltid.*



*I. Klasses Kamre har et eget Præg af Hygge: Tæpper paa Gulvet, festligt farvede Gardiner og alle moderne Bekvemmeligheder.*

at Passagererne nu om Stunder fylder mere end tidligere, men for det første skal Skibet kunne tage flere Passagerer end de Skibe, det afløser, for det andet ydes der nu ganske andre Bekvemmeligheder med Hensyn til Pladsforhold og lign. end før, og for det tredje kræves der et meget større Betjeningspersonale end tidligere samtidig med, at Beboelsesforholdene for Besætningen i dette Skib er langt bedre end tidligere, men ikke desto mindre er det lykkedes at naa et godt Resultat.

Selvfølgelig stræber Selskabet henimod at kunne byde alle I Kl.s Passagerer Ene-kamre, men det er i et Skib som dette ugørligt, da man saa ikke kan opnaa det nødvendige Antal Pladser, men medens „Dronning Maud“ slet ikke havde Enkeltmandskamre og „England“ kun 8, saa har dette Skib 40, saa det er jo et godt Fremskridt. De øvrige Kamre er 2-Mands Kamre og enkelte 2-Mands Kamre med 1 Pulman-køje.

For de rejsende paa III Kl. findes ialt 4 To-Mands, 1 Tre-Mands og 37 Fire-Mands Kamre, men hvad Kamrenes Udstyr angaar, saa er de som paa I Kl.

Medens Gulvarealet af Kamre og Saloner paa I Kl. i „Dronning Maud“ var 4,3 m<sup>2</sup> og i „England“ 4,9 m<sup>2</sup>, saa er det i „Kronprins Frederik“ 7,5 m<sup>2</sup>, og Tallene for III Kl. er henholdsvis 2,25 m<sup>2</sup>, 2,5 m<sup>2</sup> og 3,5 m<sup>2</sup>. Ser man paa Besætningsforholdene, saa er Antal Mand henholdsvis 49,



*Spisesalon,  
III. Klasse, med  
læderbetrukne  
Stole.*



50 og 84, men man maa her tage i Betragtning, at „Dronning Maud“ var et Dampskib med 10 Fyrbødere, medens „Kronprins Frederik“ kun har 3 Motormænd. Arealet af Opholdsrum pr. Mand af Besætningen er 3,3 m<sup>2</sup>, 3,0 m<sup>2</sup> og 5,6 m<sup>2</sup>.

Hvad angaar Serveringsrummene, altsaa Kahyt og Pantry etc., saa er Kravene ogsaa steget stærkt, og medens man i „Dronning Maud“ maatte nøjes med 39 m<sup>2</sup> Gulvflade, saa var Arealet i „England“ 51 m<sup>2</sup> mod i dette Skib 118 m<sup>2</sup>, og samtidig er der kommet Opvaskemaskiner og saa mange forskellige elektriske Maskiner, at Kokken næsten tillige maa være Maskinmester for at kunne betjene dem allesammen.

Nu er det ikke alene Pladsforholdene, der er forbedrede, men f. Eks. de sanitære Forhold har undergaaet en stor Udvikling. Medens man saaledes i „Dronning Maud“ kun havde de saakaldte Klapservanter med en indbygget Beholder til koldt Vand i Kamrene, saa har de nye Skibe Vaskekummer med varmt og koldt Vand; og medens „Dronning Maud“ paa I Kl. kun havde 8 W.C.er og 3 Bade, og „England“ 13 W.C.er og 7 Badekar, har „Kronprins Frederik“ 16 W.C.er, 8 Badekar og 9 Styrtebade, og paa III Kl. var der i „Dronning Maud“ 4 W.C.er og ingen Bade, i „England“ 7 W.C.er og ingen Bade, medens „Kronprins Frederik“ har 14 W.C.er og 8 Styrtebade.

En anden og meget vigtig Ting indenfor det sanitære Omraade er den kunstige Ventilation. Medens der overhovedet ikke fandtes kunstig Ventilation i „Dronning Maud“, saa er denne gennemført overalt i „Kronprins Frederik“, saavel for Passagererne som for Besætningen, og man har derved Garanti for, at de indvendige Kamre er lige saa godt ventilerede som de udvendige, selv om man der kan aabne Vinduer eller Køjjer. Der findes ialt 10 Stk. Suge- og 17 Trykventilatorer, der tilsammen beforder henholdsvis 55.000 og 66.600 m<sup>3</sup> Luft i Timen, alt efter Rummenes Anvendelse.

Foruden alle disse Ventilatorer findes 2, som tilsammen pumper 96.000 m<sup>3</sup> pr. Time ned i Maskinrummet, og som gaar til Forbrændingen af Olien i Hoved- og Hjælpemotorerne.

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Stk. 10-Cyl. B.&W. Motorer, bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, og de yder tilsammen 8500 IHK.

Der findes 4 ens, større Hjælpemotorer og en mindre Nødmotor, hver tilkoblet en Dynamo, og disse yder tilsammen 975 KW, hvilket svarer til Ydelsen af Elektricitetsværket i en mindre Provinsby.

At der skal produceres megen Elektricitet forstaar man, naar man hører, at der i Skibet, foruden ca 1500 elektriske Lamper, findes ialt 110 Stk. Elektromotorer paa ialt ca. 1350 HK, og i Kamrene ialt 155 Stk. elektriske Varmeovne. Til at føre Strømmen fra Dynamoerne og ud til de forskellige Forbrugssteder er anvendt Kabler med en samlet Ledningslængde paa 53.000 m, svarende til nøjagtig 500 Gange Skibets hele Længde.

Nu om Stunder stilles der jo meget store Krav til Sikkerheden til Søs, og foruden at Skibet er bygget i Overensstemmelse med de internationale Regler for Bygning af Passagerskibe, saa er det forsynet med de nye Hjælpemidler, som sikrer Skibet i Søen; af disse

skal saaledes nævnes Ekkolod, Røgdetektorapparat til alle lukkede Rum og Kulsyreslukning til disse Rum. Der er ogsaa til Skibet bestilt et Radar-Anlæg, men Leveringstiden for et saadant Anlæg er saa lang, at det ikke naar at komme frem, inden Skibet gaar i Fart, men det kommer meget snart, og naar man saa ved Hjælp af dette kan sikre sig mod alle Hindringer paa Vandet og ved Ekkolod kontrollere, at man stadig har Vand nok under Kølen, saa kan man trygt gaa ud paa en Rejse med „Kronprins Frederik“.

— — —  
Længe før Krigen begyndte, var Eshjerg—Harwich Ruten den vigtigste Forbindelse mellem Storbritannien og Skandinavien. Nu da Verden har aabnet sig, og Havene atter er fri, sætter Det Forenede Dampskibs-Selskab sit nyeste Motorskib ind paa denne Rute.

M.S. „Kronprins Frederik“ er den danske Handelsflaades hurtigste og mest moderne Passagerskib. Dets Passagerer vil møde en Komfort, de aldrig før har set Magen til, og Eksportører af Landbrugsprodukter vil erfare, at de nye Lastrum med deres mange hypermoderne Installationer fra Køleanlæg til Luftkonditionering, vil yde en ny og bedre Beskyttelse af de værdifulde Varer.

M.S. „Kronprins Frederik“ er Eventyret om det ultramoderne Passagerskib gjort til Virkelighed. Det betegner et vældigt Spring — frem over 6 Aars Krig — til en ny Tid i Fartens og Komfortens Tjeneste. Det er en Drøm i Luksus og moderne Raffinement.

De mærker det straks, De kommer ind fra Promenadedækket. Fra Hall'ens Vægge straalet fornemme Træsorster Dem i Møde, til venstre det sarte, lyse Elmetræ, og til højre det varme, kaukasiske Nøddetræ, hvis Flade kun brydes af Informations- og Billetkontorets elegante Disk.

En bred Trappe fører op til Salondækket. Midt for den hænger *Johs. Glob's Maleri* af Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik, hvis Navn Skibet bærer. Salondækkets Hall er holdt i kaukasisk Nød. Til venstre for Trappen fører en Dør ind til Telefonboksen. Den er monteret med alle Tidens tekniske Raffinementer og staar i direkte Forbindelse med Telegrafrummet. Herfra kan De pr. Radiotelegram, Radiobrev eller Telefon komme i Forbindelse med hvilket Punkt paa Kloden, De ønsker.

*Skrivestuen*, som ligger ved Siden af, er et lille Vidunder af moderne Hygge og Komfort. Her kan De sætte Dem i en magelig Stol ved et af de smukke Borde og faa Inspiration til Deres Brev ved gennem de store Vinduer at betragte Bølgernes Leg.

Drejer De til højre, naar De kommer op ad Trappen, naar De til en af de særlige Seværdigheder — *Bar'en*. Tænk Dem en lille Kahyt, polstret med Læder baade paa Vægge og i Loft, med Vinduer ud mod Vandet og indirekte Lys om Aftenen, med en Bardisk, der er et Kunstværk i kaukasisk Nød og rustfrit Staal — De vil ikke kunne finde et mere charmerende Sted at indtage Deres Cocktail før Middagen.

Har De spist i en af de virkelig eksklusive *Restauranter*, saa ved De hvad fornem, moderne Stil og intim Hygge vil sige — til Lands. Til Søs finder De den i M.S. „Kronprins Frederik“'s Spisesalon. De skraa Vægge beklædt med italiensk Nøddetræ giver

det lyse, festlige Rum sin egen Karakter. De mæglige, brede Stole er holdt i grønt. Over hvert Bord, der kun har Plads til to eller fire Personer, er anbragt en forchromet Lampe i lav Højde. Den eneste Udsmykning i det stilrene, hestekoformede Lokale er Kongens og Dronningens Billeder.

Overfor Spisesalonen fører lyse Elmetræsdøre ind til *Rygesalonen*. Den domineres af et Væld af store Vinduer. Hvor De end sætter Dem, har De Udsigt til tre Verdenshjørner. Rammen om det store Lokale er en ny Variation af smukke Træsarter. De blaa, læderbetrukne Sofaer og Lænestole staar parat til at modtage Dem med aabne Arme. Højtaleren, der er indbygget i Væggen giver Dem Musik fra Alverdens Stationer, og er De trætt af at lytte, kan De selv regulere dens Styrke eller afbryde den. Om Aftenen sørger 66 PH-Lamper for en dæmpet Belysning. Det særlige Air Conditions-Anlæg holder Luften ren og frisk.

Faar De trods alt Lyst til en Tur i det fri, gaar De ud paa det brede *Salondæk* og sætter Dem i en af de mange Liggestole eller Kurvestole. Ogsaa herude møder De noget nyt: De mange teaktræsindrammede Vinduer, som i særligt blæsende Vejr kan slaas ned og omdanne Dækket til en lun Glasveranda.

Højt oppe paa Baaddækket ligger *Soldækket*. Her er anbragt Liggestole og Kurvemøbler i hyggelige Grupper, saa De paa Solskinsdage kan ligge og lade Dem gennembage af Solen.

... Dagen er gaaet. Solen er sunket i Nordsøen. De faar Lyst til at gaa til Ro. Og nu mødes De af den næste store Overraskelse. Paa Promenadedækket finder De de bedste Hotelværelser, man kan tænke sig. Det er store *Enkeltværelser*, med Seng med Vi-Spring Madras, koldt og varmt Vand, Air Condition-Anordning, der kan indstilles, saa den blæser Luft ind i Rummet i hvilken Retning, De ønsker det, Klædeskab, Refugebæger og for Vinduet festlige Gardiner med Markens vilde Blomster i smukke afdæmpede Farver.

Naturligvis er der *Badeværelser* paa alle Dæk. De kan frit vælge mellem Brusebad eller Karbad. Baderummene straalere af forchromet Staal og skinnende hvide Fliser og indbyder til en forfriskende Douche efter en Nats fornyende Søvn, eller et dampende Karbad efter en anstrengende Dag.

Naar De kommer ind paa 3die Klasse i M.S. „Kronprins Frederik“, tror De, at De er gaaet forkert. Men det er virkelig rigtigt: tredie Klasse er her som 1ste Klasse paa mange andre Skibe.

Spisesalonen Vægge er holdt i hvidt. Deres eneste Udsmykning er to store Fotografier af Kongen og Dronningen. De rødbrune Kubamahogni-Stole er betrukket med blaat Læder. Princippet med Servering ved Smaaborde er i det væsentlige bevaret og giver Lokalet sit eget, intime Præg.

Fra Hall'en paa Promenadedækket fører en Trap-

pe op til tredie Klasses Rygesalon. Den er om muligt endnu mere elegant i sit Udstyr end Spisesalonen. Væggene er beklædt med Elmetræ, Stolene er af Kubamahogni og betrukket med blaat Læder. Gennem 8 store Vinduer er der en pragtfuld Udsigt over Søen.

Paa tredie Klasse findes enkelte to-Køjeskamre. Men i det væsentlige er Kamrene udstyret med fire Køjer. Overalt er den samme Elegance, som allerede er omtalt for 1ste Klasses Vedkommende. Her er de samme store Vaskekummer med varmt og koldt Vand, Air Condition, Gulvtæppe, og her, som paa 1ste Klasse, er der Badeværelse paa alle Dæk.

Ogsaa Bilisterne er der tænkt paa ved Indretningen af M.S. „Kronprins Frederik“. I Forskibet findes et særligt Dæk med Plads til ikke mindre end 20 Automobileer.

M.S. „Kronprins Frederik“ betegner intet mindre end Skibsbygningens nyeste Triumf paa sit Felt. De 309 Passagerer, der for Fremtiden kan benytte sig af den, vil opdage, at her er det moderne Menneskes Ønske om større Fart og større Komfort gaaet i Opfyldelse.

Har De Lyst til at faa Deres egen lille „Lejlighed“ under Overfarten, kan det ogsaa lade sig gøre. Paa Promenadedækket findes to *specielle Kamre*. De er paa Størrelse med et almindeligt Værelse og er udstyret med alle tænkelige Raffinementer. En Sofa og to Lænestole er hyggeligt grupperet om et trekantet Bord. Foran Toiletspejlet er anbragt en tredie Lænestol, og over det hænger et trefløjet Spejl. I Klædeskabets Dør er indbygget et Helfigurs Spejl. Ved Sengen findes Natbord med Lampe og Centralkontakt, der slukker alt Lys i Værelset paa een Gang. Sengeforliggerne er det blødeste langhaarede Skind, og Resten af Gulvet er dækket af dybe, bløde Tæpper. Væggene er tapetserede med japansk Søgræs, og Møblerne er betrukket med smukke Stoffer i varme, moderne Farver. „Lejligheden“ har eget Badeværelse, og har De Deres Tjener-Chauffør eller Selskabsdame med, staar den ved en Dør i Forbindelse med et Ene-kammer, saa De let kan have Hjælp ved Haanden.

Professor *Kay Fisker* har været Selskabets Arkitekt.

Dette Skib maa for Direktør Garde, der er Chef for Passagerafdelingen, være noget nær en Drøm. For Danmark en værdifuld Tilvækst til vor Passagerflaade og for D. F. D. S. en uvurderlig Perle.

**D/S DRACO**

Korresponderende  
Reder:

**R. Fischer-Nielsen**

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**  
KØBENHAVN

DE DANSKE  
SUKKERFABRIKKER

DAMPSKIBSSELSKABET

**TORM** 

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

D/S **PACIFIC**

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

*Alfred Christensen*

Amaliegade 43

INGENIØRFIRMAET

**M. P. PEDERSEN**

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer  
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer  
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

**Indhent Tilbud**

# Mindelsen af de under Krigen faldne 5. Maj

Fotos: CARL ØSTEN



## Holmen

Paa Holmen tæt ved Værftsbroen afsløredes en Mindesten for de militære og civile, til Søværnet knyttede Mænd, der faldt under Besættelsen. Stenen vil komme til at bære en In-



skription, der lyder: „Til Minde om militært og civilt Personal af Søværnet faldet i Danmarks Frihedskamp d. 9. April 1940—5. Maj 1945.“ medens de Faldnes Navne vil blive opsat i Holmens Kirke.

## Frederiksberg

Paa Frederiksberg Runddel var til Minde om de Allieredes faldne Soldater rejst dette kæmpemæssige Kors, flankeret af 14 allierede Nationers Flag, medens hvide Kalaer lyste op ved Korsets Fod. Billedet viser et Vagtskifte mellem 2 Hold Marinere, der sammen med 2 Gardere paa den anden Side af Korset stod Æresvagt en Time ad Gangen.

## Nyhavn

Korset ved Nyhavn, der er viet Mindet om de danske Søfolk, der mistede Livet i allieret Tjeneste under Krigen. Af de ca. 4000 Søfolk, der i 1940 meldte sig som de første Frihedskæmpere, blev over 100 derude. Ved Mindehøjtideligheden udtalte Kaptajn Røder: „Deres Indsats kan ikke overvurderes, og den var efter en kyndig engelsk Statsmands Udsagn lige saa meget værd som en Hær paa en kvart Million Mand.



# SKIBS *Bygning*



Frugt-, 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. Juni 1946



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraas Rederi A/S, Aabenraas  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleum A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/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. Jøhnsen, A/S, Aabenraas  
 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 Orion  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phønix, 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. Svitser's Bjergnings-Entreprise  
 Svitser's Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

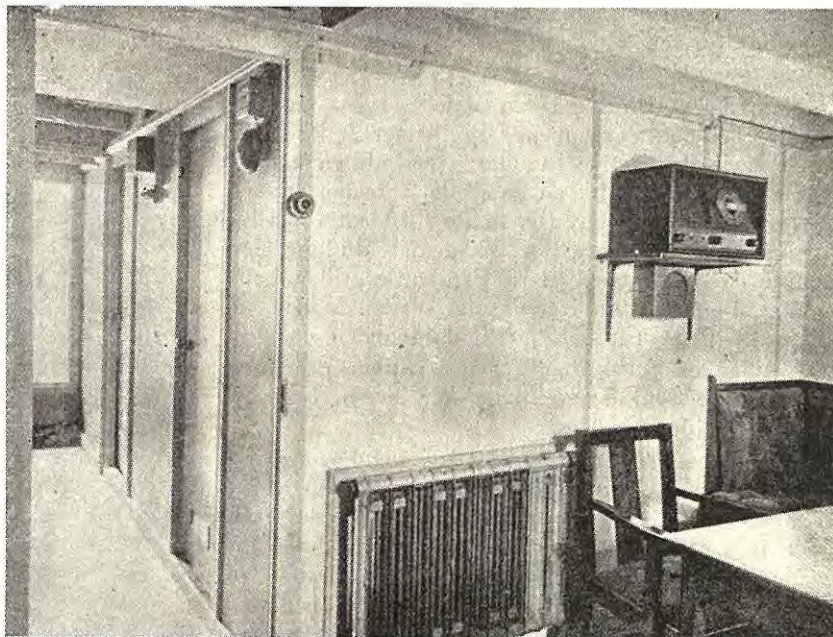
## „Holoplast“

et nyt engelsk Konstruktionsmateriale med fremragende Egenskaber.

Blandt de mange nye Materialer, som nu efter Krigen bliver stillet til Brug for Skibsbygningen, er der Grund til at omtale Holoplast, som fremstilles af en særlig Slags Papir, imprægneres med Fenolharpiks og presses under Opvarmning. Konstruktionen af Pladerne er i Virkeligheden lige saa genial som simpel, og er beskyttet af engelske Patenter.

Det første Led i Fabrikationen

er Fremstillingen af endeløse, spiralsnoede Rør af imprægneret Papir. Rørene skæres derefter i bestemte Længder og presses koldt til en rektangulær Form og stilles ved Siden af hinanden paa et Antal Stykker Papir, til man har den ønskede Bredde af Pladen. Ovenpaa lægges yderligere Papir, og hele Massen føres ind i en hydraulisk Presse. For at forhindre, at Rørene klapper sam-



„Holoplast“ bruges til Dørk, Døre og Vægge i et af den engelske Marines Skibe.

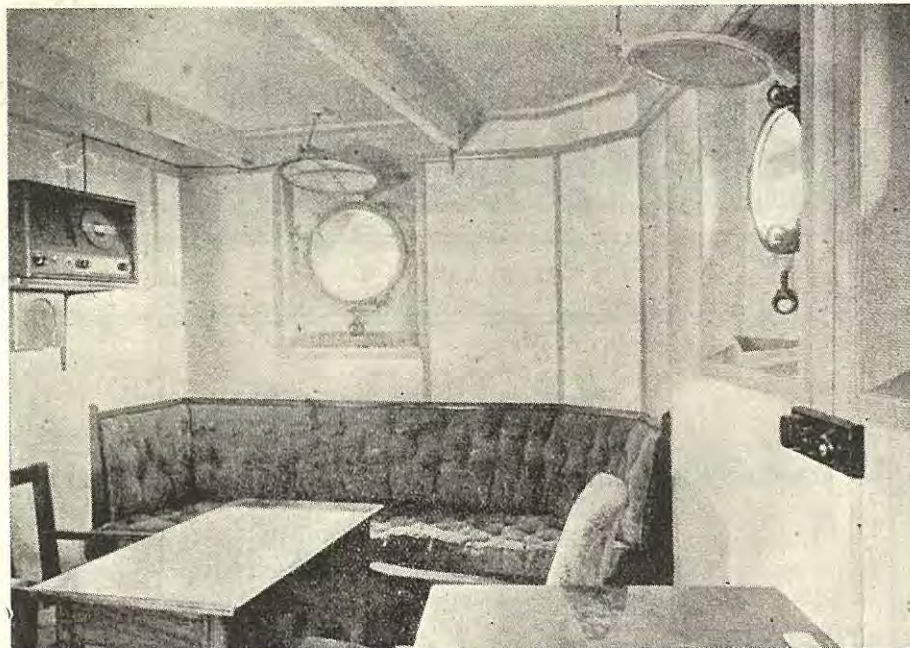


**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Kaptajns Opholdskahyt har Garnering af „Holoplast“, saa Opspanning ikke behøves.

men under Presningen sættes Dorne ind i de firkantede Rør, og Pressen er forsynet med Sidestempler til at give det nødvendige Sidetryk, saa der dannes en homogen Plade med rektangulære Papirlag i alle Retninger.

Pressen kan give et Tryk paa 35 t og seks Plader i Standardformat, 244×122 cm fremstilles i en Operation.

Skønt Fremstillingsmaaden saaledes synes ret simpel, har der dog været mange Problemer at løse, før man naaede det rigtige Resultat, opnaaede en økonomisk Produktion og fik en passende Transport under de forskellige Processer. Det første Problem var selvfølgelig de spiralsnoede Rør. En genial Maskine, der samtidig arbejder med flere Papirruller, blev konstrueret. Den snor Papiret paa en saadan Maade, at Sømmene ligger tæt og glat mod hinanden og saaledes giver en forbløffende Konstruktion, der ikke har den ene Søm direkte over den anden, hvorved Styrken af Røret forøges.

Presning af de runde Rør til firkantet Form gøres ogsaa mekanisk. Transporten af Rørene paa dette Fabrikationstrin dannede et nyt Problem, da hver Plade med Dorne vejer omtrent en Ton. Den eneste Maade var at benytte en Rulletransportør. Dette System er indført overalt ved Fabrikationen med det Resultat, at der i Fabrikken er saa megen Plads, som man sjælden ser ved Fabrikationer af denne Art. Med den store Mængde imprægneret Papir, der bruges, kunde man naturligvis vente, at der i Fabrikken vilde være en stærk Lugt af Fenol, men ved et System af Luftkonditionering og Udsugning af Støv er alt dette blevet fjernet.

Pladernes Overflade kan varieres efter forskellige Formaaler, den kan f. Eks. være glat og Sprøjtemalet i enhver ønsket Farve eller støbt ru og sprøjtet, saa de ligner Puds. Hvis man ikke ønsker dem malet, kan de fineres paa begge Sider eller kun paa den

ene. Al Slags Finer kan anvendes f. Eks. Mahogni, Valnød etc.

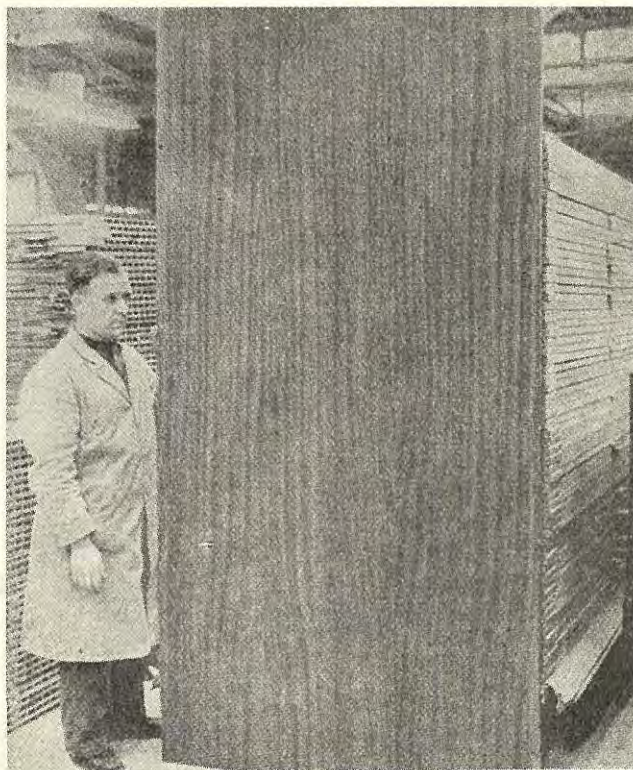
Hvis Pladerne skal bruges til Døre, anbringes der i Yderkanterne Træ, til hvilke de nødvendige Hængsler og Laase kan fastgøres. Beslag paa Overfladerne anbringes let ved Hjælp af Parker-Skruer.

Pladerne er konstrueret efter de prøvede Principper for at have en stor Styrke i Forhold til Vægten og kan bruges overalt, hvor lille Vægt og stor Styrke fordres. De fremstilles i en sværere og en lettere Udførelse, den svære vejer 5 kg/m<sup>2</sup> og den lette 2,5 kg/m<sup>2</sup>. Billederne, der viser „Holoplast“-Plader anvendt i Apterungen i

nogle engelske Krigsskibe, viser, at de kan anvendes under krævende Forhold.

Som det er at vente efter det anvendte Materiale paavirkes Pladerne ikke af Vand, normale Varmegradforandringer, de fleste Opløsningsmidler, Olier eller organiske og fortyndede uorganiske Syrer. De er ogsaa uigennemtrængelige for Utøj og hvide Myrer.

De isolerer ogsaa udmærket, og Materialet er stærkt nok til at modstaa Rystelser og Stød uden at bøje eller gaa i Stykker. Det kan desuden ikke antændes og ikke



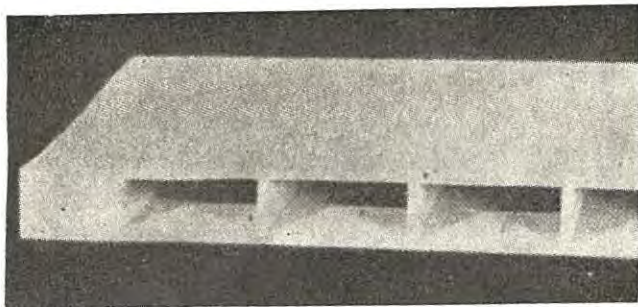
Fineret Overflade paa en „Holoplast“-Plade.

nærer ikke Forbrænding. Usynlig Anbringelse af elektriske Ledninger kan ske ved at anbringe Ledningerne i Pladernes Hulrum. Anbringelse som Dørk og Garnering kan ske uden Anvendelse af Opstanning.

Et Prøvestykke af Holoplastplade blev lagt i Vand af 20° i syv Dage og optog 0,9 Fugtighed og viste ikke noget Tegn paa Kastning eller Udvidelse.

Pladerne kan bores, tappes, files, høvles og fræses med Værktøj for Metalbearbejdning.

En hul, skarp Sav med 7—14 Tænder pr. inch anbefales med en Skærehastighed paa 3,66 m/Min.



*Indlæg af Træ ses til venstre i denne Plade.*

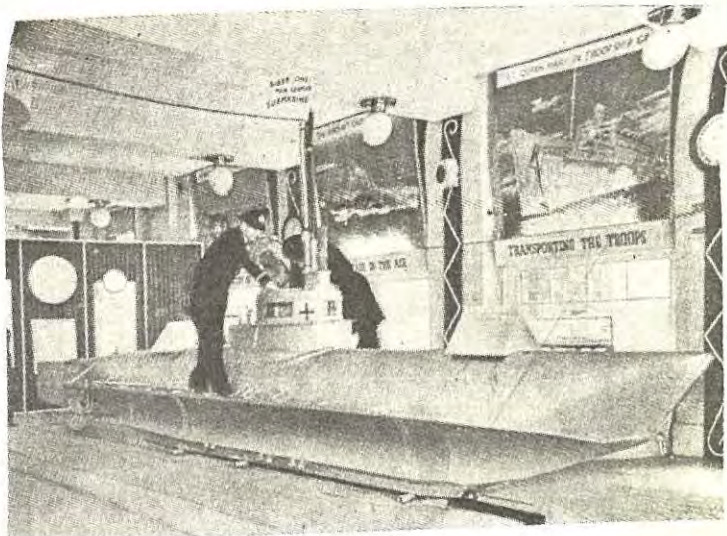
## Tyske Miniature- Undervandsbaade

I Krigens Tid hørte man nu og da om ganske smaa Undervandsbaade med kun en eller to Mands Besætning, men de krigsførende Magter vogtede omhyggeligt over de nærmere Enkeltheder.

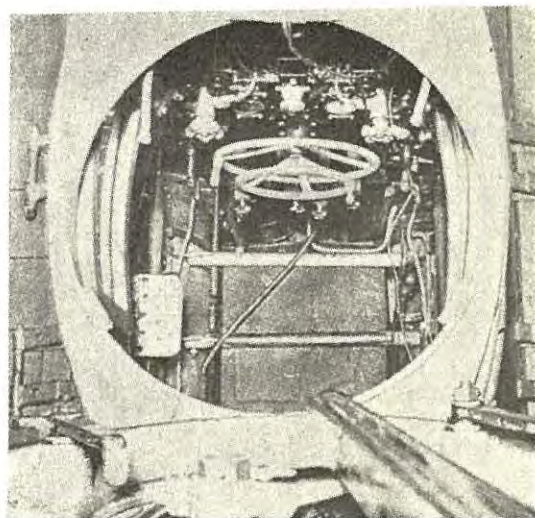
Efter Kapitulationen har en af den mindste Type af de tyske Undervandsbaade været udstillet som Krigsbytte i London. Den har Navnet Biber-Typen (Bæver-) og betjenes af en Mand. Overfladedeplacementet er 6 Ts, Længden 9 m og den største Bredde 1,45 m. Normalt bestaar dens Bevæbning af to elektriske Torpedoer, en paa hver Side udenbords. Torpedoerne antages at have en Rækkevidde paa 4500—5000 m ved 20 kn, og en eller begge kunde erstattes med Miner. Kommandotaarnet er omtrent 0,6 m over Vandets Overflade ved normalt Trim og er paa Forkanten forsynet med et Pælekompas omtrent 0,5 m højt, et Periskop ca. 1,4 m langt og en Luftindsugning.

Baaden drives over Vandet af en Benzinmotor og under Vandet af en Elektromotor, og Luftindsugningen gør det muligt at gaa med Benzinmotoren med Lugen lukket. Farten er i Overfladen ca. 6,5 kn og neddykket 6 kn. Virkningsradien i Overfladen har været ca. 85 Sømil, men det er fastslaaet, at Føreren ikke har kunnet udholde mere end ca. 40 Sømil. Dybdemaaleren er mærket op til 25 m, men den almindelige Dybde har sikkert været 18 m, og Virkningsradien i neddykket Tilstand er anslaaet til 5 Sømil.

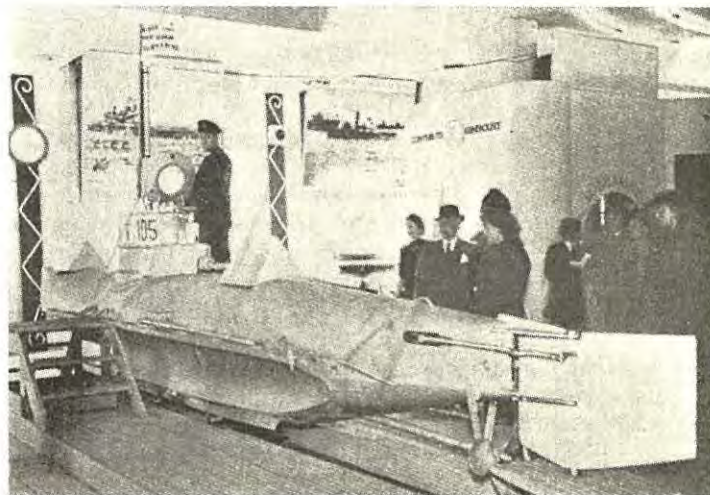
En anden Enmands-Undervandsbaad, kendt som „Molch“ (Salamander), er 14 m lang og har udelukkende elektrisk Fremdrivning. En tredje Type, Seehund (Søhunden), er et Tomandsfartøj med en Længde paa 12 m.



*Biber-Undervandsbaaden set forfra. Man ser Indskæringerne, hvor Torpedoerne har været anbragt.*

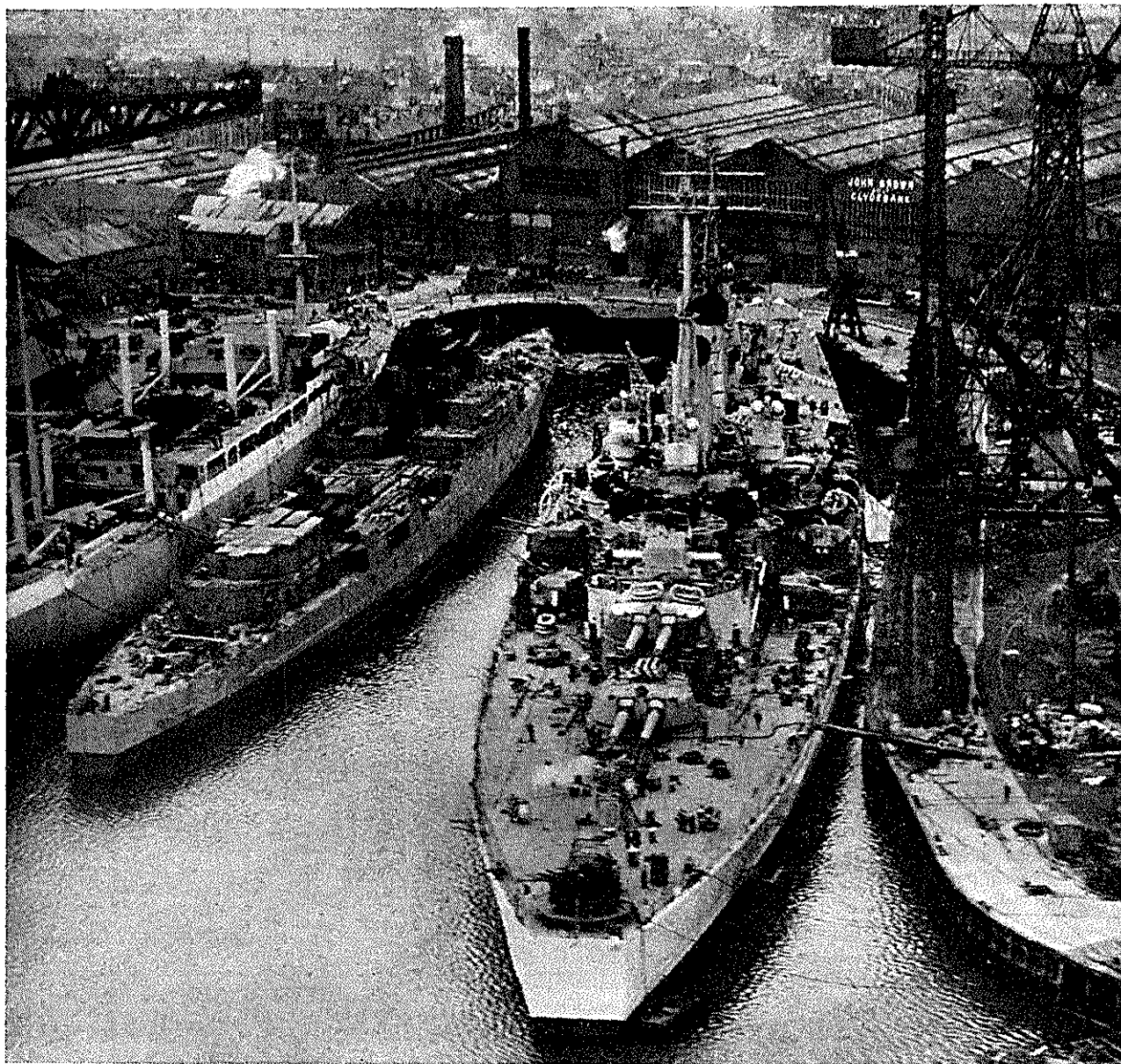


*Et Kig ned gennem Lugen.*



*Biber-Undervandsbaaden set agterfra.*





*H.M.S. „Vanguard“, Englands nyeste og største Slagskib, næsten færdigbygget ved Værftet i Clydebank.*

## „H. M. S. „Vanguard“

Englands største Slagskib „Vanguard“ hejste første Gang Flaget i Greenock d. 12. Maj i Nærværelse af Prinsesse Elizabeth.

Skibet blev søsat i December 1944 fra John Browns Værft i Clydebank og døbt af Prinsessen, som med særlig Interesse følger det, maaske fordi Kongen Dronningen og de to Prinsesser til Februar næste Aar vil foretage Rejsen til Sydafrika ombord paa dette, Imperiets nyeste og største Krigsskib.

Deplacementet er 42.500 ts, men der opgives ikke, hvorledes dette skal forstås. Hvis Opgivelsen, hvad man maa antage, svarer til Washington-Overenskomstens Regler, skal der hertil lægges Beholdningerne af Brændstof og Spædevand. Deplacementet for det fuldt udrustede Skib vil derved komme op paa ca. 50.000 ts.

Armeringen bestaar, efter hvad der kan ses paa

Billedet, af 8 Stk. 40,6 cm Kanoner i Dobbelttaarne, 16 Stk. 15,2 cm Kanoner ligeledes i Dobbelttaarne. De sidstnævnte kan ogsaa bruges mod Luftmaal. Det kan anses for givet, at Skibets øvrige Udstyr med Antiluftskjys, Radar ligesom dets hele Konstruktion er i Overensstemmelse med de seneste Krigserfaringer, saa man kan anse „Vanguard“ for det mest moderne Slagskib, der for Tiden findes.

Alt dette er ikke billigt, og Byggeomkostningerne opgives da ogsaa til 9.000.000 Pund Sterling eller 180.000.000 Kr., heri ikke medregnet Kanoner og Kanontaarne for Hovedarmeringen, saa den samlede Udgift for Skibet færdigudrustet bliver et godt Stykke over 200 Millioner Kroner.

Den første Chef bliver Kommandør W. G. Agnew, der under Krigen udmærkede sig i Middelhavet som Chef for Krydseren „Aurora“.

# Er svejste Skibe billigere at reparere end nittede?

Ser man paa en Konstruktionsdetaille f. Eks. Spant og Klædning dels i nittet og dels i svejst Udførelse, saa fremgaar det umiddelbart at den frie Indspændingslængde er større ved den svejste Konstruktion end ved den nittede. Ved lokale Paavirkninger, som kan give Anledning til Indtrykninger, er derfor den svejste Konstruktion ikke saa modstandsdygtig som den nittede. Tendensen til Buler er derfor større paa et svejst Skib end paa et nittet, med andre Ord Konstruktionens Bøjlighed er større. Det er ikke Teori, men praktisk Erfaring.

Det Faktum, at Konstruktionen ved lokale Paavirkninger er svagere har imidlertid andre Konsekvenser. Ved Grundstødning deformeres kun de direkte berørte Dele af Skroget, medens ved nittede Konstruktioner, som er stivere, ogsaa de tilgrænsende Dele deformeres. Det har i Praksis allerede vist sig, at den svejste Konstruktions Evne til at begrænse Skadens Omfang har haft Indflydelse paa Reparationsomkostningernes Størrelse til Fordel for den svejste Konstruktion.

I dette Sammenhæng kan der ikke blive Tale om en Sammenligning af Reparationspriser mellem svejste og nittede Skibe udtrykt med absolutte Tal i Kroner. I Stedet herfor skal en fornuftig Sammenligning udføres efter en Deling af Arbejdet i typiske Operationer, som tilsammen har Betydning for den samlede Pris. Det forudsættes, at det gennemføres for Skibe med Skader af en eller anden Art, ovenbords eller under Vandlinien, saa Skibet maa doksættes.

## 1. Forskellige Forarbejder.

Hermed menes Tilrigning af Værktøjer som f. Eks. Bukke, Gasflasker, Luftslanger, Luftværktøj (Boremaskiner, Mejsel- og Nittehamre), Esser, Svejsemaskiner, Skæreapparater, Dunkrafter, Taljer etc. Naar det gælder Reparation af svejste Skibe kontra nittede, maa det skønnes, at disse Forarbejder bliver billigere ved svejste Skibe end ved nittede.

## 2. Stillinger, Støtter, Kølblokke.

Omfanget af Stillinger bliver ubetinget mindre ved svejste Skibe end ved nittede. Det er et Faktum, som kan forklares ved Forskellen i Arbejdsmetoderne ved Sammenføjning af Materialet, idet man lettere kan anbringe Stillinger til Svejsning.

Støtter og Krydsblokke kan anbringes under Skibets Bund uden Risiko for, at man efter en Tids Forløb er nødt til at flytte dem for at udføre nødvendig Nitning, som dækkes af dem. Ved svejste Skibe behøver Kølblokkene som Regel ikke at fjernes, hvis f. Eks. A-Rangen er havareret, men ikke Kølrangen. Man kan endda komme til Svejsesømmen mellem de to Range. Ved nittede Skibe forekommer det ofte, at Kølblokke maa mikles ud for at muliggøre Nitning af Naaddet mellem Kølrang og A-Rang. I det store og Hele er Arbejdet med Forstøtning og Stillinger ved svejste Skibe billigere end ved nittede, ikke mindst efter det tidligere omtalte angaaende Begrænsningen af Skadens Omfang.

## 3. Rengøring før Arbejdets Begyndelse.

### a) Olietanke.

Er Skaden lokal f. Eks. i Skibsbunden indenfor Olietanke er der ingen Tvivl om, at Rengøringen ved svejste Konstruktioner i Øjeblikket er dyrere end ved nittede. Det gælder særlig ved Dobbeltbund, men ogsaa ved Tankskibes Last-Olietanke selvom i nogen formindsket Grad. Det gælder, uagtet Materialet ved Svejsesømmen sjældent bliver mere end haandvarmt i saa kort Afstand som to Haandsbredder.

Det er dog ikke noget, som behøver at vare ved. Kan man med andre Ord tænke sig en organisatorisk Ændring? Spørgsmaalet maa sikkert besvares bekræftende.

Har Værfterne i Almindelighed indrettet sig paa at udføre Dampning billigt? Er det ikke noget som fra Gang til Gang har været provisorisk udført. Lægning af Dampledningerne er, som det nu i Regelen udføres, tidsspildende og dyrt. Den stadig voksende Motortonnage, nittet eller svejst, med deraf følgende øgede Antal Arbejder i Bundtanke, turde i Løbet af nogle Aar fremtvinge rationelle Dampnings- og Rengøringsmetoder for Olietanke.

Har Rederne ved Bygningen haft tilstrækkelig Opmærksomhed paa i Detailler at søge Konstruktionen ordnet saaledes, at Dampning og Rengøring af Olietankene lettes? Spørgsmaalet maa besvares benægtende. Der er i Princippet ingen Forskel mellem Anbringelsen af Mandehul og Afløb i en Dobbeltbund for Vandballast og en Dobbeltbund for Olie. Hvorfor findes der ikke i Motorskibe passende Studse for Tilslut-

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



ning af Dampledning, saa Tankene straks efter Dokningen og Konstatering af Skadens Omfang paa en rationel Maade kan dampes, saa den opvarmede, tynde Olie kan løbe ud gennem store Huller? Man kan meget vel tænke sig Mandehuller i Skibets Bundklædning lukket med Plader svejst med Overlapning, saa Svejsesugen paa kort Tid kan fjernes med Krydsmejsel, saa man uden at bruge Skæreapparat saa hurtigt som muligt har Adgang til Tanken fra Dokken. Fastsættelsen af Mandehulsdæksel kan ogsaa tænkes udført paa anden Maade, som ikke kræver Brænding.

At der endnu ikke findes Firmaer med moderne Udrustning for Dampning og Rengøring af Tanke og som kan udføre det, medens Skibe ligger paa Vandet, er en Følge af, at Behovet ikke har været saa stort. Paa dette Punkt er der endnu meget at gøre, men naar det er gjort, saa vil Rengøringsproblemet ikke længere være til Ugunst for de svejste Skibe.

#### b) Ikke-Olietanke.

Hvis man tænker sig Skaden udenfor Dobbeltbunden, kan man med Rette sige, at der praktisk talt ikke findes nogen Forskel mellem svejste og nittede Skibe.

#### 4. Udtagning, Retning og Genanbringelse af beskadiget Materiale.

Er Rengøringen udført, saa vil i Almindelighed alle forekommende Arbejder saavel i som udenfor Dobbeltbunden blive billigere i svejste end i nittede Skibe. Er f. Eks. Naadderne i Klædningen dobbeltnittede og Stødene tredobbeltnittede, saa maa man dog erkende, at enten man brænder Naglerne og driver dem ud, eller man borer og driver dem ud, saa tager det længere Tid og flere Folk, end hvis man bruger Maskinbrænding efter Lineal, saa man med det samme brænder den skærpede Fuge, som skal bruges ved Svejsningen.

Sammenlignes Skader paa samme Sted i nittede og svejste Skibe, f. Eks. en kraftig Indtrykning i en dobbeltkrum Plade, som paa det nittede Skib er en Inder-

ligger, og som maa tages ud, rettes og genanbringes eller fornyes, saa er der en tydelig Besparelse til det svejste Skibs Fordel.

I visse Tilfælde, hvor den nittede Klædning har enkelt-nittede Naadder og Spanter med dobbelt Spanteafstand som f. Eks. i Mellemdæk i mindre Skibe, saa kun dog Reparationsudgifterne paa et nittet Skib blive mindre end den tilsvarende paa et svejst Skib. Det ligger i Sagens Natur, idet Svejsningens Fordele bliver større, jo mere kompliceret Konstruktionen er. Jo flere Nagler der behøves i den nittede Konstruktion og som bortfalder i den svejste, desto større bliver Forskellen i Udgift til Svejsningens Fordel.

#### 5. Fornyelse af beskadiget Materiale.

I det store og hele gælder det samme ved Fornyelse af Materialet som ved Udtagning, Retning og Genanbringelse. Dog maa bemærkes, at en Plade, der skal fornyes, koster mindre i Tildannelse end den, der skal nittes, idet Naglehuller, Skærpninger evt. Yogglings etc. bortfalder.

#### 6. Retning paa Plads.

Som allerede omtalt maa der regnes med, at et svejst Skib lettere faar Buler end et nittet. Paa den anden Side er der ingen Nagler, som skal fornyes i Forbindelse med Retning af Buler, simplere Stillinger etc., saa man vil kunne paastaa, at Udgiften til Retning af Buler bliver omtrent de samme paa nittede og svejste Skibe.

#### 7. Fornyelse af løse Nagler, slidte Støde etc.

Alle, som har beskæftiget sig med Reparationer, ved, at der næppe indtræffer noget større Havari, uden at man maa forny en Del løse Nagler. Ved Klansning forekommer det ofte, at spredte Nagler i hundredvis maa fornyes særlig i Støde. Det er utvivlsomt, at Omkostningerne bliver mindre paa svejste Skibe, hvor dette Arbejde helt bortfalder.

#### 8. Prøver. 9) Efterrengøring.

Disse Poster kan tages under et. Ved svejste Skibe bliver Udgiften til Prøver mindre end ved nittede, da Kilderne til Lækager er saa meget mindre. Efterrengøring bliver ogsaa mindre, da der ikke findes Spild fra Esser etc.

#### 10. Materialebesparelser.

Det er en Post af overvejende Betydning, og er allerede nævnt og behandlet for sig, selv om den kunde være omtalt under andre Punkter.

Som et Eksempel kan tages Reparationer af et Tank-skib i 1944. Det havde en Indtrykning i A-Rangen paa en Længde af 45 m. Konstruktionens Eftergivning begrænsede Skadens Udstrækning i tværskibs Retning, og Reparationen udførtes ved blot at fjerne de beskadigede Materialer og indlægge en ny Svejsesøm midt i A-Rangen. Omtrent Halvdelen af Materialet i A-Rangen behøvede man ikke at berøre, hvilket selvfølgelig havde Indflydelse paa Prisen. Havde det været et nittet Skib, maatte ubetinget hele A-Rangen med alle de

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

*Deres*

*Bankforretninger*

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

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



**HANDELSBANKEN**

*Husk at forny Deres Abonnement*

inden for liggende Konstruktioner været blevet berørt. Det er et typisk Eksempel paa Materialebesparelse ved Reparation af svejste Skibe.

Klædningen skal i svejste Skibe kun berøres i Skadens Udstrækning saavel langskibs som tværskibs. Den ubeskadigede Del bør blive siddende. Hvert unødigt Indgreb i Konstruktionen maa betragtes som teknisk forfejlet, lige saa forfejlet som hvis en Kirurg skærer unødigt i et Menneskelegeme. Det har af Styrkehensyn og Svejsenhensyn absolut ingen Betydning, om man ved en Dobbeltbunds konstruktion kun kapper de beskadigede Dele bort og svejser nye Stykker ind. Man sparer Materiale og Arbejde, og det er, hvad al Ingeniørkunst til syvende og sidst gaar ud paa. Da Staal er dyrt, bliver Gevinsten ved Reparation af svejste Skibe stor, og den vil altid være større end ved nittede Konstruktioner paa Grund af, at Skadens Omfang begrænses, og at man kun arbejder med det, som er beskadiget.

Hvor ofte forekommer det ikke ved nittede Skibe, at man for at faa Bundstokkene ud, tvinges til at fjerne en hel Rang. Al den Slags Arbejde bortfalder ved svejste Skibe.

#### 11. Tiden for Arbejdet.

Statistisk set mangler der tilstrækkeligt Materiale fra Reparationer af svejste Skibe, til at man kan drage Slutninger, som kan anses som empirisk rigtige. Under Forudsætning af, at Arbejdets Tilrettelægning afpasses efter den svejste Konstruktion, og at Arbejdere og Arbejdsleder har tilstrækkelig Øvelse, saa tør man dristigt paastaa, at Tiden for Reparation af svejste Skibe ikke bliver længere end for nittede.

#### 12. Provisoriske Reparationer.

Ved provisoriske Reparationer ved alle, at man har en meget stor Fordel ved Svejsning, som kommer rigtig til sin Ret, jo mere kompliceret den provisoriske Reparation er.

#### Sammendrag.

Af det ovenfor anførte maa man ikke drage den Slutning, at Reparationsomkostningerne for svejste Skibe er meget billigere end for nittede. Naar det gælder at bevare det opstillede Spørgsmaal er det imidlertid tilstrækkeligt at se paa Tendensen. Et retfærdigt Svar paa Spørgsmaalet, om Reparationen af svejste Skibe bliver billigere end for nittede, kan som Følge af det anførte besvares bekræftende, men det maa dog samtidig nævnes, at der findes Undtagelser. Man turde komme Sandheden ret nær, hvis man siger, at hvis man sætter Reparationsomkostningerne for et nittet Skib til 100, saa varierer de tilsvarende Reparationsomkostninger for et svejst Skib fra 120 til 60 d. v. s. at i visse Tilfælde kan de blive noget større, men i andre Tilfælde væsentlig lavere, saa i det store og hele bliver Slutresultatet, at svejste Skibe er billigere at reparere end nittede.

Og til Slut. Man maa ikke glemme, at der bag de nittede Skibs konstruktioner ligger lige saa mange Generationers Erfaringer, som der findes Aar for de svej-

ste. Man maa være rimelig i sine Krav og til en Begyndelse tilpasse sine Tanker og Arbejdsmetoder efter Svejsningens Krav. Skulde der i det første Udviklingsstadium, hvori Svejsningen nu befinder sig, vise sig nogle mindre Vanskeligheder, maa man ikke give op, men i Stedet for overvinde dem. Det er udenfor al Tvivl, at svejste Skibe vil afløse de nittede som teknisk Produkt.

## Den svenske Amerikalinie overtages af Mexikolinien.

Mellem Aktiebolaget Svenska Amerikalinen og Aktiebolaget Svenska Amerika Mexiko Linien har der i meget lang Tid været et meget intimt Samarbejde. Saavel flere Bestyrelsesmedlemmer som en stor Del af Kontorpersonalet har været fælles. Tanken om ved en Sammenslutning af Selskaberne at gøre Samarbejdet fuldstændigt og derved opnaa den størst mulige Rationalisering er gammel. Da Selskaberne nu har kunnet genoptage Trafikken, og de økonomiske Forudsætninger for den længe paatænkte Sammenslutning har vist sig gunstige, har Bestyrelserne besluttet at foreslaa Aktionærerne at Sammenslutningen sker pr. 1. Januar 1946.

Bestyrelserne anser, at det bør ske ved, at Mexikolinien overtager Amerikalinen. Det skulde ske paa den Maade, at Mexikoliniens Aktiekapital forøges fra 8.400.000 Kr. til 16.800.000 Kr. gennem en Nyemission til 200, som tegnes af Amerikalinen, der som Beta-ling yder sin Flaade og øvrige Ejendom.

Mexikoliniens Tonnage bestaar af 13 Lastbaade, hvoraf 9 er bygget 1938 eller senere, paa ca. 33.000 ts D.W., bogført til ca. 35 Kr. pr. ton samt to Nybygninger paa ca. 15.000 ts, som skal leveres i første Halvdel af 1946, og er bogført til ca. 420 Kr. pr. ton. Ved Sammenslutningen forøges Flaaden med Passagerskibene Gripsholm, Drottningholm og Kastelholm paa tilsammen ca. 30.000 B.R.T., ligesom der overtages Nybygningskontrakter paa et Passagerskib paa ca. 11.000 B.R.T. og et Tankskib paa ca. 18.000 ts D.W. Naar Nybygningerne er leveret, bestaar den samlede Flaade saaledes af 15 Lastbaade og en Tankbaad paa ialt ca. 66.000 ts D.W. og 4 Passagerskibe paa ca. 41.000 B.R.T.

Naar Nyemissionen i Mexikolinien er gennemført, skal Amerikalinen likvideres, men Mexikolinien antager i Forbindelse med Transaktionen Navnet A.B. Svenska Amerika Linien.

Efter Fusionen kommer det nye Rederi til at disponere over begges Flaader og nykontraherede Tonnage, medens Aktiekapitalen kun bliver halvt saa stor som de nuværende Rederiers tilsammen. Den udgør nu for Amerikalinen 24.000.000 Kr. og for Mexikolinien 8.400.000 Kr. Efter Fusionen bliver Aktiekapitalen i det nye Rederi 16.800.000 Kr. Inclusive Fonds bliver Egenkapitalen 33.700.000 Kr. heri indbefattet de 8.400.000 Kr., som er Overkursen ved Nyemissionen.

En stor Del af Amerikaliniens Aktier ligger hos Broströmskoncernen og Göteborg By turde ligeledes eje en større Post. Mexikolinien har allerede længe haft en Millionpost i Amerikalinen.

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

# Gasturbinen i Nutid og Fremtid

Indenfor de næste to Aar skulde man med nogenlunde Sikkerhed være i Stand til at skønne, hvorledes Fremtiden vil forme sig for Gasturbinen som Fremdrivningsmaskine for Skibe. Den første Gasturbine — et Anlæg paa 2500—3000 B.H.K. — vil om kort Tid blive installeret i et Liberty-Skib, en Kuldamper for United States Maritime Commission, ved Federal Shipbuilding and Dry Dock Co.s Værft. Anlægget, som har Skruer med drejelige Blade, vil komme i Drift i Løbet af Efteraaret. I England er der fremstillet et Anlæg paa 1250 B.H.K., som skal installeres i et Skib som det ene af fire Enheder, og det engelske Admiraltet udfører Eksperimenter med en mindre Gasturbine. Et schweizisk Firma er ved at færdigbygge et stort Anlæg, som skulde være anvendeligt i et Skib uden — haaber man da — alt for store Forandringer, da Forsøgsarbejdet skulde være afsluttet i det store og Hele. Man er derfor ikke langt fra de praktiske Forsøg med Anvendelsen af Gasturbinen som Fremdrivningsmaskine ombord i Skibe.

Dersom Forsøgene ombord falder heldigt ud, skal man dog vogte sig for straks at være altfor optimistisk, som kan være lige saa farlig som Ligegyldighed, da man har Følelsen af, at der ikke er lagt tilstrækkelig Vægt paa nogle Problemer af teknisk og økonomisk Natur. Det er af væsentlig Betydning, at billigt Brændstof kan anvendes, at Driftssikkerheden over lange Perioder ikke formindskes herved. Dersom Brændstofindsprøjtningen sker med Brændstofpumper af lignende Type som til Dieselmotorer, maa det anses for tvivlsomt, om ringere Kvaliteter end Dieselolie kan benyttes til Gasturbiner.

En termisk Virkningsgrad paa op til 30 % synes nu at være mulig, men Beregninger med den første amerikanske Installation — den ovenfor omtalte — synes at vise, at Brændstofomkostningerne kun vil blive ca. 5 % lavere end i et normalt Skib, forsynet med gearet Turbine med et Damptryk paa 32 kg/cm<sup>2</sup> og Overhedning til 400°. Man maa dog ikke glemme, at der er Mulighed for en forbedret Virkningsgrad med Gasturbinen i Forhold til Dampturbinen. Sammen med Gasturbinen er det nødvendigt at anvende Propeller med drejelige Blade eller elektrisk Fremdrivning, men det kan diskuteres, om det er en Fordel eller ej. Ved den sidstnævnte Fremdrivning maa der

regnes med yderligere 10% Nedgang i Virkningsgraden. Af mindre Ulemper kan nævnes, at det tager 10—12 Timer for en Gasturbine at blive kold og 2—3 Timer for at varme den op. Den stærke Støj er ogsaa en Ulempe.

Mod disse Mangler maa man dog sætte Sandsynligheden for en højere Virkningsgrad ved Nykonstruktioner (nogle af de færdige Anlæg er tre Aar gamle) og det stærk formindskede Dørkareal og Volumen for Gasturbinen. En Sammenligning mellem de første Gasturbineinstallationer og tilsvarende Dampanlæg viser, at de sidstnævnte optager over 40 % større Dørkareal og 23 % større Volumen. Besparselsen i Vægt sammenlignet med normale Turbine- eller Dieselininstallationer er betydelig, og man har fra nogle Sider foreslaaet, at Fabrikkerne skulde koncentrere sig om denne store Fordel i Stedet for Bestræbelserne for at forbedre Virkningsgraden paa Bekostning af Simpelheden.

Der er i hvert Tilfælde tilstrækkeligt Haab om Gasturbinens fremtidige Sukces som Fremdrivningsmaskine i Skibe til at retfærdiggøre det betydelige Arbejde og de store Udgifter, der er anvendt ved Forsøgene. Den Fabrikant, der først kan fremstille et virkelig godt, paalideligt og økonomisk Gasturbineanlæg, skal nok faa sine Penge ind med Renter, og man maa haabe, at ikke det nuværende Ønske om hurtigst mulig at fremstille Skibstonnage maa faa Maskinfabrikkerne til at glemme at tænke paa Udviklingen af dette nye Fremdrivningsmaskineri.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

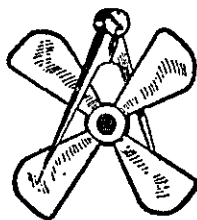
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



## 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)

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

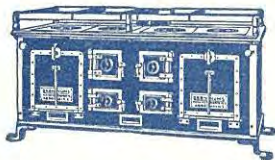
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

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

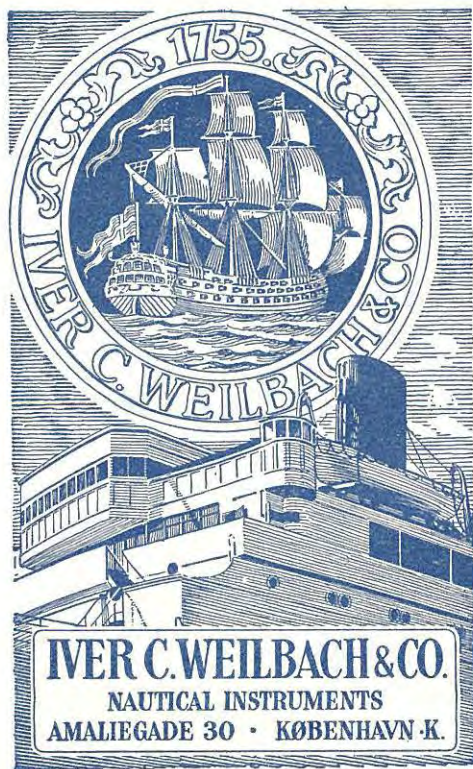
**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK**  
(Holzapfel) A/S  
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaller o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



## C. K. HANSEN



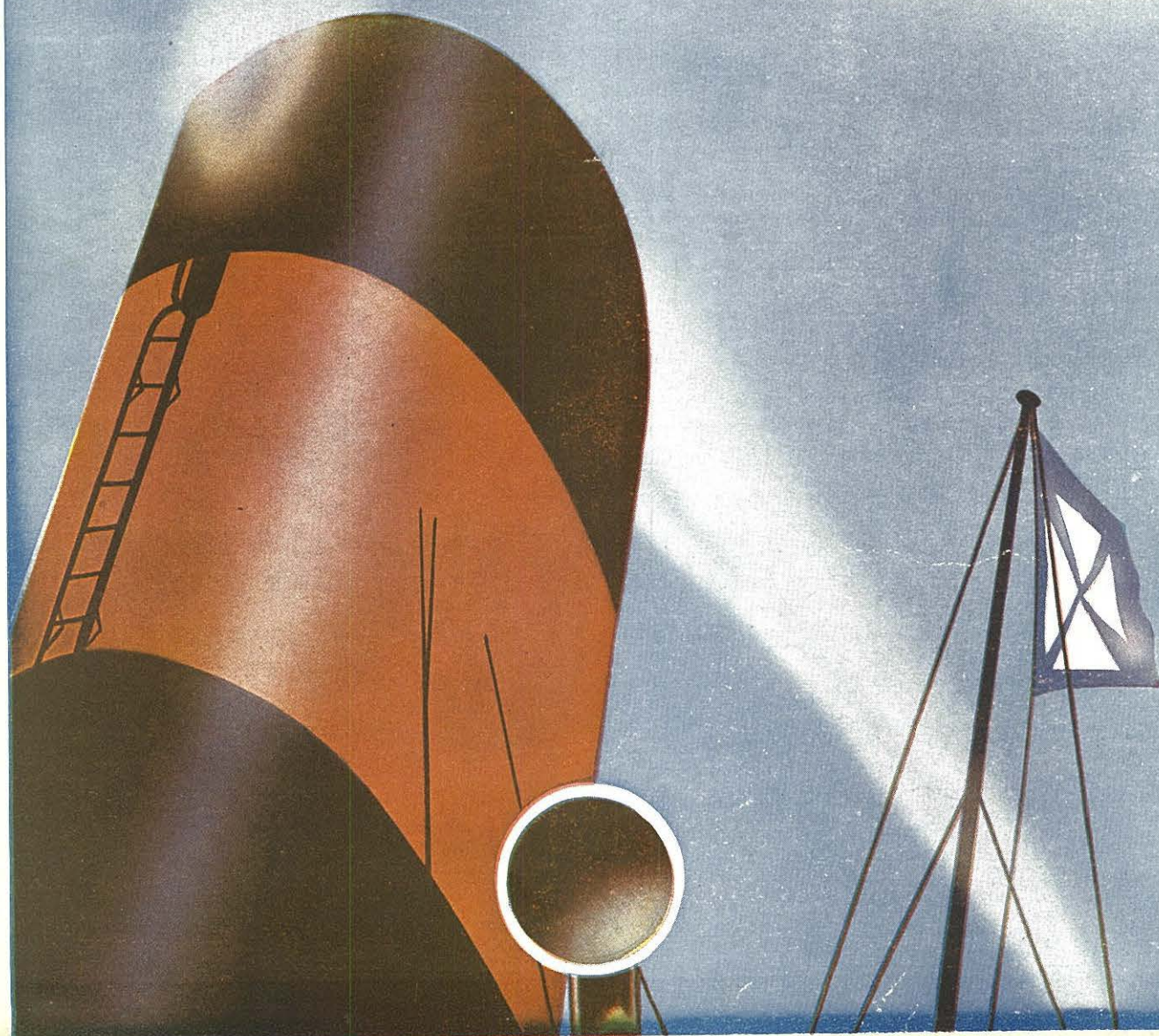
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

9. 1. 1911

# Det forenede Dampskibs-Selskab





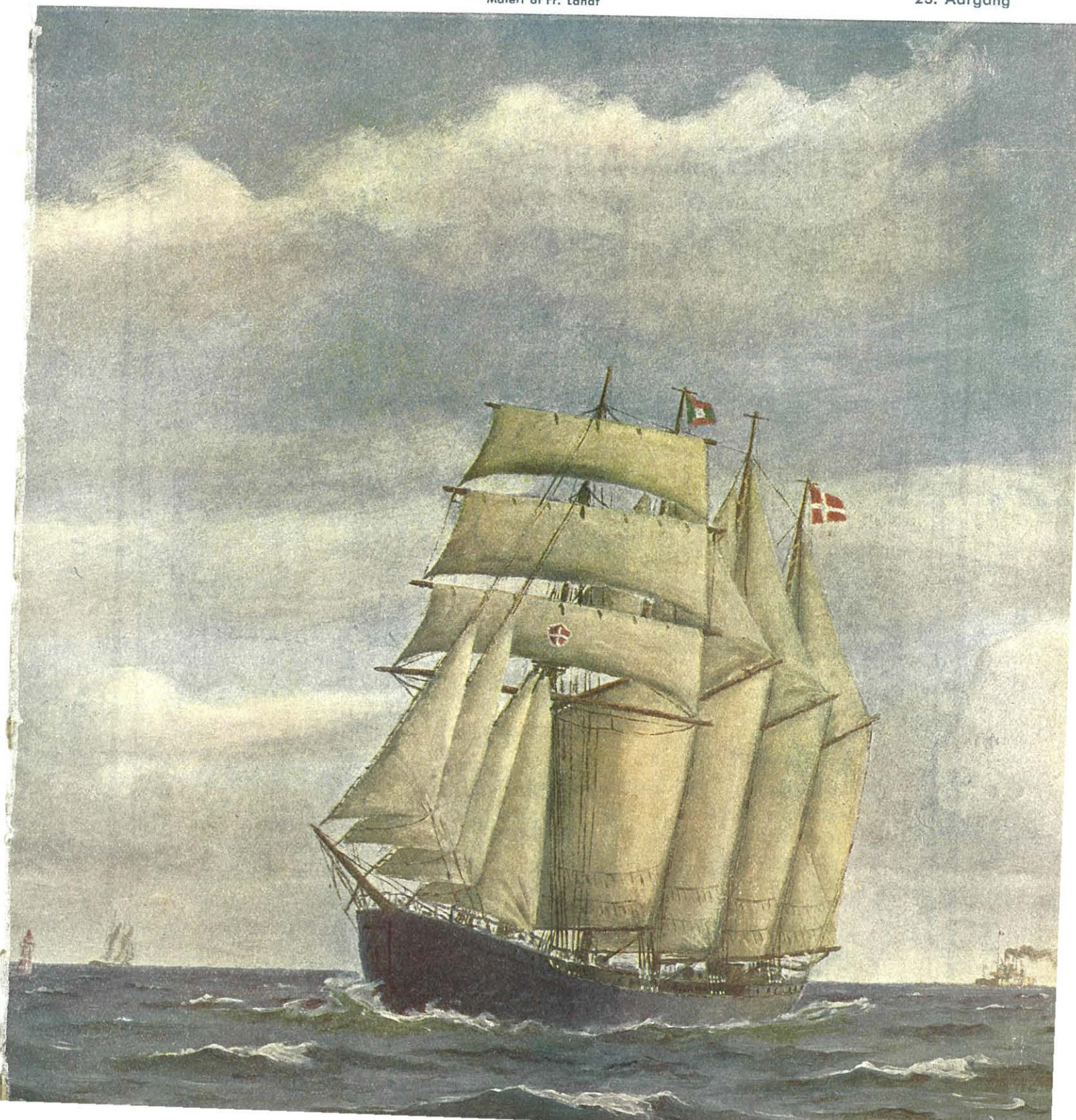
# VIKINGEN

75 Øre  
1. Juli

Paatænkt Skoleskib til J. Lauritzens Rederi

Maleri af Fr. Landt

1946 - Nr. 7  
23. Aargang







AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

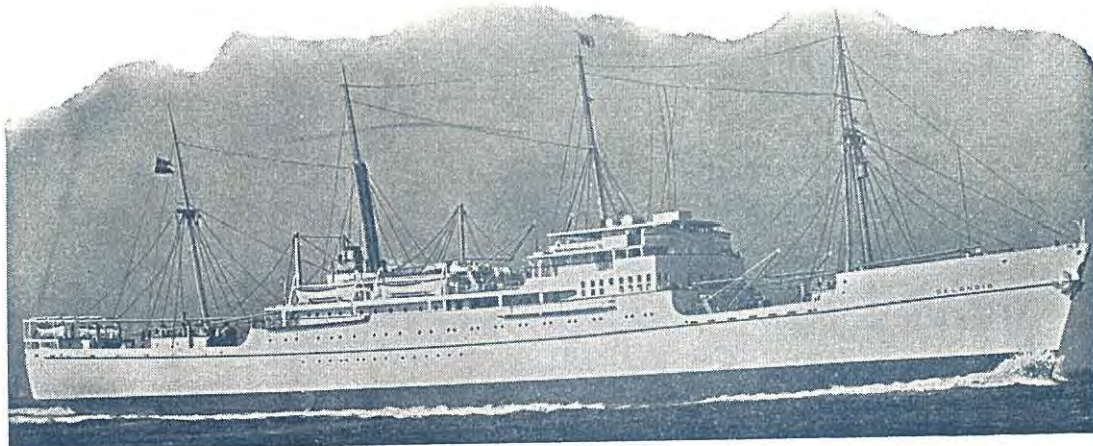
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA

# Kronborg

Af GUSTAV KRAGH

Danmarks interessanteste og sikkert  
mest populære Museum atter aabent.

Juni Maaned genaabnedes Handels- og Søfartsmuseet, efter at det, siden Besættelsesmagten i Februar 1945 lagde Beslag paa Kronborg, har været lukket med Samlingerne evakueret.

Det maa derfor glæde enhver god Dansk, at dette nu ikke alene er tilgængeligt for Offentligheden, men at det tillige er blevet saa moderniseret og praktisk indrettet, at det maa regnes for at være et af Europas mest metodisk indrettede Musere. Og saa dets pragtfulde Beliggenhed. Kan et Søfartsmuseum tænkes skønnere liggende end vort, installeret i det verdenskendte, historiske Slot, som i Aarhundreder har vogtet Indsejlingen til Sundet ved den gamle Handels- og Søfartsby Helsingør?

Museet blev indrettet af nu afdøde Museumsdirektør E. F. S. Lund i Slottets 1. Etage, hvor Samlingerne var anbragt ret tilfældigt og sammenpakket. Nu har de to kendte Museumsfolk, Direktør Knud Klem og Inspektør B. von Munthe Morgenstjerne Æren af at have gennemført Samlingens Opstilling efter de samme nye museumstekniske Principper, som Museumsdirektør Albe har anvendt ved Indretningen af Sveriges Søfartsmuseum, hvor Inspektør Morgenstjerne forøvrigt har været ansat i et Par Aar. Dette har selvfølgelig præget Opstillingen, hvor de udstillede Genstande, der ganske vist er anbragt i de samme Lokaler som tidligere, nu er placeret i kronologisk Rækkefølge, medens en stor Del af den righoldige Samling — Dubletter, Genstande, som kan undværes o. l. — er magasineret. Museet har vundet herved, der er blevet lysere, og man har kunnet ordne Samlingen mere fritstaaende og overskuelig.

### *De Linier, der følges.*

Princippet er, at hvert kulturhistorisk Afsnit, hver betydende Periode, Handelen og Søfarten vedrørende, har sin Afdeling og derved danner et afsluttende Hele. Handels- og Søfartsmuseet hedder det, men det er jo givet, at Museet rummer langt mere af Materiel og Billeder Søfarten vedrørende, end Handelen. Man har tilstræbt at give den besøgende et Billede af Tid og Milieu; fremvise Modeller af Tidens Skibe, Skibstil-

behør, nautiske Instrumenter, personlige Effekter og meget andet interessant Materiel, samtidig med oplysende Billeder, grafiske Fremstillinger og Tabeller. Det Maal er lykkedes godt — samtidig med, at der er taget stort Hensyn til Lys- og Rumforhold, Enkelthed i Linierne og Overskuelighed. Af udmærket Virkning er de nydelige smaa Hyggekroge med grønne Planter slyngende sig op langs de hvide Vægge, med Bord og Stole, der er anbragt hist og her. Men hvor vilde det være til stor Gavn for Museet, om hele Slottet — naturligvis bortset fra Kirken, Riddersalen og Rigsraadssalen — kunde staa til Raadighed for Museet. Først da vilde alle de værdifulde og enestaaende Enkeltdele, Museet rummer, komme fuldt ud til deres Ret.

Foruden at bevare og værne om Fortidens Minder har Museet sat sig den Opgave at sprede Kendskab til og Forstaaelse af vor Tids Virke paa Søen. Museet viser derfor Søfartens Udvikling og økonomiske Eksistenskaar herhjemme lige fra Oldtiden til vore Dage. Helt tilbage i Maglemosetiden og Stenalderen havde vi baade Handel og Søfart — det var Flint og Rav, vi udførte for Tusinder af Aar siden. Men desuden viser en Specialafdeling et Handelen og Søfarten nært staaende Emne: vore tidligere Kolonier — Trankebar, de bengalske Loger ved Calcutta, Guldkysten og de vestindiske Øer samt Grønland. Det er et meget interessant Afsnit af Museet, som sikkert vil blive stærkt besøgt.

### *Hvad der er at se.*

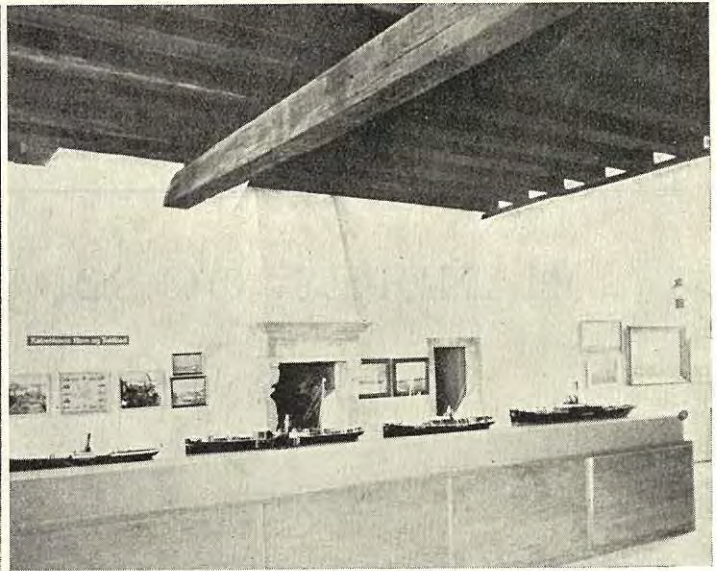
At der findes en righoldig Samling vedrørende Skibsbygning, nautiske Instrumenter, Fyr- og Vagervæsen, Lodsvæsen, Redningsvæsen, Toldvæsen, Istjeneste o. s. v. er en Selvfølge. Og i alle Rum og Sale findes udmærkede Oplysninger malet paa Væggen om Tidsalder eller Periode, Tavler med statistiske, historiske eller geografiske Tabeller, Kort og Tegninger, samt ved hver enkelt Montre eller Udstillingsgenstand en lille tydelig Forklaring over dennes Anvendelse, Art m. m.

At fremhæve den ene Museumsgenstand frem for den anden er svært — alt er værdifuldt og interessant.



*Hyggelig Hvilekrog, grønne Slyngplanter, Stole og Bord. Se Weilbachs Sladrekompas i Loftet.*

Begynder man i Stuen i Nordfløjen, føres man gennem Oldtiden, Middelalderen og videre frem, Periode for Periode, til vore egne Dage, en fornøjelig Tur, hvor man hvert Øjeblik stopper op for at beundre og undres over saa den ene, saa den anden skønne eller kuriøse Genstand.



*Dampskibenes Udvikling fra 1850 til 1900; Skibstyper.*

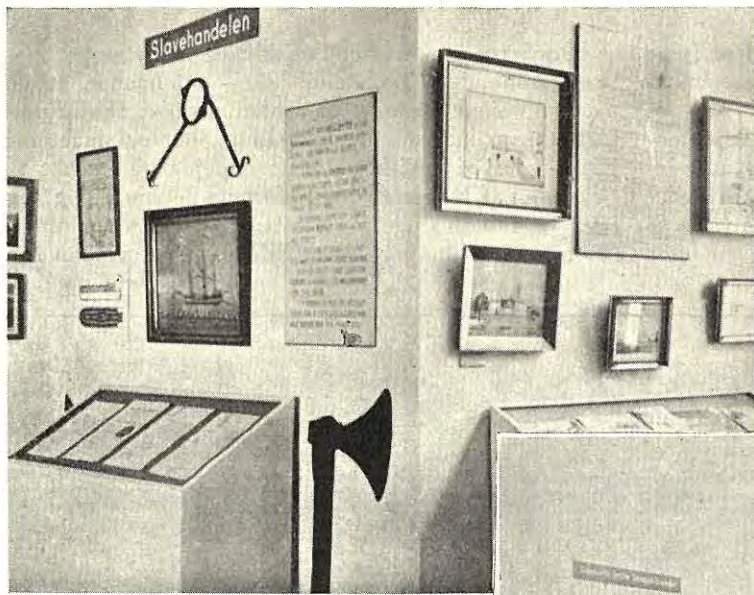


*Fra Kinafarten, Billeder af Asiatisk Kompagnis Skibe.*



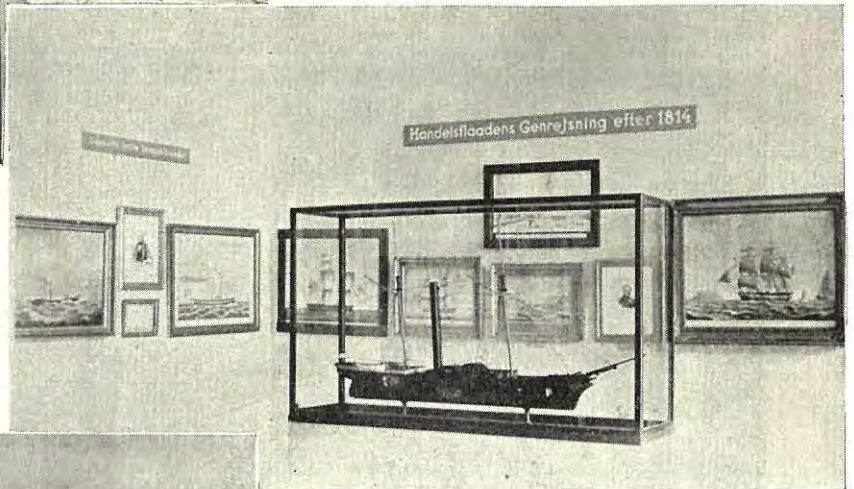
Der er Montre med herligt udførte Modeller af Skibe — en pragtfuld stor Model af vort nyeste Skib, „Kronprins Frederik“, af „Selandia“, af Nelsons „Victory“, af Isbryderen „Lillebjørn“, der er i Spidsen for en Iskonvoj. Et enestaaende skønt Arbejde er en af en fransk Krigsfange i England under Napoleonskrigen i Elfenben udskåret fransk Orlogsmænd. Der er Gallionsfigurer af Orlogsmænd og Koffardiskibe, der er Modeller af Skibsspanter, Dampmaskiner, Burmeister og Wains epoke-

*Billeder af Ostindiefarere. I Kassen to Skibsjournaler.*



*Fra Slavehandelens Tid.*

*Se Øksen og Halsringen med de to Stænger med Kroge paa, som skulde hindre Slaverne i at forsvinde mellem Sukkerrørene.*



*Handelsflaadens Genrejsning efter 1814, Danmarks første Dampskibe.*

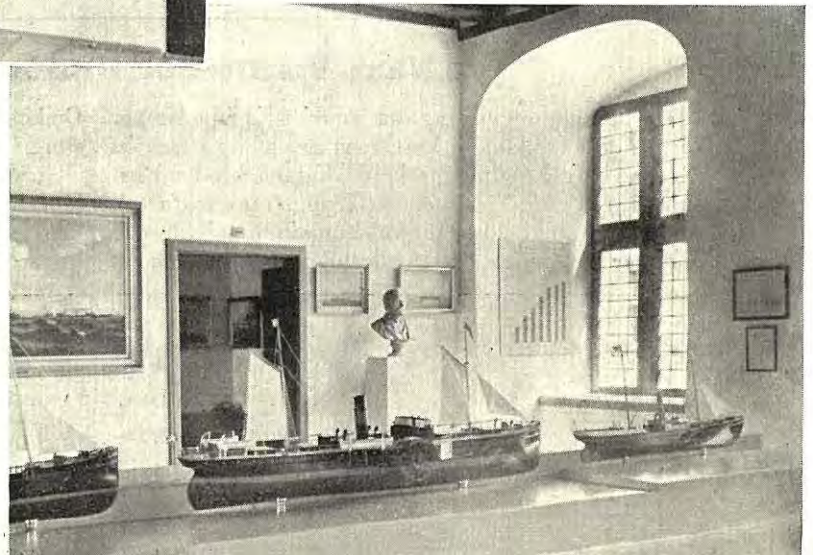


*Norske Skibstyper i det 18. Aarhundrede.*

gørende Dieselmotor — ja, af næsten alt tænkeligt inden for Museets Rammer. Det eneste, jeg ikke fandt, var et ganske almindeligt 5 eller 10 Punds Haandlod med tilhørende afmærkede Line, men et saadant forærer nok Marineministeriet eller Holmen ved Lejlighed Samlingen.

Et Sted hænger en Vægtavle, der viser en Mands daglige Kost i vore Bedsteforældres Tid, hans Løn og hans Straf for forskellige

*Dampskibenes Udvikling fra 1850 til 1900; H. P. Priors Buste.*



Forseelser. Et andet Sted ser vi en Montre med de kendte Flaskeskibe, ser hvorledes de laves og anbringes i Flasken. I et Lokale findes der en Tavle med Redningsvæsenets Statistik, der viser, at dette siden 1852 har reddet 11927 Mennesker fra Druknedøden i et andet læses, at i 1907 beløb Importen af Skibe, Maskiner, Instrumenter m. m. sig til 29 Millioner Kr., heraf for 14 Millioner Skibe, og Eksporten til 12 Millioner, hvoraf 10 Millioner for Skibe; i 1939 var derimod Importen 176 Mil-

lioner med for 2 Millioner Skibe, og Eksporte 165 Millioner, hvoraf Skibene androg 68 Millioner. Og saadan vedbliver Museet at vise Tavle efter Tavle — alt systematisk og letfatteligt opsat.

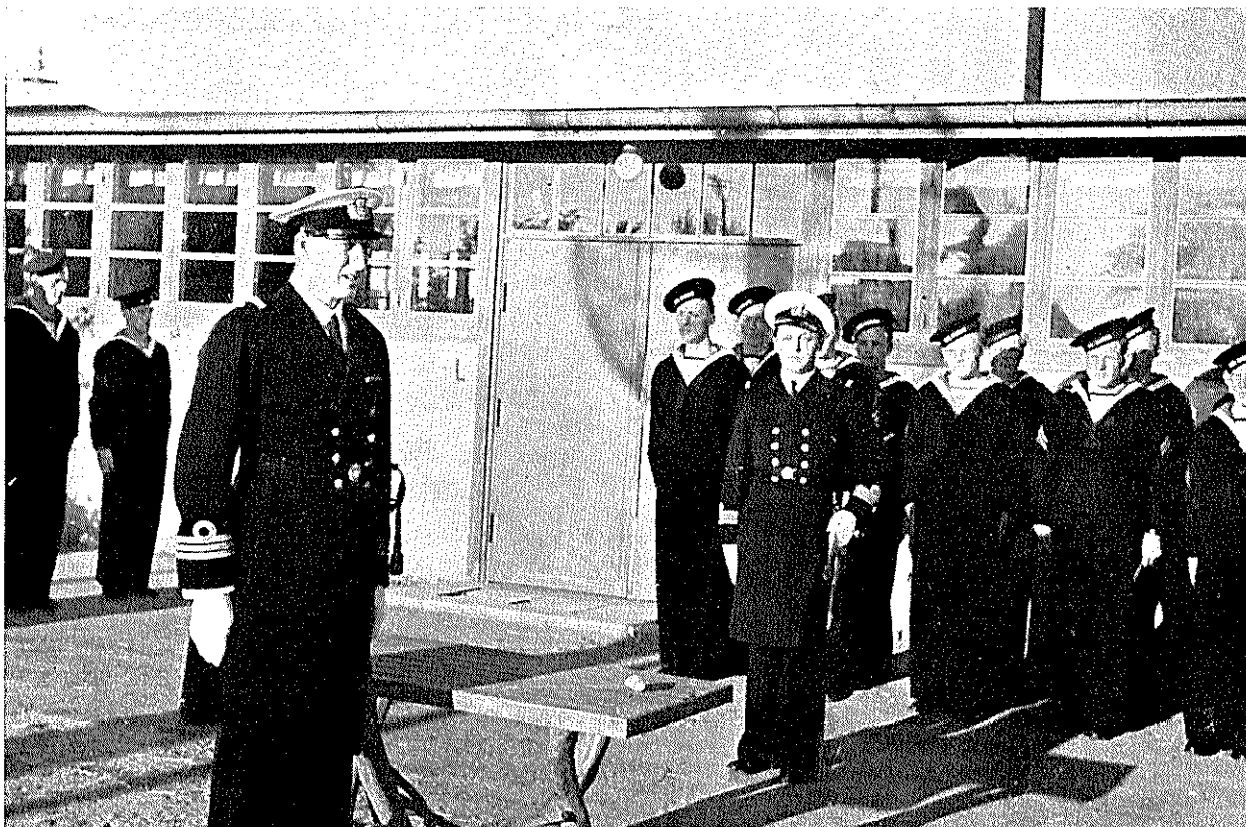
*Fremtidsplaner og Haab.*

Museet er dog langtfra færdigt — meget skal opstilles endnu, og Lokalerne frem-

træder derfor ikke i deres endelige Skikkelse. Naar dette Arbejde saa om kort Tid er færdigt, paatænker Museet at søge oprettet en Forskningsafdeling — et Sted, hvor man vil samle og katalogisere efter et moderne Registratursystem alle Oplysninger, Henvisninger, Afbildninger og lignende af Interesse for Handel og Søfart. Et saadant Kartotek vil naturligvis være af stor vital Betydning og til Hjælp for alle, der studerer maritime og handelsmæssige Emner.

Desværre har Museet i adskillige Aar kæmpet med store økonomiske Vanskeligheder — vi haaber, at der maa vise sig Udveje til at afhjælpe disse, saa Museet fortsat maa kunne følge den Linie, der er slaaet ind paa og derved bevirke, at dets Arbejde og Indsats til Belysning af Handelens og Søfartens Betydning og Vilkaar vil blive forøget og forstaaet til Gavn for saavel Museet selv, som de to store Erhverv, det arbejder for.

*Gustav Kragh.*



I Slutningen af Maj tog Chefen for Kongelundsfortet, Prins Knud, ved en Parade Afsked med det første Hold Overkonstabel-Elever efter Befrielsen

3 af de 15 Elever fik overrakt Præmier af Formanden for Kystartilleriforeningen, Fabrikant *E. Clausen*, og af Formanden for „Dannevirke“, Kaptajn *Bü-*

*low*. For de vordende Befalingsmænd maa man haabe, at de i deres nye Gerning maa være kapable til altid at foregaa de Værnepligtige, der bliver dem betroet til Uddannelse, med moralsk gode Eksempler og uden Svækkelse af Diciplinen arbejde i en Kammeratskabets Aand.

*Carl Østen.*

### „Naar Værfternes Ønsker dem bider...“

Den berømte og engang saa smukke Kæmpedamper „Normandie“ fik kun en kort, men unægtelig ogsaa en begivenhedsrig Levetid. Straks da Krigen brød ud begyndte den at gøre Tjeneste som Troppetransportfartøj, men blev to Gange udsat for voldsomme Brande. Første Gang blev den repareret. Imidlertid mener man nu, at

Omkostningerne ved en ny Reparation vil blive for store.

„Normandie“ kostede lige ved 300 Mill. Kr., da den blev bygget og naaede kun at indtjene en ringe Del af den store Byggesum. Om kort Tid vil den blive op-hugget.

## Aalborg Værft <sup>A/S</sup>

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

# Hvad hedder Skibene og hvorfor?

Af OTTO LUDWIG

**D**ET tages som en Selvfølge, at et Skib skal have et Navn, naar det løber af Stabelen. Det falder os ligesaa naturligt, som at vi selv hedder noget. Almindeligvis er der derfor ingen, der tænker over, at Navngivning af Skibe er en meget gammel Tradition, hvortil der knytter sig baade Historie og Humor.

Det var saaledes ogsaa ganske tilfældigt, at jeg opdagede, at der her var Stof til en Artikel.

Jeg kom en Søndag spadserende langs med Bolværket i Københavns Havn. Lige ved Siden af mig gik en Far med sin lille Dreng. De gik og undersøgte de forskellige Fartøjers Navne. Drengen stillede ustandseligt Spørgsmaal. „Hvorfor staar der baade Navne bagi og paa Siden?“, „Far, hvad staar der der?“, „Og hvad staar der der?“.

Faderen blev efterhaanden lidt irriteret over de mange Spørgsmaal og svarede tilsidst nærmest hen i Luften. Endelig kom de hen til en Skonnert, der som Følge af, at den var tungt lastet, laa med Dækket under Kajkanten, saaledes at man ikke kunde læse dens Navn. Drengen fik imidlertid Øje paa et stort Skilt, der hang i Vantet. Straks kom Spørgsmaalet: „Far, hvad staar der?“.

Den trætte Farmand kastede et flygtigt Blik paa Skiltet og sagde: „Der staar: Hunden bider“.

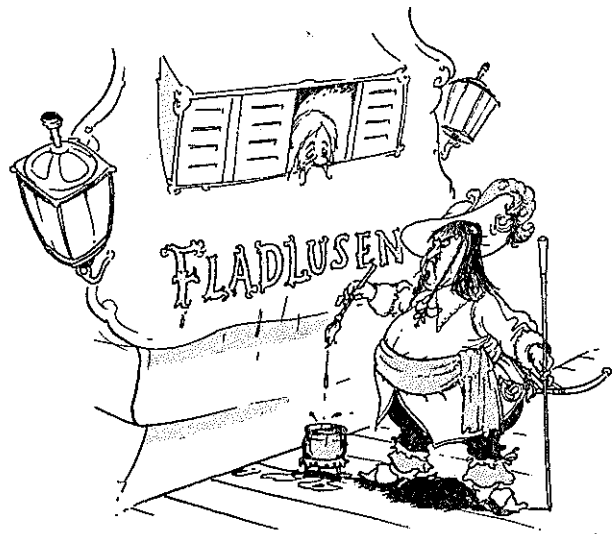
„Øv Far,“ sagde Purken, „det er vel nok et sjovt Navn!“

Baade Faderen og jeg smilte, hvorpaa vi gav os til at forklare, at det ikke var Skibets Navn, men bare et Skilt for at holde uvedkommende væk. Men jeg tænkte bagefter over Sagen, for er det nu helt umuligt, at en Baad kan bære et saadant Navn? At det ikke er det, og at der har eksisteret Skibe med Navne umuligere end den Advarsel, som de to Ord var, skal vi se senere.

## Et Kik tilbage

Men hvor længe har man forresten kendt til Skikken at navngive Bølgernes Betvingere? — Ja, det ved man ikke bestemt, men det er sandsynligt, at der har eksisteret Skibsnavne ligesaa længe, der har eksisteret Skibe. Her i Norden er et de ældste navngivne Skibe „Ormen den lange“.

Grunden til, at man gav Skibene Navne, maa vel søges i den Kendsgerning, at Søfolkene dengang om muligt viste deres Baade endnu mere Ær-



bødighed, end det er Tilfældet nu. Desuden har det vel altid som nu tillige været en rent praktisk Foranstaltning for i Samtale at kunne skelne Skibene fra hianden.

Naar man imidlertid studerer de forskellige Aarhundreders Skibslisters, saa viser det sig, at flere af Navnene er gaaet i Arv, og at de tillige ofte har været brugt paa mere end eet Skib ad Gangen. Saaledes finder man endnu i Dag det samme Navn figurere paa flere Krigsmariners Skibslisters paa een Gang.

Dette viser, at der er Tradition ved Navngivningen, og man tænker endvidere paa, at der maa findes en Grund til de forskellige Navne.

## Der følges en bestemt Linie.

Tit har det sikkert været svært at finde paa nye Navne. I en Marine som Storbritanniens har disse Kvaler sommetider været ret betydelige. For at undgaa dette er man tyet til den samme Udvej, som vi i Dag benytter ved Daaben af Gader og Veje. Ligesom man her opkalder flere forskellige Veje efter kendte Mænd, opkalder man Skibene efter berømte Søhelte, Stats-overhoveder og Sagnhelte.

Alverdens Mariner har hentet Navne til deres Orlogsmænd i den græske Mytologi. Saaledes har flere Enheder af den danske Marine faaet Navn efter den berømte Sagnfugl Phoenix. I den franske Orlogsflaade har der været flere Skibe med Navnet „Melpomene“, som ogsaa Tragediens Muse bar. Men i England har adskillige Skibe lige siden 1760 været opkaldt efter Dansens og Sangens Muse, Terpsichore.

Da der eksisterede en østrig-ungarsk Flaade, kunde man ogsaa her finde Navne fra Mytologien. „Cyclop“ og „Harpie“ var bare et Par af dem. Men under den sidste Krig har der sejlet Skibe under fransk Flag med Navne hentet fra Grækenland. „Eurydice“ er et af dem.

I de nordlige Lande har man imidlertid hovedsageligt søgt Hjælp i den nordiske Mytologi. Baade i den svenske, norske og danske Marine har man gennem mange Aar opkaldt Skibe f. Eks. efter Krigs- og Kærlighedsgud-



I den hollandske Marine fandtes et Skib med Navnet „Piet Hein“.

inden „Freja“, „Heimdal“, „Rota“ og „Sleipner“ er ogsaa Navne, der har staaet paa mange Stævne gennem Aarene.

Men ogsaa mere jordbundne Personers Navne har man anvendt paa Krigsskibene. Som sagt er det meget almindeligt at opkalde Flaadeenhederne efter Søhelte og Regenter. Mere sjældnet er det dog at opkalde dem efter Digtere; men under den sidste Krig var der en engelsk Jager, der hed „Kipling“. Paa et ret tidligt Tidspunkt blev den imidlertid rapporteret som sænket. Det er dog meget muligt, at man allerede har faaet bygget et nyt Skib med den berømte Digters Navn.

Mens vi taler om Forfattere, skal det lige omtales, at der i den hollandske Marine fandtes et Skib med Navnet „Piet Hein“. For ikke at give den populære Grukemager fra „Politiken“ Anledning til at overvurdere sin Popularitet, skal det fastslaaes, at det paagældende Fartøj ikke var opkaldt efter ham, men efter en nederlandsk Admiral, der faldt mod Spanierne i 1629.

#### *Paa Søen er Vejret andet end et Samtaleemne.*

At Søfolkene gennem Tiderne har anset Vejrliget som en afgørende Faktor ved Sejladsens Resultat, ser man gennem de mange Skibsnavne, der betegner et eller andet Vejrlig.

I de fleste Orlogsflaader nøjes man gerne med et Navn f. Eks. „Cyclone“, som forøvrigt tilhørte en nu sænket fransk Jager. Men i Lande som Japan og Rusland er Ord som Storm og Cyclon ikke fyldestgørende nok. Der skelner man meget skarpere mellem de forskellige Vindstyrker aabenbart, for i Japan fandtes en Jager med Navnet „Hatukaze“, der betyder „tidlig Morgenbrise“. En lidt større Vindstyrke er vel sagtens en „Kystbrise“, der paa Japansk hedder „Isokaze“ og er Navnet paa en anden Jager. Et andet østerlandsk Skib hedder „Urakaze“, der betyder „Vind over en lille Bugt“. Den største Vindstyrke, der, saavidt jeg ved, har givet Navn til en af det japanske Søværns Enheder, er dog „Yukiaze“, der er det japanske Ord for Snestorm.

De sovjetrussiske Skibsnavne er som nævnt ogsaa lidt for sig selv. Et af dem er „Schtorm“, der næsten ligner det danske Ord Storm. Men Russerne skelner mellem to Slags Orkaner, som følgende to Skibsnavne viser: „Burja“ betyder almindelig Orkan, mens „Uragan“ er opkaldt efter en Orkan, der tillige bringer Is og Kulde.

Forøvrigt er næsten alle Navnene paa de russiske Skibe ret nye, hvilket skyldes Revolutionen i 1918, hvor Kommunisterne kom til Magten. De Skibe, der tidligere havde været opkaldt efter Czarere og Fyrster, fik nu Navne efter ledende Kommunistere eller Navne, der paa anden Maade fastslog den nye Kurs i Rusland.

Paa et vist Tidspunkt fandtes der hele syv russiske

Krigsskibe med Navnet „Lenin“. Man skulde tro, at disse Skibe var store Slagskibe, naar man gjorde saa meget for at gøre Lenins Navn populært, men dette var ikke Tilfældet. Almindeligvis var „Lenin-Baadene“ smaa og ret ubetydelige Skibe.

Derimod har flere af baade de ældre og nyere russiske U-Baade Navne, der hentyder til Regeringsformen. Her er et Par Stykker: „Krasnoflotjetz“ (Den røde Mariner), „Krasnoarmejetz“ (Den røde Soldat) og „Leninetz“ (Leninven).

#### *Er Søfolk Dyrevenner?*

Man skulde tro at Marinerne gennem Tiderne har været Dyrevenner i langt højere Grad end andre Mennesker, naar man ser de utallige Dyrenavne, der har prydet Skibenes Navneplader.

Maaske er dette Tilfældet, men det er sikkert alligevel ikke det, der har faaet dem til at give Skibene Dyrenavne. Oftest var de Dyr, hvis Navne man benyttede, nemlig almindeligt afskyede af Folkene. „Ormen den lange“ er et Bevis herpaa. Ved Glosen „Orm“ i den Betydning, som den har i dette Skibsnavn, forstaaes nemlig en Drage. Grunden til, at man har givet den et saadant Navn, er derfor snarere, at man vilde forskrække Fjenden og indgyde sig selv den Tro, at Skibet blev uovervindeligt med et saadant Navn.

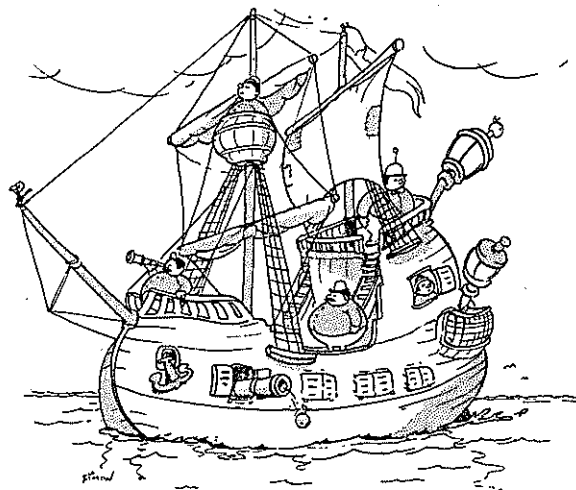
Et andet skibsnavngivende Dyr, der altid er blevet anset for at være baade hurtigt og

stærk, er Løven. Baade i den franske, engelske og danske Marine er „Løven“ et meget ofte brugt Skibsnavn. I England er det tillige et af de ældste Skibsnavne. Siden det blev brugt første Gang (1546), har fjorten-femten Skibe haft dette Navn.

Ogsaa Dyr som Leoparden, Tigeren, Bjørnen og Lossen har haft deres Navne malet paa Krigsskibe af forskellig Størrelse og Betydning. Men ogsaa et Dyr som Aben har været Navngiver til Orlogsmænd. Paa den danske Skibsliste fra 1709 figurerer Navnet „Flyvende Abe“. Om dette har været en Henviisning til Skibets Hurtighed eller noget andet, som nærmest kan forbindes med Navnets sidste Ord, ved jeg ikke.

Fugle har imidlertid ogsaa betydet en hel Del for Navngivningen af Skibene. Saaledes er Fuglenes Konge, Ørnen, Navngiver til adskillige Men-of-War Verden over og har været det i umindelige Tider. Paa en dansk Skibsliste fra 1650 ser vi for første Gang dette Navn i den danske Marine. Paa samme Tid optraadte i England det samme Navn, og endnu i vor Tid er det et almindeligt britisk Skibsnavn. Sidst er det blevet brugt til det store Hangarskib „Eagle“.

Albatrossens Navn er ogsaa meget kendt paa Krigsskibene. Baade Englænderne, Franskmandene, Italienerne og Tyskerne har opkaldt deres Skibe efter denne Søens Fugl.



*Saaledes var der et Skib, der hed „Eblet“ i den svenske Marine.*

Men som ved Skibsnavnene hentede fra Landjorden, viser Danskerne ogsaa med Hensyn til Navnene hentet fra Fugleverden, at de altid har været i Besiddelse af det berømte danske Lune. I Herluf Trolles Flaade fandtes nemlig et Fartøj med Navnet „Papegøje“.

Naturligst er det dog, at man har givet Skibene Navne efter Havets Dyr, Fisken. „Makrelen“ er saaledes et meget gammelt Skibsnavn i den danske Marine. „Sværdfisken“ er et andet gammelt Skibsnavn, som sidst blev givet Torpedobaaden, der løb paa en Mine under Verdenskrigen i danske Farvande. Dette Navn er imidlertid ikke senere blevet givet noget Skib i den danske Marine. Men baade de forenede Staters og Englands Søværn har en „Swordfish“.

Naar det gælder Fiskenavnene er det dog Russerne, der synes at være respektstridige, eller maaske er det ogsaa blot et Udslag af Humor, naar de kalder et af deres Skibe for „Kabliau“.

Imidlertid lever der jo ogsaa andre Dyr i Vandet end Fisk. Og baade Hvalrossen, Sælen, Hvalen og Familie til sidstnævnte har givet Navne til adskillige Skibe Verden over. Særligt i Skandinavien er disse Navne blevet meget anvendt.

#### Bogstaveligt talt Blomstersprog.

Faunaen har imidlertid ogsaa sin Andel ved Navngivningen. Det lader dog til, at Nordboerne som sædvanlig har tænkt paa det gastronomiske, naar de har benyttet Planternes Navne til deres Baade. Saaledes var der et Skib, der hed „Æblet“ i den svenske Marine.

Men ellers var det ret sjældent, at man her i Norden opkaldte Skibe efter Planter. Der er vist kun et Plantenavn, der er blevet brugt i den danske Marine med saa stor Berettigelse som „Nældebladet“. I 1644 blev et Skib ved dette Navn tvunget paa Grund paa Lollands Kyst efter heldigt at have undgaaet de svenske Brandere. Men de Skibe, der senere har faaet dette Navn, har altid kunnet holde sig Fjenden fra Livet.

Japanerne er imidlertid ikke gaaet af Vejen for at knytte Faunaens Navne til deres Enheder. Det er atter Jagerne, der har nydt godt af Opfindsomheden. Der findes et Skib med Navnet „Kiku“, der betyder Chrysantemum. Et andet Fartøj hedder „Kuri“ (Kastanie). Et tredje „Sumire“ (Viol), Et fjerde har Navnet „Hasu“ (Lotus).

Men Japanerne holdt sig ikke alene til de mere anerkendte og elskede Blomster. Flere Skibe har Navne efter forskellige Ukrudtsplanter. Et hedder „Tuga“, der betyder Skarntyde, og en anden hedder „Tade“, der ogsaa er en Slags Ukrudt.

Disse Navne kan man dog tilgive; men naar man hører, at de i Japan ogsaa havde et Skib,

der hed „Yugao“, der betyder Græskar, ja, saa faar man Lyst til at se Skibet.

#### Lande, Bjerge, Byer.

Navnlig i Amerika bruger man den Skik at opkalde Enhederne efter en Stat. Der findes vistnok Skibe hvert med et af de 48 Staters Navne malet paa Boven, men det skal vi ikke komme nærmere ind paa, da disse Navne synes kedelige og uoriginale. Det skal bare nævnes, at Skibet „Washington“ er opkaldt efter Staten og ikke Byen af samme Navn.

I England bruger man at opkalde Fartøjerne efter de forskellige Landsdele. Men ogsaa i Danmark har vi haft Skibe med Navne efter forskellige danske Øer. To af disse Skibe eksisterer endnu. Det ene er „Fyen“ og det andet „Jylland“, der for faa Aar siden blev restaureret.

Med Hensyn til Bjergnavne slipper vi her i Danmark let, da vi ingen Bjerge har. Men i Japan, hvor Bjergene er mange, var Skibe opkaldt efter Bjerge ogsaa mange.

#### Tilfældigheder spiller ind.

Ofte har man givet et Skib et Navn, før det skulde løbe af Stabelen, men i sidste Øjeblik har man saa givet det et andet.

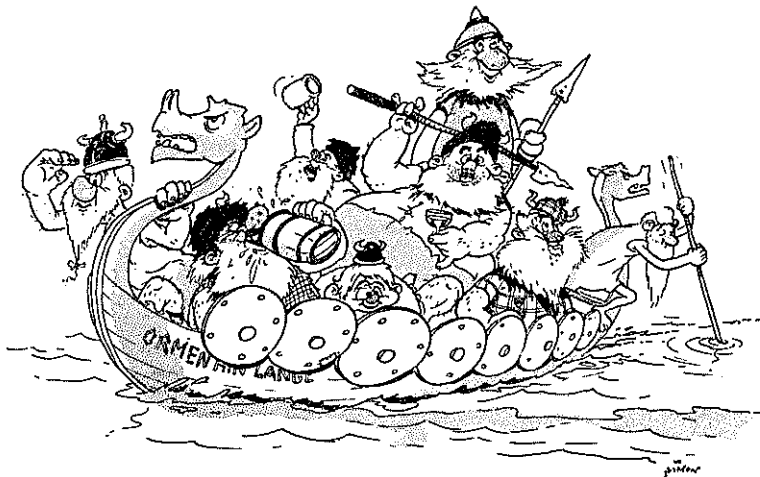
I den danske Marine løb i 1768 et Skib af Stabelen med Navnet „Dronningen“, men paa samme Tid opløstes det kongelige Ægteskab, og man ansaa det derfor for tilraadeligt at døbe Skibet om, hvorfor det fik Navnet „Den Prægtige“.

Da et andet Skib engang skulde glide af Beddingen, gav man det Navnet „Postillonen“ med den Begrundelse, „at det saa passede til sit Navn“, hvilket vel heller ikke kan nægtes, da det blev færdigbygget paa faa Dage.

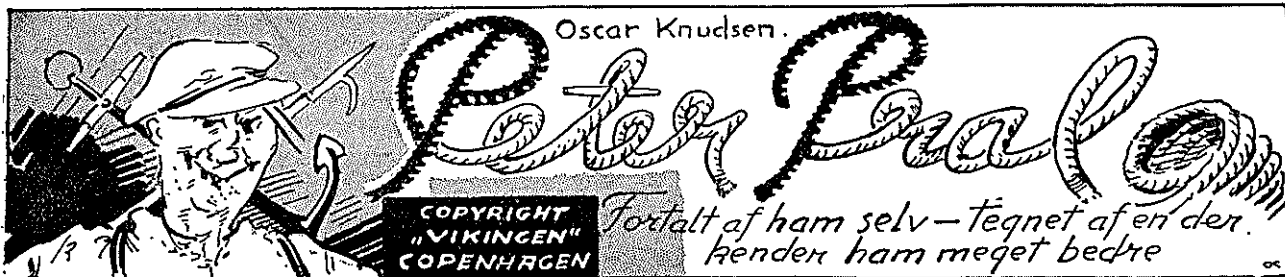
En tredje dansk Orlogsmand, Linieskibet „Dannebrog“ skulde oprindelig være opkaldt efter den dengang regerende Dronning, Caroline Amalie, men før Stabelafløbningen skulde finde Sted, skiftede Regent-skabet, og der fandtes ingen regerende Dronning.

Nogle har maaske med Undren lagt Mærke til, at der i de sidste 150 Aar ingen Skibe har været med

Navn efter Torden-skjolds navnkundige Fartøj, „Hvide Ørn“, men dette hænger sammen med, at det sidste Skib, der bar dette Navn, fik en meget ulykkelig Skæbne. I Aaret 1799 var det paa et Togt til Middelhavet, men pludselig en Nat forsvandt det med Mand og Mus. Ulykken gjorde et stærkt Indtryk, da man erfarede om den herhjemme.







Det Udbrud jeg kommer med paa Billede 1 gælder ikke Virkeligheden. Jeg var udmærket klar over hvor jeg var, men en Plan dæmrede i min Hjerne — — det vil De faa at se om lidt.



Replikken paa Billede 2 er mere korrekt. For jeg tænkte netop „Hvor er Tasken“ med alle Guldstykkerne. Var den i Sikkerhed, eller havde en eller anden Hotelrotte om Bord paa dette flydende Sodama faaet Kig paa den. — Jeg maatte have dette klarlagt.



Da Skibsmedicinmanden indfandt sig, spillede jeg derfor ramt af et Check. — — Han forsøgte at berolige mig med at alt var i den skønneste Orden, — — Men jeg fortsatte min Optræden.



Jeg mystificerede ham med Tasken — —



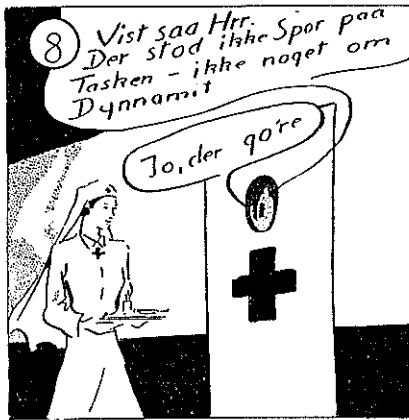
Sna spillede jeg Trumfen ud — og jeg saa, at Lægens Ansigt et Øjeblik antog en grønlig Farve — et underligt fosforagtigt Skær. — — der lurede en svag Følelse af Angst i hans Øjne. — — Jeg var ved at naa mit Maal — —!



Han maa have haft Indtrykket af, at jeg, populært sagt, havde stødt Knolden, men jeg tænkte at han til sidst vilde give mig Tasken for at berolige mine Nerver. — — Men disse Læger er stødige. De gaar efter en Diagnose og holder sig krammægtet til den. — —



nu blev Doktoren kontrær. Han vilde paastaa, at der ikke stod Spor paa Tasken om, at der var Dynamit i den. Nu var jeg klar over, at der var noget galt — — var min kostelige Taske naaske slet ikke reddet sammen med mig — — laa den atter paa Havets Bund, som alle de andre sunkne Skatte?



Jeg satte et ekstra Tryk paa Trumfen. — Men — Søster Mariane kom med en Bakke med en Morfinxprøjsje.

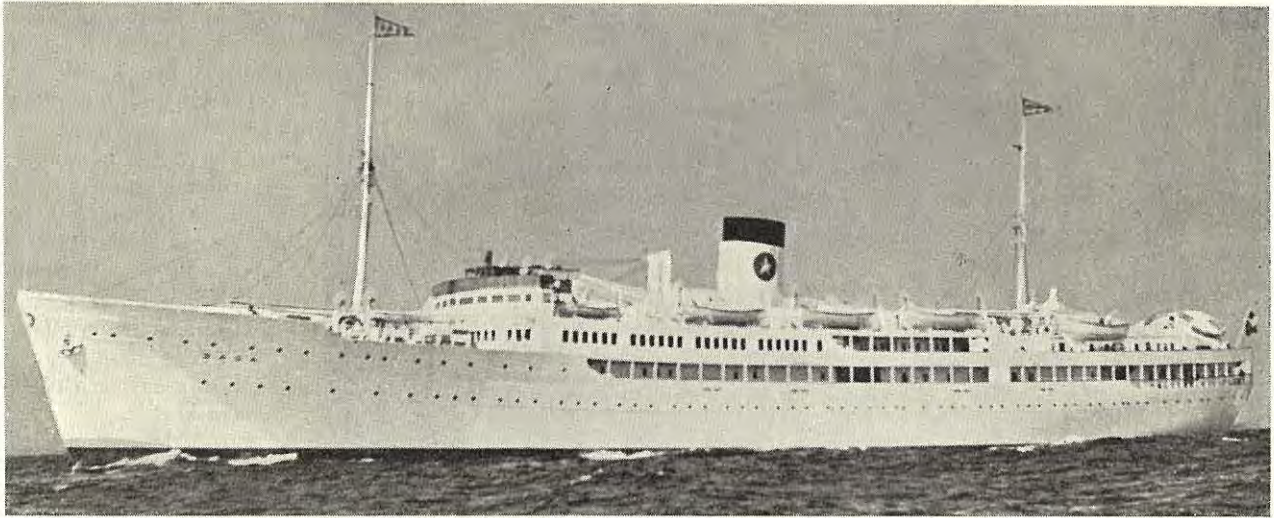
Og jeg sov stille ind i Princetovns Hospitalskøyt og glemte Taske og Dynamit og det hele i Morfeus Arme. — — Medens Autoriteterne fordybede sig i den mere videnskabelige Side af Tilfældet.



Dette her var jo kun saadan et lille „Zwischen-spiel“ som Tyskeren siger. — Men næste Gang kommer der en Sensation!! — noget De vist ikke havde drømt om.

— Bye — Bye —  
P. P.

## EN NY NORDSØ-SKØNHED



*Paa sin Provetur vakte det smukke Skib stor Beundring hos alle Søfarende, der mødte det.*

I disse Dage har en ny Fartøjstype, leveret fra Götaverken, vakt Opmærksomhed og Beundring i Sveriges førende Søfartsby, hvor man sjældent eller aldrig har set noget saa smukt i Havnen som Lloyd's nye London-Liner M/S „Saga“.

Fartøjet er et af de største Passagerskibe, som nævnte Værft har bygget, og det bliver Svenska Lloyds største og hurtigste Passagerfartøj. Og uden Tvivl det smukkeste. Skroget med Overbygning er udført, saa man har faaet lange, ubrudte Linier frem, og Fartøjet frembyder et skønt Liniespil for Øjet.

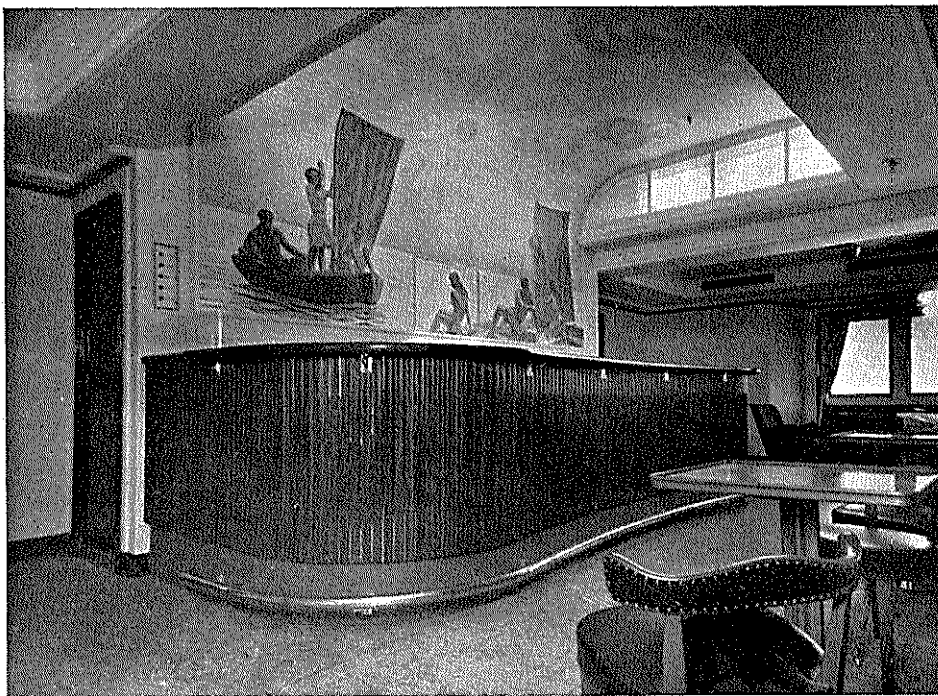
M/S „Saga“ er bygget til Lloyd's Registers højeste Klasse, og dets Hoveddimensioner er:

Længde overalt 128,3 m, største Bredde 16,8 m, og største Dybde 10 m. Fartøjet har en Brutto-tonnage paa 5.545 Tons og laster 2.150 Tons d.w. Det har fire store Lastrum, desuden et særskilt Lastrum og for Fisk endnu fire Kølelastrum. Maskineriet til de sidstnævnte er leveret af Thomas Sabroe, Aarhus. Til Transport af Biler er desuden paa Shelterdækket lavet et indbygget Garagedæk med

Plads til 14 Vogne. — M/S „Saga“ er udrustet til at føre 400 Passagerer med sig, hvoraf de 160 paa 1. Klasse, 80 i anden 100 i tredje og 60 i Gruppeindlogering for Skoleungdom, Spejdere o. s. v. Denne sidstnævnte, som er beregnet til at give Mulighed for billige Grupperejser for Skoleungdom etc., er af Logementstypen og har transportabelt Inventar. Af Besætningen, som bestaar af 99 Mand, har Chefen, Næst-



*Spisesalonen paa 1. Klasse medvirker med sin lyse og muntre Udsmykning til at skabe en glad Feststemning.*



*Hvis man ikke ved Hjælp af Barens Naturalier bliver kendeligt oplivet, bliven man det i alle Tilfælde ved at studere Kurt Jungstedt's smukke Vægmaleri.*

kommanderende samt en Del af det øvrige Personale egne Lukafer, medens den øvrige Del har 2 Mands-Lukafer.

Paa Udførelsen af Fartøjets Spisesale, Saloner og øvrige Passagerum er der lagt megen Vægt. En udførlig Beskrivelse vil føre for langt, men det kan nævnes, at der paa Shelterdækket findes ikke mindre end tre store Spisesaloner, af hvilke 1. Klasses Madsal maaler 19×14 m og har Plads til 160 Personer. Inventaret er gennemgaaende lyst, glad og opmuntrende, og samtidig er det gedigent uden at virke overdrevent. I 2.Klasses Spisesalon lægger man Mærke til en i humoristisk Stil holdt Vægdekoration af Hubert Lärn og Paul Källström: „A midsummer nights dream på engelska och svenska“, hvor man ser en Række kendte Personer træde Dansen omkring Majstangen, bl. a. Churchill, Bernhard Shaw, Montgomery og Per Albin Hansson. Af øvrige Kunstværker ombord fæstner man sig ved to store Vægmalier i 1. Klasses Bar af Kurt Jungstedt og det store Vægmaleri i Entréhallen til samme Klasse af Bo

afset en usædvanlig stor Plads. Men saa omfatter den ogsaa foruden selve Køkkenet et stort Provirantrum, Anretterrum, Vinlager, Bageri, Konditori, Renseri o. s. v. Gryder, Bageovne, Stegeovne og al maskinel Udrustning varmes eller drives elektrisk.

Foruden de foreskrevne Sikkerhedsforordninger mod Brandfare er Skibet forsynet med Sprinkleranlæg, som er fordelt i 7 Sektioner og forsynet med Alarm-

Beskow. Stort set kan man om Fartøjets kunstneriske Udsmykning sige, at den største Om-sorg er lagt paa at forsyne Fartøjet med dekorative Kunstværker af høj Klasse, og at det er lykkedes Arkitekterne paa en harmonisk Maa-de at indføje disse Kunstværker i Milieuet.

Løvrigt omfatter Passagerummene Rygesaloner og Selskabssaloner, et rummeligt Bibliotek med Skrivestue og en lys og smuk Bar, som er knyttet til en Dansesalon, hvis Loft er prydet med en „Stjernehim-mel“. Alle disse Saloner findes ogsaa paa Promenadedækket.

En Afdeling ombord, som vækker særlig Interesse, er Køkkenafdelingen, til hvilken der er



*Billedet kunde godt være hentet fra en Storstadsvilla, men det stammer fra en af „Saga“s private Spisesaloner paa 1. Klasse. At nyde saadan Luksus er ganske vist kun beskaaret enkelte, men det ser hyggeligt ud.*



*Dette smukke Maleri af Bo Beskow symboliserer Livet fra Fødsel til Død og er skænket Skibet af Götaverken.*

anlæg. Ved Hjælp af Alarmanlægene kan man paa Kommandobroen, hvis Ild skulde opstaa, øjeblikkelig se, hvorfra Alarmen kommer, samtidig med, at Sprinkleranlægene, som findes overalt i Fartøjet, automatisk sættes i Virksomhed paa det Afsnit, det gælder, og Vandet strømmer ned fra Anlæget. I Brandudrustningen indgaar ogsaa Skumsluknings- og Kulsyreslukningsapparater.

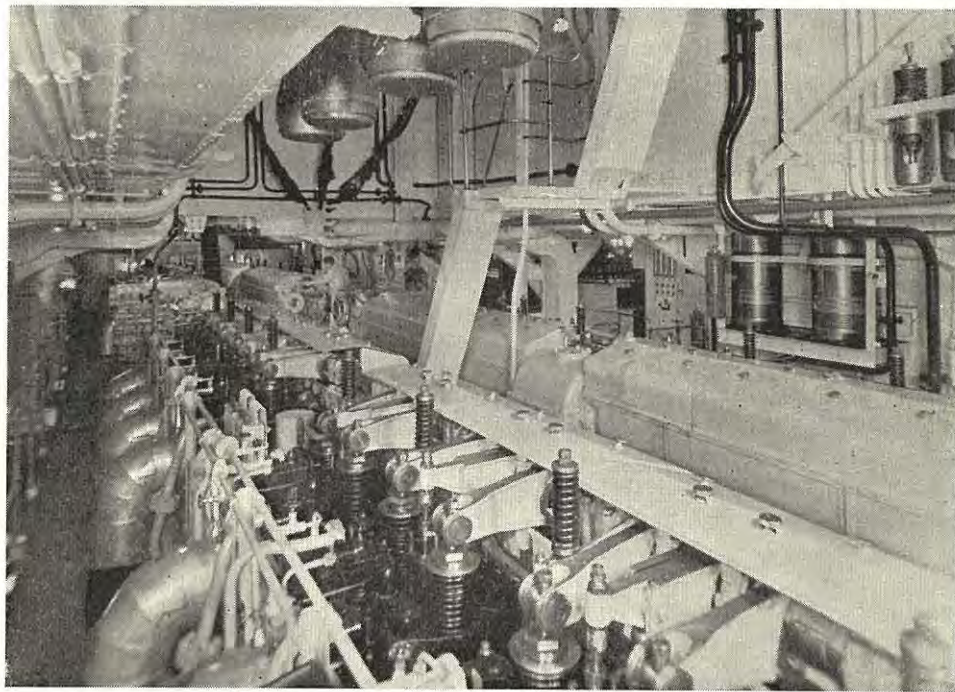
Til Sprinkleranlæget sammen med alle de andre Rørledningsanlæg ombord er der brugt en Mængde Rør af sammenlagt 1,1 Mils Længde.

„Saga“ er selvfølgelig forsynet med den mest moderne Udrustning for Navigation saasom Ekkolod, Log, Radiopjeleanlæg o.s.v. Skibets Radiomateriel omfatter foruden de sædvanlige Apparater ogsaa traadløs Telefon, saa at man fra Skibet under Rejserne mellem Göteborg-London kan telefonere til f. Eks. Sverige eller London. Ombord findes to Telefonskabe for Passagerer og desuden er Luksuskahytterne forsynet med hvert sin Telefon. Endvidere findes i Fartøjet et rigt forgrenet Telefonnet til lokalt Brug.

„Saga“ er et dieselmotordrevent Fartøj. Dets Maskineri byder paa en interessant Nyhed, den første i sin Art paa et stort svensk Passagerskib. Motorinstallationen er nemlig ikke den sædvanlige med direkte paa Pro-

pelakselen arbejdende Motor, Paa „Saga“ har man fire mindre Dieselmotorer, som formidlet elektriske Koblinger og Tandhjulsgeare er overført til en Propelaksel. Motorerne er af Götaverkens Konstruktion og Fabrikat. De er 8-cylindrede og har et højt Omdrejnings-tal — 270 Omdrejninger i Minuttet. En af Fordelene ved det nævnte Motorarrangement er, at Maskinrummet gøres lavere, hvorved værdifuld Plads opnaas til Brug for de ovenliggende Afdelinger af Fartøjet. En anden Fordel er, at hvis en af Motorerne behøver Eftersyn ude paa Søen, kan den stoppes, medens de andre arbejder videre.

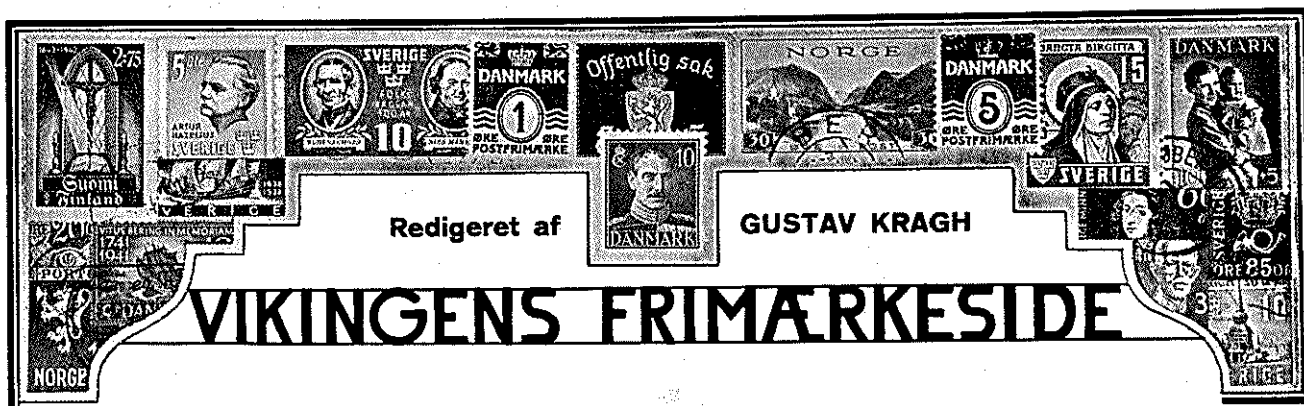
Fuldt lastet gør „Saga“ en Fart af 18½ Knob, men under Prøveturene er den forceret op til en Middelfart af



*En Del af M/S „Saga“s bemærkelsesværdige Maskineri.*

1941 Knob og er saaledes et af de hurtigste Skibe i den svenske Handelsflaade.

M/S „Saga“ har haft en lang Byggetid paa Grund af Verdenskrigens Mellekomst. Der blev nemlig givet Planer til den i 1939. Skroget byggedes af Lindholmens Værft i 1940—41, og først 1945 kunde Hovedleverandøren Götaverken fortsætte og afslutte Bygningen af det Fartøj, der nu ligger klar til at begynde at pløje Nordsøens Bølger. Alle er enige om, at Svenska Lloyd har faaet en fornem Tilvækst til sin Flaade, og at Fartøjet ikke blot er en smuk Prøve paa moderne svensk Skibsbygningskunst, men ogsaa en Fryd for ethvert skønhedselskende Sømandsøje. *Knut Oving.*



## Postvæsenet som Frimærkehandler

Under denne Overskrift har det kendte Filatelistblad „Frimærkesamleren“ i sit Maj- Nummer en interessant Artikel. Bladet oplyser heri, at Postvæsenet for flere Aar siden begyndte at tilbageholde alle Adressekort. Paa disse er jo Frimærkerne oplæbet, men da Postvæsenet som bekendt gennem sit Samlerkontor er Frimærkehandler i stor Stil, fastholder Væsenet, at det beholder Adressekortene for at kontrollere Forsendelserne. Dette er faktisk ganske utilladeligt, da Afsenderne jo har betalt for Frimærkerne, som derfor *ikke* kan være Postvæsenets Ejendom, og adskillige Gange har Samlere derfor ogsaa protesteret over denne Fremgangsmaade, uden at det dog har hjulpet.

„Frimærkesamleren“ fortæller nu, at en Samler modtog en Forsendelse fra Island, og da der paa Adressekortet var anbragt en Del ret værdifulde Mærker, skrev han til Postvæsenet om at maatte faa disse Mærker returneret. Herpaa svarede Postvæsenet følgende:

„I Anledning af Deres Anmodning om at faa udleveret Frimærker paaklæbet Adressekort til en Dem fra Reykjavik afsendt Pakke, beklager man at maatte meddele Dem, at Kontoret paa Grund af det stadig stigende Antal Anmodninger ikke ser sig i Stand til at imødekomme det fremsatte Ønske.“

Vedkommende Samler bemærker til dette ejendommelige Svar, at „naar Antallet af Anmodninger er i stadig Stigen, viser det jo netop, at Filatelisterne ikke vil finde sig i den Ordning, og naar Postvæsenet ikke „ser“ sig i Stand til at imødekomme Ønskerne, maa Klagerne rettes til en højere Myndighed, saa Adressaterne kan faa alle Adressekort returneret efter Revisionen“. Det danske Postvæsen kan ikke være bekendt at tilbageholde Frimærkerne til egen Fordel, og Filatelisterne vil ikke tolerere det længere.

Dette Ræsonnement er selvfølgelig ganske rigtigt. Sagen om Postvæsenets Ret til at tilbageholde Frimærkerne paa Adressekortene har i lang Tid været et Taleemne, som har interesseret Samlerne stærkt, og en fornuftig Løsning af dette Spørgsmaal er saaledes højst paakrævet.

## De nyere svenske Minde- udgaver.

(Fortsat)



Fig. 1.



Fig. 2.

Vi bringer her Billeder af de to Frimærker i Ud-gaven for Nationalmuseets 150 Aars Jubilæum. (Fig. 1 og 2.).

Samme Aar (1942) udsendtes i Anledning af Folkeskolens 100 Aars Jubilæum to Frimærker med Billeder af Folkeskolens Skabere, Rudenschöld og Månsson.

Torsten Rudenschöld, født 1798, død 1859, var en dygtig og glødende begejstret Agitator for Folkeundervisningens Fremme. Denne Opgave viede han sit Liv og skabte, med stor Støtte af Månsson, Sveriges Folkeskole. Nils Månsson, en Bondesøn, født 1776, død 1837, var Politiker, kendt for sin store Veltalenhed og sin redelige Færd i Politik. Han arbejdede særlig for Trykkefriheden og Folkeoplysningen, hvorfor han fik Hædersnavnet „Ljusets Bonde“.

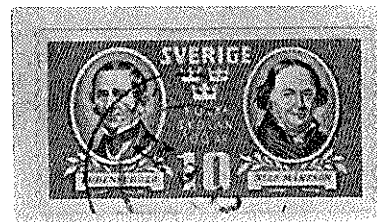


Fig. 3.

Værdierne er følgende:

a) Lodret takket 13: 10 Öre lillarød, Kr. 0,35 - 0,15; 90 Öre blaa, Kr. 1,85 - 1,20. (Fig. 3).

b) Vandret takket 13: 10 Öre lillarød, Kr. 0,35 - 0,20.

Aarets tredje og sidste Mindeudgave udsendtes til Erindring om Kemikeren C. W. Scheele, Fig. 4.

Fortsættes i næste Nr.



Fig. 4

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4

Køber og sælger alle gode  
Frimærker. Speciale: Oversø

# „ÆDETRUGET”

Af K. Schwalbe — Illustreret af Oscar Knudsen

FULDRIGGEREN „SONGVAAR“ laa paa Reden udfør Port Lincoln. Den var netop Dagen i Forvejen halet ud fra Jetty'en, hvor den i tre Uger havde losset forskelligt Materiale til de nye Jernbanelinier: Port Lincoln — Minippa Hill og Port Lincoln — Darkspeak, med Knudepunkt i Yelanna.

Det var nu Meningen, at „Songvaar“ skulde gaa over Spencer Golfen til Port Victoria for at afvente en Last af den nye Høst's Hvede til Falmouth for Ordre.

Under de tre Ugers Ophold i Port Lincoln havde Besætningen stiftet adskillige Bekendtskaber, særlig kvindelige, og disse resulterede i, at Irlænderen Edward Sheehan og Nordmanden Edvin Eriksen stak af fra Skibet, Dagen før det halede ud paa Strømmen. Hans Petersen, en stor, stout Jyde, kom om Bord den sidste Aften ved Kajen slæbende paa en Kreaturkrybbe, der var inddelt i tre Rum. Næste Formiddag fik I. Styrmand Øje paa Truget, da han gik forbi det paa Fordækket, hvor Petersen netop var i Færd med at rense det. „Hvad i Alverden vil De med den Krybben der?“ spurgte han paa sit syngende Norsk. „Aa, jo,“ svarede Petersen, „jeg hørte noget om, at Skipperen vilde købe et Par Grise i Port Victoria for at have dem til Julen, og den kommer vi jo nok til at fejre i Søen, derfor tog jeg det Trug med ombord i Gaar Kvælden, saa kan Grisene have det at æde af.“ „Det var en bra Gut,“ sagde Styrmanden, „saa sparer vi Tømmermanden for det Job at lave et saadant.“ Heldigvis kunde Styrmanden ikke læse Hans Petersens

Tanker, ellers havde han faaet noget andet at tænke paa.

Sagen var nemlig den, at Petersen, den sidste Aften han var i Land, havde truffet en Governmentsmand fra Banen, Jack Donelly, som havde spurgt ham, om det var hans Mening at ville fare til Søs hele sit Liv, naar der var saa megen Jord at faa fat i til Opdyrkning, blot man vilde tage den i Besiddelse. Naar nu Jernbanen kom, vilde der være store Muligheder for Transport af Hvede med Banen ned til Udskebningspladsen. Petersen, som i sine Barneaar havde levet paa Faderens Gaard et Sted i Jylland, var altsaa ikke ganske ukendt med Landbrug, og han fik Blod paa Tanden. Han inviterede Jack Donelly ind paa Commercial Hotel, hvor de over et Glas Walkerville Stout drøftede Sagerne. Donelly fortalte ham, at Regeringskontoret i Adelaide havde med Udstykningen af Jordene at gøre, og disse var gratis de første 10—20 Aar, alt efter Jordens Beskaffenhed. Man kunde yderligere faa Statstilskud til Indkøb af Kreaturer, Landbrugsmaskiner, Hus etc. Selvfølgelig var de første Aar meget vanskelige, haardt Arbejde og næsten ingen Høst, men til Gengæld uidskrænket Kredit.

„Det bliver nu ikke nemt at komme i Land med mit Tøj,“ mente Petersen. „Skuden lægger ud fra Jetty'en i Morgen tidlig, men jeg maa jo set at finde paa Raad.“ „Naar du kommer i Land i Overmorgen Aften,“ sagde Donelly, „tager du lige hen til mig i Hovedgaden, jeg skal saa sørge for, at du kommer ud i „Bushen“, og der kan du holde dig skjult, til Skibet er sejlet. Bagefter kan du saa faa Arbejde i 110 miles Camp'en hos mig, indtil der bliver tilstillet dig en Lod.“ Da Petersen senere paa Aftenen forlod Donelly, var hans Beslutning taget. Paa Vejen ned til Havnen kom han forbi et lille Torv, hvor Farmerne placerede deres Heste og Vogne, naar de om Lørdagen var inde for at gøre Indkøb. Her fik han Øje paa et stort Fællestrug til Fodring af Heste, og pludselig fo'r den Tanke gennem Hovedet paa ham, at han maaske ved Hjælp af dette Trug kunde stage sig i Land fra Skibet, naar det først var kommet ud paa Reden. Som tænkt, saa gjort, han vendte Bunden i Vejret paa Truget og svang det op paa Skulderen. Det var tungt, men da der ikke var ret langt ned til Skibet, mente han, at det gik vel nok. Han naaede ogsaa velbeholden derned, og efter at være kommet om Bord anbragte han Truget paa Dækket og gik ned i sit Lukaf for at forberede sin Flugt til næste Dags Aften; der var jo mange Ting, der skulde ordnes.

Han samlede først alle sine Smaating, saasom Barbergrej, Familiebilleder, Bøger og Breve, pakkede dem ind og stuede dem ned i Køiesækken sammen med Undertøj, Arbejdstøj, Skjorter, Fodtøj og deslige. Snart var Sækken fuld, det eneste, der var tilbage, var Olietøjet, Søstøvler, et Par Tæpper og en Pude, men han var bestemt paa ikke at ville gaa fra noget som



Petersen var i Færd med at rense Kreaturkrybben.

helst udover Køjemadrassen. Han var saa heldig kun at dele Lukaf med tre andre Matroser, idet hele Ruffet var inddelt i to Rum, et med Plads til 14—16 Mand og et andet til fire Mand; af disse var de to endnu i Land, og den tredie sad og spillede Dam med Tømmermanden.

Den eneste, der var indviet i Petersens Planer, var Undertegnede, og jeg havde ogsaa lovet at være ham behjælpelig med „Afmønstringen“. Næste Aften ved Tolvtiden var Petersen klar til at starte, og vi satte i Fællesskab Truget i Vandet lige agten for „Bakken“. Aftenen var uden Maane, men ellers stjerneklar. Vi stoppede Køjesækken samt det løse Habengut i Truget, fastgjorde Enderne af to Gordinger i hver sin Ende af Truget og firede det i Vandet. Men nu var der det store Spørgsmaal — om det kunde flyde og i det hele taget var i Stand til at bære Vægten. Ganske vist var Afstanden til Land kun ca. 500 Meter, men den var dog tilstrækkelig til at gaa nedenunder og hjem i. Jeg sagde til Petersen, at han ikke skulde gaa til Jetty'en, men søge mod Stranden nord for denne, idet han ellers udsatte sig for at vække Opmærksomhed fra Folk, der var ved at losse Kystbaaden „Morialty“; han kunde ogsaa risikere at løbe paa vor Skipper eller Styrmanden, der paa dette Tidspunkt var i Land endnu.

Alt var nu klar til Afgang, og „Peter“, som han kaldtes til daglig, svang sig over Lønningen og firede sig ned af Gordingerne. Næppe var han dog kommet ned i Truget, før jeg hørte et Vræl fra ham, og han begyndte at bande over, at „Truget lakkede ad Helvede til.“ Han kom op, og vi lettede Truget saa meget, at det kom lige over Vandfladen. Det gjaldt nu om at finde Lækken hurtigst muligt. Heldigvis var den ikke saa stor. Vi fik snart stoppet noget Værk i Hullet og firede saa atter Truget af. Denne Gang syntes det at ville holde Vandet ude, Petersen gik paany i „Jollen“, jeg rakte ham en lille Pagaj, vi havde fremstillet Dagen i Forvejen, og ønskede ham Held og Lykke paa Rejsen. Saa stødte han fra Skibssiden og jeg raabte som Afskedshilsen: „Husk at sætte Forsejlene og Loggen, og send mig et Kort, naar du passerer Alltorph Island.“

Petersen grinte til Svar, derefter forsvandt han ud af min Synskreds, og jeg saa ham ikke mere.

Der er gaaet mange Aar siden da — jeg tror, det var i 1911—12 — og at Turen i Truget forløb godt, erfarede jeg først ca. 25 Aar senere. Jeg kom en Dag, efter at jeg i flere Aar havde været ansat i den danske Marine, til at tale med en Sømand, der hed Petersen. Talen faldt paa Australien, og han fortalte saa om en Broder, der var rømmet fra Reden i et Ædetrug. Jeg var straks klar over, hvem Broderen var. Jeg fik hans Adresse, og snart efter kom der Korrespondance i Gang mellem Undertegnede og Farmer Petersen Esq., Kielpa, South Australia.

Han har her sin egen Farm med ca. 8000 acres Land, Heste, Køer, Faar og hvad der ellers hører til, er gift og har flere Børn. At han sidder ret godt i det, ser man af hans Danmarksrejse, som han foretog i Slutningen af Tyverne. Den kostede ham rundt regnet ca. 20.000 Kr. + Udgifterne til en Bestyrer af Farmen under Europarejsen.



*Petersen stødte fra Skibssiden og forsvandt ud af Synskredsen.*

Petersen kunde dog have sparet sig sin lille Udflugt i Truget, thi da „Songvaar“ kom til Port Victoria og var blevet lastet med Hvede, sprang den ved et Uheld læk og sank med hele sin Last ude paa Golfen. Besætningen blev da afmønstreret, og de, der ønskede det, fik betalt Rejsen til England, men det var ikke mange, der benyttede sig heraf.

„Songvaar“ laa i flere Aar med Riggen og tildels Lønningen over Vandet, og da der paa dette Tidspunkt ikke fandtes Bjærgningsmateriale nærmere end i Melbourne, hvor man tog saa enorme Summer for at bjærge, blev den opgivet. Naar jeg af og til kom til Port Victoria med Ketchen „Mac' Intyre“, prøvede vi som en Afveksling i Kosten at fange nogle „snappers“. Fiskene her omkring nød jo i lange Tider godt af „Songvaar“s Hvede, saa de, vi fangede, var saa fede, at de var ved at sprænges, men til Tider, naar der var Paalandsvind, var der ikke til at aande i Port Victoria paa Grund af Stanken fra den raadnende Hvede.

I Tilknytning til denne „Solstraalefortælling“ vil jeg gerne komme med nogle Betragtninger angaaende Farming i Australiens Skove paa det Tidspunkt. Al Begyndelse er svær, og det er ikke saa lige til at naa det Resultat, som Petersen har naaet.

Naar man dengang fik et Stykke Jord af den australske Regering, skulde Landet først ryddes for Trævækster. Det var enten kæmpestore Eucalyptus, Sheoak eller Gummitræer, eller som det Petersen fik, nemlig Melley scrub. Det var lige vanskeligt at rydde. Træerne blev fældet og laa saadan i et Aar eller to. Derefter blev der stukket Ild i Kronerne, saa alt Løvet

afbrændtes, da det jo indeholder Eucalyptusolie, derimod blev alle større Grene og Stammer tilbage, som saa ved Hestekraft blev slæbt sammen til store Baal. Malley-scrub'en bliver først tromlet ned og bliver derefter sat i Brand; det er undertiden helt anseelige Baal, der laves, hele Præriebrande, som er i Stand til at sende Asken 70—100 miles bort. Et ynkeligt Syn er det dog, naar „bushen“s Dyr, Kænguruer, Kaniner, Slinger, Dingoes o. m. a. mere eller mindre forbrændte kommer farende ud fra Baalene for lidt efter aldeles forvildede at styrte tilbage igen.

Det værste Arbejde efter Afbrændingen er Fjernelsen af Rødder og Stød. Det tager som Regel flere Aar at faa Jorden befriet for disse Gener, og Landbrugsmaskinerne er derfor indrettede til at hoppe over de store Stød (stump-jumping ploughs), men naar først Jorden er befriet for al generende Vækst og har været kultiveret gennem en Række Aar, kan man vente at faa en nogenlunde god Høst, men under alle Omstændigheder kræver Jorden Kunstgødning og Superfosfat (mineral super), uden dette kommer Hveden ikke op. Det tager derfor mange Aar, før Jorden kommer over sin Jomfrutilværelse, den skal jo ogsaa en Gang imellem have Lov at hvile, d. v. s. ligge brak, men er den første svære Tid overstaaet, har man Grund til at vente godt Udbytte.

## Redningsvæsenet og Minefaren

Et af de Problemer, der længst vil kaste Skygge over den frie og uhindrede Virke og Færden paa Jyllands Vestkyst, er de saakaldte Cementminer, som af Tyskerne blev udlagt i Havstokken under Besættelsen, og som næsten i fuldt Omfang er anbragt og stadig befinder sig her og der og allevegne fra Lyngby paa Tykysten og videre sydover.

Disse Miner er, synes man, farligere og langt mere lumske end andre lignende Paafund, fordi de ligger der — usynlige — blot ved man, at de er der i rigt Tal, og Død og Ødelæggelse lurer langs den før saa friske og lokkende Strand, hvor bl. a. Badelivet i Sommertiden kaldte paa Tusinder.

*Herrefolket rejste — og i Dag staar vi tilbage med Smerten.*

Man synes jo, at det logiske burde have været, at dette Folk, der i Sandhed anvender al deres Flid og Opfindsomhed paa at ødelægge, selv burde have fjernet hver eneste Land- og Sømine, de havde anbragt — uanset det Faremoment, der er forbundet hermed. Imidlertid ligger Minerne her stadig, og mon vor Generation vil opleve at se den sidste fjernet?

Et i Redningsvæsenet her paa Kysten enestaaende Tilfælde fandt forleden Sted ved Redningsstationen Agger. Et Tilfælde, der bedre end mange Ord illustrerer de Hæmninger og de Farer, som dette Minevæsen langs Jyllandskysten afstedkommer.

Man skulde det paagældende Sted afholde den traditionelle Øvelse med Baad — men at foretage denne paa Havet kunde man ikke af Hensyn til Cementminerne i Havstokken. Man maatte derfor foretage Øvelsen paa — Limfjorden.

I Agger Redningsstations mere end 70-aarige Historie har dette aldrig før fundet Sted.

## TUXHAM A/S

Raaoile- og Dieselmotorer  
for Brugsfartøjer til ethvert  
Formaal ca. 20—250 EHK

Trekronergade 122  
Tlf. C. 8816

København  
Tlgr.-Adr.: Tuxham

At Cementminerne er en stadig Fare for Fiskeriet er givet.

Sker det f. Eks., at et Fiskefartøj i Taage eller paa Grund af Motorskade kommer for nær Stranden og tørner mod en saadan Mine, er Katastrofen der. Og sker der Strandinger, er Faren jo ligeledes givet.

Det kan ikke stærkt nok forlanges, at der hurtigst muligt gøres Skridt til for Alvor at faa Cementminerne fjernet fra Jyllands Vestkyst.

*Maagen.*

## Genopbygning

Russerne har besluttet hurtigst muligt at gøre Havnene brugelige igen efter Tyskernes Ødelæggelse, ja, ikke blot det — i Aaret 1947 vil Leningrad, Riga og Odessa have Havne, der er langt større og mere moderne end dem, der fandtes før Krigen. Dette store Genopbygningsarbejde er dog heller ikke helt billigt. Sovjetunionen har bevilget mere end en Milliard Rubler til det enorme Foretagende.

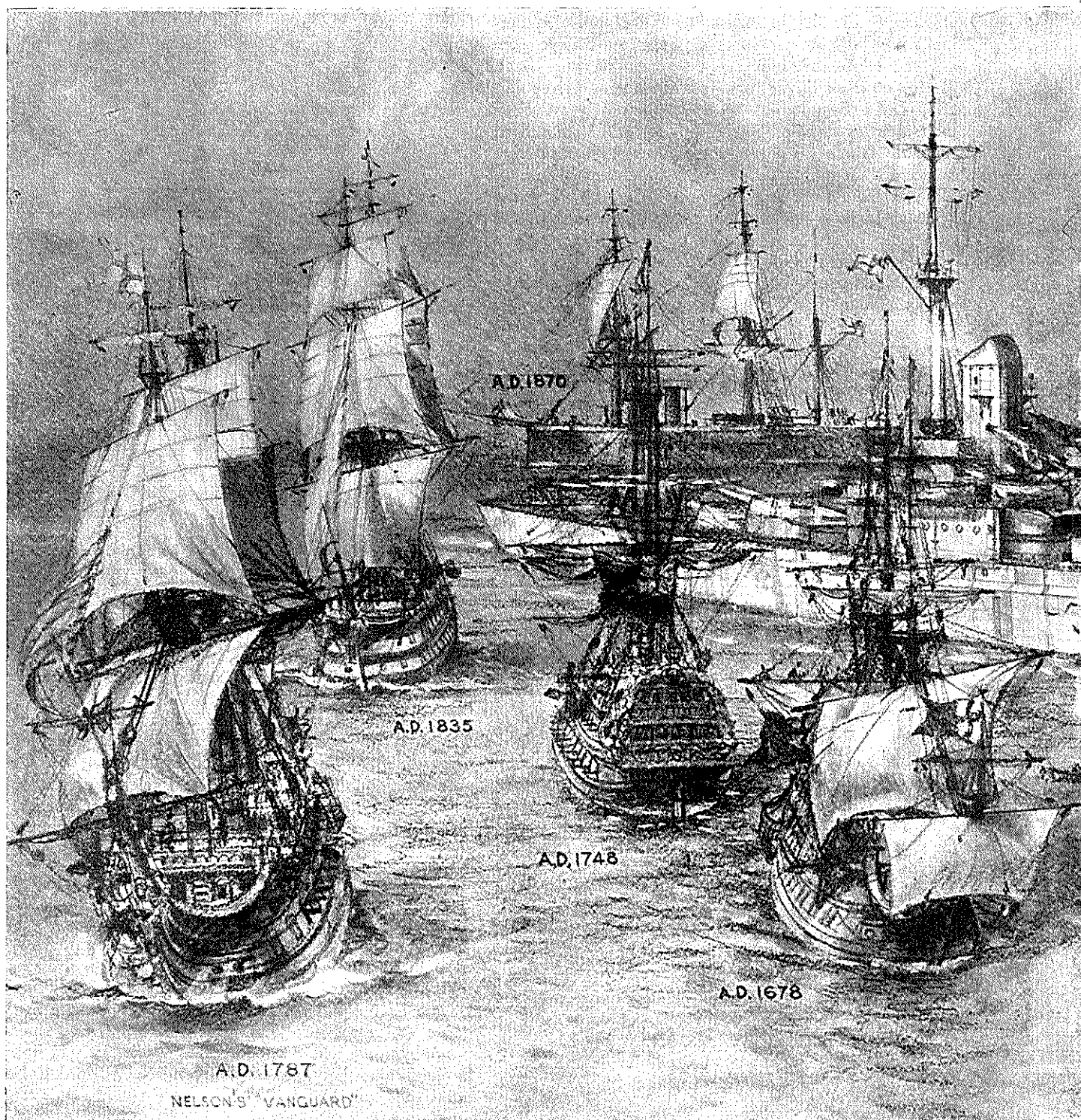
## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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



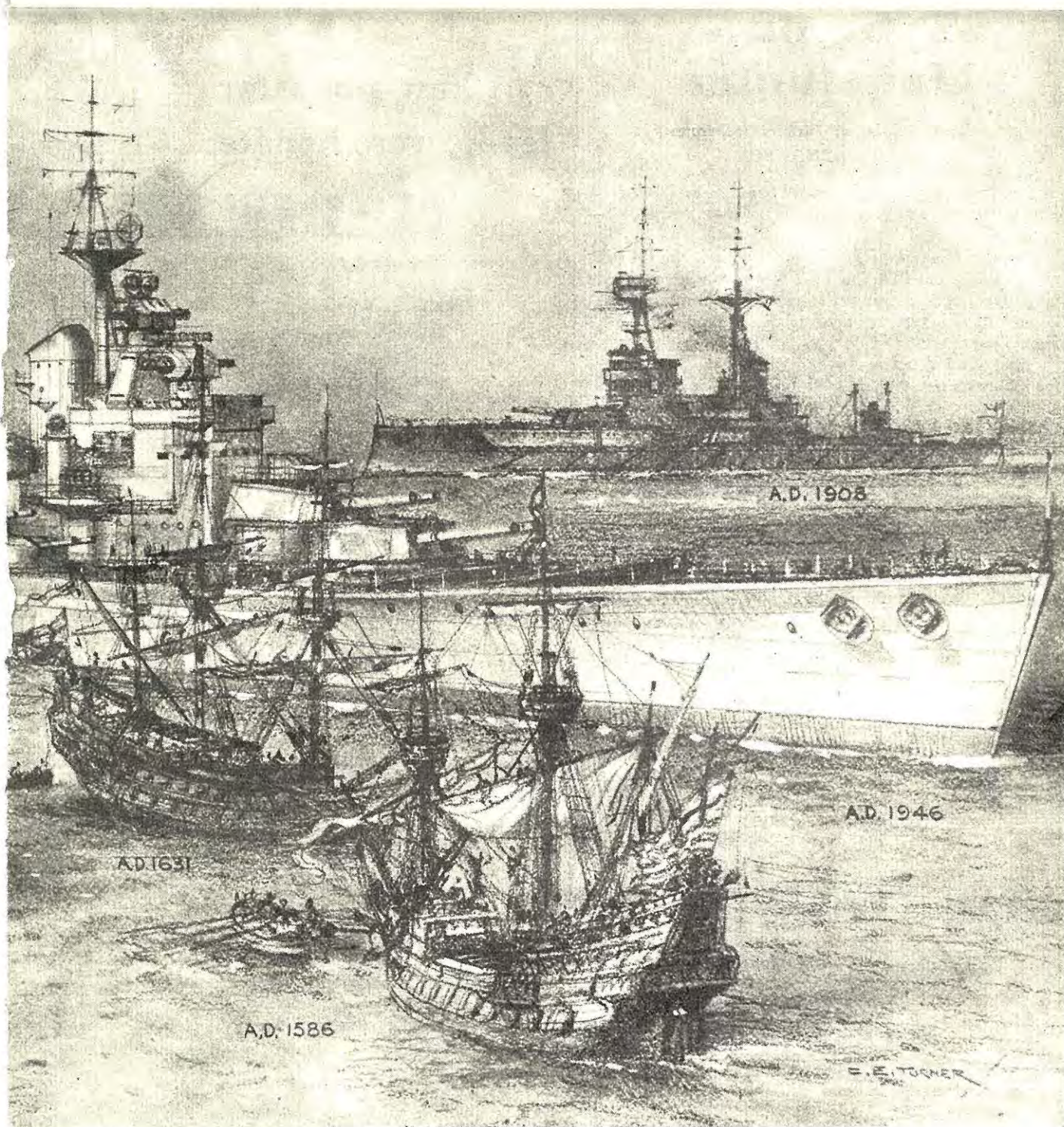


## Ni "Vanguard" - Fra Elizabethstid

Englands nyeste og mest moderne Slagskib, den 42.500 ts store "Vanguard", er den niende Bærer af dette Navn i den engelske Marine.

Dens Forgængeres Historie strækker sig over 360 Aar, idet den første, som var en 500 ts Galliot, blev bygget i Aaret 1586. Den havde en Længde paa 32,9 m, en Dybde paa 3,96 m og var armeret med 32 Kanoner. Den anden "Vanguard" blev bygget i 1631 og var et

anden Klasses Skib armeret med 58 Kanoner. Det blev ilde medtaget i en Kamp med Hollænderne i 1652, men udmærkede sig Aaret efter i Slaget ved Portland. Den tredje var ogsaa et anden Klasses Skib paa 1357 ts med 90 Kanoner og blev bygget i 1678. Den blev i 1748 fulgt af et tredje Klasses Skib paa 1419 ts armeret med 70 Kanoner. Den femte "Vanguard" blev bygget i 1787 og var ogsaa et tredje Klasses Skib paa



## lens Galliot til moderne Slagskib

1609 ts med 74 Kanoner. Den var Nelsons Flagskib ved Abukir, hvor den led stor Skade og mistede hundrede Mand. Da Franskmændene senere rykkede frem mod Neapel evakuerede Nelson den kongelige Familie og den engelske Ambassadør, Sir William Hamilton, og hans Frue til Palermo ombord i "Vanguard". Den sjette "Vanguard" blev bygget 1835, et anden Klasses Skib paa 2609 ts. med 80 Kanoner. Den fulgtes i 1870 af den

syvende Bærer af Navnet, et Jernskib med Centralbatteri, paa 6034 ts, armeret med ti 22,9 cm Kanoner. I 1875 blev den vædret af "Iron Duke" i den irske Kanal og sank. Den ottende var et Slagskib paa 19.250 ts bygget i 1908. Den havde en Hastighed paa 21 Knob og var armeret med ti 30,5 cm Kanoner og 18 10,5 cm Kanoner. Den var med i Nordsøslaget og blev ødelagt ved en indre Eksplosion i 1917.

# Tyborøn - Hanstholm

En Udtalelse af Fiskeridirektør  
TROLLE-THOMSEN

I et Interview, som „Maagen“ har haft med Fiskeridirektøren om forskellige Fiskerispørgsmaal, rettes følgende Spørgsmaal:

„De var Medlem af Limfjordskommissionen og gik mod Tanken om Lukning af Tyborøn Kanalen. Hvad vil efter Deres Mening Projektet med Sluselukning komme til at betyde for den søgaaende Flaade og Limfjordsfiskeriet?“

„Saafremt den frie Adgang til Limfjorden spærres med Sluseanlæg, vil vel Tyborøn Havn kunne bevares som saadan, men Tilstedeværelsen af Sluseanlægget vil under visse Vejr- og Vindforhold utvivlsomt forringe og vanskeliggøre — i nogle Tilfælde endog umuliggøre — Besejlingen af Tyborøn Havn og af Kanalen, fordi Slusen under stærke vestlige Vinde formentlig maa holdes lukket.

Jeg mener, man kan sige, at et Sluseanlæg vil medføre en betydelig Forringelse af Tyborøn Havns Værdi baade som Basis for Fiskeriet og som Tilflugtshavn. At Fiskeriet i selve Fjorden vil undergaa en Ændring med en tiltagende Bestand af Brakvandsfisk maa synes givet. Det vil maaske kunne lade sig gøre at holde Saltholdigheden i Nissum Bredning nogenlunde høj, men en Nedsættelse maa ihvertfald paaregnes. Og i

## Vi kan nu atter levere vore kendte

# MARINAT

## Produkter

f. Eks.

Klar Yachtlak

Klar Spar Varnish

Skibsbundfarve, rød og grøn

Hvid Understrygningsfarve

Hvid Kopal Træk-Spartel

Inden- og udenbords hvid Emaille

Ætsalin etc.

## A/S O. F. ASP

(Grundlagt 1857)

**Specialfabrik** for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22.

Telefon:  
C. 48168

Telegram:  
Dantransport

## DAN-TRANSPORT A/S

Assurance — Befragtning  
Spedition

Vestergade 26. K.

Fragnetur for:  
REDERISELSKABET

## NAVITAS A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:  
C. 1656

Telegram:  
Asnavitas

Farvandet Øst for Oddesund vil Saltholdigheden sikkert synke føleligt.

Begge disse Forhold vil uundgaeligt virke forringende paa Limfjordsfiskeriets Muligheder.

*Jeg har dog den Tro, at det vil være muligt for Ingeniørvidenskaben at finde Udveje og Midler til at sikre Tyborøntangerne uden at gribe til den drastiske Udvej at lukke Kanalen. Det vilde i mine Øjne være fuldkommen uforstaaeligt, dersom man af fri Vilje valgte Foranstaltninger, der i hvert Fald under visse Forhold spærrede Adgangen til et naturligt Tilflugtssted af uvurderlig Værdi saavel for Fiskeriet som for den alm. Sejlads, og som dertil vil bevirke en Nedgang i Indtjeningsmulighederne for talrige Fiskere, som har deres Virke paa Limfjorden.“*

En tidligere Minister har fra Rigsdagens Talerstol betegnet Havnebygningen ved Hanstholm som en national Skandale.

Hvilket Udtryk vilde De finde passende, dersom dette Arbejde skal fortsætte i samme Gangart — eller evt. helt standses?“

„Jeg mener, man maa tage et klart Standpunkt. Skal der bygges Havn ved Hanstholm, eller skal Tanken opgives.

Jeg personlig finder, at Hanstholm Havn bør bygges og bør bygges snarest. En Havn her vil ligge betydeligt bedre end nogen anden Havn paa Vestkysten for Fiskeriet i den nordlige Del af Nordsøen og vil bl. a. kunne blive en udmærket Basis for det danske Sildefiskeri, der nu er under energisk Opbygning.

For dette Fiskeri vil Havnen faa den gunstigste mulige Beliggenhed.“

*Maagen.*

## Erindringer i et Otium fra

## 47 Aar paa de 7 Have

Kaptajn **Marius Rosenhøj** fortæller —

*Kaptajn-Kollegers Ønske i Skibsførerforeningens Hovedbestyrelse, selvom dens øvrige Medlemmer under Hensyn til den lange Distance fik ekstra Besvær i Samarbejdet. 1 1942 blev hans Skib „Stjerneborg“ torpederet af en tysk U-Baad. Om denne Hændelse samt om mange andre interessante Træk fortæller Kaptajn Rosenhøj, der nu er gaaet i Land for stedse, ved et Besøg, jeg har aflagt i hans Hjem.*

“**M**IT Sømandsliv begyndte jeg som 14-aarig i 1898, dengang der endnu var Masser af Sejl-skibe. Jeg var lige kommet ud af Skolen i Nykøbing F., i hvilken By jeg er født. Alle raske Knægte, der dengang stak til Søs, skulde som Sædvane var, helst ud med de berømte Marstal- og Thurø-Skonnerter („Thurinere“). Paa en 3-masted Thurø-Skonnerter, der skulde fragte Byg fra Bandholm til England, kom jeg til at foretage en Rejse, hvis Hændelser gav mig en Forsmag paa Søens farefulde Liv, idet vi under daarligt Vejr i Nordsøen blev rendt ned af en engelsk Fiskedamper. Det var Mortensaftens Dags Eftermiddag, altsaa 10. November. Damperens Kaptajn var dansk og vilde, da han var ved at gaa agter om os, praje os af Venlighed. Paa samme Tid flovede Vinden, hvorved vor Fart sattes ned, hvilket igen foraarsagede, at han rendte lige paa os paa vor Styrbords Side udfør Mesanvantet. Jeg stod iført Olietøj og Søstøvler henne for ved Lukaf-Kappen og havde lige været nede og drikke Kaffe, der dengang indtoges ved 15-Tiden i danske Skibe. Ved Kollisionen blev 3 svære Egeplan-ker gennemskaaret i vor Skibsside, hvorefter Bygget begyndte at rende ud. I samme Øjeblik raabte vor Kaptajn: „Nu maa I redde jer selv, for nu synker

Skuden!“ Hvorpaa han straks sprang ombord i Fiske-damperen. Rask gjort! Vor Matros, der stod til Rors, var et anderledes Mandfolk. Han blev staaende. Jeg selv var i Tvivl om, hvad jeg skulde gøre, men jeg fulgte hans Eksempel og blev. Vor Styrmand, som var gaaet til Køjs, men var blevet vækket ved Kaptajns Raab, var kommet farende op og naaede ogsaa at redde sig velbeholden ombord i Damperen. Hans Handlemaade undskylder jeg, for han var jo ikke klar over, hvad der var sket. Alt imedens rendte vor Kok rundt paa Dækket med sin Dyne i Favnen. Den var en Foræring fra hans Mor, som havde formanet ham til at passe godt paa den! Da jeg havde set Styrmanden springe over paa Damperen, besluttede jeg mig til at følge hans Eksempel. Damperen var efterhaanden gledet langs vor Side hen til agter og begyndte pludselig at bakke, saa at jeg, da jeg endelig havde besluttet mig til at springe med Olietøjet og Støvlerne paa, ikke naaede over paa Damperen, men faldt ned mellem begge Skibe. Fra Damperen blev straks hevet en Redningsboje ud, som maa have været af Bly, for den forsvandt i Dybet med det samme. Trods det, at jeg ved Svømmetag og Træden-Vande forsøgte at holde mig oppe, gik jeg ned. Naturligvis burde jeg have aført mig Olietøj og Støvler, men da jeg lige havde anskaffet det, og det stod mig i en Maanedes Hyre, 20 Kr., vilde jeg forsøge at redde det. Da jeg kom op til Overfladen igen, var begge Skibe et godt Stykke fra mig. Damperen kunde nemlig ikke paa Grund af sin Trawl bag sig bakke. Bevidstheden var ved at forlade mig, kunde jeg mærke, og jeg gik ned for anden Gang. Da jeg kom op, var Damperen efter at have faaet sin Trawl ind, kommet hen til mig og jeg følte mig i en faretruende Nærhed af dens Skruer. Med en Baads-hage fik min Kaptajn Tag i min opknappede Olietøje, og jeg fik Krampe — uden at jeg anede det — grebet fat i en Line, der var stukket ud. Da jeg kom til mig selv, laa jeg paa Damperens Dæk, hvor man stadig baksede med mig for at faa Vandet ud af mig. Kort efter kom jeg til Hægterne igen.

Skonnerter var imidlertid ikke sunket, saa vor Kok løb stadig rundt paa Dækket med sin Dyne. Vi kom ombord i Skonnerter ved Aftenstid, hvorefter Damperen tog os paa Slæb, indtil et Uvejrs Indtræden afbrød dens Hjælp. Saa maatte vi klare os selv. Vi lagde Skonnerter over, saa at dens haardt havarerede Side kom til Luvart, og begyndte paa en Reparation af Lækagen. Hængende paa Skibssiden fik vi den tætnet nogenlunde med Værk og Sejldug, hvorover der blev sømmet Brædder. Uden videre Uheld naaede vi derefter ind til Shields. Herfra gik vi efter ordentlig Re-

paration med en Ladning Kul hjemover for at holde Jul. Denne Højtid kom vi ikke til at fejre dette Aar ved Land, for Snestorm fra Nordost og Øst under hele Rejsen satte en saa forfærdelig Sø, at vi maatte ligge underdrejet det meste af Tiden, hvilket bevirkede flere Dages Forsinkelse. 2den Juledags Aften faar Kaptajnen i en Klaring af Snetykningen pludselig Øje paa Hanstholt Fyr i kun et Par Sømils Afstand, og straks kalder han os sammen for at sætte os ind i den farefulde Situation, vi befinder os i. Vi laa nemlig lige under det „døde Land“. Vi maa have flere Sejl paa, ellers er vi „færdige“. Under Rejsen er flere af vore Sejl blæst i Stykker. I lynende Fart begynder vi derfor i den mørke Nat at slaa et nyt Forestak- og Over-top-Sejl under. Det blev et haardt Job for os alle, maaske den haardeste Tørn, vi nogensinde har taget. Jeg 15-Aars Dreng maatte ud paa Klyverbommen for at slaa Staksejlet under. Her laa jeg og holdt fast paa Sejlet, medens Matrosen slog det under, og for os begge gjaldt det at holde fast, det var en Kamp for Livet. Arbejdet varede en Times Tid, og vi fik den ene Dukkert i det iskolde Hav efter den anden, naar Skonnerter stak „Næsen“ ned i Søen til op over Klyverbommen. Efter at Arbejdet med Sejlunderslaaningen var lykkeligt tilendebragt, var det ikke ensbetydende med, at Faren var drevet over. Vi maatte søge at komme klar af Land for ikke at drive ind i Jammerbugten. For det største Sejlpres, vort Skib nogensinde har været belastet med, fortsatte vi i Snetykningen ud paa Skagerak og saa til vor store Glæde Fyrets Blink til sidst forsvinde helt. Da det atter gik østover, var Skagen den første Landkending, som vi fik paa Aarets sidste Dag, hvorpaa vi gik ind til Frederikshavn som Nødhavn.

Efter at have sejlet med danske Skonnerter fulgte en Periode med Hyrer paa store engelske og tyske Sejlskibe. Som 19aarig mønstrede jeg i Hamborg ombord paa en Bark fra Liverpool „Eudora“, der var bekendt for sine hurtige Rejser, og jeg kom til at opleve en Rekord-Rejse med den i 1903, hvilket jeg først opdagede nogle Aar efter ved at blade i „Lloyds Kalender“. Rejsen, hvor den skulde fragte Cinders fra Southshields til Cocimbo i Chile, tog fra Eddystone Fyrtaarn til Bestemmelsesstedet 57 Dage og 17 Timer. Dets Skipper var trods sine 68 Aar en Satan til at sejle. Det var sjældent, at han lod Sejlene bjerge. Der blev sejlet med dem, saalænge de kunde holde. Hans 1. Styrmand var 65 Aar. Altsaa gamle barkedede Gutter, der kunde sejle trods høj Alder, og hvem Saltvandsprøjtet fra Sejlskibenes Guldalder havde givet en haard Legering. Naar de var oppe at skændes, søgte de at dupere hinanden med, hvem af dem, der havde slaet flest Folk ihjel eller smidt dem overbord!

I Cocimbo udbrød Mytteri ombord paa „Eudora“. 6 af Mandskabet idømtes en Maanedes Fængsel herfor af Doms-Myndighederne paa en samme Steds beliggende engelsk Krydser. Vi blev liggende der lige saa længe, og da Straffe-Gasterne efter deres Løsladelse skulde føres ombord igen, forsøgte de at undslippe, hvilket ogsaa lykkedes for en. Paa Vej ud af Havnen sprang to fra Borde om Natten og svømmede mod Land. Jeg fik lang Tid efter i Hamborg at vide, at de havde faaet reddet sig op paa en Klokke-Bøje, hvorfra de bragtes velbeholdne i Land om Morgenen. En

trede sprang overbord, da vor Lods gik fra Borde, for at komme med hans Baad i Land. Men Lodsens lod den undvegne — en Svensker — bringe ombord igen, for hvilket Hverv Lodsens fik en Belønning af Skipper. Plaskvaad blev Svenskeren kastet i et Fangehul, hvor han fik Lov til at ligge, til vi var kommet ud paa det dybe Ocean, hvorefter Skipper aabnede Laasen for Fangehullet, tog ham i Nakken og halede ham ud, idet han sagde: *“Now you can jumb over the side, if you care, but you have to be a pretty good swimmer, if you want to reach shore.”* Paa Rejsen blev en Sejlmager, en Engelskmand, sindsyg. Skipper lod ham anbringe paa Dækket iført Haandjern, hvoraf det ene var fastgjort til en Wire, der gik ned fra Staget til en Ringbolt i Dækket, saaledes at han kunde bevæge sig rundt derom. Oppe under Linjen overværede jeg en Begravelse for første Gang paa disse Breddegrader. En anden Sejlmager, en Svensker, var afgaaet ved Døden efter at have fortaget sig og derved sprængt et indre Organ. Hans Lig blev syet ind i Sejldug og anbragt paa en Slidske, hvorefter det, da alle Mand var samlet derom, paa Skipperens Ordre sattes i Havet uden Bøn, Salme eller Mindeord. Kun vort Flag vaje- de paa halv, saalænge det stod paa. Ved denne Lejlighed sagde jeg til mig selv, at om jeg nogensinde blev Skipper og skulde foretage en Begravelse til Søs, da skulde det ske paa en anden og mere højtidelig Maade.

Efter en Rejse til Ostindien med et tysk Skib, og efter Hjemkomsten at have bestaaet den udvidede Styrmandseksamen paa „Bogø Navigationsskole“ 1905 kom jeg som Aspirant ind i Dampskibsselskabet „Dannebrog“ Januar 1906, hvilket Selskab jeg tjente til min Afgang i 1945. Under Krigen 1914—18 var jeg Styrmand i „Hammershus“. I 1922 fik jeg som Kaptajn „Silkeborg“ at føre. Med „Hammershus“ kom jeg i 1926 ud paa en meget farefuld Rejse. Vi skulde under den engelske Kularbejder-Strjke bringe en Last Kul til South Georgia til en norsk Hvalfangerstation. I de arktiske Farvande omkring Bestemmelsesstedet passerede vi i taaget Vejr ikke mindre end 90 Isbjerge i Rækkefølge omkring os, saa Maskinen lod jeg gaa paa laveste Fart.

I 1930 fik jeg den Ære at blive Fører af Selskabets Flagskib „Stjerneborg“, ombord paa hvilken jeg havde den glæde at vise Kontorflaget og Dannebrog de 7 Verdenshave rundt samt i de betydeligste Havnebyer. Naar Journalisterne kom ombord — de har altid været velkomne hos mig — gav jeg en historisk Beretning i Relation til Skibenes Navne: „Uranienborg“, „Stjerneborg“ og „Dannebrog“, hvorunder jeg baade forklarede om Dannebrog, der faldt fra Himlen ned, og hvorfor vi Danske havde Betegnelsen „en Tycho Brahes Dag“. Denne Presse-Service skabte en „Good-will“, saaledes at Mæglere enkelte Steder Verden rundt, som kendte mig, har sagt til Journalister: „Nej, vent bare til „Stjerneborg“ kommer.“ Denne Presse-Service, mener jeg, betaler sig. Saa gaar det ikke som med en norsk Kaptajn, der engang laa i Melbourne med sit Skib. Han havde været „kort for Hovedet“ overfor Pressen og havde ikke haft Tid til at modtage dens Repræsentanter, der kom og vilde have Oplysninger om hans nye, fine Skib. Et Par Dage efter kunde man i de lokale Aviser læse om „en gammel rusten Nordmand“ o. s. v. I 1931, da den store

nye Havn i Albany ved Hudson-Floden var færdig, havde „Stjerneborg“ Æren af at være det første Skib, der ankom til Havnen. Jeg fik en saa storstilet Modtagelse, at selv Chefen for en stor Atlanterhavsflaade ikke kunde have været modtaget flottere, og i samme Anledning kom baade et Billede af Skibet og mig til at blive ophængt i „Chambre of Commerce“.

I Begyndelsen af April 1940 havde „Stjerneborg“ forladt Japan paa Rejse til Balik Papan paa Borneo i Hollandsk Indien, og vi befinder os under Filippinerne, da Hovmesteren den 9. April om Aftenen som den første kommer farende op til mig i mit Rum og meddeler, at Tyskerne er gaaet ind i Danmark og Norge, hvortil jeg udrød: „Det er Løgn! Tyskerne har jo givet Danmark en Ikke-Angrebspagt.“ Lige efter kommer Telegrafisten og meddeler mig den samme Meddelelse, der er udsendt over San Francisco Radio. Ingen af os sov den Nat, vi kunde ikke rigtig fatte, at Danmark, vort ældgamle Fædreland, der fra Historiens Morgen havde kæmpet mod enhver Overmagt, nu overgav sig uden Sværdslag. Jeg lod ikke Kursen ændre, og næste Morgen gennem Kortbølgemodtageren indløb fra København tysk Ordre om, at vi skulde søge ind til nærmeste neutrale Havn, hvilket for vort Vedkommende vilde betyde Filippinerne. Jeg havde en enestaaende Officersbesætning, som havde været hos mig i 10 Aar. De var enige med mig i, at vi vilde kæmpe for vort gamle Land, koste hvad det end vilde. Derfor ledte vi fremover efter et engelsk Krigsskib, som kunde sætte Prisemandskab ombord hos os og føre os til Koloni-Havn. Det skete desværre ikke, uagtet vi sejlede med fuldtlysende Lanterner og nedsat Fart. Uden ekstraordinære Hændelser naaede vi ind til Balik Papan, hvor der laa Telegram til mig fra Rederiet om at afvente nærmere Ordre. Det passede os ikke. Jeg bad de hollandske Myndigheder om at komme til at sejle for Holland under dets Flag. Men dette Tilbud turde de alligevel ikke tage imod. En Tid tænkte jeg paa at gaa til Singapore, hvilket jeg opgav af Frygt for, at det skulde komme Tyskerne for Øre, og Repræssalier blive foretaget overfor min Kone og Børn i Danmark. Efter Tyskernes Indtagelse af Holland lod Politimyndighederne i Balik Papan sætte Vagt ombord hos os, for at vi ikke skulde sænke Skibet eller stikke til Søs med det. Jeg fik dem dog beroliget ved vor Forsikring om, at vi var gode nok, saa at de tog Vagterne væk igen og nøjedes med at sætte Segl over Bundventilen. Et Par Dage efter gik „Stjerneborg“ over i hollandsk Tjeneste, fik malet sine rød-hvide Neutralitets-Mærker over og sit Navn ændret til „Koenjit“ — Navnet paa en Ø sønden for Borneo — med Hjemsted paa Batavia. Samtidig garanterede Hollænderne os vore Gager, som jeg ikke mere kunde skaffe. Det var et trist Øjeblik i mit Liv, da vi maatte stryge Dannebrog, i hvilken Anledning jeg havde samlet Besætningen agter for at sige et Par Ord. Selv fik jeg Papirer som hollandsk Skibsfører.

Medens vi laa i Balik Papan erfarede jeg Hændelsen om 19 tyske Skibe, der siden Krigsudbruddet havde ligget i Soerabaya paa Java, hvor de derværende hollandske Havnemyndigheder, da Krigstruslen nærmede sig Holland, fra Batavia havde faaet Ordre til at holde disse Skibe under skarp Observation. En Dag kommer der 19 Telegrammer, et til hvert af Skibene, alle i Ko-

desprog. Telegrafmesteren underrettede straks Guvernøren herom, som paa egen Risiko beordrede dem tilbageholdt i 24 Timer. Næste Morgen kom Nyheden om Tyskernes Indmarch i Holland. Bevæbnede Styrker, der havde holdt sig skjult i Soerabayas Havn, stormede kort efter ombord paa de tyske Skibe, hvor man allerede havde begyndt at aabne Bundventilerne. Med Pistol for Brystet blev Tyskerne tvungne til at skrue Ventilerne til igen. Kun et af de 19 Skibe gik tabt, et, der laa for Anker ude paa Rheden.

„Koenjit“, alias „Stjerneborg“ afgik derpaa til Soerabaya for at indtage en Last Sukker til Storbritanien. Vi skulde anløbe Freetown for Konvojsamling og var undervejs i Singapore for at faa Skibet afmagnetiseret. Fra Freetown gik Konvojen vest om Irland til Liverpool, som naaedes velbeholdt for alle Konvojens Skibe, da et brandtykt Vejr reddede os fra det nærmere Bekendtskab med U-Baade og Bombemaskiner. I Liverpool fik vi vore første Krigsoplevelser. Tyskerne lavede Luftangreb hver Nat og havde Held til ved Fuldmaanelys at ødelægge mange Pakhuse og Skibe. En Nat fik „Koenjit“ en Brandbombe, der tændte Ild i Presenningen paa Nr. 2 Luge og anrettede anden Skade. Var Bomben blot faldet en Fod længere agter, vilde den have antændt Sukker-Maatterne, som kunde have sat hele Skibet i Brand..

Saa kom „Koenjit“ til at gaa i Konvojfart over Atlanten. Paa en af disse var vi afgaaet fra Bermuda til England. Det nærmere Bestemmelsested kendtes kun af Konvojens Kommandør. Denne giver en Aften Ordre til Kursændring for hele Konvojen, da en tysk Krydser var observeret i Nærheden. Paa Grund af de paa det Tidspunkt daarlige Signaleringsforhold saa vi og nogle andre af Skibene ikke Ordrene, hvilket jeg opdager om Natten ved 2-Tiden ved, at vi er alene. Der var ikke andet at gøre, mente jeg, end at fortsætte den opgivne Kurs til den Position, der var os opgivet til næste Dags Middag. Her viste sig ikke nogen af Konvojens Skibe, hvorfor vi fortsatte til næste Dags angivne Position. Heller ikke her kom nogen, saa vi gik igen videre til den tredje og sidste opgivne Middags-Position paa New Foundlandsbankerne, hvor vi skulde møde Konvojen, der kom fra Halifax. Den udeblev ogsaa, hvorimod 3 af vor Konvojs Skibe naaede op til os. I tæt Taage stod vi enkeltvis østover, og vi kom ind til Oban som første Skib. Vi kan sikkert takke Taagen for vor heldige Ankomst, idet Skibe uden for Konvoj og uden Armering jo var et let Bytte for Fjenden.

Jeg insisterede derfor — som Hollænder — efter en Rejse til at faa en Kanon sat op ombord. Englænderne var i Begyndelsen afvisende — de manglede jo selv, men omsider lykkedes det at faa „Koenjit“ udrustet med en tre Tommers Kanon, 4 Miltrailleuser og 2 „Lewis Guns“ etc.

Carl Østen

(Fortsættes)

<p><b>OVE SKOU</b></p> <p>REDERI. BEFRAGTING. KLARERING</p> <p><b>KØBENHAVN V</b></p>
---

# KONGELIGE

# PIRATER

Det havde for Francis Drake ikke skortet paa Besværligheder, siden han den 15. November 1577 var sejlet ud fra Plymouth med en Flaade paa fem Skibe — ikke alene for at eftergøre Magelhaens' Bedrift og sejle fra Atlanterhavet og ind i Stillehavet, men ogsaa for at vinde Rigdom for sig selv og for at behage sin høje Herskerinde og Velynder, Dronning Elisabeth, og gavne sit Land. Men ogsaa Drake har vel haft den Opfattelse, at Besværligheder var til for at overvindes. I hvert Fald skyede han intet Besvær, naar det gjaldt om at fremme sine Planer — og allermindst, naar disse Planers Gennemførelse kunde være til Skade for den af ham og alle hans protestantiske Trosfæller forhadte, spanske Konge.

Nu var han imidlertid kommet saa vidt, at han var naaet ind i det af Magelhaens opdagede Stræde. Ganske vist havde han paa Vejen hertil mistet to af sine fem Skibe, men han havde endnu de tre største og bedste i Behold; og selv om han jo nok var klar over, at han fremdeles vilde møde store Vanskeligheder, inden han ad denne Vej naaede frem til Stillehavet, maatte han dog snart indrømme, at Besværlighederne ved Sejladsen gennem dette Stræde langt overgik, hvad han havde forestillet sig. Hans egen Beretning om denne Sejlads er efter hans Dagbog-Optegnelser dog meget nøgtern og kortfattet, og han gaar heri let hen over Besværlighederne uden at gøre noget Nummer ud af sin egen og sine Folks Indsats for at overvinde disse. Han skriver:

„Vi havde ingen Kort over dette Farvand, som er oversaaet med Øer, Roks og blinde Skær, og som krummer sig i talløse Bugtninger. Ofte kom vi ind i Render, som syntes at byde os fri Gennemfart, men som viste sig at være Blindpassager, saa vi maatte vende om — eller forstøje ved Roksene, dersom Vinden var kontrær; thi Vandet var overalt saa dybt, at vi intet Sted kunde ankre. Landet paa begge Sider af Strædet er meget bjergrigt, og det frembyder et vidunderligt og storslaaet Syn at betragte disse Bjerge, der sine Steder har de mærkeligste Formationer, og hvoraf flere er saa høje, at der mellem deres Fod og deres Top undertiden driver tre Lag Skyer oven over hinanden i hver sin Retning, og deres øverste Tinder er hvide af Sne. Klimaet er meget barskt, og Vejret skifter jævnlige med Frost, Sne og Slud. Vegetationen synes i disse Omgivelser at være meget sparsom. Kun ved Kap Virgines fandtes noget lavt, palmeagtigt Krat, og der havde vi ogsaa Forbindelse med nogle Indfødte. Disse var meget høje og kraftige — næsten Kæmper, og de maatte være meget haardføre; thi trods Kulden var de næsten nøgne. Ansigt, Krop og Lemmer havde de bemalet i forskellige Farver og med de mærkeligste Figurer. Nogle havde den ene Skulder

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

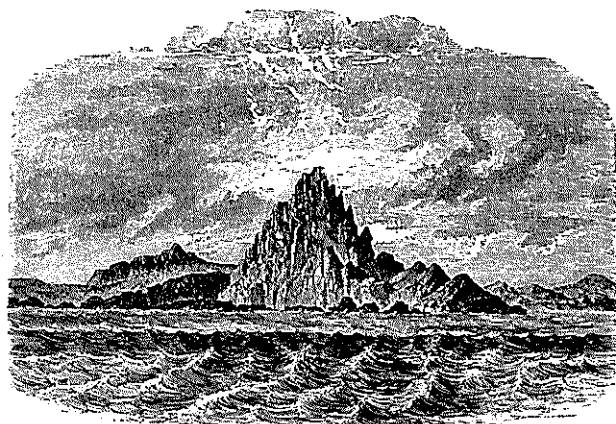
Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

og det ene Ben eller hele den ene Side malet hvid og den modsatte Side malet sort. Hertil var de paa Bryst, Laar og Arme dekoreret med Maaner og Stjerner. Men det var yderst fredsommelige Mennesker, og Lyden af vore Trompeter begejstrede dem meget. De sprang og



De indfødte sprang og dansede til den enkle Musik, og smittede af Stemningen dansede Søfolkene med dem i den samme Takt og efterabede deres vilde Fagter.



Kap Horn.

dansede til den enkle Musik og var ellevilde af Glæde; og smittede af Stemningen dansede Søfolkene med dem i den samme Takt og efterabede deres vilde Fagter. Uden nogen Bagtanke trakterede vi disse venlige Indfødte med Kanarie-Vin, som øjeblikkelig gik dem til Hovedet og slog Benene fra dem, og inden de havde forvundet Rusen, var vi om Bord igen.“

Saa enkel og kortfattet er Drakes egen Beretning om Magelhaens-Strædet, og hvad der antagelig særlig har gjort Indtryk paa ham under hans Sejlads i dette Farvand. Den syttende Dag efter at have forladt Kap Virgines havde han klaret de sidste Vanskeligheder i Strædet og stod nu med sine tre Skibe ud i det sydlige Stillehav.

Hans Hensigt var herefter naturligvis straks at holde nordover og ud af den bidende Kulde. Men Stillehavet viste netop ved denne Lejlighed, at dets Navn var en Frase. De tre Skibe havde aldrig saa saare klaret sig ud af Strædet, før de stak Næserne ind i en forrygende Storm fra Nordost — saa haard, at de ikke kunde føre Sejl, og som blæste med samme Styrke i samfulde fjorten Dage og drev dem mod Syd — helt ned til den 57. Breddegrad. Saa endelig slækkede Vindstyrken saa meget, at de atter kunde føre lidt Sejl, og ved at holde østover fik de Føling med Landet. Ingen Steder fandt de dog Mulighed for at komme til Ankers og finde noget Læ; og opgivende flere resultatløse Forsøg i saa Henseende holdt „Marygold“ en Aftenstund pludselig af for Vejret. Saa gik det antagelig dette Skib, som det er gaaet saa mange andre, der blev borte i Natten. I hvert Fald er der aldrig siden hørt noget til Kaptajn John Thomas eller „Marygold“.

Man havde hidtil været af den Formening, at Sydamerika strakte sig helt ned til Sydpolen, og at Magelhaens-Strædet var den eneste aabne Vandvej mellem Atlanten og Stillehavet. Men nu fik Drake en Lejlighed til at lære Kontinentets virkelige Udstrækning mod Syd at kende — samt dets sande Form og Karakter. Baade „The Golden Hind“ og „Elisabeth“ kom omsider til Ankers ved Øen Hoste Nordvest for Kap Horn; men under en nordlig Storm sprang Drakes Ankertov, og han drev til Søs og ud af Syne. Efter en Tid lang forgæves at have ventet hans Tilbagekomst opgav Robert Winther omsider at se ham mere — i hvert Fald paa dette Sted, og han arbejdede sig med uhyre Besvær nordover med „Elisabeth“ og naaede omsider ind i Magelhaens-Strædet igen. Her fandt han

Læ under Øen Desolation ved Strædets vestlige Udløb, og her blev han liggende en hel Maaned og afbrændte Blus hver Nat for at vise Drake, hvor „Elisabeth“ var, dersom han trods alt skulde komme den Vej tilbage.

Men Drake viste sig ikke, og omsider kom man til den Slutning, at Ekspeditionen for bestandig havde mistet sin øverste Leder ved „The Golden Hind“'s Forlis. I oprigtig Fortvivlelse herover opgav Robert Winther at fortsætte Rejsen, og han sejlede tilbage gennem Magelhaens-Strædet og naaede med „Elisabeth“ i god Behold til England, hvor han straks rapporterede, at Francis Drake sandsynligvis var død.

Francis Drake var ikke død. Han var tværtimod spillevende, og han havde fundet et Læ paa Kysten af Tierra del Fuego. Men efter et Par Dages Ophold her havde han atter Stormen over sig med dens tidligere Voldsomhed, og den fordrev ham ogsaa fra denne Ankerplads. Uheldigvis mistede han ved denne Lejlighed sin Chalup med otte Mand i — en meget skæbnsvanger Hændelse — i hvert Fald for de otte Sømænd, som var i den. De havde hverken Proviant eller Vand i Baaden, og forladt af deres Skib, som de var, i disse øde, kolde og stormende Regioner, saa de næppe Mulighed for at bjærge Livet. De naaede dog at komme gennem Le Maire-Strædet og op langs Sydamerikas Østkyst til La Plata, men hvad de led paa Vejen af Sult og Tørst, kan vist kun de selv fatte; og hvad de senere kom ud for blandt vilde Indianere under Forsøg paa at skaffe sig lidt Føde i Land er en Historie for sig — en lang Lidelseshistorie, der ender med, at kun een af dem — en Sømænd ved Navn Peter Carder — naaede levende tilbage til Civilisationen og først gensaa sit Hjemland efter ni Aars Forløb.

Fortsættes i næste Nummer.



Med Udraabet: „Ned med dig, din Hund!“ slog Thomas Moon med en Kofilnagle den første Spanier i Dækket, som kom inden for hans Rækkevidde.



# Haardt ramt

Foreningen for „Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne“ har udsendt sin Aarsberetning, der giver et uhyggeligt Billede af Krigens ødelæggende Virkninger. Flere af Foreningens Sømandshjem rundt om i Europa har lidt meget stor Skade ved Krigshandlingerne. Først blev i 1940 Sømandshjemmet i Rotterdam totalt ødelagt ved Tyskernes Indtrængen i Byen.

Hjemmet i Rouen led en Del Skade under Kampene i 1944, men man mener imidlertid, at man uden altfor store Bekostninger vil være i Stand til at reparere det. Derimod gik det ikke saa godt i Marseille, hvor Foreningens Ejendom blev helt ødelagt ved Luftangrebene i 1944. Tilmed blev det bagefter plyndret som Følge af det Kaos, der herskede i Byen.

I Cardiff gik det endnu værre til, idet seks Mennesker blev dræbt i Sømandshjemmet under et Bombeangreb, hvor hele Bygningen blev raderet væk. At Tabene af Menneskeliv ikke blev større, skyldes kun, at de fleste af Gæsterne og Personalet var søgt ned i Beskyttelsesrummet, der kort Tid i Forvejen var blevet færdigt.

Mange andre Steder har Foreningen lidt Tab — ikke blot paa Grund af Krigshandlinger, men ogsaa paa Grund af Krigen i det hele taget. Det har nemlig været svært at holde Hjemmene vedlige paa Grund af Materialeangel o. l.

Til Sorgen over Tabene ude omkring i Europa knytter sig Sorgen over Tabet af to af Foreningens førende Kræfter gennem mange Aar. Den 4. Oktober 1945 døde Admiral A. Berglund fra Norge, der lige siden 1918 har ledet Foreningens storslaaede Arbejde. Ni Dage senere afgik den svenske Afdelings Formand, Admiral Hans Ericson ved Døden. Admiralen havde været Afdelingens Formand i fjorten Aar. Ved Hovedbestyrelsesmødet i København i December forrige Aar mindedes Forsamlingen de to afholdte Admiraler ved at rejse sig.

Paa dette Møde vedtoges det trods de mange Vanskeligheder at fortsætte med Arbejdet og gøre det med fornyede Kræfter. Man vedtog saaledes at genopbygge de ødelagte Sømandshjem og at undersøge Mulighederne for at oprette Hjem i Gdynia og Danzig. Til Formand for Hovedbestyrelsen valgtes Generalkonsul A. H. Mathiesen fra Oslo, og Viceformænd blev Viceadmiral Hs. Kgl. Højhed Prins Axel fra Danmark og Skibsreder And. Smith fra Sverige.

Det foreslaaede Budget for 1946, der beløber sig til 450.081 Kr. blev vedtaget. Foreningen behøver mange Penge og fortjener ogsaa stor Støtte i Fremtiden.

—wig

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

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

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



## CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

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

Dykkerskole paa Isbryder

Søværnet mangler „Henrik Gerner“, som blev brændt og sænket af Danskerne den 29. August 1943. Hver Sommer plejede det smukke Skib at huse Marinens Dykkerskole paa et kortvarigt Øvelsestogt i vore Farvande.

Grundet den store Mangel paa Materiel har Søværnet ikke været i Stand til at stille noget andet Fartøj til Raadighed, hvilket har resulteret i, at Isbryderen „Tyr“ i Aar er blevet nægtet sin traditionelle Sommerferie og er blevet indrettet til Dykkerskole.

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1946



Medlemmer pr. Januar 1943

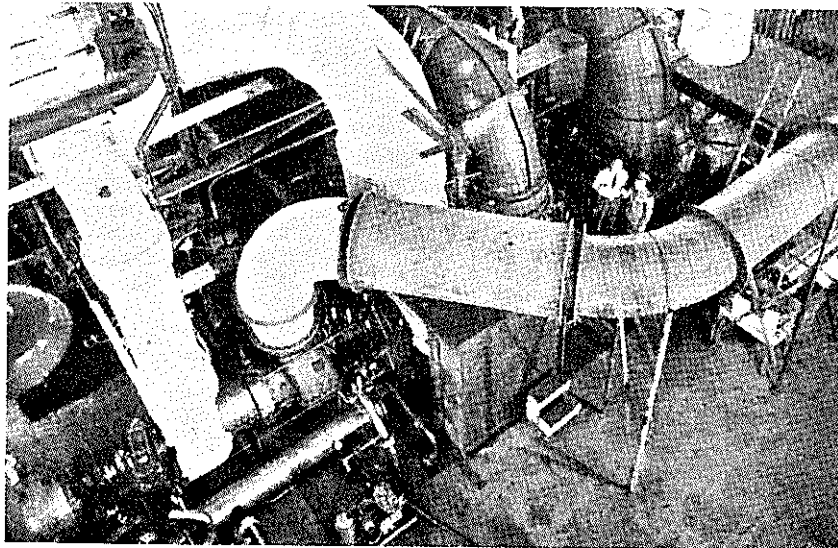
Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleumsselskab A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/S D. F. K.  
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hotland  
 Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbude 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 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

## Ny Gasturbine i U. S. A.

En 3500 B.H.K. Gasturbine konstrueret og bygget af Allis-Chalmers Co. prøves for Tiden paa U. S. Naval Experiment Station i Annapolis. Prøverne er udført ved Temperaturer op til 730°.

Kompressoren indsuger 1100 m<sup>3</sup> Luft pr. Minut. Den afgives til Varmudligneren med et Tryk paa 2,81 kg/cm<sup>2</sup>, idet Temperaturen hæves ved

Hjælp af Turbinens Udstødsgas. Luften passerer derefter to Forbrændingskamre, der er oliefyrede, og opvarmes til Indstrømningstemperaturen for Turbinen. Gasserne ekspanderer i to Flertrinstiturbiner, der løber i parallel. Den ene af dem driver Kompressoren og den anden Propelleren eller en Dynamo.



3500 B.H.K. Forsøgs-Gasturbine. Størrelsesforholdet fremgaar ved Sammenligning med de to Mænd i Billedet.



**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

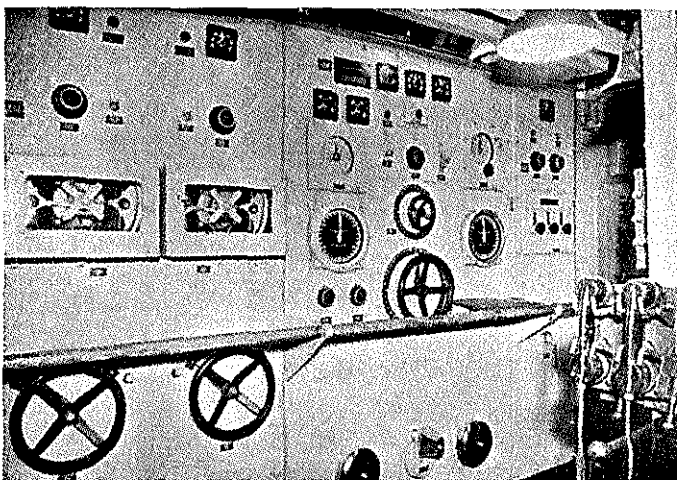
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

# Eskorteskip af »Captain Klassen«

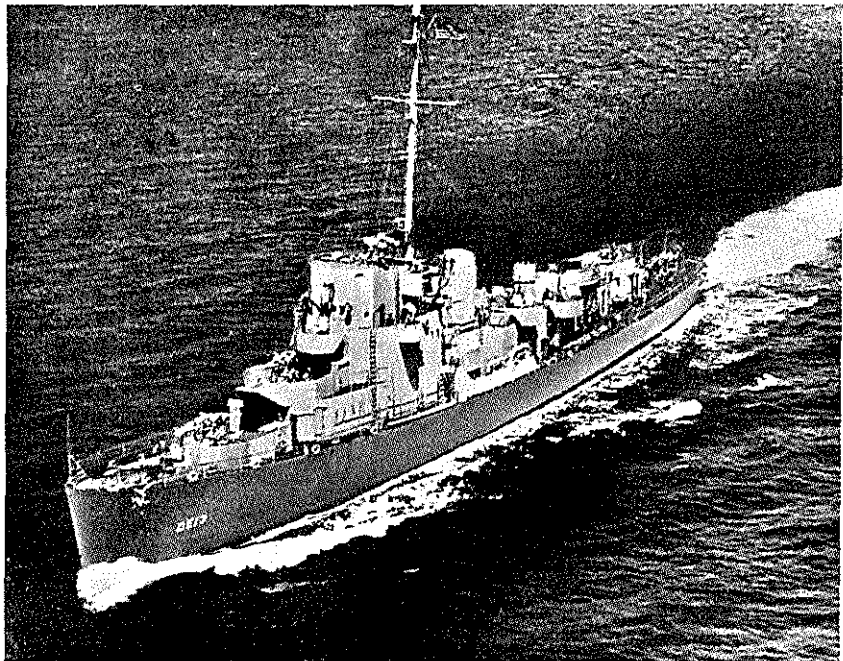
**E**FTERHAANDEN som Krigen tiltog i Intensitet til Søs, maatte der træffes forskellige Forholdsregler for at beskytte Konvojerne af Handelskibe mod de fjendtlige Undervandsbade, som forsøgte at ødelægge saa megen af de Allieredes Tonnage som muligt. Blandt disse Modtræk var ogsaa en hurtig Konstruktion og Bygning i Amerika af en Serie, som blev kendt som Destroyer Escorts. Nogle af disse Skibe blev overtaget af Engländerne, hvor de blev benævnt „Captain“-Klassen.

Nogle af Skibene havde turbo-elektrisk Fremdrivningsmaskineri og var større og hurtigere end de Diesel-elektriske, hvis Maskineri her omtales, da det har særlig Interesse, fordi det rummer Muligheder for at kunne tilpasses mere normale Fordringer.

Der findes fire adskilte Maskinrum, hvor Skodder er ført ubrudt fra Kølen til Hoveddækket uden Døre eller andre Aabninger. I det forreste Maskinrum er der to Hovedmaskiner om Bagbord og en Dieselgenerator samt en Dieselgenerator til Brug i Havn om Styrbord. I det næste Maskinrum er der to Fremdrivningsgeneratorer, hvis Aksler gaar gennem det forreste Skod og er koblet til de to forreste Hovedmaskiner. Fremdrivningsmotorerne for den styrbords Skrueaksel findes ogsaa her, og i bagbords Side er der desuden agten for de to Fremdrivningsgeneratorer et Destillationsanlæg. I det tredje Maskinrum er der det samme Arrangement som i det forreste, men Maskinerne er anbragt i den modsatte Side. Paa en tilsvarende Maade er Maskinarrangementet i det fjerde Maskinrum som i det andet.



Strømtavle for Fremdrivningsmotorerne.



H. M. S. Keats. Captain Class Fregat.

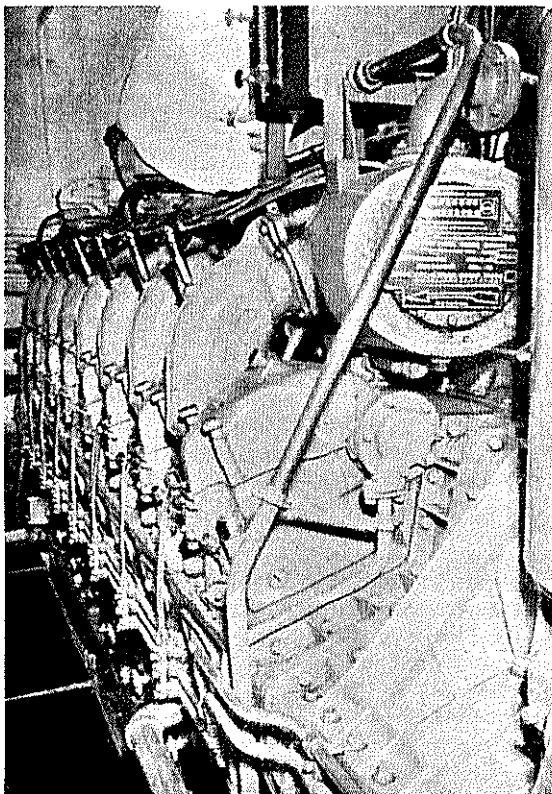
Fremdrivningsmotorerne er skilt i to Enheder paa hver Skrueaksel af Bekvemmelighedsgrunde, men hvert Par betjenes som en enkelt Motor. Fremdrivningsgeneratorerne og Elektromotorerne er alle Jævnstrømsmaskiner, medens Hjælpemaskineriet drives med Vekselsstrøm.

Skibene er bygget paa U. S. Navy Yard i Boston, Mass., og Motorerne er General Motors totakts Type af General Motors Cleveland Diesel Engine Division, Ohio. Skylleluften kommer ind gennem Porte, der ikke er dækket af Stemplet i Bunden af Slaget, medens der er fire Udstødningsventiler, der bevæges parvis af to Vægtstangsarme fra Kamme paa en geardreven Kamaksel. Hovedfremdrivningsgeneratorerne har 12 Cylindre i V-Form med to Forbindelsesstænger til hver af de otte Krumtappinde. Cylindrene har en Diameter paa 216 mm, Stempelslaget er 267 mm.

Med 750 O/M yder hver Maskine 1700 B.H.K. og Generatorerne giver 1200 kW. Spændingen er 525 Volt Jævnstrøm. Hjælpemotorerne er Vekselsstrømsmaskiner med 440 Volt Spænding. Tre Transformatorsæt giver 117 Volt Spænding til Lysnettet.

Alle Dieselmotorerne er af samme Type, idet de kun adskiller sig ved Anbringelsesmaaden for Cylindrene, saa nedennævnte Data for de 16-cylindrede Maskiner ogsaa gælder for de andre.

Der er Ferskvandskøling overalt med et Tryk paa 1,25—2,18 kg/cm<sup>2</sup> og en Afgangstemperatur paa ca. 65°. Smøreolien har et Tryk paa 3,16—3,87 kg/cm<sup>2</sup>. Temperaturen af Smøreolien, naar den forlader Motoren er 72°. Naar Motorerne gaar med deres Maksimumsydelse er det effek-



En af de fire General Motors 1700 B.H.K. Dieselmotorer.

tive Middeltryk  $6,25 \text{ kg/cm}^2$ . Temperaturen af Udtødgassen er mellem  $260^\circ$  og  $340^\circ$ . Skylleluftblæseren yder  $160 \text{ m}^3$  fri Luft pr. Minut.

Betjeningen af de to Propeller sker fra Strømtavlerne i de to Motorrum. Der findes en Finindstilling for Hastigheden for at dele Belastningen mellem de to Maskiner, idet der anvendes Omdrejningsindikator og Voltmeter hertil. Der er en haandbetjent Kontroller for Motorfeltet, saa Feltstrømmen kan varieres efter Belastningen.

Ser man f. Eks. paa et Fremdrivningsmotorrum (med dets to Generatorer trukket af to Hovedmaskiner paa den anden Side af Skoddet) saa er Armaturen for begge Generatorer og begge Motorer forbundet i Serie, som danner en Fremdrivningskreds. Motorerne magnetiseres hver for sig og enhver Ændring i Forhold til Generatorkredsløbet bevirker en tilsvarende Ændring i Motorkredsløbet og ændrer Skrueakslens Omdrejninger. Hovedgangsætteren regulerer Magnetiseringsstrømmen i Generatorfeltet.

Drejes Haandtaget til højre vil Strømmen gennem Motoren faa den til at gaa frem. Naar Gangsætteren sættes i Bakstilling, vil Generatorerne og Magnetiseringsmaskinerne selvfølgelig blive ved at have samme Omdrejningsretning, medens Strømmen i Magnetiseringsgeneratorens Felt bliver vendt. Det bevirker, at Strømmen vendes i Motorgenerator-sættet. Alle disse Sæt (der findes tre, hvoraf et er i Reserve) er ganske ens og kan give Magnetiseringsstrøm til

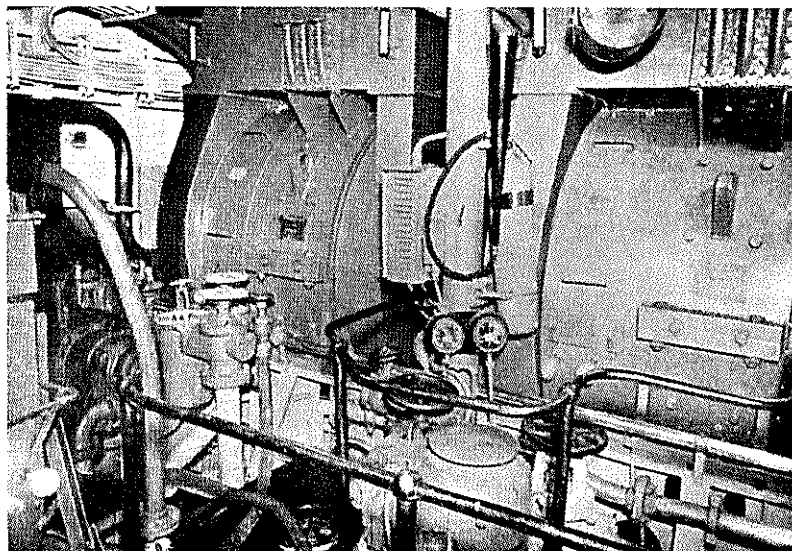
baade Generator- og Motorfelt til et Fremdrivningsmotorrum.

Antager man at Dieselmotorerne løber i Tomgang, og Fartkontrol-Haandhjulet bevæges fra Stopstilling hen mod „Frem“ begynder Fremdrivningsmotoren at gaa. Generatorens Magnetisering forøges indtil en Trediedel af, hvad Omdrejningerne er naaet, hvor der er der er fuld Magnetisering. Yderligere Bevægelse forøger Dieselmotorens Omdrejninger. Naar Haandhjulet bevæges mod „Bak“ gentager det samme sig, medens Magnetiseringsstrømmens Retning er modsat, saa Generatorens Polaritet og dermed Motorens Omdrejningsretning er den modsatte. Reserve-Magnetiserings-sættet kan bruges i Forbindelse med det forreste eller agterste Motorrum, men en Magnetkobling forhindrer, at Afbryderen i det agterste Motorrum sluttes til Reservesættet, hvis det allerede bruges i det forreste.

To Kedler, der betjenes automatisk ved Hjælp af elektriske Apparater, giver Damp til Opvarmning af Apteringen og til Evaporatoren. Hver Kedel har en Kapacitet paa  $1360 \text{ kg}$  Damp pr. Time ved et Tryk paa  $7 \text{ kg/cm}^2$ . Kedlerne er kendt under Navnet Cyclotherm Dampgeneratorer og er udført af General Furnace Corp., New York og Ames Iron Works, Oswego, New York.

Kedlerne er svejste cylindriske Kedler med et centralt Fyr og to koncentriske Rækker Ildrør. Oliebrænderen bestaar af en Brændoliedyse og Tændeledroder. Et Luftspjæld er gearet med Fyringskontrolstangen, som er i Forbindelse med Oliereguleringsventilen og en Bevægelsesanordning kendt som „Modutrol Motor“. Luft og Olie tilførslen er derfor synkroniserede. Lufttilførslen sker fra en Blæser, der drives af en 440 Volts Vekselstrømsmotor. Brændstofpumpen har en Kapacitet paa  $340 \text{ l}$  i Timen. Olien gaar gennem et Filter og har ved Brænderen et Tryk paa  $14 \text{ kg/cm}^2$ .

Elektroderne giver Gnister foran og over Dysens Munding. En Tændingstransformator giver Elektroderne Strøm med en Spænding paa  $10000 \text{ Volt}$  Vekselstrøm. Kedelfødepumpen er en Totrinspumpe med en Kapacitet paa  $45 \text{ l}$  pr. Min. mod et Tryk paa  $7 \text{ kg/cm}^2$ . I Toppen af Kedlen er der tre Elektroder af forskellig

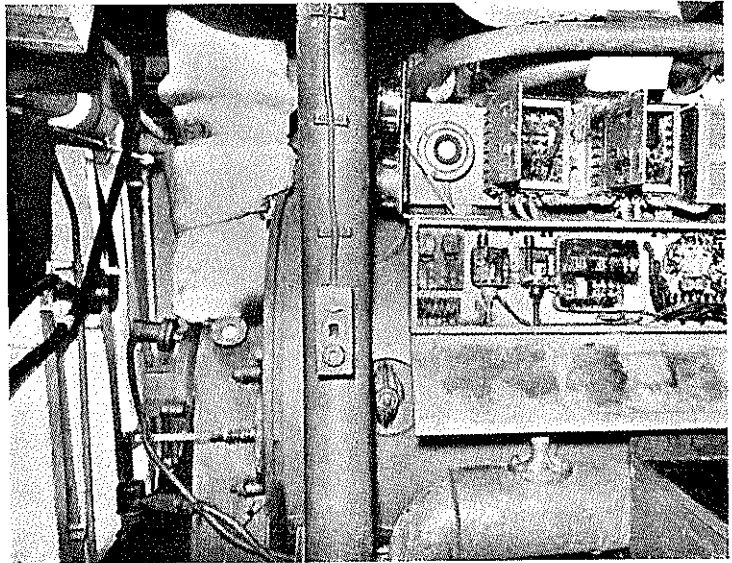


De to Fremdrivningsmotorer paa styrbords Aksel.

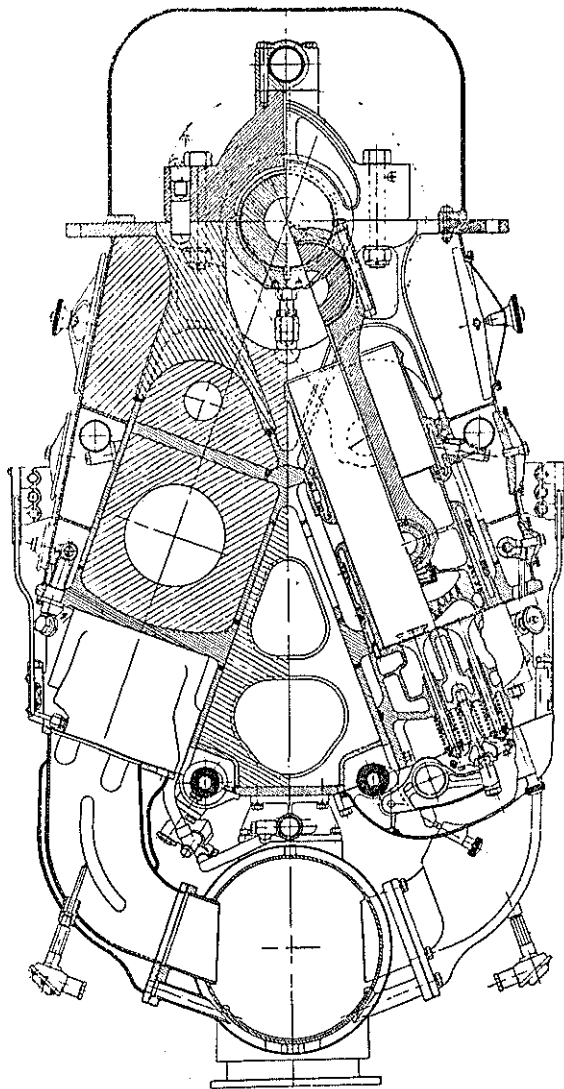
Længde, og som gaar ned mod Vandoverfladen. Hvis Vandstanden falder under den længste Elektrode, ringer en Alarmklokke, og Olie-tilførslen standser. Den midterste og den korte Elektrode driver Kedelpumpen, starter den, naar Vandstanden synker under den midterste, og stopper den, naar den øverste er naaet. En Kasse med de nødvendige Kontrolapparater er anbragt paa Siden af Kedlen. I den findes automatiske Trykkontrolapparater, Relæer, Afbrydere og Sikringer.

Skroget har en Længde mellem Perpendikulærene paa 86,4 m og en Længde overalt paa 88,2 m. Største Bredde er 10,7 m med en Bredde i Vandlinien paa 10,5 m. Dybgangen er 3,0 m for og agter med et tilsvarende Displacement paa 1375 ts. Tankene for Dieselolie rummer 198 ts og Ferskvandstankene 33,7 ts.

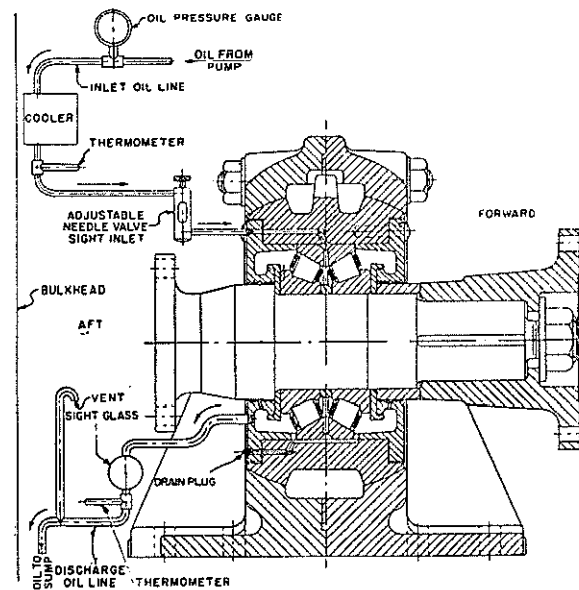
Drivskrueerne er trebladede og af Mangan-bronze. De er konstruerede for ialt 6000 A.H.K. ved 600 O/M, hvilket giver Skibet en Hastighed paa ca. 20 kn. fuldt udrustet. Skrue-erne har en Diameter paa 1,85 m og en Stigning paa 1,33 m. Tryklejere er Rullelejer beregnet for et Tryk af 16000 kg.



En af Kedlerne med den automatiske Kontrol.



Tværsnit gennem en 16-cylindret Dieselmotor.



Snit gennem et Hovedtrykleje.

## Kedelolie til Dieselmotorer

Dersom Dieselmotorer kan arbejde tilfredsstillende med en daarligere Olie som den, der bruges til Kedler, uden unødvendig Slid paa Cylinderforingerne og Vedligeholdelsesomkostninger, vilde Fordelene være betydelige paa Grund af Prisforskellen mellem Kedel- og Dieselolie de fleste Steder i Verden. Det har indenfor visse Kredse været kendt, at der i et Tidsrum, der strækker sig over nogle Aar, har været afholdt Forsøg af Hawthorn Leslie and Co. i Forbindelse med Anglo-Saxon Petroleum Co. med Henblik paa at anvende daarligere Olie til firetakts Motorer. En Forsøgsmotor blev bygget, men af Hensyn til Indflydelsen af forskellige uafhængige Faktorer har Forsøgene været komplicerede. De ansvarlige har imidlertid været tilstrækkelig tilfredse med Resultaterne, til at de har

tilraades at indbygge Motoren i en Anglo-Saxon Tankbaad „Auricula“. Det er en firetakts Hawthorn-Werks-poor trykladet ottecylinderet Dieselmotor paa 3500 B.H.K. ved 120 O/M og med Cylinderdiameter paa 650 mm med en Slaglængde paa 1400 m.

Ved Stabelafløbningen den 17. April udtalte Lord Bearsted, at hvis Systemet med at bruge daarlig Olive viser sig fordelagtigt under Driftsforhold, vil det være

af den største Betydning for hele Verdens Skibsfart, da det vil bevirke en betydelig Besparelse i Omkostninger for Driften af Dieselskibe. Det vil imidlertid være nødvendigt at samle Erfaringer over et længere Tidsrum, før det kan endelig fastslaaes, om Vedligeholdelsesomkostningernes Størrelse og om Brændeselsforbrugets Størrelse kan taale Sammenligning med de Motorer, der bruger Dieselolie.

## Norge bestiller Passagermotorskib til Atlanterhavsfart

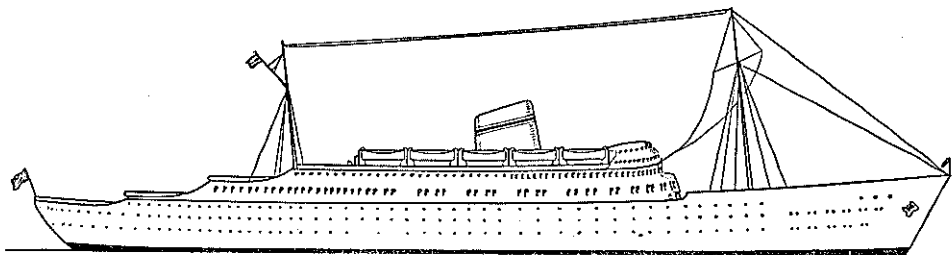
Norske Amerika Linje, Oslo, har som Erstatning for „Oslofjord“, som gik tabt under Krigen, bestilt et 15000 ts. Skib hos Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maats. i Amsterdam.

Det skal forsynes med to dobbeltvirkende, totakts Stork-Dieselmotorer, hver med en Ydeevne paa 8175 B.H.K. ved 110 O/M. Hjælpemaskineriet bliver ogsaa betydeligt, da det ogsaa skal drive Skylleluftsbleserne, og den samlede Kapacitet af de fire Sæt bliver 4000 B.H.K.

Hoveddimensionerne paa det nye Skib bliver følgende:

Længde overalt .....	173,73 m
Længde mellem Perpendikulærene ....	157,88 -
Største Bredde .....	21,95 -
Dybde til Hoveddækket .....	11,58 -
Brutto Registertonnage .....	15000 ts.
Deplacement .....	17000 -

Passagerraptingen bliver delt i to Klasser. Paa Kahytsklassen kan der føres 200 Passagerer og paa tredje Klasse 270. Af de sidstnævnte kan 56, hvis det er nødvendigt, underbringes som Kahytsklassepassagerer. Spisesalene for de to Klasser er anbragt paa Hoveddækket og har for begge to Dækshøjder. Hovedsalonerne findes paa B-Dækket. Bredden af dette Dæk er forøget til 22,56 m og Højden vil blive 3,20 m. Der bliver indrettet Svømmebad. I Kahytsklasseaptingen er der otte Brusebade og 24 Baderum i Forbindelse med Kamrene, og paa tredje Klasse findes der 30 Baderum. Al Opvarmning bliver elektrisk.



Skitse visende Profilen af det nye Motorskib til Norske Amerika Linje.

Kamrene for Dæks- og Maskinofficererne bliver paa øverste Dæk. Der anbringes en Elevator fra dette Dæk til Maskinrummet, medens en anden Elevator er til Passagerernes Brug.

Lastrummene faar en Kapacitet paa 7000 m<sup>3</sup>, hvoraf 566 er isoleret.

Udrustningen omfatter Radar, Ekkolod, Sperry Gyroskopkompass og elektrisk Log.

Farten vil for det nye Skib i normal Drift blive ca. 20 kn med fuld Last.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



# Danske Værfter har faaet mange nye Kontrakter

Af Kontrakter, der i den senere Tid er afsluttet med danske Værfter, kan nævnes følgende:

Burmeister og Wain skal bygge to 9000 ts til Det forenede Dampskibsselskab, et 6700 ts Passager- og Fragtskib til Ove Skov, to 9000 ts Skibe til Fearnley og Eger, Oslo, (som nu har otte Fragtskibe i Ordre), to af samme Størrelse til Sigurd Herlofson, Oslo, to 3000 ts Skibe for O. B. Sorensen og Co., Arendal, to kombinerede Last- og Passagerskibe til Wilh. Wilhelmsen, Oslo (det er den fjortende Ordre fra denne Reder), og en 5000 ts til Dansk Fransk Dampskibsselskab.

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri skal ogsaa levere et 5000 ts Skib til Dansk Fransk Dampskibsselskab.

Nakskov Skibsværft skal bygge et 11000 ts Tank-

skib til Harry Borthen, Oslo, to 5000 ts Skibe til Dampskibsselskabet af 23. Februar 1942 og et paa 5000 ts til L. R. Schmidt.

Odense Skibsværft har faaet betydelige Kontrakter fra Frankrig, en 16000 ts Tankbaad til Soc. Transport Maritime, Paris, to 15000 ts Tankskibe til Cie. Navale Petroles, en 15000 ts til Worms et Cie., Paris, og et 3200 ts Fragtskib til L. Martin, Paris. Anders Jahre, Sandefjord, har bestilt et 15000 ts Tankskib og Fearnley og Eger, Oslo, et af samme Størrelse. Dampskibsselskabet af 23. Februar 1942 har bestilt to Skibe af samme Størrelse som de hos Nakskov Skibsværft. Desuden skal Værftet bygge to 9000 ts Passager- og Fragtskibe til A. P. Møller,

Frederikshavn Værft og Flydedok og Aalborg Værft skal hver bygge et 5000 ts Skib til A. P. Møller.

## Danmarks Skibsliste 1946,

officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelskibe med Kendings signaler, er udkommen, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, Pris 7 Kr.

„Flagbogen“, som dens Kælenavn lyder, er i det kendte Udstyr, som alle efterhaanden er fortrolig med, og letter dens Brug som Haandbog. Den er sluttet den 31. December 1945.

Den danske Handelsflaade bestod paa dette Tidspunkt, indbefattet Regeringsskibe af ikke-militær Karakter, af 349 Dampskibe paa ialt 361.834 B.R.T., 1761 Motorskibe paa 575.794 B.R.T. og 5 Sejlskibe paa 444 B.R.T., ialt 2115 Skibe med 938.072 B.R.T.

Med Hensyn til Afgang og Tilgang i Handelsflaaden i 1944—45 kan nævnes følgende Tal: Antallet af Dampskibe er formindsket med 57 paa ialt 80.718 B.R.T., Motorskibenes Antal er forøget med 48 paa ialt 24.559 B.R.T., medens Sejlskibenes Antal er formindsket med 10 paa 672 B.R.T. Sammenlagt giver det en Forøgelse i Skibenes Antal med 19, men en Nedgang med 57.531 B.R.T.

Deles Handelsfladen i Passagerskibe og Lasteskibe faar man følgende Tal:

Passagerskibe: 47 Dampskibe med 27.768 B.R.T. og 65 Motorskibe med 116.368 B.R.T. Lasteskibe: 180 Dampskibe med 219.294 B.R.T. og 710 Motorskibe med 394.855 B.R.T.

Sammenligner man Handelsflaadens Størrelse nu og efter Skibslisten for 1940, der er afsluttet den 31. December 1939, hvor Krigsforlisene endnu ikke rigtig

var sat ind, finder man, at den da havde følgende Størrelse:

454 Dampskibe med 540.365 B.R.T., 1575 Motorskibe med 657.054 B.R.T. og 17 Sejlskibe med 1869 B.R.T., ialt 2046 Skibe paa tilsammen 1.199.288 B.R.T.

Det giver ialt, at Handelsflaaden i det nævnte Tidsrum er formindsket med 54 Skibe paa 309.902 B.R.T., idet Dampskibene er formindsket med 147 paa 202.687 B.R.T., Motorskibenes Antal er forøget med 106, men Tonnagen er formindsket med 105.746 B.R.T. og Sejlskibene er formindsket med 13 paa 1469 B.R.T.

Et fuldstændigt Billede af Krigsforlisene og Tilvæksten giver disse Tal ikke, idet de omfatter alle Skibe. Hvis man derfor udskyder alle Skibe paa under 100 B.R.T., vil Tallene stille sig saaledes:

Antallet af Dampskibe er gaaet ned med 126 paa 199.221 B.R.T. og Antallet af Motorskibe med 9 paa 104.223 B.R.T. Det viser, hvad man ogsaa kunde tænke sig, at der har været en betydelig Afgang af store Skibe og en Tilgang af mindre Skibe.

For de historisk interesserede Læsere kun denne Bemærkning:

„Trelholm“ fra 1776 og „Marie“ fra 1812 er stadig optaget i Skibslisten, medens „Anna“ fra 1794 synes at have endt sit Liv, mæt af Dage maa man vel tro.

*Husk at forny Deres Abonnement*



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«

# Motorkanonbaade

Den sidste Verdenskrig har fremtvungen Konstruktionen af en hel Serie nye Fartøjstyper. Blandt disse er mindst kendt Motorkanonbaadene, som spillede en fremtrædende Rolle i Søkrigen i den engelske Kanal. Englænderne har først for nylig lettet lidt for de Hemmeligheder, hvormed de har været omgivet, og de er i flere Henseender meget interessante.

Efter Frankrigs Fald i Sommeren 1940 saa Englænderne sig uventet stillet overfor den Opgave at føre en omfattende Forsvarskrig i den engelske Kanal. Det medførte et umiddelbart Behov af en Mængde lette, hurtige Skibe. De eneste, der ved det omtalte Tidspunkt var disponible, var et meget begrænset Antal Motortorpedobaade. De indsattes hensynsløst og ofte med god Virkning. Motortorpedobaaden har imidlertid en meget stor Begrænsning: den er farlig for store Skibe, som kan skades med Torpedoer, men har svært ved at klare sig overfor bevæbnede lette Fartøjer, som er et daarligt Maal for Torpedoer.

Der stilledes derfor meget snart Krav om motortorpedobaadslignende Fartøjer, som i Stedet for Torpedoer havde den stærkest mulige Artilleriarmering. Et Antal Torpedobaadsskrog byggedes efter eksisterende Tegninger. Torpedoarmeringen erstattedes imidlertid med en 20 mm Automatkanon opstillet agter og to paa Broen opstillede dobbelte 12,7 mm Maskingeværer. Paa denne Maade fremstod den saakaldte 70 Fods Motorkanonbaad, som gjorde god Tjeneste.

Efterhaanden viste det sig, at selv disse Baade var for svage til med Resultat at bekæmpe de store tyske Motortorpedobaade, som under hele Krigen først og fremmest udgjorde Motorkanonbaadens Modstander.

Englænderne gik derfor over til en ny Type, hvis Længde var 71,5 Fod (21,8 m). Disse Baade har antagelig haft et Deplacement paa omkring 35 Tons og efter deres Størrelse ualmindelig kraftigt armerede. De havde en 40 mm Automatkanon opstillet forude samt en dobbelt 20 mm Automatkanon agten for den lille Kommandobro. Fremdrivningsmaskineriet bestod af tre Packardmotorer, hver paa 1250 H.K., som i godt Vejr gav Baaden en Fart paa omkring 45 Knob. Disse Baade synes at have været meget effektive. De opererede som Regel ved Nattetid, sneg sig ind paa Modstanderne, gennemførte et frygteligt Ildoverfald paa kort Afstand og forsvandt igen i Nattens Mørke, inden det lykkedes Modstanderen at foretage Modforholdsregler — hvis han i det hele taget endnu holdt sig flydende. Disse Motorkanonbaade arbejdede ofte sammen med Motortorpedobaade. I Reglen var Taktiken den, at Motorkanonbaadene gennemførte et Ildoverfald, hvorved de tildrog sig Modstandernes Opmærksomhed, medens Motormotorbaadene sneg sig ind paa kort Skudhold og affyrede sine Torpedosalver. Denne Taktik medførte betydelige Resultater. Den maa

dog have stillet store Krav til Besætningerne, da Ildkampene som oftest fandt Sted i Brandmørke under høj Fart og paa en Kampafstand, der sjælden oversteg 100—200 m.

Motorkanonbaade havde dog en betydelig Svagheit: ved høj Fart frembragte de et Bulder, der i stille Vejr kunde høres 15—20 km bort. Det har sandsynligvis været Grunden til, at Englænderne gjorde Forsøg med endnu en helt ny Fartøjstype, den saakaldte Dampkanonbaad. Den kan antages at have haft et Deplacement paa 200—250 Tons og var udrustet med et særlig støjrit Dampmaskineri, der gav Baaden en Fart paa ca. 35 Knob. Armeringen var ligesom for Motorbaadens Vedkommende i Forhold til Størrelsen særdeles kraftig. Den bestod af en 75 mm Kanon, to 40 mm og to 20 mm Automatkanoner, fire 12,7 mm Maskinkanoner samt to Torpedorør. Det maa dog antages, at kun faa Enheder af denne Type er bygget, fordi Maskineriet sikkert har været for ømfindelig og vanskelig at betjene.

Udviklingen indenfor Krigsbygningen har som Regel gaaet i den Retning at dele og specialisere Skibstyperne. I Spørgsmaalet om de lette, motordrevne Fartøjer gik den derimod i Krigen sidste Aar i den modsatte Retning. Englænderne fandt det saaledes ønskeligt at disponere over Skibe, der havde saavel Torpedo- som Artilleriarmering. Som Følge heraf sammensloges i Foraaret 1944 Motortorpedo- og Motorkanonbaadene til en Enhedstype, som kaldtes Motortorpedobaad. I Praksis medførte det til en Begyndelse, at Armeringen paa en Mængde Motorkanonbaade kompletteredes med et Par Torpedorør.

Samtidig konstrueredes imidlertid en stor Motortorpedobaad paa 150—200 Tons med fire Torpedorør og en kraftig Artilleriarmering. Denne Enhedstype repræsenterer det sidste Skridt i Udviklingen og synes at egne sig godt for vore Forhold.

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN



# Hvor længe vil det vare at genopbygge den engelske Handelsflåde

Det er en Kendsgerning, at det er den engelske Regerings Politik at sikre Handelsflaadens Genopbygning til samme Størrelse som før Krigen. Der er dog ikke foretaget nogen Analyse af, naar dette Maal kan naas, hvilket maa siges at have stor Interesse. I Overgangsperioden maa England bruge fremmede Skibe, men det er Formaalet, at faa en engelsk Handelsflåde, der er bygget til den særlige Fart, som de skal gaa i, og det er derfor vigtigt at gøre sig klart, hvor store Manglerne er.

I Juni 1939 bestod den engelske Handelsflåde, naar der bortses fra Skibe under 500 Tons Brutto, af 17.146.431 B.R.T. Efter Statistiken fra Chamber of Shipping of the United Kingdom fra Juni 1945 var den privat ejede Tonnage og den, som United Kingdom Government ejede (med Udeladelse af Skibe, som skal leveres tilbage) 12.659.000 B.R.T., saa Underskudet var 4.487.431 B.R.T.

Det uhyre Reparationsarbejde, der skal udføres paa Skibene for at bringe dem i en sødygtig Stand, sammen med forskellige andre Grunde, som der ikke her behøver at gøres Rede for, bevirker, at man maa komme til det Resultat, at den Skibstonnage, der i en vis Periode kan bygges, ikke vil komme til at svare til Værfternes fulde Kapacitet. Idet der begyndes med Maj 1945, kan et rimeligt Overslag over Bygningen af Handelskibe over 500 Tons sættes til de i Tabellen angivne Tal. De kan maaske være lidt optimistiske paa Grund af usædvanlig store Reparationsarbejder i endnu lang Tid.

## Anslaaet Skibsbygningsproduktion i U. K.

	Tons Gross
1945—46 .....	1000000
1946—47 .....	1500000
1947—48 .....	2000000
1948—49 .....	2000000
1949—50 .....	2000000
Ialt .....	8500000

Denne Tonnagemængde skal saaledes bygges til den engelske Handelsflåde inden den 30. Juni 1950. Som fastslaaet den 30. Juni 1945 var der et Underskud paa omtrent 4.500.000 Tons i Sammenligning med Før-

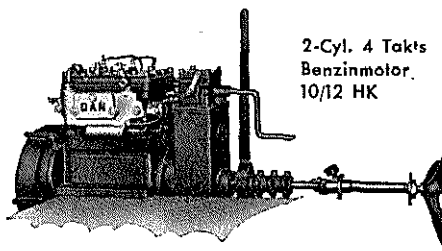
krigstidens Tal, medens i Midten af 1950 over 4.000.000 Tons vil have naaet en Alder af 25 Aar og derfor vil blive søgt fornyet. Hvis dette gøres og Erstatninger for Tab udlignes, skulde England derfor være naaet til at have en Handelsflåde af samme Størrelse som før Krigen, men deraf vil et ret stort Antal endnu være over 20 Aar gamle.

Stillingen er dog ikke dermed klaret. Af en Tonnage, som da vil være i Drift, vil sandsynligvis i det mindste 2.000.000 Tons være „Empire“-Skibe af 10 Kn.-Klassen, bygget omtrent som „Liberty“-Skibene og ikke meget mere økonomiske. De er Standardskibe, som ikke passer til Redernes særlige Ruter, og som de fleste Rederier saa snart som muligt vil ønske at erstatte med mere effektiv Tonnage. Det er derfor sandsynligt, at der vil gaa et Aar eller to efter 1950, før England vil have naaet sin Førkrigsstilling med Hensyn til Tonnage, og dermed naaet det Maal, som Regeringen har fastslaaet skal naas, og som den vil hjælpe Rederne at naa.

## „Vikingen“s Forfædre

I Aar er det 350 Aar siden, at det første deciderede Søfartsblad udkom. Omtalte Blad udkom i London i 1696 og bar Navnet „Lloyds News“. Det var Forløberen til „Lloyd's List and Shipping Gazette“.

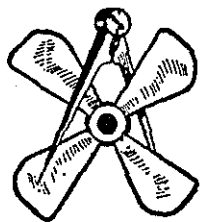
### DAN RAAOLIEMOTOR 5-100 HK BENZINMOTOR 3-12 HK



2-Cyl. 4 Takts  
Benzinmotor.  
10/12 HK

DAN Motor for alle Formaal  
DAN Motor bedre end de bedste

A/s Motorfabriken DAN, Bragesgade 10  
Telegram-Adr.: Motordan - København N. - Tlf. C. 8006-8706



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

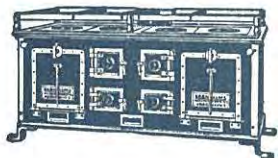
Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN  
Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

Alle Henvendelser til „Vikingen“ 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



## INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæes i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK  
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«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



## C. K. HANSEN

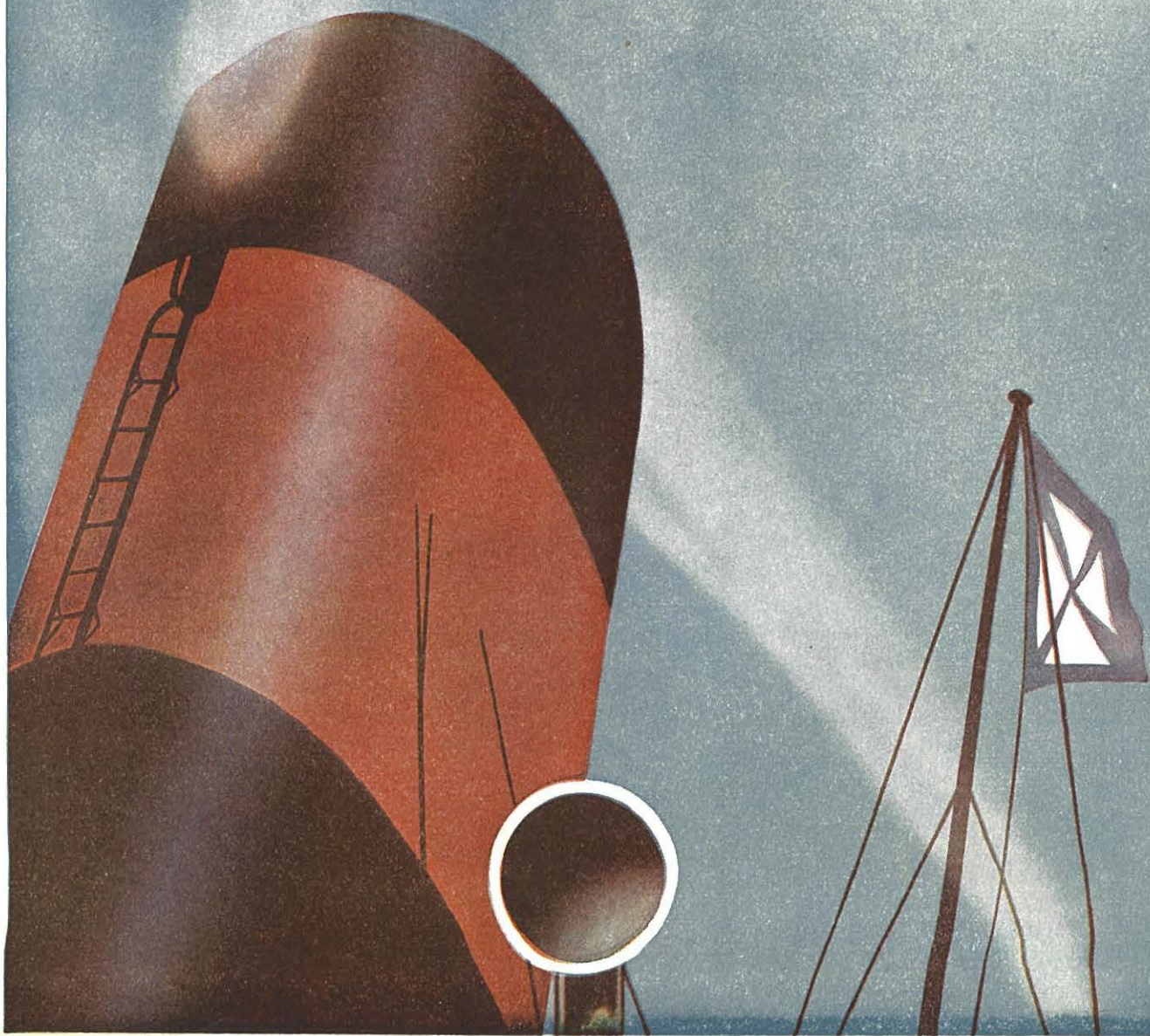


AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

972  
Det forenede Dampskibs-Selskab





# VIKINGEN

75 Øre  
1. August

*Stabelafløbning*  
Maleri af Gerhard Albe (Se Artiklen inde i Bladet)

1946 - Nr. 8  
23. Aargang





AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

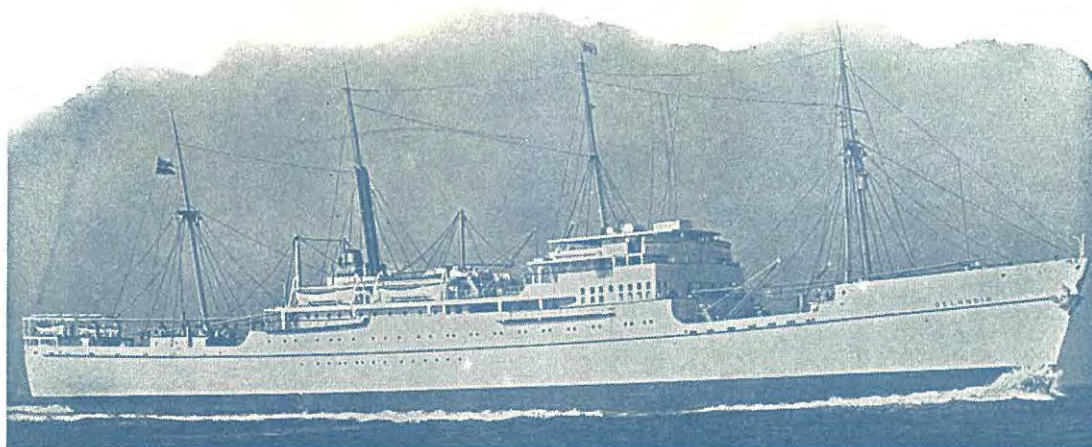
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i 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 ILLUSTREREREDE MAGASIN

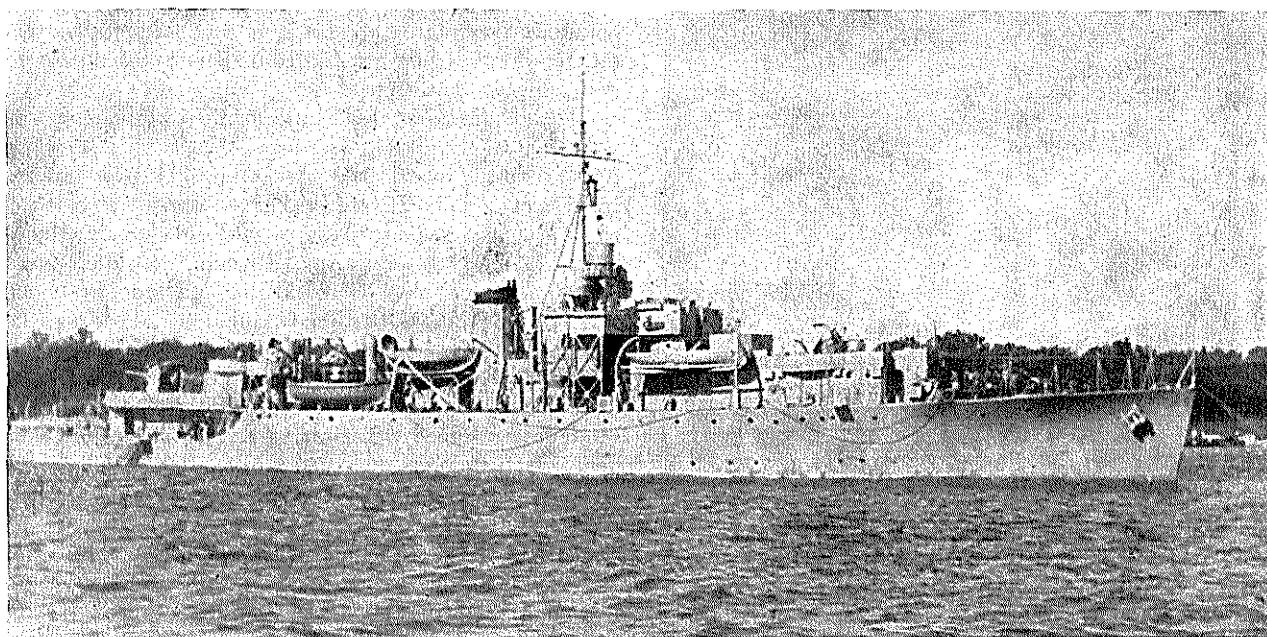
Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

CARL ØSTEN

## Fregatten „Niels Ebbesen“ staaet ud paa Togt —

I det skønneste danske Sommervejr stod Danmarks nye Orlogsfartøj „Niels Ebbesen“ den 10. Juli ud i Sundet paa en Præsentations-Sejlads med indbudte Repræsentanter for Pressen om Bord. Selve Hans Ekscellence, Viceadmiral *A. H. Vedel* var Dagens omsorgsfulde og charmerende Vært. Fregatten førtes af Chefen, Orlogskaptajn *J. A. Schou*. Gæsterne befordredes fra Ndr. Tolbod, hvor de modtoges af Viceadmiralens Adjuant, Kaptajnløjtnant *Nørgaard*, i Admiralens Motorbaad, der førte dem ud til Fregatten, som laa fortøjet til en af Bøjerne overfor Langelinje. Ved Falderebet stod Admiralen og tog imod Gæsterne, hvorefter Fregatten kastede los og stod ud i Øresund. Under Sejladsen blev Skibet fra For til Agter og fra Bro til Maskine forevist af Officerer og Kvartermestre, som, efter at de Besøgende var delt i mindre Grupper, fik hver sin Gruppe at føre rundt. For min Gruppes Vedkommende blev det Artilleri-Kvartermester *II E. L. Frandsen*, der under Omvisningen beviste, at han i Lø-

bet af de Par Dage, han havde været om Bord, allerede var indlevet med sit Skib. Som et *summa summarum* kan det om „Niels Ebbesen“, der er en af de Fregatter, som kom hertil fra England i Fjor, siges, at den er et smukt Fartøj, ligger godt i Søen, og at den som Uddannelsesfartøj for Flaadens Personel synes ganske idéel, langt fra Strukturen af de Krydsere, som den danske Marine anvendte som Kadet- og Mathelev-Skibe før Krigen. Aaben Dæksplads er der ikke meget af, udover det ret store Agterdæk, hvor Ekersits, Gymnastik etc. da kommer til at foregaa. Fregatten, der blev overtaget fra Englænderne i November i Fjor, er paa Orlogsværftet blevet omapteret, herunder forsynet med Trædæk og klargjort til Øvelsesskib. Hele Indretningen under Dæk er et Skridt fremad, omend man maa- ske kan medgive, at visse af Lukaferne er lidt vel smaa og Officersmessen uden Hygge. Men man maa huske paa, at „Niels Ebbesen“, der som Nybygning indgik i Englands Flaade i Sommeren 1944 under Navnet „An-

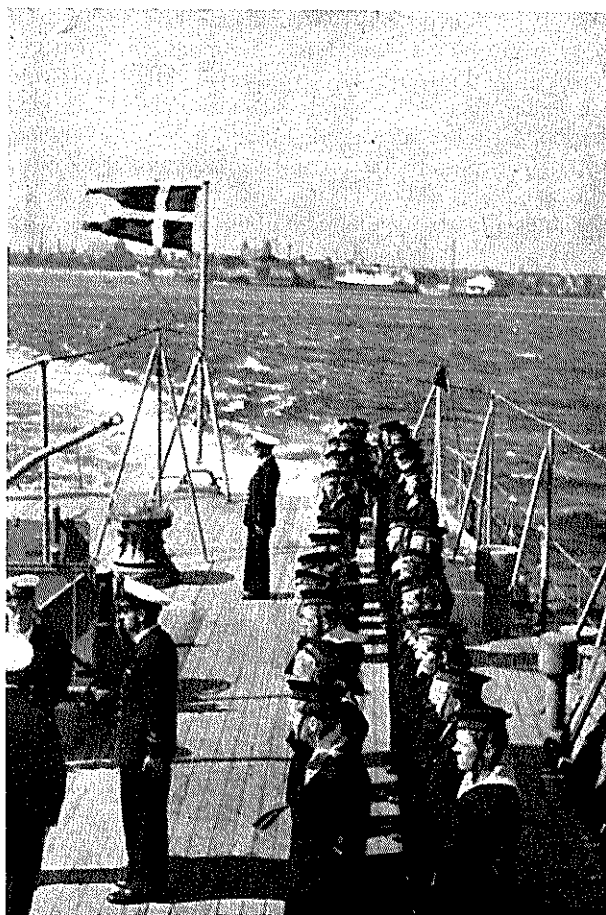


Mange Københavnere standsede op paa Langelinje ved Synet af Marinens nye, smukke Øvelsesskib.

nan“, var bygget under Krig, for Krig og ikke som specielt Uddannelses- eller Repræsentations-Fartøj. Mottoet var dengang: Største Kapacitet og Effektivitet paa mindst mulige Kubik-Meter. Det skulde kunne rumme 160 Mand, medens det paa sit første Togt under Dannebrog kun kommer til at rumme ca. 140, hvoraf de 65 er Mathelever. Fregatten har et Deplacement paa 2124 t., er 92 m lang og 11,2 m bred med et Dybtgaaende paa 4,4 m. Maskinen kan udvikle 5500 HK, hvilke kan give en Fart af Maximum 20 Knob. Paa Togtet vil den normale Fart dog kun ligge omkring de 12. Armeringen bestaar af 2 10,2 cm Kanoner, en under Broen og en agter paa Baadedækket, 2 57 mm Salutkanoner, en paa hver Side af Dækshuset, samt 6 20 mm Maskinkanoner, 4 Dydbombemorterer og 2 Dydbombemøndlingsbaner. Af Fartøjer om Bord findes 2 Redningsbaade, 1 Motorbaad, 1 Slup, 1 Jolle og 2 Sejlbaade til Elevernes Øvelser.

I engelsk Tjeneste anvendtes Fregatten som Eskorte for søgaaende Konvojer og var til Bekæmpelse af fjendtlige U-Baade udrustet med Dydbombemateriel af to Konstruktioner. I det ene Anlæg anvendtes Dydbomber paa ca. 150 kg, som enten blev rullet ud over Agterenden eller kastet fra en Morter, og som eksploderede i en forud bestemt Dybde. I det andet anvendtes Dydbomber paa ca. 20 kg. Disse, som var til at kaste fremad og blev affyret i Salver paa 24 ad Gangen, eksploderer kun ved Anslag.

Ved Gennemgangen af Skibet, der begynder paa Forbanjerne under Kvartermesterens Ægide, og hvor



Eleverne til Monstring paa Agterdækket.

alt bliver beset, glædes Øjet ved meget Nyt og godt Nyt, som er et Fremskridt fra den Tid, hvor man selv bar den blaa Busseronne. Banjerne har rigeligt med Dagslys. Hver Mand har sit lille Skab. Desuden findes høje Skabe, i hvilke Stortrøjerne hænger fint paa — Bøjler som hjemme hos Mor, og i høje Etage-Stativer finder Skoene Plads. Baade Styrbords- og Bagbords-Gang synes at rumme et Utal af Rum. Her findes Baderum med Bruse og Vaskekummer, hvis Haner kan give baade varmt og koldt Vand, Sygelukaf med 2 Køjer og Operationsbord, Opvaskerum, Kantine, Kvartermestres Messe, Stirrids og Lukafer, Tørrerum, samt Arresten, som forhaabentlig ikke bliver taget i Brug. For en Arrestant vil det i hvert Fald ikke blive behageligt i Længden at søge Hvile paa en af de 2 Træbænke, der udover et Par Pøse er Rummets eneste Inventar.

Synes hele Pladsen om Bord udnyttet til sidste Kubik-Centimeter, saa er der dog ikke blevet Plads til et Rum for Tøjevask. Men man kan eventuelt hertil benytte de almindelige Vaskerum. Vaskning af Tøj maa derfor foregaa paa Dækket i Pøse, altsaa som i de gamle Marinedage.

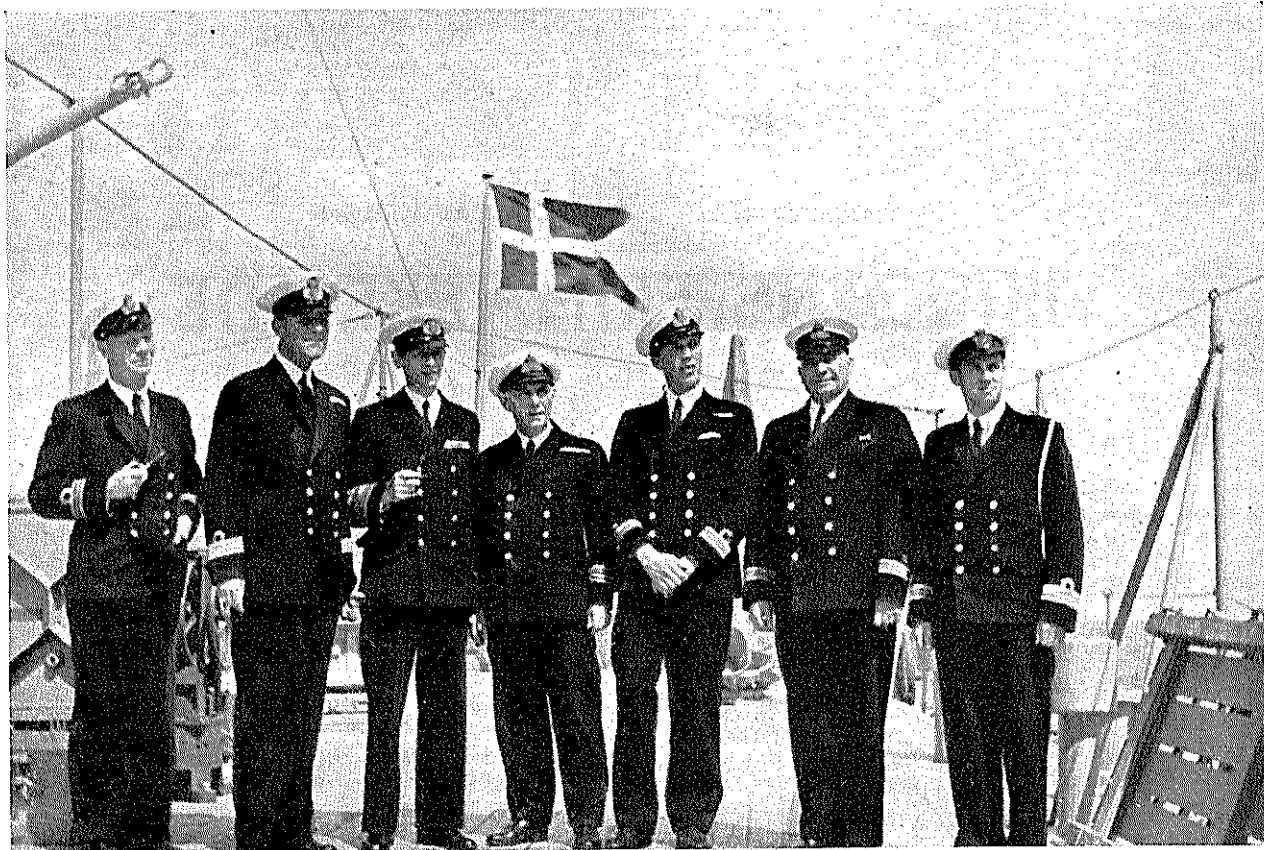
Henne agter findes et større Opholdsrum, som anvendes ved teoretisk Undervisning og selskabelige Sammenkomster. Et Pianette og en Cello, skænket af „Folk og Værn“, er 2 af de Instrumenter, som Fregattens 4 musikudøvende Værnepligtige vil benytte sig af under Togtet. Agter findes ogsaa Ammunitions-Magasin og Artilleri-Værksted. Da vi besigtiger Kanonerne, demonstrerer Hr. Frandsen, hvorledes Hejse-Aparatet for Granater virker, og hvorledes en af Maskinkanonerne, en 20 mm *Oerlikon*, der er en schweitzisk Opfindelse, kan drejes baade til Siden og i Højden ved Hjælp af Olietryk-Drivkraft.

Som Kronen paa Værket i et moderne Krigsfartøj sættes Radar. Fregatten har fra „Fødslen“ naturligvis et efter engelsk System, og som her har en Frekvens paa 10 cm. Paa dets lysende Skærm tegnes Konturerne af saa at sige alt paa eller over Havets Overflade: Bøjer, Miner, Vraggoods etc. Dette Radiokortbølge-Ekkoapparat suppleres af *Asdic*, et Lydbølge-Ekkoapparat, der sænkes ned fra Skibsbunden for at registrere undersøiske, faste Genstande.

Togtet, der først skal slutte medio Oktober, og som skal gaa til England, Azorerne, Madeira, Algier og Amsterdam, kræver, naar der ikke skal provianteres ret meget undervejs, en fyldig og alsidig Proviantering. Man har saaledes Kød og Skibsøl, hvoraf Mandskabet faar ½ Fl. daglig, med til hele Udenlandsturen, ja, saa at sige alt i tilstrækkelig Mængde undtagen Kartofler og Mælk. Og Ferskvand laver Maskinen om Bord.

Efter den interessante Rundgang paa Fregatten, hvor ikke en eneste Detaille skulde forblive skjult, samledes man med Officerer og Kvartermestre om Bordene i Officersmessen, hvor en udmærket Middag blev serveret. For at give denne et roligt Præg havde „Niels Ebbesen“ lagt sig for Anker saalænge.

Ved Gæsternes Ankomst havde Viceadmiralen efter at have budt Velkommen oplyst, at han allerede i Sommeren 1944 havde skrevet til England — over Sverige — og spurgt om Krigsfartøjer, en Forespørgsel Engländerne besvarede imødekommende. Efter Danmarks



Admiralen omgivet af „Niels Ebbesen“s Officerer.

Befrielse havde han talt med Rear-Admiral *Holt* om Sagen, der var af Vigtighed for den danske Marine, idet det gjaldt om hurtigt at faa fat paa Skibe til Uddannelse af Personel. Det blev saa et Spørgsmaal, hvilken Skibstype man skulde anvende. Under et paafølgende Besøg i England mente Viceadmiralen at kunne fastslaa, at det var en Fregat-Type som „Annan“, man med størst Fordel kunde anvende til det ønskede Formaal, selvom han nok hellere vilde have haft 2 Korvetter („Thetis“-Typen) og 1 Fregat, altsaa omvendt af, hvad Købet konkluderede i. „Jeg er overordentlig tilfreds med disse Skibe, selvom det hævdes, at der findes mange Krumholte rundtom,“ udtalte Viceadmiralen videre, „idet vi nu paa tilfredsstillende Maade kan genoptage Uddannelsen af Kadetter og Math-Elever.“ Paa Forespørgsel oplyste Viceadmiralen, at Fregatten i Indkøb havde kostet ca. 5 Mill. Kroner, og at Omapterin-

gen af den paa Orlogsværftet, herunder Dækkets Belægning med Træ, Fartøjers Anskaffelse m. m., beløb sig til godt 1½ Mill. Kr. Under Middagen hævdede Admiralen sit Glas for et godt Togt og en Uddannelse af Eleverne paa bedste Maade. Da „Niels Ebbesen“ atter havde fortøjet ved sin Bøje, og Gæsterne var befordret i Land i Følge med Viceadmiralen i hans Motorbaad, var 4 interessante Timer gaaet. Og den pragtfulde Sejl- tur i Øresund havde genopfrisket Ens Orlogsminder, saa at man hellere end gerne vilde have delt Glæden med de 141 lykkelige om Bord, der skal tilbringe 1½ Maanedes Tid paa sydligere Breddegrader.

„Niels Ebbesen“ er den første danske Orlogsmænd efter Befrielsen, som kommer til at vise Dannebrog paa de Kanter. Ikke alene heraf kan vi føle en vis Stolthed, men ogsaa af det smukke, moderne Skib, der bærer et dansk Helte-Navn!

*Carl Østen.*

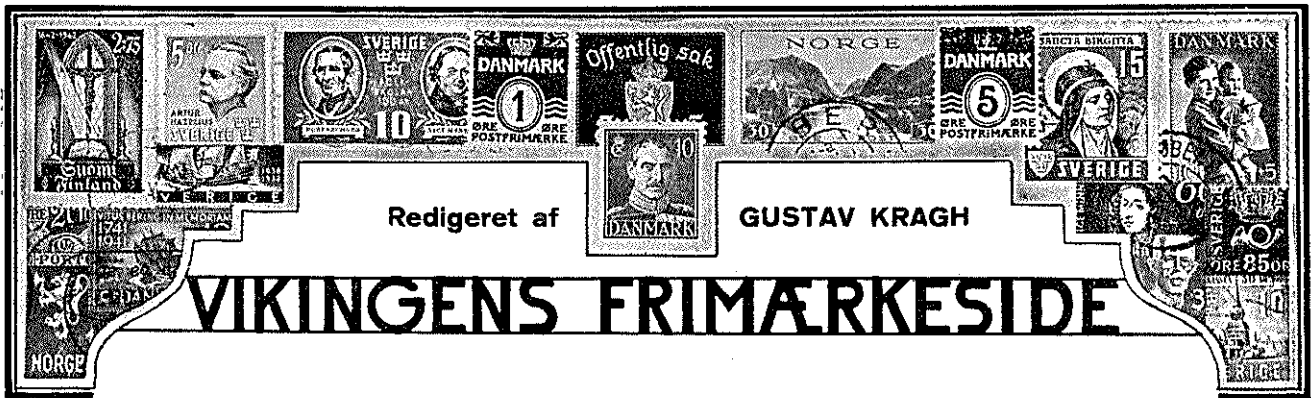
**A/S MONTANA** *Kul, Koks,*  
 Telefon 9246 *Cinders*

**OVE SKOU**  
 REDERI. BEFRAGTNING. KLARERING  
 KØBENHAVN V

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

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





## Skandinaviske Nyheder



Fig. 1.



Fig. 2.

Sverige. Den 28. Maj udsendes en Serie til Minde om Domkirken i Lunds 800 Aars Jubilæum. Serien bestaar af følgende tre Værdier:

A) To-sidet takket: 15 Øre brun (stort Format), 20 Øre rød (lille Format), 90 Øre lysblaa (stort Format). Fig. 1.

B) Tre-sidet takket: 20 Øre rød (lille Format).

Den 8. Juni udsendes i Anledning af „De almindelige svenske Landbrugsmøder“s 100 Aars Jubilæum to Mærker:

A) To-sidet takket: 5 Øre grøn og 60 Øre lilla. Fig. 2.

B) Tre-sidet takket: 5 Øre grøn.

Finland. Den 1. Juni udkom i Anledning af „Arbejdernes Idrætsforbund“s Sportsstævne et Jubilæumsmærke, Værdi 8 Mk. Oplaget siges at være 2 Millioner.

Norge. Den 7. Juni udkom en ny Serie Kroneværdier, Type Kong Haakon i Admiralsuniform. Værdierne er: 1 Kr. grøn, 1½ Kr. blaa, 2 Kr. brunrød og 5 Kr. violet. Takning 13, uden Vandmærke, Format 21,1 × 27,3 mm.

## De nyere svenske Minde-udgaver.

(Fortsat)

Ved en Fejltagelse bragte vi paa forrige Frimærkeside et Billede af Scheele-Udgaven, som beskrives i dette Nummer. Denne tredje og sidste Mindeudgave i 1942 udsendes til Erindring om Kemikeren C. W. Scheele, som fødtes i 1742 og døde 1786, æret og agtet af alle sine Landsmænd. Foruden at være en verdensberømt Kemiker var Scheele ogsaa en dygtig Farmaceut; han udsendte mange store Arbejder om kemiske Emner og opdagede Grundstofferne Ilt, Klor, Mangan

og Baryum. Ved sin Død var han Medlem af Videnskabernes Akademi.

Udgaven bestaar af to Værdier:

a) Takket 12½ lodret: 5 Øre grøn, Kr. 0,10 - 0,05, Fig. 4 i Nr. 7. 60 Øre rødlilla, Kr. 1,25 - 0,50.

b) Takket tre-sidet 12½: 5 Øre grøn, Kr. 0,12 - 0,06.

I 1943 udkom i Anledning af Kong Gustav den Femtes 85 Aars Fødselsdag tre Værdier Øremærker i stort Format, Fig. 3. Værdierne er:

a) Takket 13 vandret: 20 Øre rød, Kr. 0,40 - 0,10; 30 Øre blaa, Kr. 0,60 - 0,45; 60 Øre lillarød, Kr. 1,25 - 0,75.

b) Takket tre-sidet 13: 20 Øre rød, Kr. 0,50 - 0,20.

Samme Aar blev i Anledning af Skyttebevægelsens 50 Aars Jubilæum udsendt to Frimærker, Fig. 4.

a) Takket 13 lodret: 10 Øre violet, Kr. 0,20 - 0,05; 90 Øre blaa, Kr. 1,75 - 1,00.

b) Takket tre-sidet 13: 10 Øre violet, Kr. 0,20 - 0,06.

Endelig udkom sidst paa Aaret en Mindeudgave om den verdenskendte Oltidsforsker og Kulturhistoriker Montelius.

Gustaf Oscar Augustin Montelius blev født i Stockholm 1843 og døde 1921. Han blev i 1888 Professor ved Statens historiske Museum og i 1907 Rigsarkivar. Han udgav saa mange historiske og kulturhistoriske Værker, at de udgør et helt Bibliotek.

Frimærkerne er:

a) Takket 13 lodret: 5 Øre grøn, Kr. 0,10 - 0,05; 120 Øre lillarød, Kr. 2,50 - 1,25. Fig. 5.

b) Takket tresidet 13: 5 Øre grøn. Kr. 0,12 - 0,06.



Fig. 3.

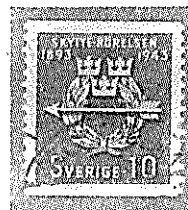


Fig. 4.

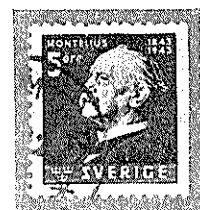


Fig. 5.

Fortsættes i næste Nr.

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



Forstander E. Mathiesen.

# Med BØGER og VÆRKTØJ

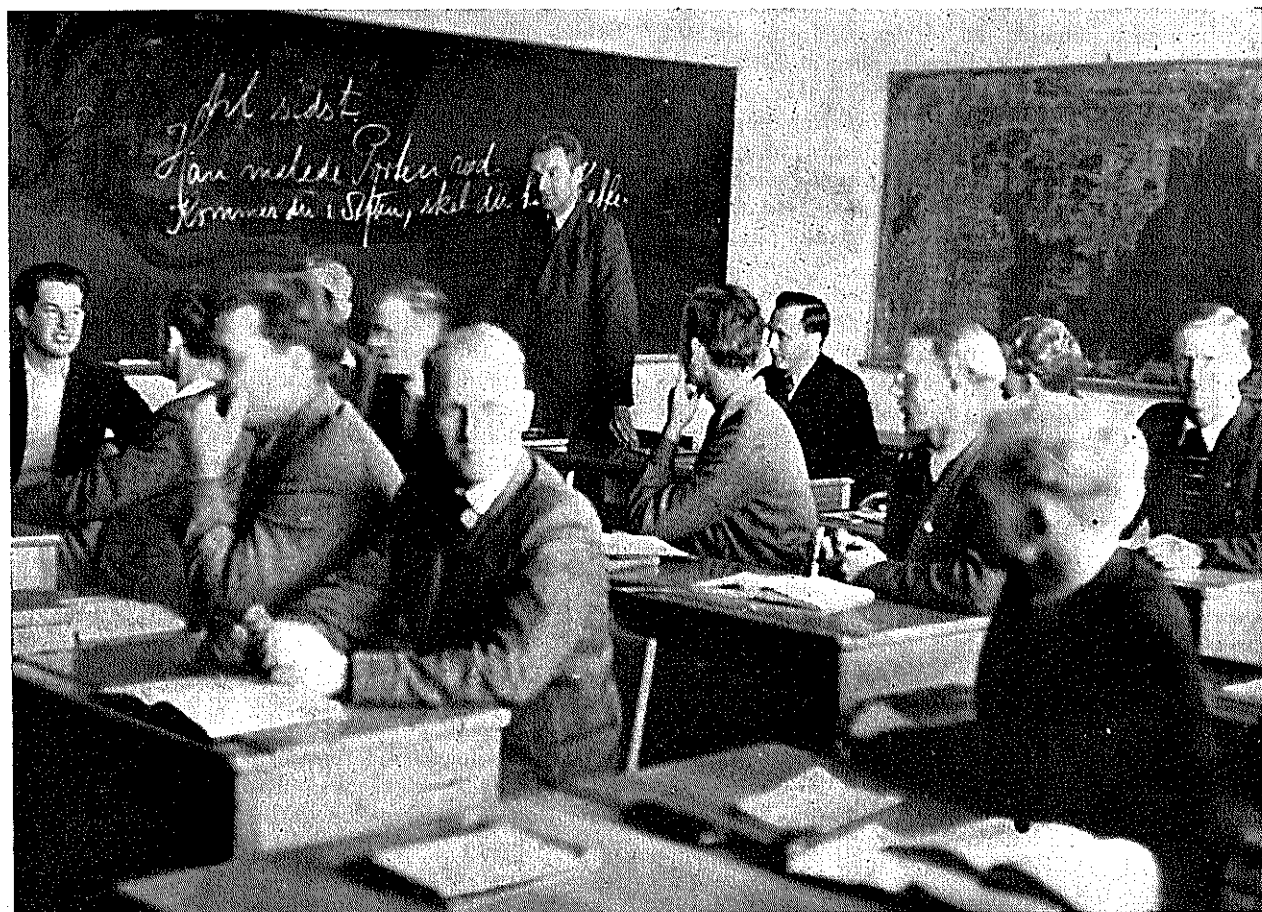
Af  
OTTO LUDWIG

**K**øbenhavns Maskinskole ligger med Rette i Nærheden af Universitetsbyen i Nørre Allé. Den Lærdom, som unge, danske Haandværkere faar herude, er af meget stor Betydning for vort Land og især for Skibsfarten. Danske Maskinmestre er da ogsaa altid højt vurderet i Skibe af alle Nationaliteter.

Det er vist ikke for meget sagt, at Maskinskolen er en af de mest moderne og

smukkeste i sin Art Verden over. Bygningen er opført af røde Mursten og er forsynet med mange store Vinduer, der giver lyse og venlige Rum indvendig. Foruden 18 almindelige Klasseværelser findes der paa Skolen flere Lokaler til særligt Brug. Men lad os, inden vi gaar rundt paa Skolen, kigge op i et af Klasseværelserne.

Oppe paa anden Sal er der Undervisning i Dansk. Da vi kommer ind i Klassen, rejser Eleverne sig ligesom i en almindelig Skole op for de indtrædende. Man er herude aldrig for gammel til at være høflig. Men ogsaa paa anden Maade minder denne Klasse om en almindelig Skoleklasse. Den er meget spændt, naar der sker noget nyt. Det er ikke hver Dag, man bliver fotograferet af Pressen, og vi mærker tydeligt, at vi er en velkommen Afbrydelse i Hverdagens anstrengende Arbejde. Dermed være ikke sagt, at Eleverne ikke kan lide deres Arbejde. Jeg tror ikke, at der noget Sted findes Elever, der er saa glade for deres Skole som disse, vordende Maskinister. Der bestaar det helt rigtige Forhold mellem Lærere og Disciple. Der findes ikke noget



I Klasse M II er der Dansk. Læreren, Sv. Aage Petersen, underviser ved Tavlen.



*Madpakken lukkes op, medens man drøfter et teknisk Problem. I Baggrunden staar Koen opstillet for at købe Mælk eller Kaffe.*

højt Kateder her i Klassen. Læreren er ikke nogen Afgud, men en Kammerat, der forstaar at forme sit Stof, saa det bliver forstaaeligt for alle uden derfor at virke tørt. Engang imellem gaar man heller ikke af Vejen for en god Vittighed. Saaledes fortæller Forstander Mathiesen, der fører os rundt i Bygningen, foranlediget af vor Bemærkning om det gode Humør en Historie fra den gamle Skole i Nørrebrogade. De tidligere Elevers Opfindsomhed dupperer vist de nuværende, der bryder ud i spontan Latter.

Iøvrigt er Dansk ikke det eneste teoretiske Fag, der undervises i her. Til den almindelige Maskinisteksamen gives der tillige Undervisning i Matematik, Naturlære, Engelsk og Maskintegning. Selvfølgelig har man saa ogsaa teoretisk Maskinlære og Motorlære, og Bøgerne til disse Fag er blandt de mest velvoksne. Til den udvidede Maskinisteksamen kræves lidt mere Lærdom. Man har saaledes her baade Undervisning i Tysk og Sundhedslære.

Foruden at uddanne unge Mænd til Maskinister udklækker Maskinskolen ogsaa Kedelpassere, Maskinpassere og Motorpassere samt underviser til Elektro-Installatørekksamen. Imidlertid interesserer det sikkert mest vore Læsere at høre om den Uddannelse, der er beregnet for Arbejdet paa Søen.

### *I Kø.*

Under Rundgangen er vi saa heldige at komme til Spisesalen, lige idet Klokkeren ringer til det store Spisefrikvarter Kl. 11. Klokkeren faar ikke engang Lov at ringe færdig, før vi ser os omringet af en Masse Elever, der er dukket op fra alle Indgange. De vordende

Maskinister er sultne efter et Par krævende Timer paa Skolebænken. I Løbet af et Øjeblik er der dannet en lang Kø foran Marketenderiet. Man tænker uvilkaarligt, at det halve af Spisepausen maa gaa med at staa i Kø, men paa forbavsende kort Tid er alle ekspederet.

Ved et af Bordene sidder en Jyde med en Kop Kaffe foran sig. Han forklarer, at han hver Dag køber sin Middagskaffe paa Skolen. Den er nemlig baade god og billig, og naar man ikke har Familie i Byen, er det rart, at Skolen kan yde en saadan Service.

Iøvrigt er der her Folk fra alle Egne af Landet. Det er unge maalbevidste Mænd, der ikke er bange for Fremtiden. De fleste skal ud at sejle efter endt Eksamen, men endnu er der altsaa for de flestes Vedkommende et godt Stykke Tid tilbage, før man staar med sit Eksamensbevis i Haanden. Endnu er der meget Arbejde med Lektierne, men man gaar paa med frisk Mod, selvom man sommetider maa undvære mange af de Fornøjelser, som andre unge Mænd har. For det første er der jo altsaa Lektierne, og for det andet er der en ret anstrengt Økonomi, der gør sig gældende. Det er jo næsten umuligt at have Arbejde ved Siden af Læsningen, men man fortæller smilende om en Bornholmer, der hver Morgen kører med Brød og Mælk for en Bager. — Nej, man er ikke bange for at tage fat.

Forresten er Betingelserne paa Maskinskolen meget rimelige. Nogle Elever kan desuden faa Tilskud fra Staten, og ogsaa flere Privatmænd og Forretninger har givet Skolen Tilskud til Hjælp til uformuende, flittige Elever.

Efter Spisepausen fortsætter vi Rundturen til de forskellige Klasser og kommer herunder over i Maskin-

laboratoriet, der er indrettet i en Bygning for sig paa Skolens Grund. Da vi træder ind, mødes vi af en Støj som fra et Værksted derude i Byen. Det viser sig da ogsaa, at der er gjort alt, for at Undervisningsmateriale skal have saa meget med Virkeligheden at gøre som muligt. I Laboratoriet findes saaledes et rigtigt Køleanlæg, der er anskaffet med velvillig Støtte fra „Atlas“ og „Titan“. Ogsaa andre Firmaer har ydet deres Støtte til Oprettelsen af Maskinlaboratoriet. „Burmeister og Wain“ har saaledes skænket Skolen en stor Dieselmotor med alt Tilbehør. Denne Motor har en Kapacitet paa 60 HK.

Et teknisk-kemisk Laboratorium mangler heller ikke, og paa den anden Side af Gaardspladsen ligger endnu et Laboratorium, hvor vordende Elektro-Installatører faar deres Uddannelse.

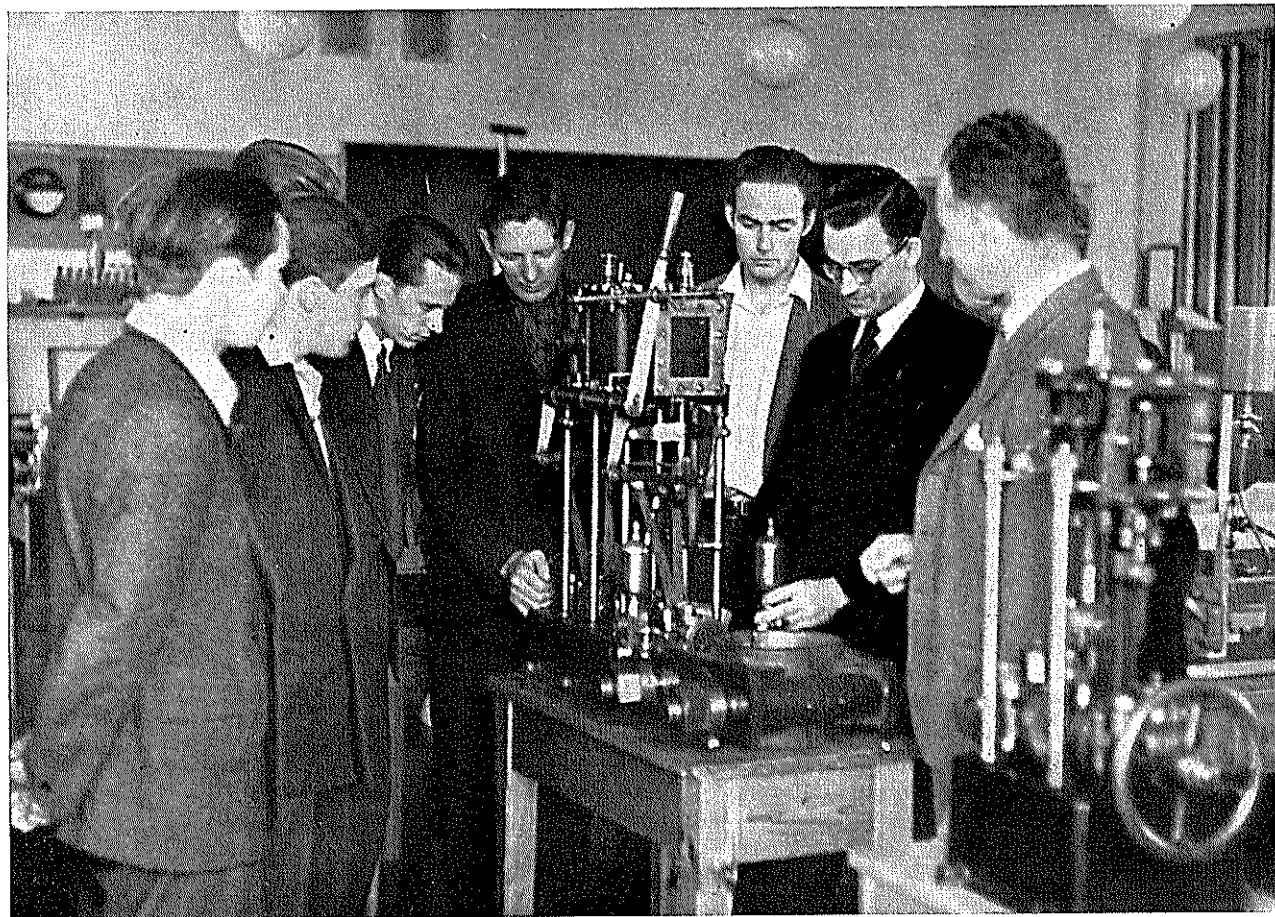
### *Krigens Spor.*

Naar man ser den store smukke Bygning udefra, er der faktisk intet til at minde En om Begrebet Krig, men kommer man indenfor, ser man paa en af Væggene en Mindeplade over de Maskinmestre, der led Døden paa Havet under den forrige Krig. Ogsaa under denne Krig har danske Maskinmestre maattet ofre deres Liv derude i Bølgerne. De har altid været med til at kæmpe for deres Land og for Retfærdigheden. Selv blandt Skolens Elever blev der under den sidste Krig et Hul i Rækkerne. Ikke mindre end syv unge Mænd fra Maskinskolen døde for Danmarks Befrielse.

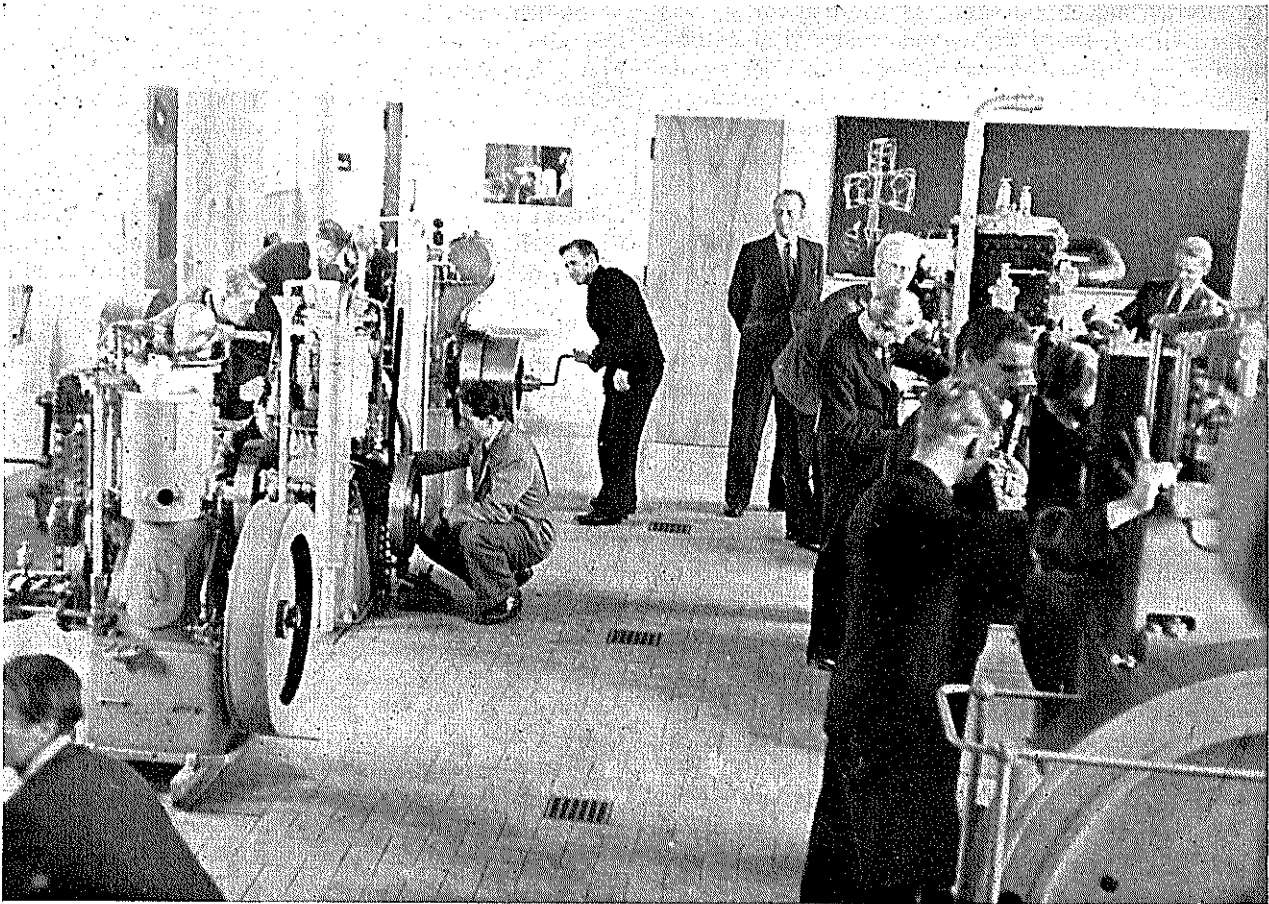
Skolen kan i Dag rose sig med, at dens Elever næsten alle var med i Modstandsbevægelsen, og mangen Elev mindes med Taknemmelighed Skolens tidligere Formand Heinrich Gille, der selv faldt for tyske Kugler. En Elev gik aldrig forgæves til Forstanderen, naar han trængte til Raad og Vejledning. Dette gjaldt ogsaa Spørgsmaal af rent privat Karakter. Heinrich Gille var elsket af alle paa Skolen, fra Eleverne i yngste Klasse til alle Lærerne. Men Mindet om Gille lever stadig videre derude, og Arbejdet fortsætter i hans Aand. Paa en af Gangene staar hans Buste som et Symbol for Eleverne paa Mennesskelighed, Intelligens og Flid.

Forstander E. Mathiesen er den Mand, der skal føre Heinrich Gilles Arbejde videre. Fra hans skælmiske Øjne skinner en Glæde ved Gerningen. Det er tydeligt, at han holder af sin Skole og af sine Elever. Det er heller ikke uden en vis Stolthed, han viser os rundt i den nye Skole. Paa et Spørgsmaal, om Eleverne er ligesaa glade for den nye Skolebygning, svarer han, at han synes, at Arbejdsglæden her er langt større, end den var ude i de gamle Lokaler paa Nørrebrogade. Denne Arbejdsglæde har dog endnu ikke sat sine tydelige Spor i Eksamensresultaterne, fordi Krigens Spor stadig gør sig gældende. Mørkelægning, Udgangsforbud o. l. har haft stor Indflydelse paa Arbejdet, men inden længe er Undervisningen dog atter præget af Fredens Arbejdsro.

Skolen har ogsaa i sin nuværende Bygning haft store Vanskeligheder at slaas med. Særligt er det altsaa gaet ud over Skolens Aftenhold paa Grund af



*Her ses en Del af Eleverne samlet foran en Maskinmodel i Maskinsamlingen.*



*I Maskinlaboratoriet underviser Hr. Bøndergaard Jacobsen Klasse E. Det er knapt nok, han kan faa Ørenlyd, naar alle Maskinerne er i Gang.*

Mørkelægningen og de indskrænkede Trafikforhold. Men fælles for alle Eleverne var den stadige Frygt for Razziaer under den sidste Del af Besættelsen. Utallige var de Alarmeringer, der indløb til Skolen om Tyskernes Planer om Razzia. Imidlertid viste alle Rygterne sig for det meste at være ubegrundede. Mange Elever maatte af Sikkerhedsgrunde dog ofte udeblive fra Undervisningen i flere Dage.

#### *Skolen i Kampzonen.*

Maskinskolen har ogsaa flere Gange været rekvireret til Brug for andre end Eleverne. I Juli Maaned 1944 blev saaledes et af Politiets Udrykningshold indkvarteret paa Skolen. Men med Politiet skete aldrig Gnidninger af nogen Art. Man mærkede ikke meget til Gæsterne i Bygningen, før den uhyggelige 19. September, hvor det raa Overfald paa Politiet fandt Sted. Da Luftalarmen lød, gik Eleverne som sædvanlig ned i Skolens Beskyttelsesrum. Kun Husvagterne gik deres Runde i Bygningen, da de pludselig blev holdt op af Gestapofolk og stillet med Ansigterne mod en Væg, medens Tyskerne bortførte de danske Politimænd. Efter den Tid gik ingen Elever under Luftalarm i Skolens eget Beskyttelsesrum, men søgte andre i Nabolaget.

Utrygheden herskede stadig i den smukke røde Bygning, og endnu en Gang fik man Besøg af Tyskerne. Over Halvdelen af Skolens Lokaler blev erobret af de efterhaanden lasede og lidet værdige „Herremenne-

sker“. Men Eleverne fortsatte stadig Arbejdet i de tiloversblevne Rum, efter at flere Læger havde konstateret, at der ikke vilde være overvejende Fare for Smitte.

Efter Kapitulationen blev Skolen hurtigt tilbagegivet til de retmæssige Ejere. Efter en kort Tids Reparationer og Rengøring stod alle Lokalerne igen til Disposition for de ca. 650 Elever.

#### *I Fredens Kølvan.*

Da Freden kom til Danmark førte den mange af de Goder med sig, man havde mistet under Besættelsen. Saaledes genoptog man atter Foredragsrækkerne, der er et værdifuldt Supplement til Undervisningen efter Bøgerne.

Iøvrigt foregaar hele Undervisningen ikke blot paa Skolen. Freden har forøget Mulighederne for Besøg paa Værfter og Skibe. I Løbet af et Aar har Eleverne været paa Besøg i 36 Damp- og Motorskibe. Saaledes er ingen af dem aldrig helt fremmede for de Ting, de efter Eksamen møder, naar de skal arbejde i Skibenes Indre.

Paa mange andre Maader faar de vordende Maskinmestre Lejlighed til at faa Lærdom fra Livet udenfor Skolen. Bygningen rummer saaledes sin egen store Læsesal, hvor mange Tidsskrifter fra forskellige Lande er lagt frem til fri Afbenyttelse. Der findes ogsaa et meget righoldigt teknisk Bibliotek.

Noget af det interessanteste paa Skolen er dog Ma-

skinsamlingen, hvor der er flere Maskinmodeller og Maskindele samt en Masse Materialeprøver. Ved Hjælp af de mange Ting faar Eleverne et frisk Pust fra Hverdagens Arbejde i det praktiske Liv. Man kan lære meget af at gaa rundt og se sig om i dette Rum, der forøvrigt er tilgængeligt for Elever ogsaa udenfor de egentlige Timer. Man faar her mange Raad og Advarsler fra det praktiske Liv. Henne i et Hjørne staar saaledes en Klump forkrøllet Jern, der engang har været en Kulsyreflaske. En Kusk skulde køre den ud til en Fabrik en Lørdag Eftermiddag, men da Arbejderne alle var gaaet hjem, lagde han Flasken paa en Græsplæne og kørte hjem med sine Krikker.

Den følgende Søndag blev en af de varme og solbeskinnede Dage, som efterhaanden er saa sjældne herhjemme. Folk strømmede ud til Skov og Strand. Alt var Fred og Idyl, indtil Luften sønderflængedes af et mægtigt Brag efterfulgt af Glasskaars Klirren mod Fliserne. Alle Ruder i de nærliggende Huse var splintret.

Ganske vist skal en Kusk ikke kende meget til Kulsyreflasker, men hvis den omtalte Mand bare havde gidet kigge paa den Advarsel, der var klistret paa denne Flaske, saa havde han anbragt den, hvor Solen ikke vilde sende sine Straaler. Nu kostede hans Uagtsomhed en Masse Penge. Heldigvis kom ingen Mennesker til Skade, og det kan altsaa alligevel være, at Kusksens Upaapasselighed vil være til nogen Nytte. Eleverne paa Maskinskolen drager i alle Tilfælde Lære af den Slags Hændelser.

I Maskinsamlingen er der forøvrigt ogsaa installeret et Lysbilledapparat, der virker med til at gøre Maskinskolens Undervisningsmetoder saa tidssvarende og effektive som muligt.

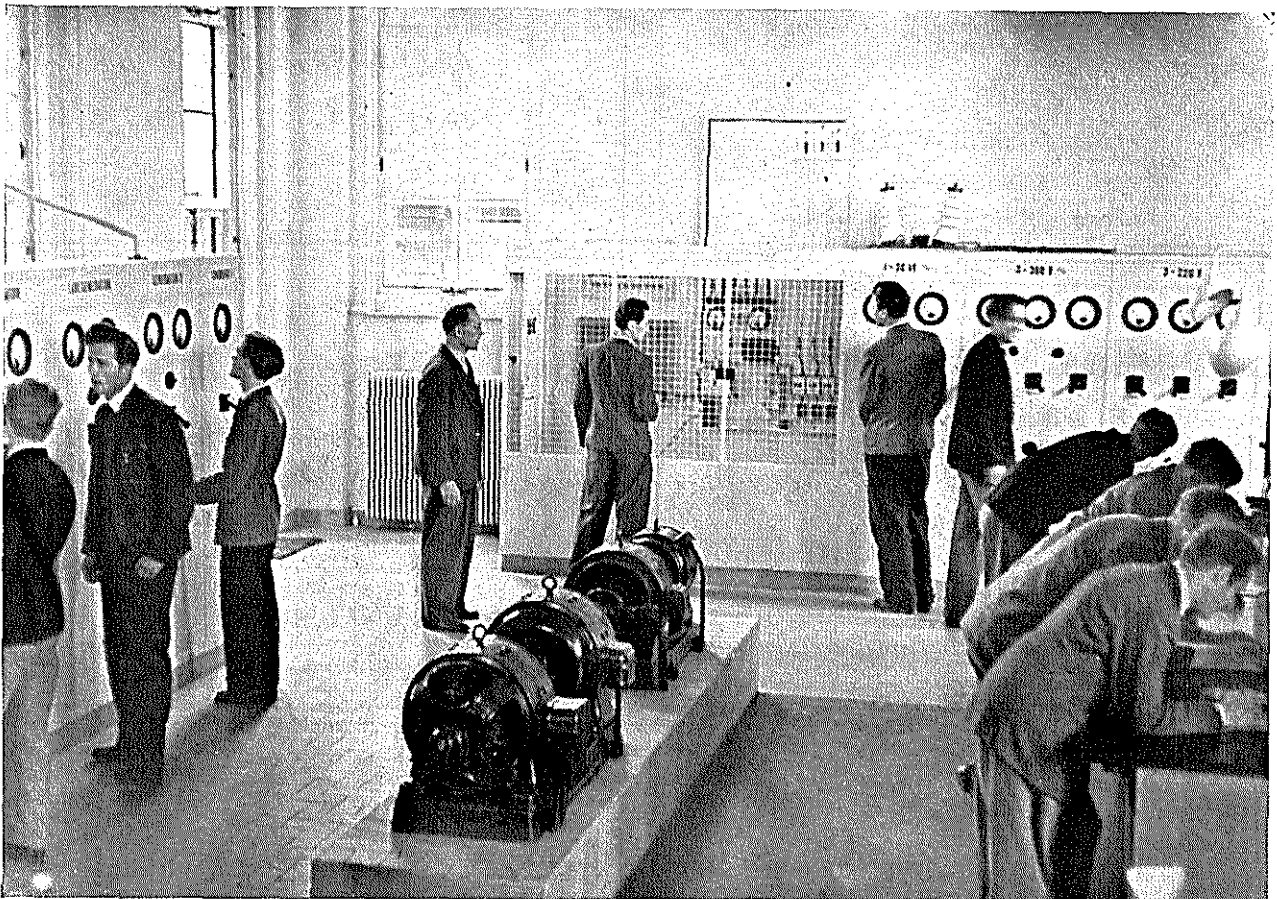
#### Hverdag og Fest.

„Pas paa, at Tekniken ikke tager Dem for stærkt, tag ogsaa Del i det rige Liv, der rører sig omkring Dem.“

Ovenstaaende Ord er hentet fra Skolens Aarsberetning. Det er imidlertid ikke kun tomme Fraser, man her stikker Eleverne ud. Der ligger Gerning bag Ordene, hvilket man vil opdage, naar man ser Skolens store og smukke Festsal, hvor Elevforeningen kan holde sine Arrangementer, og hvor endvidere Eleverne kan lytte til lærerige og interessante Foredrag. Forøvrigt er Elevforeningen til stor Glæde for Medlemmerne, idet den afholder mange gode Arrangementer.

Festsalen kan iøvrigt forenes med Tegnestuen, hvorfra den kun er adskilt med en Skydedør. Det der ved dannede Rum har Siddeplads til ca. 350 Personer.

Men Undervisningen er en Fest i sig selv. Som vi gaar forbi den ene Dør efter den anden og ser ind i Klasseværelserne bliver vort Indtryk af Arbejdsglæden, der hersker der, stadig styrket. I Aarenes Løb har 15.723 Elever været indstillet til Eksamen ved Københavns Maskinskoole. Man forstaar, at Danmark bør være stolt af en saadan Skole. En Mands Dygtighed er en Reklame for vort Land, naar den vises i Udlandet.



*Kontakter slutes, Motorer summer, og Visere gør Udslag. Vi befinder os i Elektroteknisk Laboratorium, hvor Lektor Engell underviser.*

Maskinskolen er en selvejende Institution, men som før nævnt, giver Staten hvert Aar et ikke ringe Tilskud til Arbejdet. Ogsaa de forskellige Kommuner har haft Øjnene og Pengekasserne aabne for den Nytte, Skolen gør. Saaledes er Byggegrunden en Gave fra Københavns Kommune. Hvis De imidlertid ser den Iver, hvormed der bliver arbejdet derude paa Jagtvej, vil De være stolt over som Skatteyder at faa Lov til at yde Deres til Gavn for vor Ungdom og derigennem vort Land.

Maskinskolen har unægtelig et stort Ansvar ved Uddannelsen af de mange unge Mænd, men den forstaar ogsaa at bære det. Saaledes bestaar dens Direktion af 14 kendte Mænd, der hver repræsenterer en bestemt Gren indenfor det danske Erhvervsliv.

Direktionens Formand er Borgmester Alfred Bindlev, men ogsaa „Maskinmestrenes Forening“, „Dansk Dampskibsrederiforening“, Skolens Lærpersonale og Ministeriet for Handel, Industri og Søfart er repræsenteret i Direktionen.

Den daglige Ledelse varetages af Forstanderen, E. Mathiesen, og Inspektøren, Maskinmester H. C. Bruun Wamsler.

Da vi, før vi skal gaa, staar og taler med Forstan-

der Mathiesen paa hans Kontor, faar vi endnu en Gang et Bevis paa, hvor elsket Heinrich Gille var. Paa Væggen hænger et Maleri med en særlig Historie:

Under Besættelsen var der blandt de øvrige Elever en statsløs, der tilsidst maatte flygte til Sverige, fordi Tyskerne var efter ham. I sin Tegnebog bar denne Elev altid et Billede af Skolens Forstander. Billedet var klippet ud af Elevforeningens Blad „Maskinisten“. Da omtalte Mand kom til Sverige, lykkedes det ham langt om længe at finde blivende Hjemsted. Men derfor glemte han alligevel ikke sin gamle Skole og dens Forstander, der saa tit havde hjulpet ham. En Dag modtog Skolen et Maleri fra Sverige. Det forestillede Heinrich Gille og var malet efter Avisudklippet.

Efter at have sagt Farvel til Forstander Mathiesen og takket ham for hans Velvillighed staar vi atter paa Gaden og kaster et sidste Blik paa den Skole, som er saa elsket af sine Elever. Paa den høje Flagstang smælder Dannebrog. Ogsaa det er et Bevis paa Elevernes Taknemlighed, idet det er en Gave fra Elevforeningen.

Oppe i et Vindue staar en Elev og ser udover den frodige, grønne Græsplæne. Maaske drømmer han, at det er Havet. Men først Eksamensbeviset er Passet til et Liv i Maskinrummet.

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI  
SVENDBORG  
Aarhus - Kolding - Haderslev

## 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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## „MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36



Hovedonlag for Danmark

Grundlagt 1875

# Th. Møller

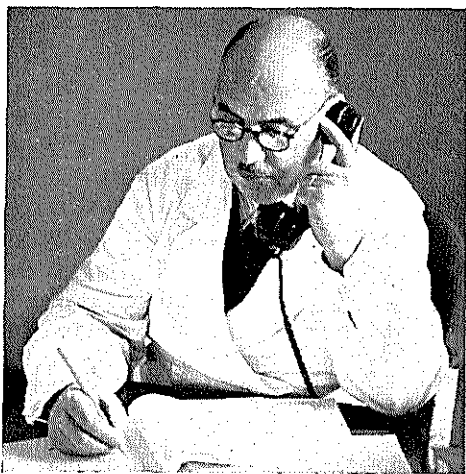
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



Den kendte Direktør for Statens Sjöhistoriska Museum i Sverige er ikke alene verdenskendt i denne Egenskab. Gerhard Albe er tillige en kendt Søens Maler.

# Marinemaleren Gerhard Albe

Af fil. dr. Alf Liedholm.

Udenfor Museumsdirektøren og Marinemaleren Gerhard Albes Villa i Ålsten blomstrer Syrerne, da jeg besøger ham, og paa Staffeliets i hans Atelier staar et Blomsterstilleben. En Smule forundret betragter jeg det paabegyndte Maleri. Jeg maa indrømme, at jeg snarere havde ventet at finde en Fuldrigger.

Albe lægger Mærke til min Overraskelse og fortæller smilende en Historie fra sine Studieaar hos Prof. Olof Jernberg paa Kunstakademiet i Berlin i Begyndelsen af Tyverne. Olof Jernberg — Søn af den kendte August Jernberg — var kendt for at kunne male Vand og Himmel, og Albe havde opsøgt ham for under hans Ledelse at fuldkommengøre sig paa dette Felt.

— Vi skal male Stilleben, sagde Jernberg ved første Lektion.

— Men, indvendte den maalbevidste Elev taktfuldt, jeg er kommet for at lære at male Marinebilleder.

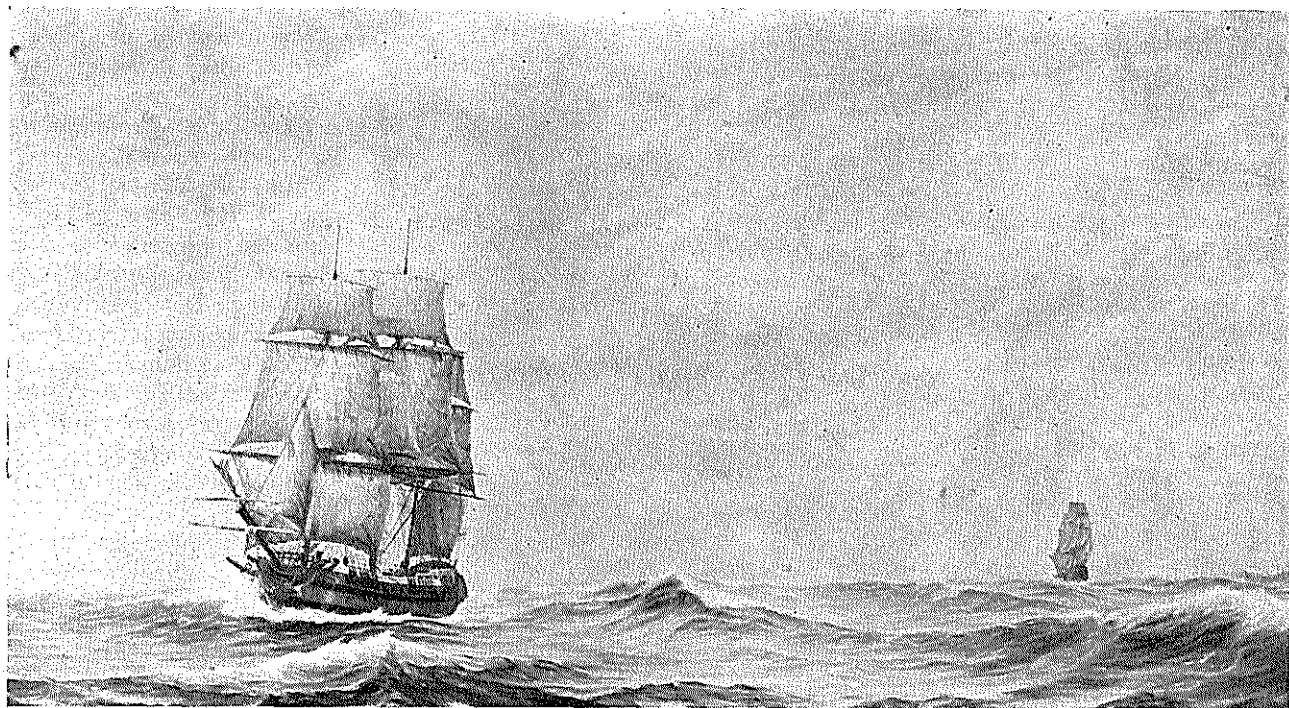
— Jaja, nikkede Læreren og lod sig ikke gaa paa, men er du musikalsk?

Yderligere konsterneret indrømmede Albe, at han havde taget Sangtimer.

— Godt, sagde Jernberg, saa kan du ogsaa spille „Gubben Noah“.

Og uden at afvente Svar klemte Læreren nogle rene Farver fra Tuberne ned paa Paletten. Idet han med Penslen fæstnede de ublandede Farver paa Lærredet, nynnede han en Tone af „Gubben Noah“ for hvert Strøg, som om han med Fingeren spillede Melodien paa Klaviaturet.

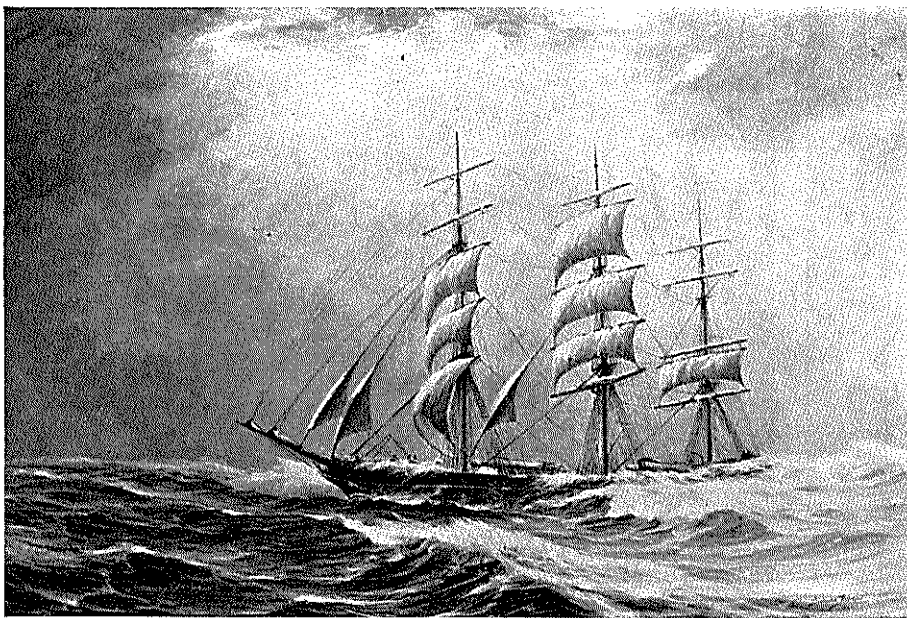
— Saadan kan man spille „Gubben Noah“, sagde han og udførte en i faa Farver malet Blomst.



To Ostindienfarer mødes. 1932.

— Sig, De har læst det i „Vikings“!





*Paa Stor i Atlanten. 1937.*

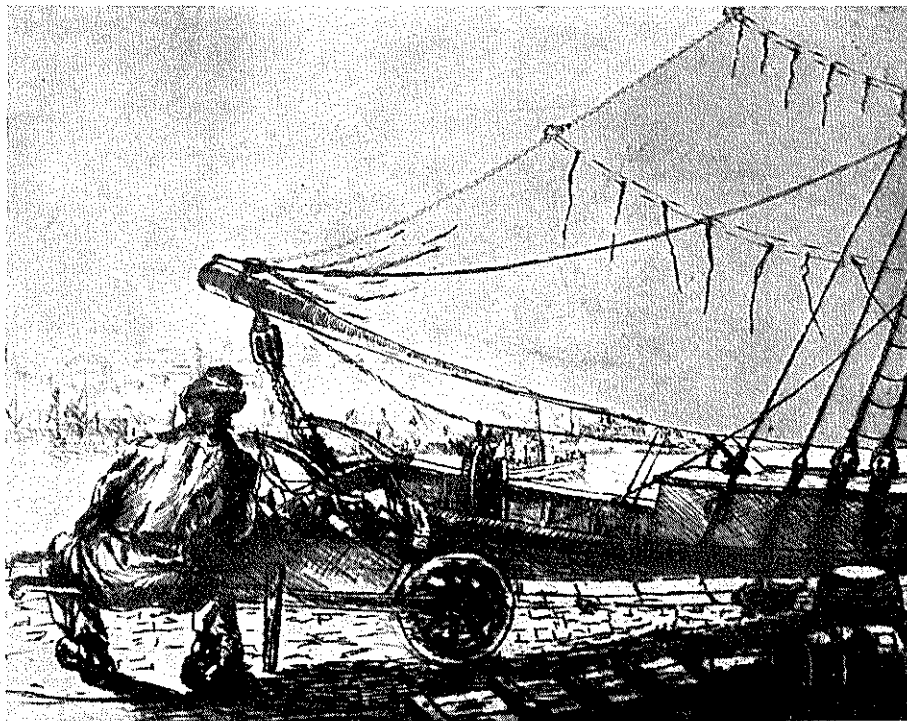
være sig af en Bark i haardt Vejr eller af nogle Tulipaner i en Vase, kunde skabes som Temaet i en symfonisk Sats eller som selve Symfonien med alle dens Stemmer. Han vilde, at Eleven skulde faa Øjnene op for Betydningen af en flerstemmig Malning — og det lykkedes for ham. Paa Væggen ved Siden af Staffellet i Albes Atelier hænger et Billede af en Dampner, som laster i Bla-

*Tisvildeleje. 1920.* →

Med en rask Bevægelse blandede han derpaa endnu nogle fyldigere Farver paa Paletten, og idet han gentog „Gubben Noah“ i et rigere Toneforraad med et besværligt Basakkompagnement, malede han samme Blomst i glidende Farver.

— Ser du? Saadan kan man ogsaa spille „Gubben Noah“, forklarede Jernberg glad.

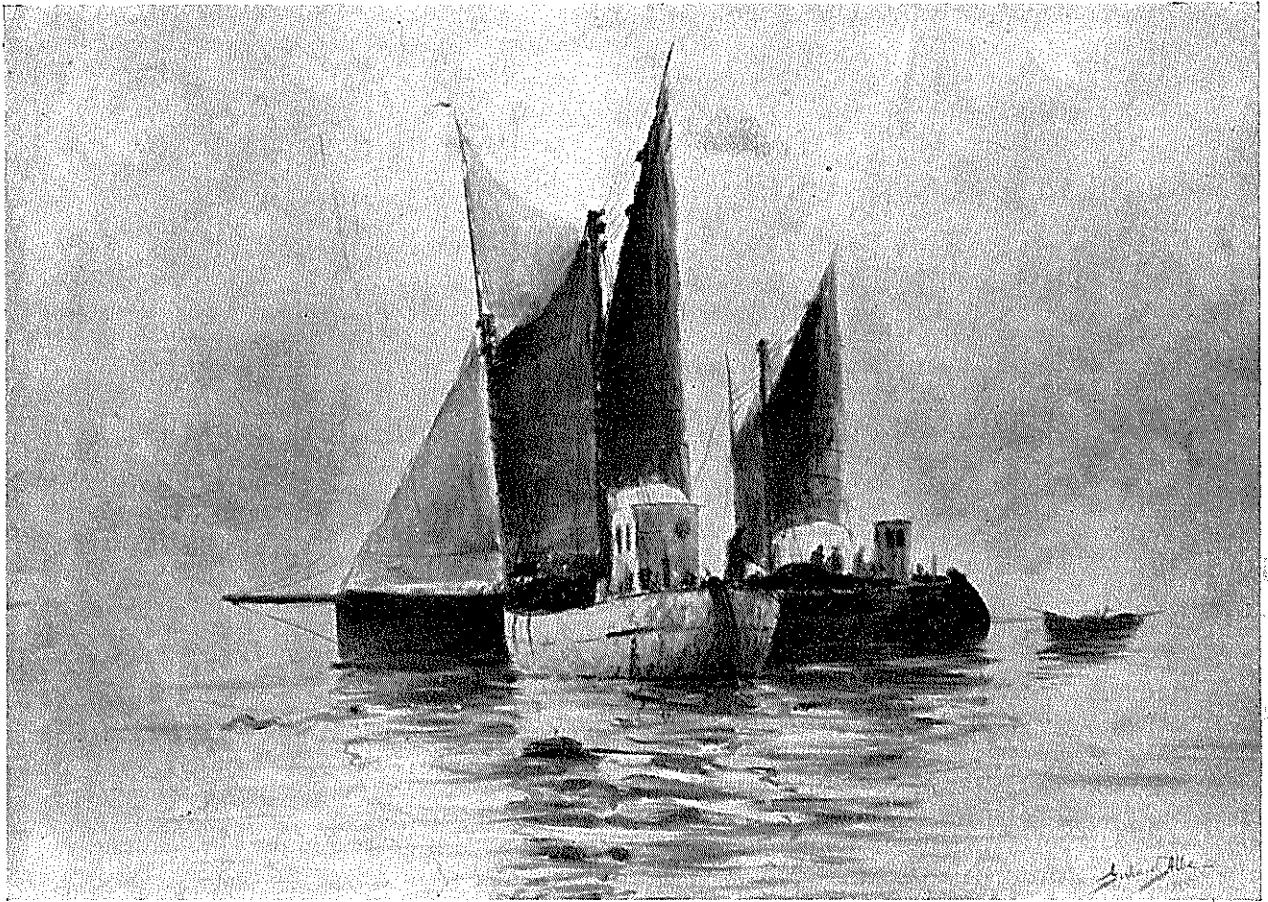
Med dette havde han villet sige, at et Billede, det



sieholmshammen, et af Malerens sidste Arbejder. Og det Maleri er sandelig malet for fuldt Orkester. Det er „Gubben Noah“ i symfonisk Form. Stillebenet paa Staffellet er at betragte som en Fingerøvelse til denne sammensatte Marine-skildring. Dér legitimerer det Temperament sig, som efter alt at dømme skjuler sig bag Albes joviale Ydre.

Dette moderne Maleri med dets kontrastrige Belysningseffekter vækker den slumrende Nyfigenhed. Et Ønske indfinder sig for at faa at vide, hvor og hvordan Albe uddannede sig som Marinemaler.

*Siesta. (Radering). 1923.*



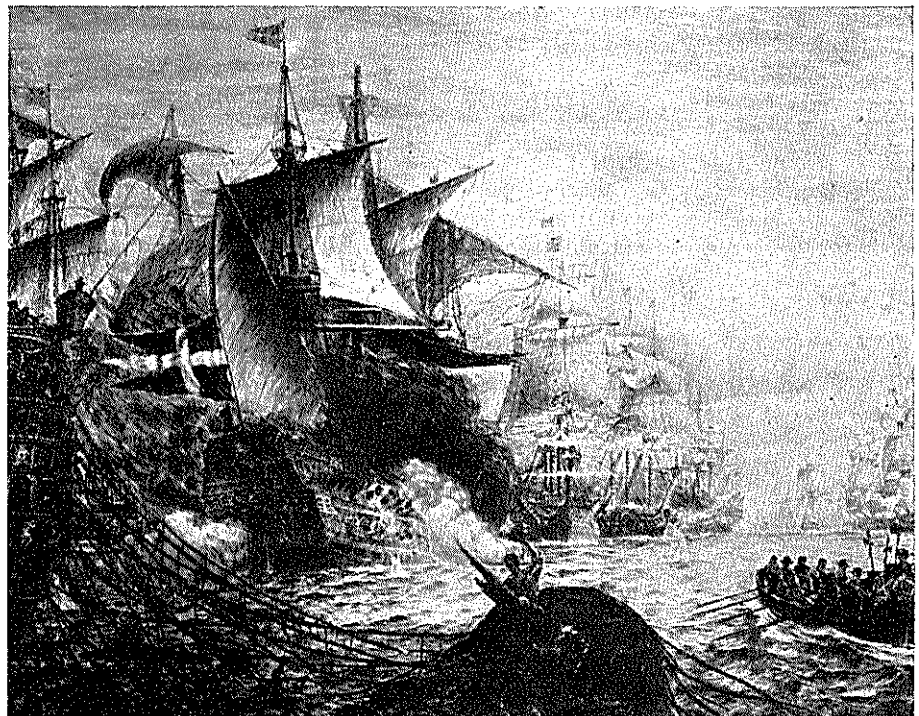
*Taugen letter. (Et Oliemaleri). 1945.*

Sin første Vejledning fik Albe hos Admiral Hägg i Stockholm, for senere i København for Alvor at blive ført ind i Marinemalerkunstens Mysterier af Professor Christian Blacke. Under Blacke arbejdede Albe med saavel Tegning som med Oliemaling. Albe har altsaa haft den Fordel at indsuge den fornemme danske Marinemalertradition. Disse værdifulde Kundskaber supplerede han med en Studierejse til Holland, England og Frankrig, hvor han særligt interesserede sig for den maritime Malerkunsts gamle Klassikere.

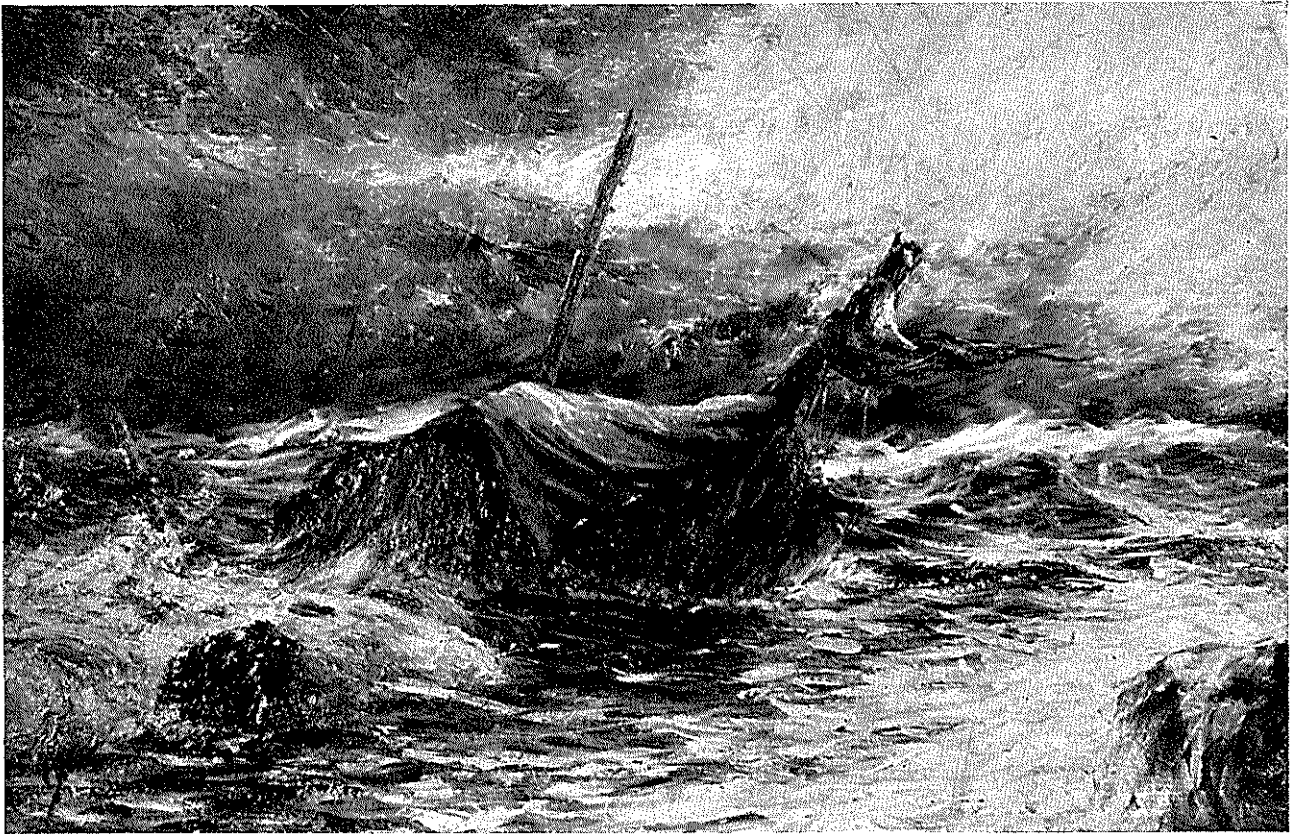
Efter et Stykke Tid i Stockholm begav Albe sig saa i 1921 til Jernberg i Berlin og gjorde sig der fortrolig med Raderingkunstens Teknik, som han oprindeligt havde lært paa Kungl. Konst Akademiens Raderingsskole i Stockholm. Denne Interesse for Marineraderinger førte ham meget naturligt til England, hvor han i 1923 i Ports-

mouth fremfor alt fuldkommengjorde sig i Radering og Akvarelmaling. En Studierejse over Kontinentet afsluttede de egentlige Uddannelsesaar.

Naar Gerhard Albe i 1944 genoptog sit kunstneriske



*Skibet „Oland“s Kamp med Englænderne i 1704. (Radering)*



*Vraget. (Oliemaleri). 1946.*

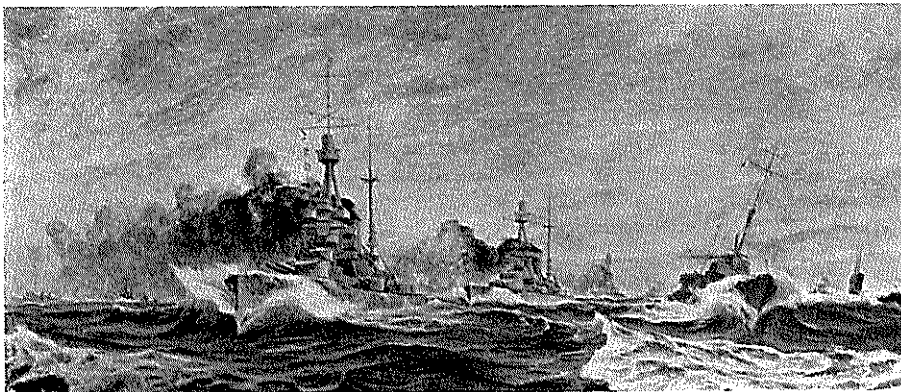
Virke, som et Par Decennier praktisk taget havde maattet staa tilbage for hans Arbejde som Musæumsdirektør, var det udfra delvis nye Udgangspunkter, han gav sig til at male Marinebilleder. Studieaarenes forskellige Indtryk havde i Mellemtiden ligesom bundfældet sig. Albe er afgjort mindre kontinental i sit sidste Maleri, mere svensk maaske, og under alle Omstændigheder mere personlig. En Sammensmeltning af de tidligere eksisterende Oplevelser har øjensynligt fundet Sted. Fra Albes tidligere historiske Marinebilleder — „Slaget ved Femern“ f. Eks. — kommer Kraften og det livlige Temperament, fra hans store Malerier med Orlogsmænd Sikkerheden i Samspillet mellem Baad og Vand, og fra hans i Tyskland malede Havlandskaber den store Fortrolighed med Vandmasserne. De fineste engelske Akvarelstudier har skærpet hans Blik for Farverne, og fra sine skønne og kraftfulde

Raderinger har han kunnet tilegne sig et enestaaende Kendskab til Fartøjer, men ogsaa Evnen til at kunne „fange“ Atmosfæren.

Af disse elementære og nyvundne Erfaringer fra Kystlandskabsbilleder og Blomsterbilleder har Gerhard Albe opbygget sin nuværende Stil. Den synes mig i Dybde og Rigdom nærmest at svare til Kunstnerens fortræffelige Raderinger. De Kvaliteter, som man værdsætter hos disse marvfulde grafiske Blade, genfinder man forankrede i 1940-ernes Oliemalerier. Det er Marinebilleder, i hvilke Baaden paa organisk Vis bliver en Del af Naturen. I Samklang med Himmel og Hav bærer den smukt Stemningen, næsten som noget levende. Den har Rolle i Naturens Drama.

At Fyrrernes Marinemalerier fængsler saa stærkt, beror i høj Grad paa den panteistiske Stemning, som gennemsyrrer dem. Det er noget i svensk Marinemaling ganske usædvanligt. Jeg tror imidlertid, at man tør sige, at dette Forhold er klart nutidspræget, er i bedste Mening moderne. Det er med store Forventninger, man imødeser den videre Udvikling af Gerhard Albes genoptagne maritime Malerkunst.

Thi, at spille „Gubben Noah“ paa denne Maade er sandelig prisværdigt.



*Den svenske Orlogsfloade i 1928 (Oliemaleri).*

Erindringer i et *Otium* fra

## 47 Aar paa de 7 Have

Kaptajn **Marius Rosenhøj** fortæller —

(Fortsat)

I Leith, hvor vi laa Julen 1940, blev vi Danske inviteret til Juleaftens-Fest hos den danske Konsul Erik Schacke i Edinburgh. Vi paa „Koenjit“ („Stjerneborg“) undslog os først, da vi syntes, at Juleaften var en Hjemmets og Familiens Fest, men Konsulen pressede os til at komme, idet han sagde, at han og hans Familie ikke kunde komme til at fejre Juleaften bedre end at være i Selskab med gode danske Mænd, der kæmpede for gamle Danmark. Alle, der deltog i Konsulens Julefest, vil gemme Mindet om denne Aften, som blev en af de dejligste Juleaftener, vi nogensinde har tilbragt i Udlandet. Konsulen var selv en af de bedste danske Mænd, jeg nogensinde har mødt. Ved hans hjælpende Haand var alle danske, der var havnet her paa Grund af Krigen og havde været ude for en eller anden Ulykke, ved at komme paa ret Køl. Kort efter 9. April havde Konsulen ladet trykke „Ikke-Angrebspagten“ mellem Danmark og Tyskland og anbragt den paa Skranken under en Glasplade i sit Kontor, saa at alle Besøgende uvægerlig maatte se den. Han bidrog ogsaa meget til, at Danmarks Navn nævntes med Ære i Skotland, blandt andet gennem Foredrag paa Universitetet og i „Geografisk Selskab“ over Emner som „Lænker mellem Danmark og Skotland“, „Dansk Husmandsbrug“, o. lign. Konsul Schacke vil iøvrigt være kendt som Medlem af det danske Raad i England under Krigen. Da jeg en Tid senere gennem ham erfarede, at det engelske Admiralitet havde tilladt danske Skibe at hejse Dannebrog paa Stormasten, følte jeg mig nødsaget til, da denne Plads altid er for Rhederiets Flag, at svare Konsulen, at saafremt dette var det eneste Sted, hvor Europas ældste Flag maatte hejses, saa skulde det aldrig komme op paa mit Skib. Da saa Konsulen spurgte mig, hvor jeg da kunde ønske at hejse Dannebrog, svarede jeg: „Det næstbedste Sted, nemlig Gøsstangen paa Bakken.“ Dette Forslag gik igennem, saa at alle danske Skibe fik Lov til at sejle med Dannebrog vajende fra dette Sted. Paa „Koenjit“ sørgede jeg for at faa et af samme Størrelse som det hollandske agter. Det hændte engang, da jeg som Vicekommandør skulde tage Halvdelen af en Konvoj ud fra Liverpool og siden gaa langs Siden af „Kommandøren“ (Skibet), der havde Admiralen ombord, at der blev morset til mig, hvad det var for et Flag, jeg havde paa Bakken. „Det er mit eget Nationalflag, det danske,“ lod jeg svarmorse igen. Der kom ikke mere ud af det Spørgsmaal, og overalt, hvor mit Skib kom hen, var det kendt for sin Føring af et stort dansk Flag, medens jeg selv

i de forskellige Marinekontroller betegnedes som „Danskere med det hollandske Flag“.

Under Opholdet i Leith var det umuligt at faa engelsk Kanonbetjening paa vort Skib, hvorfor hele Besætningen maatte i Land og opøves i Betjeningen heraf. Englænderne havde paa det Tidspunkt ikke en Soldat at undvære. Overfor mig skød de sig ind under, at mit Skib var hollandsk. Da jeg saa gik til de hollandske Marinemyndigheder, fik jeg det Svar, at Tyskerne havde ødelagt deres Skole i Liverpool. Ingen af os ombord fik meget Søvn, for naar Alarmklokkerne lød, og det gjorde de tit paa Grund af de hyppige, natlige Luftangreb paa Kystomraaderne, maatte hver og en indtage sin Kanon-Plads. I Løbet af 1941 fik vi mere Skyts, heraf en Del i U.S.A., saa at vi til sidst var armeret med 6 Luftkanoner og 2 P. C. „Raketer“. Desuden førtes under Kyst en Spærre-Drage i et Par Tusinde Fods Højde.

Den første Konvoj-Rejse fra Leith til U.S.A. i Januar 1941 foregik for Størsteparten i Snestorm og svær Sø, som nær havde resulteret i en Mængde Kollisioner. Farten for den samlede Konvoj maatte jo sættes efter det langsomste Skib, hvorved de store Skibe under nedsat Fart med stærk Storm fra Siden faktisk ikke kan styres. Konvojens Rækker var Gang paa Gang ved at kolliderer med hverandre, og selv var jeg saa heldig med et Par Fods Mellemlum at undgaa Kollision med en engelsk Tank'er. I en bælgmørk Nat og med Snestorm var det en nervepirrende Sejlads. Det daarlige Vejr blev Aarsag til, at Konvojen splittedes og ikke mere kom sammen paa denne Rejse. Paa disse Konvoj-Rejser var Eskorten, der fulgte os, lidet i Antal og Styrke og ledsagede os kun til 25—30° vestlig Længde, hvorefter Konvojen delte sig. Et Stykke længere vest paa laa saa tyske U-Baade og ventede paa os. Skibstabene var store. Først senere hen, da Eskorterne var blevet forstærkede og kunde følge hele Konvojer til sikrere Steder, blev Skibstabene mindre. Senere hen kom de saakaldte C.A.M.P.-Skibe med os som Eskorte. De medbragte hver en Flyvemaskine, som i Tilfælde af fjendtlige Angreb skulde starte fra deres Katapult og tage Kampen op. Gik de uskadt ud efter endt Kamp, maatte de selv om at naa nærmeste Land. Nord-Irland eller Island for Eksempel. Jeg tror, at det desværre var meget faa, der var heldige at naa Land. Derefter kom „Flattop“-Skibene til. De medførte som Regel 4 Flyvemaskiner, der hver Morgen, hvis Vejret tillod det, gik paa Vingerne for Rekognoscering, hvorefter de kom tilbage og landede paa Skibene.

I Konvojernes første Tid brugte man korte Blink-signaler, naar Konvojen for at vildlede skulde skifte Kurs om Natten, men da disse synlige Signaler kunde være til Gunst for Fjenden, gik man over til at aftale om Dagen, at Kursændringerne om Natten skulde finde Sted paa bestemte Klokkeslet. I enkelte Tilfælde glemte et eller andet Skib at ændre Kurs paa det givne Tidspunkt, hvilket var til stor Fare for de øvrige Skibe. En Nat begyndte pludselig vor Sirene af sig selv at tude, netop da Tidspunktet for Kursændring var inde. De øvrige Skibe i Konvojen fik travlt med at forandre Kurs. Senere fik jeg at vide, at dette kraftige Signal havde afværget Kollision for flere Skibe.

I den mørke Nat var det svært for os at finde frem til Kalamiteten. Tilsidst opdagede vi, at „Faste-lavnsriset“ — en Signalstang med mange Arme af farvede elektriske Lamper — var faldet ned paa Staget og ved sin Vægt havde aabnet for Lufttilførselen til Sirenen.

Ved Anløb af Halifax forsøgte jeg ogsaa dør at faa Soldater ombord til Kanonbetjeningen. Til at begynde med fik jeg ogsaa dør et Nej, men da Chefen for Marinekontrollen, som jeg saa henvendte mig til, saa at jeg var Dansker, da jeg altid bar „Dannebrog“ paa Frakkeopslaget, bragte han Talen ind paa København, som i hans Erindring rummede saa mange lyse Minder fra de unge Løjtnantsdage, hvor han var ombord i Orlogsskibe, der fulgte den danske Prinsesse Alexandra paa hendes Besøg i sit Fædreland. Hans Henrykkelse for „Copenhagen“ bevirkede, at han lovede mig en Soldat — jeg fik i Virkeligheden 2. Da jeg saa senere i en anden Havn fik yderligere 2, kunde jeg holde en konstant Vagtbesætning ved Kanonerne.

Opholdene i engelske Havne var en haard Tid, navnlig i Fuldmaane-Nætter, hvor der altid kom tyske Flyvere og fældede deres Bomber. En Nat i Liverpool mistede 15.000 Mennesker deres Hjem og et stort mig ubekendt Antal Livet. Tyskerne, der laa oppe over Spærre-Ballonerne i 3—4000 Fods Højde, lod Bomberne dale som Meteor-Regn. Med hvislende og sydende Lyde kom de færende, indtil de ramte et eller andet. Nogle gik i Vandet tæt ved vort Skib. Mægtige Vandkaskader sendtes i Vejret ved Eksplosionerne, som rystede Skibet og syntes at løfte det op af Vandet. I Kamrene ramlede Billeder og løsstaaende Genstande ned paa Dørken, og mere end een Gang sagde jeg til Styrmanden: „Der fik vi den.“ Men Skibet flød stadig, saa vi syntes beskyttet af Heldet. Kun fik vi en Brandbombe, der antændte Presenningen paa 4-Lugen, men vi var raske i Vendingen og fik hurtigt Branden slukket. Mange af Skibene gik det ikke saa heldigt. De kom tilligemed en Del store Pakhuse, hvoraf nogle laa i vor Nærhed, i Brand. I Slukningen heraf satte vi ogsaa vort Slukningsmateriel ind. Overfor os befandt sig en stor Kornsilø og en Bro for Trafik. Det var aabenbart disse, Tyskerne havde udsat sig som Maal, og den femte Nat i dette Helvede lykkedes det dem at ramme Siloen og sætte den i Brand. Den blev totalt ødelagt. Hver Morgen efter et natligt Bombardement frembød Liverpool et sørgeligt Syn. Henover Ruinerne af Bygningværker og Dokker stod en tyk Brandrøg, og Gaderne var ufremkommelige. fyldt med Murbrokker, som de var. For en Fremmed i

Byen var det næsten en Umulighed at finde Vej. En Dag, jeg skulde til Mæglerens Kontor, var den Jernbanestation, som jeg plejede at starte fra, borte. Men en Dame, som hørte min Forespørgsel om at finde Vej til mit Bestemmelsessted, fulgte mig til en anden Station og gav Anvisninger paa Ruten. Dette er et af Englændernes Karaktertræk, at saa snart de hører en Fremmed ønske Hjælp, er der ingen Grænser for, hvad de vil gøre for En. Ofte er jeg kommet til Sporvogns-Kø'er, hvor Englænderne ventende tog deres Tørn, men saa snart de hørte, jeg var Fremmed, blev jeg sendt op foran Kø'en og næsten halet indenbords i Vognen. Hvor var Britterne i Grunden store i disse Modgangens Dage! Det Humør og den Velvilje, de udviste, varmede lige ind til Hjerteroden! Al Standsforskkel var som forsvunden! Enhver vilde gøre sit til at holde ud og hjælpe sin Næste. Man blev ogsaa Vidne til mange sørgelige Scener. Udenfor et sønderbombet Hus, hvor man var ved at rydde op, stod en ældre Herre med Taarer i Øjnene. Til mig sagde han: „Jeg havde kun een Søn, 22 Aar, han er derinde.“ Om Aftenen kunde man iagttage Mødre, der med deres Børn og nogle faa uundværlige Ejendele søgte til Beskyttelsesrummene, og om Morgenens se Folk forlade disse igen. Hjemmet var maaske borte, naar de naaede tilbage til det, men disse sejge engelske Kvinder gav ikke op. Med en ukuelig Vilje gav de sig til at rydde op i Virvaret for at skabe en Smule Opholdssted deraf. Et dagligt Billede i Byens Liv var ogsaa store, flotte Autoer, hvis Førere stoppede op ved Buss-Stoppesteder og spurgte Kø'en om nogle skulde i den og den Retning. Det kunde hænde, at en lurvet Arbejder kviede sig ved at stige op i en af disse fine Vogne, men Føreren helmede ikke, før Vognen var fuld af Passagerer.

De fleste Søfolk, som har været i Liverpool, vil huske det store flotte Monument af Dronning Victoria, som staar paa Pladsen foran Toldboden. Denne og en nærliggende Huskarré blev ødelagt ved Bombardementerne, hvorimod Statuen blev staaende ganske urørt som et Tegn paa Storbritanniens Uovervindelighed.

Konvojerne blev i Begyndelsen af Krigen ledet af pensionerede Marineofficerer, der var vante til stærke og solide Krigsskibe, men ikke til almindelige Fragtfartøjer, som de „pressede for haardt“, hvorved uforholdsvis mange gik tabt.

Det kunde ogsaa hænde, at Dækslasten var for stor, som Tilfældet var med nogle Skibe i en Konvoj fra Belfast. Man havde givet dem en Dækslast af Maskindele, der vejede op til ca. 100 Tons. Under et forfærdeligt Vejr gik de overbord, og Skibene maatte søge tilbage til deres Udgangspunkt. Flaade-Autoriteterne var rasende og gav to af Kaptajnerne Ordre til at flyve til London for at blive stillet for en Krigsret. Sagen var imidlertid, da de naaede London, trukket tilbage; antagelig havde mere forstaaende Personer afgivet Forklaringer. Efterhaanden som Krigen trak ud, lærte disse Marinefolk dog, hvorledes Koffardtøjer skulde sejles med mindst mulige Tab.

Under en af vore Konvoj-Rejser fra Belfast til Freetown skete der et stygt Uheld om Natten med en af vore engelske Marinesoldater. I haardt Vejr tog „Koenjit“ en voldsom Overhaling, da Soldaten just

var i Færd med at gaa fra en Lejder og ind paa Kanon-Platformen. Han blev slynget bagover og ned paa Dækket, hvor han slog Hovedet imod en Jernvinkel. Efter at han var bragt til et Kammer midtskibs, opdagedes det, at Blodet stod ham ud af Ørerne, og at hans forlørne Tænder var gledet ned i Halsen og havde sat sig fast, saa det ikke var muligt at fjerne dem. Desuden var han bevidstløs. Straks næste Dag morskede jeg til „Kommandøren“ om Lægehjælp, men Vejret var saadan, at man derfra ikke turde risikere at sende en Baad over til os, og desuden var det for risikabelt for et Par enkelte Skibe at skille sig ud fra Konvojen og ligge stille, eftersom Konvojen havde været udsat for Angreb fra U-Baade et Par Dage forinden og antagelig fulgtes af disse. Nogle Raad, jeg fik morset fra „Kommandøren“, var de samme, der stod i min danske Lægebog. Saa de hjalp ikke meget. Næste Dags Aften døde vor engelske Marinesoldat, som vi var kommet til at holde meget af. Tilmeldt var han den første af dem, der kom ombord. Morgenen efter satte vi Flagene paa halv, og alle Konvojens Skibe gjorde det samme. Pr. Morselampe underrettede vi „Kommandøren“ om Afdødes Uheld og Endeligt. Efter at hans Lig var blevet indsyet i Sejldug, i hvilke anbragtes Jernvægte, lagdes det hollandske Flag over ham. Kl. 11 styrede vi ud til en Yderplads i Konvojen og mindskede Farten, da det var for risikabelt helt at stoppe op. Alle Mand, der kunde undværes, samledes om Baaren. I nogle Mindeord gik jeg ud fra Salmen „Lyksalig, lyksalig hver Sjæl, som har Fred...“, og efter Afsyngelsen af et Par Salmer, der sluttede med en Bøn, foretog jeg Jordpaakastelsen efter det danske Ritual. Saa overgaves Liget til Havet, Flagene gik paa hel, og vi indtog atter vor Plads i Konvojen. Et Tegn paa det internationale Sammenhold, der herskede i de Allieredes Kamp, var faktisk denne Begravelse, idet denne engelske Marinesoldat blev svøbt i det hollandske Flag og begravet efter dansk Ritual!

I vor Konvojsejlad kom vi ud for mange andre farlige Oplevelser, indtil mit eget dejlige Skib forliste ved Torpedering. „Stjerneborg“, der var et fint B & W.-Arbejde fra 1929, havde 2 Drivskruer og alt ombord elektrisk og kunde laste 8500 Tons. Det havde besjlet alle Verdenshavene. Jeg havde ført det i 11½ Aar. I Maj 1942 var vi afgaaet i Konvoj fra Halifax N. S. Lasten bestod af Ammunition, Tanks, Whisky, Øl o. m. a., der skulde være Forsyninger til Britte-Arméen i Nordafrika, samt en Slæbedamper. Eftersom U-Baade gjorde Rejsen gennem Middelhavet usikker, skulde Rejsen gaa rundt Kap det gode Haab til Alexandria. Begyndelsen af Rejsen gik godt, da Vejret var diset, hvorfor vi var godt gemt. Den 12. Maj, da vi befandt os 450 miles Øst-Nordøst for Barbados, kom Telegrafisten ned i mit Kammer, hvor jeg var ved at gaa til Køjs, med en Rapport om, at en amerikansk Passagerbaad jagedes af en U-Baad. Medens vi drøftede Rapporten, lød en Eksplosion, der rystede hele Skibet, hvorved alt ramlede ned i mit Kammer.

„Nu fik de os!“ sagde Telegrafisten. Vi ilede op paa Broen. „Stjerneborg“ havde faaet en Fuldræffer under Vandkanten i Styrbords Agterskib og havde allerede lagt sig over paa Styrbords Side. Vagthavende Styrmand havde straks forsøgt at stoppe Motorerne gennem Maskin-Telegrafen, men den stod fast.

Heldigvis var ingen saaret ved Eksplosionen. Efter at jeg havde hentet den tunge Jernkasse med de hemmelige Papirer, hjulpet af Styrmanden, og faaet den hevet overbord, gav jeg Ordre til at sætte Baadene ud. Bagbords Baad var besværlig at faa ud, da den paa Grund af Skibets Slagside kom ind under Baaddækket og maatte næsten rulles ned ad Siden, hvorved den blev en Del beskadiget. Den, som var sidste Baad, forsvandt agterud, fordi en eller anden i Nervøsitet havde udløst Taljerne og ladet Fanglinen gaa. 1. Styrmand og jeg stod derefter ene tilbage paa Skibet. „Saa gaar vi til Flaaden i Storriggeren,“ sagde jeg. Vi fik ogsaa udløst Surringen, men paa vor Vej agter henover, var Skibet sunket saa meget, at Vandet strømmede over paa Bagbords Side og begravede Dækket. Styrmanden sprang over Siden for at svømme hen til Baaden, hvorimod jeg fortsatte agterud, og sprang først i Vandet, da det naaede mig til midt paa Livet, og svømmede paa Ryggen hen mod Bagbords Baad, som vi begge naaede. Den var trekvart fyldt med Vand. Da vi var ved at sætte Aarerne ud for at komme væk fra det synkende Skib, dukkede U-Baaden op tæt ved os og beordrede os til at komme langs hans Styrbords Side. Ved Synet af ham tænkte jeg, at han vilde kæntré os, for det var ikke ualmindeligt, at U-Baadens „Næse“ blev sat ind under Redningsbaade for at kæntré dem og derefter forsvinde. Man nøjedes dog denne Gang med at spørge os, om der var nogle Tyskere ombord, Nationalitet, Bestemmelsessted, Last eller Ballast. Mine Besvarelser herpaa blev saaledes, at de ikke fik noget af Vigtighed at vide, og efter at de havde givet os Positionen, anvist Retningen til Barbados samt meddelt, at de vilde underrette et af deres Tankskibe om at holde Udkig efter os, forsvandt U-Baaden med et tysk „Paa Gensyn“. Under denne Prajning havde man i Styrbords Baad sat Sejl og var forsvundet i den mørke Nat. Efterhaanden som „Stjerneborg“ sank dybere og dybere, udløstes de forskellige elektriske Lys paa Flaader og Bøjer, og pludselig gav Sirenen sig til at lyde, hvilket fik Styrmanden til at antage, at der var flere ombord endnu. Jeg var dog klar over, at det var der ikke, men at Aarsagen var noget Vraggods, som havde hængt sig fast i Snoretrækket og derved aabnet for Lufttilførselen. Sirenen vedblev at lyde, indtil Skibet stod ret op og ned, for derefter at forsvinde helt i Atlanterhavets Dyb.“

(Fortsættes i næste Nummer)

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**

# En Mand

## OG HANS GERNING

Direktøren for Biologisk Station, Dr. phil. H. Blegvad, fyldte 60 Aar den 24. Juli. At Dr. Blegvad ikke kunde runde denne Mærkedag i det stille, er lige saa sikkert, som denne Kendsgerning, at denne afholdte Personlighed er en kendt og højagtet Mand indenfor alt, hvad der har med Fiskeri at gøre, ligefra Blaa-vand til Dueodde og fra Skagen til Gedser.

*Som Dreng „skar han Skibe“ paa Samsø.*

Dr. phil. H. Blegvad er født og opdraget paa Tranbjerg paa Samsø, og insugede altsaa allerede som Dreng den friske saltmættede Havluft, som siden blev ham saa uundværdlig, at dette Element — Havet omkring Danmark — blev hans Virkefelt og hele Tilværelses Mening.

At samme Doktor valgte ret, da Livsgerningen blev udpeget, er der vist mange, ogsaa udenfor vort lille Lands snævre Grænser, der kan bekræfte — og at han selv er en lykkelig Mand i sin Gerning, har den, der skriver disse Linier, fra hans egen Mund.

*Med Dr. Smidt og A. C. Johansen som Læremestre.*

Allerede som 21-aarig blev H. Blegvad Assistent hos de to nævnte Biologer paa Havundersøgelsesskibet „Thor“. Et Aar efter fik han Ansættelse paa Biologisk Station, hvor han har været Direktør siden Johansens Død i 1931. At løfte Arven efter sine to internationalt berømte Lærere, var en stor og meget krævende Opgave, men det er lykkedes Dr. Blegvad med hele sin dygtige Medarbejderstab at videreføre de stolte Traditioner, der saavel hjemme som ude har kendetegnet og stadig kendetegner vort Lands Indsats i Havforskningsarbejdet.

*Ogsaa Udlandet kaldte paa Dr. Blegvad.*

Ligesom man herhjemme kan glæde sig over vort Landbrugs høje Stade, saaledes maa man ogsaa være stolt over vort Fiskerierhvervs betydelige Fremskridt i de sidste Par Menneskealdrer. En stor Del af Æren herfor maa Dr. Blegvad indkassere.

Han har paa en Maade, der har vakt Opmærksomhed — ogsaa udadtil — formaaget at sammensmelte det videnskabelige Forskerarbejde og det praktiske Fiskeri i en smuk Enhed, og gjort det saaledes, at han har erobret Fiskerne som sine Venner, og igennem dette kloge Samarbejde gavnnet vort Samfund umaadeligt.

Denne Kendsgerning fik Udlandet forlængst Øje paa, og dette resulterede i, at danske Fiskere under Dr. Blegvads Ledelse fik det meget ærefulde Hverv at rejse baade til Litauen og Persien for at anlægge, og lære disse Lande, moderne Erhvervsfiskeri.

*Det hvide Slot i Charlottenlund.*

Den, der blot een Gang paa en solvarm Sommerdag er taget med S-Toget fra den ophedede Hovedstads larmende Trafik, er naaet ud i den skønne Charlottenlund Skov, vil ikke kunne undgaa at se Biologisk Station. Den har nemlig til Huse paa Charlottenlund Slot. Prægtig ligger den henrivende Bygning her, omgivet af Bøgeskoven — et fuldkomment Eventyrrike.

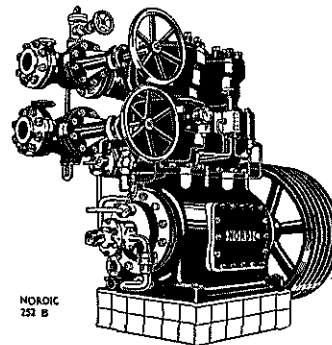
Herude bag de tykke Mure og i de lyse venlige Sale og Laboratorier er Dr. Blegvad Chef. Her er han i Samarbejdet med sine mange Medarbejdere Sjælen i alt, hvad der har med videnskabelig Havforskning at gøre.

Her veksler han kammeratlige Haandtryk med den jævne Fisker fra den yderste Flække i Landet og deler gladelig sin Tobaksration med samme under en hyggelig Passiar over Maalbestemmelser paa Skrubber eller Torsk. — Og her paa dette Slot er han Præsident for Det internationale Havforskerraad, ved de store betydningsfulde Møder, med Deltagere fra Alverdens Lande. Høj og myndig, jævn og venlig — en Mand, der har skabt Respekt om sit Navn og Arbejde, og tillige en Mand, der i Fiskerkredse har erhvervet sig Venner overalt.

Vi lykønsker i Dagens Anledning.

*Maagen.*

**NORDIC**   
**SKIBSKØLEANLÆG**



**NORDISK KØLETEKNIK A/S**  
**ROSENØRNS ALLÉ 11. KØBENHAVN V. \*C. 3336**  
Jyllandskontor: Fredensgade 36, Aarhus. \*11500  
Odensekontor: Slotsgade 24, Odense. 5985

# KONGELIGE

# PIRATER

Det havde for Francis Drake ikke skortet paa Besværligheder, siden han den 15. November 1577 var sejlet ud fra Plymouth med en Flaade paa fem Skibe — ikke alene for at eftergøre Magelhaens' Bedrift og sejle fra Atlanterhavet og ind i Stillehavet, men ogsaa for at vinde Rigdom for sig selv og for at behage sin høje Herskerinde og Velynder, Dronning Elisabeth, og gavne sit Land. Men ogsaa Drake har vel haft den Opfattelse, at Besværligheder var til for at overvindes. I hvert Fald skyede han intet Besvær, naar det gjaldt om at fremme sine Planer — og allermindst, naar disse Planers Gennemførelse kunde være til Skade for den af ham og alle hans protestantiske Trosfæller forhadte, spanske Konge.

Nu var han imidlertid kommet saa vidt, at han var naaet ind i det af Magelhaens opdagede Stræde. Ganske vist havde han paa Vejen hertil mistet to af sine fem Skibe, men han havde endnu de tre største og bedste i Behold; og selv om han jo nok var klar over, at han fremdeles vilde møde store Vanskeligheder, inden han ad denne Vej naaede frem til Stillehavet, maatte han dog snart indrømme, at Besværlighederne ved Sejladsen gennem dette Stræde langt overgik, hvad han havde forestillet sig. Hans egen Beretning om denne Sejlads er efter hans Dagbog-Optegnelser dog meget nøgtern og kortfattet, og han gaar heri let hen over Besværlighederne uden at gøre noget Nummer ud af sin egen og sine Folks Indsats for at overvinde disse. Han skriver:

„Vi havde ingen Kort over dette Farvand, som er oversaaet med Øer, Roks og blinde Skær, og som krummer sig i talløse Bugtninger. Ofte kom vi ind i Render, som syntes at byde os fri Gennemfart, men som viste sig at være Blindpassager, saa vi maatte vende om — eller fortøje ved Roksene, dersom Vinden var kontrær; thi Vandet var overalt saa dybt, at vi intet Sted kunde ankre. Landet paa begge Sider af Strædet er meget bjergrigt, og det frembyder et vidunderligt og storslaaet Syn at betragte disse Bjerge, der sine Steder har de mærkeligste Formationer, og hvoraf flere er saa høje, at der mellem deres Fod og deres Top undertiden driver tre Lag Skyer oven over hinanden i hver sin Retning, og deres øverste Tinder er hvide af Sne. Klimaet er meget barskt, og Vejret skifter jævnlgt med Frost, Sne og Slud. Vegetationen synes i disse Omgivelser at være meget sparsom. Kun ved Kap Virgines fandtes noget lavt, palmeagtigt Krat, og der havde vi ogsaa Forbindelse med nogle Indfødte. Disse var meget høje og kraftige — næsten Kæmper, og de maatte være meget haardføre; thi trods Kulden var de næsten nøgne. Ansigt, Krop og Lemmer havde de bemalet i forskellige Farver og med de mærkeligste Figurer. Nogle havde den ene Skulder

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

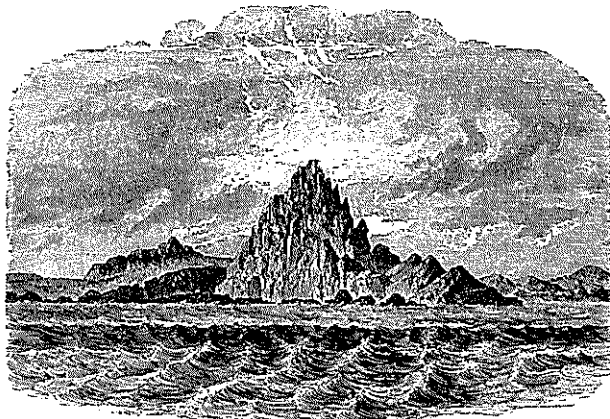
(Fortsat fra forrige Nummer)

og det ene Ben eller hele den ene Side malet hvid og den modsatte Side malet sort. Hertil var de paa Bryst, Laar og Arme dekoreret med Maaner og Stjerner. Men det var yderst fredsommelige Mennesker, og Lyden af vore Trompeter begejstrede dem meget. De sprang og



De indfødte sprang og dansede til den enkle Musik, og smittede af Stemningen dansede Søfolkene med dem i den samme Takt og efterabede deres vilde Fagter.





Kap Horn.

dansede til den enkle Musik og var ellevilde af Glæde; og smittede af Stemningen dansede Søfolkene med dem i den samme Takt og efterbade deres vilde Fagter. Uden nogen Bagtanke trakterede vi disse venlige Indfødte med Kanarie-Vin, som øjeblikkelig gik dem til Hovedet og slog Benene fra dem, og inden de havde forvundet Rusen, var vi om Bord igen.“

Saa enkel og kortfattet er Drakes egen Beretning om Magelhaens-Strædet, og hvad der antagelig særlig har gjort Indtryk paa ham under hans Sejlads i dette Farvand. Den syttende Dag efter at have forladt Kap Virgines havde han klareret de sidste Vanskeligheder i Strædet og stod nu med sine tre Skibe ud i det sydlige Stillehav.

Hans Hensigt var herefter naturligvis straks at holde nordover og ud af den bidende Kulde. Men Stillehavet viste netop ved denne Lejlighed, at dets Navn var en Frase. De tre Skibe havde aldrig saa saare klareret sig ud af Strædet, før de stak Næserne ind i en forrygende Storm fra Nordost — saa haard, at de ikke kunde føre Sejl, og som blæste med samme Styrke i samfulde fjorten Dage og drev dem mod Syd — helt ned til den 57. Breddegrad. Saa endelig slækkede Vindstyrken saa meget, at de atter kunde føre lidt Sejl, og ved at holde østover fik de Føling med Landet. Ingen Steder fandt de dog Mulighed for at komme til Ankers og finde noget Læ; og opgivende flere resultatløse Forsøg i saa Henseende holdt „Marygold“ en Aftenstund pludselig af for Vejret. Saa gik det antagelig dette Skib, som det er gaaet saa mange andre, der blev borte i Natten. I hvert Fald er der aldrig siden hørt noget til Kaptajn John Thomas eller „Marygold“.

Man havde hidtil været af den Formening, at Sydamerika strakte sig helt ned til Sydpolen, og at Magelhaens-Strædet var den eneste aabne Vandvej mellem Atlanten og Stillehavet. Men nu fik Drake en Lejlighed til at lære Kontinentets virkelige Udstrækning mod Syd at kende — samt dets sande Form og Karakter. Baa de „The Golden Hind“ og „Elisabeth“ kom omsider til Ankers ved Øen Hoste Nordvest for Kap Horn; men under en nordlig Storm sprang Drakes Ankertov, og han drev til Søs og ud af Syne. Efter en Tid lang forgæves at have ventet hans Tilbagekomst opgav Robert Winther omsider at se ham mere — i hvert Fald paa dette Sted, og han arbejdede sig med uhyre Besvær nordover med „Elisabeth“ og naaede omsider ind i Magelhaens-Strædet igen. Her fandt han

Læ under Øen Desolation ved Strædets vestlige Udløb, og her blev han liggende en hel Maaned og afbrændte Blus hver Nat for at vise Drake, hvor „Elisabeth“ var, dersom han trods alt skulde komme den Vej tilbage.

Men Drake viste sig ikke, og omsider kom man til den Slutning, at Ekspeditionen for bestandig havde mistet sin øverste Leder ved „The Golden Hind“s Forlis. I oprigtig Fortvivelse herover opgav Robert Winther at fortsætte Rejsen, og han sejlede tilbage gennem Magelhaens-Strædet og naaede med „Elisabeth“ i god Behold til England, hvor han straks rapporterede, at Francis Drake sandsynligvis var død.

Francis Drake var ikke død. Han var tværtimod spillevende, og han havde fundet Læ paa Kysten af Tierra del Fuego. Men efter et Par Dages Ophold her havde han atter Stormen over sig med dens tidligere Voldsomhed, og den fordrev ham ogsaa fra denne Ankerplads. Uheldigvis mistede han ved denne Lejlighed sin Chalup med otte Mand i — en meget skæbnesvanger Hændelse — i hvert Fald for de otte Sømænd, som var i den. De havde hverken Proviant eller Vand i Baaden, og forladt af deres Skib, som de var, i disse øde, kolde og stormende Regioner, saa de næppe Mulighed for at bjærge Livet. De naaede dog at komme gennem Le Maire-Strædet og op langs Sydamerikas Østkyst til La Plata, men hvad de led paa Vejen af Sult og Tørst, kan vist kun de selv fatte; og hvad de senere kom ud for blandt vilde Indianere under Forsøg paa at skaffe sig lidt Føde i Land er en Historie for sig — en lang Lidelseshistorie, der ender med, at kun een af dem — en Sømænd ved Navn Peter Carder — naaede levende tilbage til Civilisationen og først gensaar sit Hjemland efter ni Aars Forløb.



Med Udraabet: „Ned med dig, din Hund!“ slog Thomas Moon med en Kofilnagle den første Spanier i Dækket, som kom inden for hans Rækkevidde.

Imidlertid havde Stormen i syv samfulde Uger drevet omkring med „The Golden Hind“, indtil den endelig løjede helt af, og samtidig befandt Drake sig tæt inde under selve Kap Horn. Her dristede han sig til at gaa i Land for paa nært Hold at studere dette Fjbjerg, som han betragtede som denne Verdens Ende mod Syd; og da han kom om Bord igen, fortalte han sine Folk, at intet levende Menneske før han havde be- traadt et saa sydligt Land. Det siges, at det er efter Drakes Opfattelse, at Kap Horn blandt Søfolk i Almindelighed kaldes „Verdens Ende“.

De vestlige Storme var som sagt stilnet af. En mode- rat sydlig Vind havde afløst dem, og Drake benyttede naturligvis Lejligheden til at komme nordpaa igen. Han styrede efter Valparaiso — paa den Tid en ube- tydelig Havn med en sparsom Bebyggelse. Her haa- bede han at møde „Elisabeth“, men dette Haab blev naturligvis beskæmmet. Derimod fandt han dér en spansk Galeon ridende for sit Anker, og han var ikke længe om at konstatere, at den i Øjeblikket havde en svag Bemanding om Bord — højst en Snes Mand, hvor- af enkelte var Negre. Disse antog straks Englænderne for Landsmænd og Venner, og de salutede dem med Trommehvirvler og Trompetfanfarer og traf straks Forberedelser til at drikke Velkomst med dem i Chile- Vin, som de allerede havde bragt op paa Dækket i flere fem Liter Kurveflasker — de saakaldte Demijoh- ner.

Den spanske Kaptajn blev dog hurtigt revet ud af sin Vildfarelse. „The Golden Hind“ strøg ind i Hav- nen uden at besvare Salutten og klappede straks paa Siden af Galeonen, og i samme Nu myldrede Englæn- derne ind over dens Ræling. Denne Overrumpling kom saa pludseligt og uventet for Spanierne, at de ikke fik Tid til Forsvar, og det kom heller ikke til Kamp. I hvert Fald ordnede en Plymouth-Mand ved Navn Tho- mas Moon egenhændig hele Affæren. Han var foran sine Kammerater paa Galeonens Dæk, og med Udraa- bet: „Ned med dig, din Hund!“ slog han med en Ko- filnagle den første Spanier i Dækket, som kom inden for hans Rækkevidde. Og aldeles panikslagne over saa voldsomt og pludseligt at faa deres gode Mening om de nyankomne kuldkastet sprang Galeonens øvrige Mandskab alle som een over Bord og svømmede til Land.

Det var ikke Drakes Hensigt at gøre noget længere Ophold i Valparaiso, og han gjorde sig ikke den Ulej- lighed at ankre, men fortøjede sit Skib til den erobrede Galeone. Og efter at han saaledes havde sikret „The Golden Hind“, gik han i Land med nogle af sine Folk og ødelagde paa gemen Sørøvervis hele den lille By, hvis Indvaanere alle var flygtet bort uden at efterlade noget af synderlig Værdi. I et lille Kapel fandt Eng- lænderne dog en Alterkalk af Sølv, nogle Flaconer med Vin og en broderet Alterdug, men disse Smaatte- rier kunde naturligvis ikke interessere en kongelig Pi- rat som Francis Drake, og de blev ikke rørt.

Med Galeonen stillede Sagen sig straks anderledes. Hvad der blev taget som Bytte fra den var rigeligt Be- søget i Valparaiso værd, selv om Haabet om paa denne Plads atter at mødes med Winther og „Elisabeth“ og- saa var bristet. Ikke mindre end 8000 Gallons Chile-Vin i Kurveflasker, 50,000 Gulddukater, nogle kostelige Perler og en Del almindelige Handelsvarer tog Drake

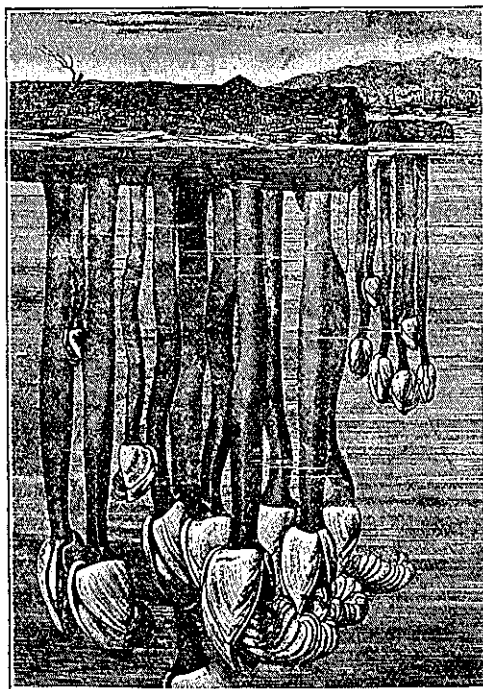
ud af denne Prise, hvorefter han — naturligvis for at ærgre Kong Phillip og hans Undersaatter — stak den i Brand.

Vel tilfreds med Udbyttet af dette Eventyr og stadig forventningsfuldt spejdende efter den borteblevne „Eli- sabeth“ fortsatte Drake op langs Kysten til en lille Plads, som kaldtes Tarapaca, hvorfra Sølv fra Andes- Minerne afskibedes til Panama. Her kom han ud for den samme spanske Tryghed og Tilsidesættelse af alle Hensyn til de Faremomenter, der kunde opstaa ved disse Værdiers Tilstedeværelse, som han havde mødt i Valparaiso, Pladsens Beboere holdt aabenbart Siesta ved hans Ankomst; thi intet Liv rørte sig inde paa Land, hvor Husene laa som uddøde. Paa Kajen fandt Englænderne en enlig Spanier liggende i dyb Søvn ved Siden af en Stabel tunge Sølvbarrer, som de anslog til en Værdi af 4,000 Dukater. Naturligvis tog de Sølvet og bragte det om Bord. Den sovende Mand rørte de derimod ikke, og da han heller ikke rørte sig selv, lod de ham fortsætte sin Søvn i Fred.

Under deres videre Undersøgelse af denne tilsyne- ladende uddøde Plads stødte de kort efter paa en an- den Spanier, der om han end ikke var lige saa bevidst- løs som den først antrufne, dog kom dem halvsovende i Møde ledsaget af en Indianer, som drev af Sted med otte Lamaer, der hver var belæsset med to Læderposer indeholdende 100 Pund Sølv. Lamaerne blev ogsaa uden nævneværdig Indsigelse bragt om Bord i „The Golden Hind“, og hverken den halvsovende Spanier eller Indianeren led nogen Overlast.

Fra Tarapaca gik Rejsen videre nordover til Arica, hvor Drake yderligere forøgede sit indvundne Bytte med 40 Sølvbarrer paa 20 Pund Stykket samt 200 De- mijohner Vin, som blev fundet om Bord i to smaa spanske Skibe, der laa opankrede i denne Havn.

Derefter kom Turen til Callao — Limas Havnestad. Tæt uden for denne store Havn bordede Drake et por- tugisisk Skib, og han lovede Kaptajnen paa denne



Langhalse.

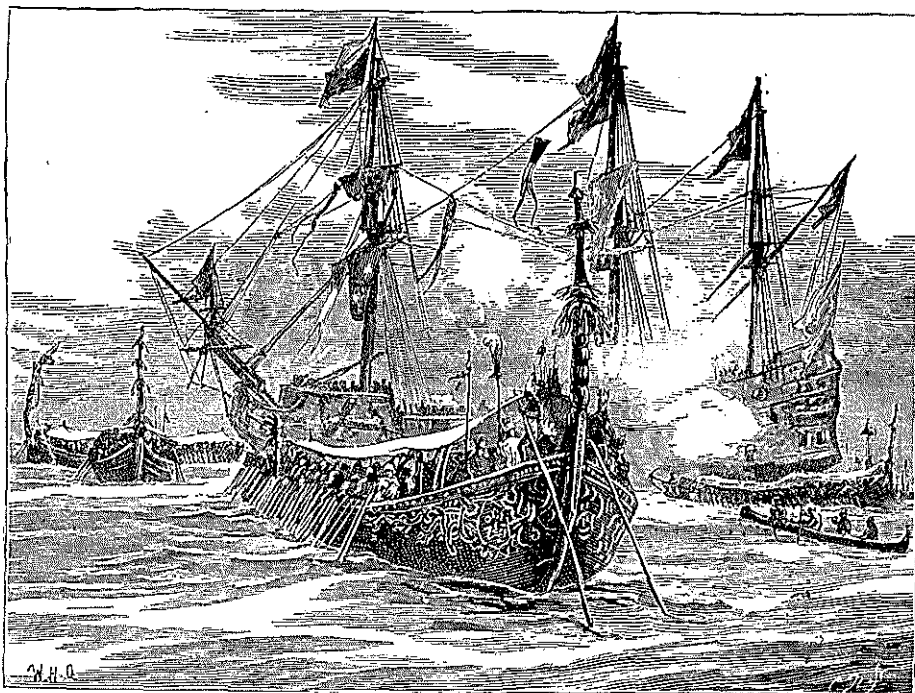
Prise, at baade Skibet og Ladningen skulde blive skaanet, dersom han vilde lodse ham ind i Havnen. Dette gik Portugiseren gladeligt ind paa, og efter Mørkets Frembrud førte han „The Golden Hind“ ind i Havnen. Her laa ikke mindre end sytten spanske Skibe, som dog næsten var helt ubemandede; men alt hvad Englænderne fik ud af at udplyndre disse var en enkelt Kiste fyldt med Sølv-Realer.

Dette magre Udbytte var for Drake en stor Skuffelse, men han bar den med Anstand, og uden at spilde Tiden med Græmmelse søgte han ihærdigt at skaffe sig Oplysninger, om der i nær Fremtid ventedes nogen større Afskibning fra denne Havn. Herved kom han underhaanden til Kundskab om, at hele denne Sæsons Udbytte fra Llama-Minerne for kun faa Dage siden var afskibet til Panama med en stor Skatte-Galeone ved Navn „Cacafuega“, som efter Sigende skulde være lastet med Guld og Sølv, Smaragder og Rubiner.

Efter at have skaffet sig denne Oplysning lod Drake øjeblikkelig sine Folk gøre alle de i Havnen liggende Skibe usødygtige. Enkelte af dem blev sænkede. Fra nogle nøjedes man med at fjerne Sejlene, og andre fik Masterne kappede — alt eftersom han mente, der kunde ofres Tid til saa meget Ødelæggelse, at ingen af dem var i Stand til at følge efter ham og maaske tilkalde Hjælp andet Sted fra.

Efter at han saaledes havde sikret sig herimod, stod han igen ud af Havnen med „The Golden Hind“ og jog for fulde Sejl nordpaa for at indhente „Cacafuega“, som han nok vilde kunne kende efter den Beskrivelse, han i Callao havde faaet af Skibet og det særegne Snit, hvori dets Sejl var skaaret. For at opildne sine Folk til særlig Agtpaaagivenhed under Udkig udsatte han en svær Guldkaede som Præmie til den Mand, der først fik det jagede Skib i Sigte. Det kan siges om Drake, at han under denne Jagt hverken sparede sig selv, sine Folk eller sit Skib. Løjede Vinden af, eller den slap helt op, hvilket af og til skete, satte han straks Baade ud til Bugsering, og ingen Galejslaver — truet og drevet til Trællearbejde med Slavefogeders Pisk — har næppe nogensinde trukket mere ihærdigt paa Aarerne, end disse Englændere gjorde det i Forventning om en klækkelig Andel i det rige Bytte, de var ude efter.

Efter nogle faa Dages Sejlads fik man fra „The Golden Hind“ en Sejler i Sigte, og Drake var ikke længe om at overhale den. Sejleren viste sig at være spansk, dog var det ikke „Cacafuega“, men da den uden Modstand var bordet, fik man hurtigt Øjnene op for, at denne korte Afbrydelse i Jagten alligevel havde lønnet sig særdeles godt. Rent Guld til en Vægt af



Drakes Ankomst til Ternate paa Molukkerne.

80 Pund maatte den spanske Kaptajn pænt aflevere til sin engelske Kollega tillige med et mægtigt Guld-Krucifiks, som var besat med Smaragder, der efter Sigende var saa store som Dueæg. Denne Sejlers Mandskab meddelte efter Udfrnitning, at de tre Dage tidligere havde set „Cacafuega“.

Atter fortsatte Drake sin Jagt. Han passerede Linien den 24. Februar 1579, og den følgende Eftermiddag Kl. 3, da „The Golden Hind“ var ud for Kap San Francisco paa 0° 40' Nord Bredder, varskoede Udkiggen i Fortoppen, at en Sejler var i Sigte forude om Bagbord. Vinden var gunstig, og „The Golden Hind“s Kurs blev straks ændret efter Udkigsmandens Angivelse. hvorefter Sejleren hurtigt blev synlig fra Dækket. Den tonede tydeligere og tydeligere frem over Horisonten, og inden længe havde Drake paa Snittet i dens Sejl konstateret, at den var det Skib, han var paa Jagt efter — Skattegaleonen „Cacafuega“, og Udkiggen kunde nu med fuld Ret kræve den udlovede Præmie. Om han fik den, melder Historien ikke noget om. I hvert Fald gav Drake sig i Øjeblikket ikke Tid til at uddele Præmier, men der er derfor ingen Grund til at tro, at han ikke var ordholdende over for sine Folk.

Han blev dog sparet for yderligere at forcere Jagten; thi i den Tro, at „The Golden Hind“ var et fredeligt Kystfartøj, og fordi Følgeskab ogsaa kunde have sine Behageligheder for en Sømand, mindskede Galeonens Kaptajn Sejl og ventede troskyldigt paa den formodede Landsmand. Han kom ikke til at vente længe. „The Golden Hind“ holdt støttig sin Fart, og da den naaede frem til tværs af Galeonen i en Kabel-længdes Afstand, præjede Drake gennem sin Raaber og opfordrede Spanieren til at stryge sit Flag og overgive sig. Denne Opfordring, som blev givet i en kort og skarp Kommandotone, var noget uvant for Galeonens Kaptajn og blev maaske opfattet som en daarlig Spøg; thi han fortsatte uanfægtet paa sin Kurs,

indtil en fuld Bredside fra „The Golden Hind“ bragte hele hans Skibs Stortop ned om Ørene paa ham og rev ham ud af Misforstaaelsen. Denne virksomhedsfulde Salve blev prompte efterfulgt af en Regn af Musketkugler og en Byge af Pile, der fejede alt levende bort fra Galeonens Dæk i vild Forvirring; og saaret i Sind og paa Skind var den spanske Kaptajn kort efter Drakes Fange og „Cacafuega“ en engelsk Prise.

Galeonens nedskudte Stortop blev hurtigt kappet fri. dens usaaerede Besætning sikret under Dæk, og der blev sat Prisemandskab om Bord, hvorefter begge Skibe fulgte ad vestover. Hele den følgende Nat og de efterfølgende 24 Timer holdt de Kurs ud fra Landet; og først efter at de saaledes havde faaet dette paa saa lang Afstand, at de følte sig nogenlunde sikre mod at blive opdaget af eventuelle Forfølgere, gav Drake sig Tid til grundigt at undersøge Prisen.

Den fulde Værdi af de Skatte, der fandtes om Bord i „Cacafuega“ blev aldrig indrømmet. Sandsynligvis fik ingen andre end Drake og Dronning Elisabeth — og maaske nogle enkelte højtstaaende og særligt betroede Personer — nøje Kendskab hertil. I en offentliggjort Fortegnelse herover nævnes: 20 Tons Sølvbarrer, 13 Kister møntet Sølv, en Centner rent Guld og 20 raa Guldklumper saa store som Barnehoveder samt en umaadelig Mængde ædle Stene af hidtil ukendt Størrelse. Omsat i spanske Penge blev Kong Philips Tab ved dette Kup af den engelske Offentlighed anslaaet til halvanden Million Guld-Dukater. Men denne Sum var uden Tvivl kun en Brøkdel af Englands virkelige Gevinst.

Drake beholdt den spanske Kaptajn om Bord i „The Golden Hind“, til han havde omladet „Cacafuega“s Skatte til sit eget Skib, hvorefter han lod ham sejle sin egen Sø med den tomme Galeone. Forinden medgav han ham dog et Lejdebrev for Tilfældet af, at han skulde falde i med „Elisabeth“ eller „Marygold“, hvilket dog var udelukket, da „Elisabeth“ som sagt var sejlet tilbage til England og „Marygold“ til „Davy Jones' Locker“ — Havsens Bund.

Det var nu Drakes Hensigt at begynde Hjemreisen; men da han følte sig overbevist om, at Spanierne vilde være paa Udkig efter ham baade langs Perus og Chiles Kyst, fandt han det for risikabelt at sejle samme Vej tilbage, som han var kommet; thi med de Værdier, han havde om Bord, var det magtpaaliggende for ham at undgaa enhver Fare, som han ikke absolut var tvunget til at møde, og ligesom John Cabot undfangede ogsaa han den dristige Plan at søge sig Vej Nord om Amerika.

Drake sejlede saa nordover igen, men holdt sig fremdeles godt klar af Land, indtil han var naaet op paa Højde med Nicaragua — og saaledes var kommet bort fra Trafikken mellem Peru og Panama. Herfra holdt han igen nærmere ind mod Kysten og naaede uden at komme ud for særlige Tildragelser helt op til San Francisco-Bugten. Landet der omkring tiltalte ham i høj Grad og mindede ham saa meget om England, at han kaldte det „New Albion“ — et Navn, hvormed det betegnedes i alle Kort over Nordamerikas Vestkyst til langt ind i det nittende Aarhundrede, og som først ændredes kort forinden det store Guldfund i Kaliforninen.

Imidlertid var „The Golden Hind“s Bund blevet saa

tilgroet med Langhalse, at Skibets Fart højst kunde drives op til et Par Knob i Timen; og da Drake endnu havde tyve Tusind Sømil at sejle, før han kunde gøre sig Haab om at naa Plymouth, saa han sig nødsaget til at give sit Skib en Bundskrabning. Og der i San Francisco-Bugten, hvor der var Fred og ingen Fare, fandt han en gunstig Lejlighed til at lade dette Arbejde foretage. „The Golden Hind“ blev kølhalet, rensat i Bunden for sit langhalsede Utøj og efterset foroven og forneden og i alle Ender og Kanter, og da denne Proces havde staaet paa en Maanedes Tid, fortsatte Drake igen sin Rejse op langs Kysten saa langt som til det nuværende Astoria i Staten Oregon. Her blev Vejret koldere og koldere, hvilket nedsatte Humøret og Helbredet blandt hans Folk, der saa længe havde opholdt sig i Troperne; og da han ikke her fandt nogen Gennemsejling til Atlanterhavet, opgav han at søge mere og satte resolut sin Kurs skraat ned over Stillehavet i den Hensigt at sejle hjem rundt Kap Haab.

Efter 68 Dages Sejlads over det aabne Hav uden at se Land og uden at have mødt et eneste Skib fik Drake den 30. September otte Grader Nord for Linien Pelew-Øerne i Sigte. Drake var ved den Tid næsten helt udgaaet for fersk Vand. Han var dog klar over, at det vilde være forbundet med Fare at gøre Forsøg paa at fylde Vand ved disse Øer, som var opdaget af Magelhaens paa dennes Rejse tværs over Stillehavet til Philippinerne og ligesom disse naturligtvis var underkastet den forhadte Kong Philips Regimente; og han skyede begge disse Øgrupper som Pesten og satte Kurs mod Molukkerne.

Ved sin Ankomst til Ternate paa Øen af samme Navn fik han som den kongelige Pirat, han var, en kongelig Modtagelse. Ledsaget af sit brune Hof sejlede Øens indfødte Regent ham i Møde i sin store, pragtfuldt udstyrede Kano, som blev drevet frem af hundrede Aarer. Regenten aflagde personlig Besøg om Bord i „The Golden Hind“ og bød Drake Velkommen, og ved sin Afsked tilsagde han ham alle de friske Forsyninger, han maatte ønske.

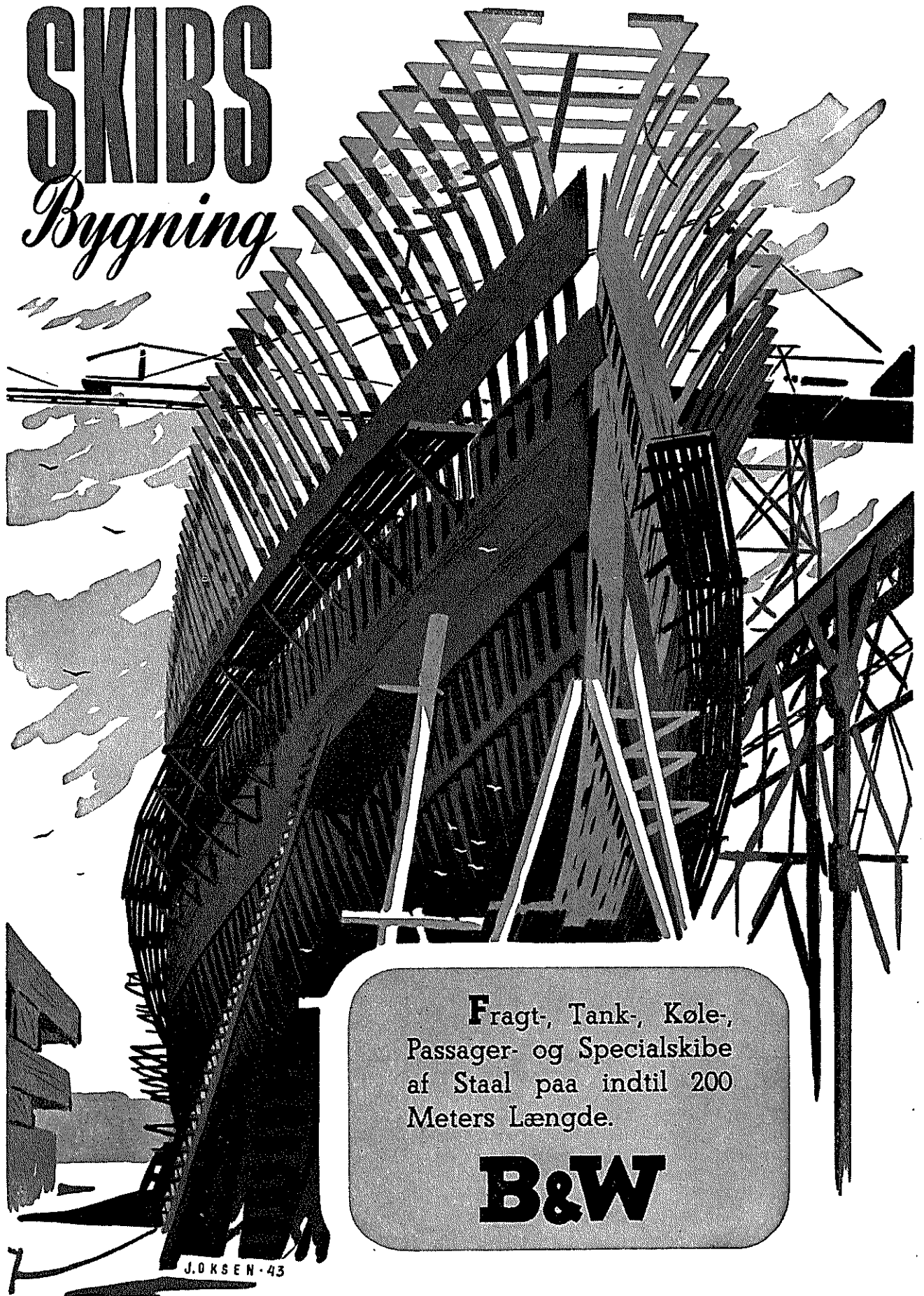
Fra Ternate sejlede Drake til Celebes, hvor han atter fandt det nødvendigt at give sit Skib en Bundskrabning. Herfra fortsattes Hjemreisen mellem et Utal af farlige undersøiske Skær, indtil „The Golden Hind“ — dog efter en enkelt, intem, men lykkeligt overstaaet Berøring med et af disse blinde Skær — slap gennem Sunda-Strædet og gik ud i det Indiske Ocean.

Uden at komme ud for yderligere Eventyr rundede „The Golden Hind“ Kap Haab i smukt og klart Vejr, hvorefter Rejsen gik strygende nordover — kun afbrudt af et kort Besøg i Sierra Leone for at fylde Vand. Og efter et Togt, der næsten havde varet 3 Aar — nøjagtigt 2 Aar, 9 Maaneder og 13 Dage, ankom Francis Drake den 26. September 1580 til Plymouth som den første Engländer, der havde ført et engelsk Skib rundt om hele Jordkloden — og rimeligvis ogsaa som det første levende Menneske, der hidtil havde været ved „Verdens Ende“ — Kap Horn.

(Fortsættes i næste Nummer)

*Husk at forny Deres Abonnement*

# SKIBS *Bygning*



**F**ragt-, Tank-, Køle-,  
Passager- og Specialskibe  
af Staal paa indtil 200  
Meters Længde.

**B&W**

J. ØKSEN · 43

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1946



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 Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleum A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/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 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 Samos  
 D/S Solnes  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen.  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Sviters Bjergrings-Entreprise  
 Sviters Bugserafdeling  
 D/S Torn  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendilla  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## M/S Vian af Randers

Lørdag den 15. Juni afholdt A/S Aarhus Staalskibsværft Prøveture med sin første Nybygning, et 250 Tons Motorskib, bygget til Hr. Captajn Juul Møller, Randers, mere kendt som „Vita-Møller“.

Skibets Dimensioner er: Længde overalt 33,40 m, Bredde paa Spant 6,90 m, Dybde til Hoveddæk 2,52 m.

Skibet er forsynet med 2 Staalmaster og 2 Lossebomme, beregnet til 2 Tons Løfteevne.

Skibet har 2 store Luger, 6×4 m, 2 Stk Lossespil samt 1 Faaborg Ankerspil med Anordning til at hive Ankeret fra Lossespillet.

I Forskibet er indrettet Trimtank til 16 Tons Vand og agter er indbygget Tank til 5 Tons Ferskvand.

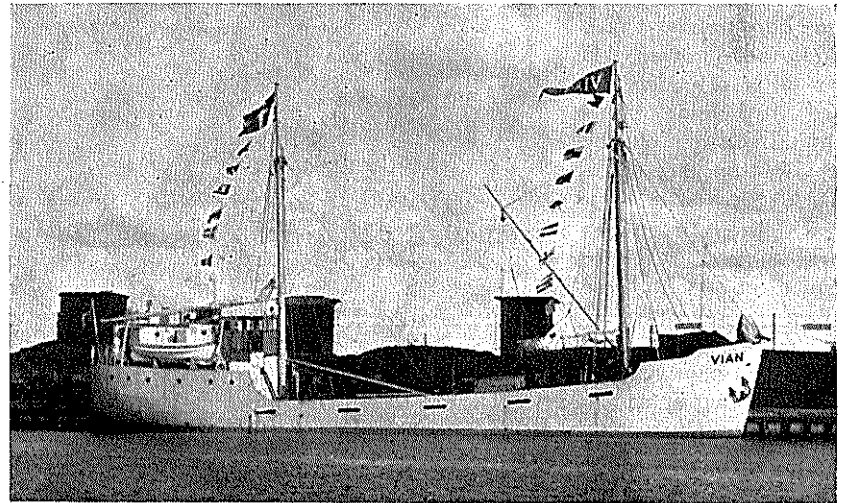
I Poop agter er indrettet Beboelse for Kaptajnen, Styrmand og Dæksfolk.

Kaptajnens Opholdsstue samt Sovrum er udført i poleret dansk Egetræ.

Besætningen bor i store, lyse 2-Mands Kamre og har endvidere særskilt Bad og W. C. med rindende Vand.

Paa Baadedækket er indrettet Styrhus, Messe og Kabys. 1 Redningsbaad er placeret i hver Side af Dækshuset i Patentdavid af Ingeniør Knud E. Hansens Patent.

Skibet er forsynet med en speciel Olietryksstyre-maskine af Faaborg Fabrikat. Endvidere er Skibet for- (Fortsættes Side 34)



„Vian“ efter den vellykkede Prøvetur.



**G. W. Frydenlund & Søn**

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

# Gasturbinen som Fremdrivningsmaskine for Skibe

**M**edens England er det førende Land med Hensyn til reaktionsdrevne Flyvemaskiner, saa er det endnu langt tilbage, naar det gælder Gasturbinen til Brug om Bord i Skibe. I U. S. A. og i Schweiz er man betydeligt længere fremme. Det kan maaske skyldes, at Krigen har lagt saa stort Beslag paa den engelske Industri, at den ikke har haft Tid til at udføre det Undersøgellesarbejde og de Forsøg, som er absolut nødvendige, og som i de to andre nævnte Lande har været foretaget i de sidste seks-syv Aar. Den, der vil være med i det nye Kapløb om denne sidste Udvikling paa Maskineriets Omraade, maa hurtigst muligt søge at indhente det for-sømte.

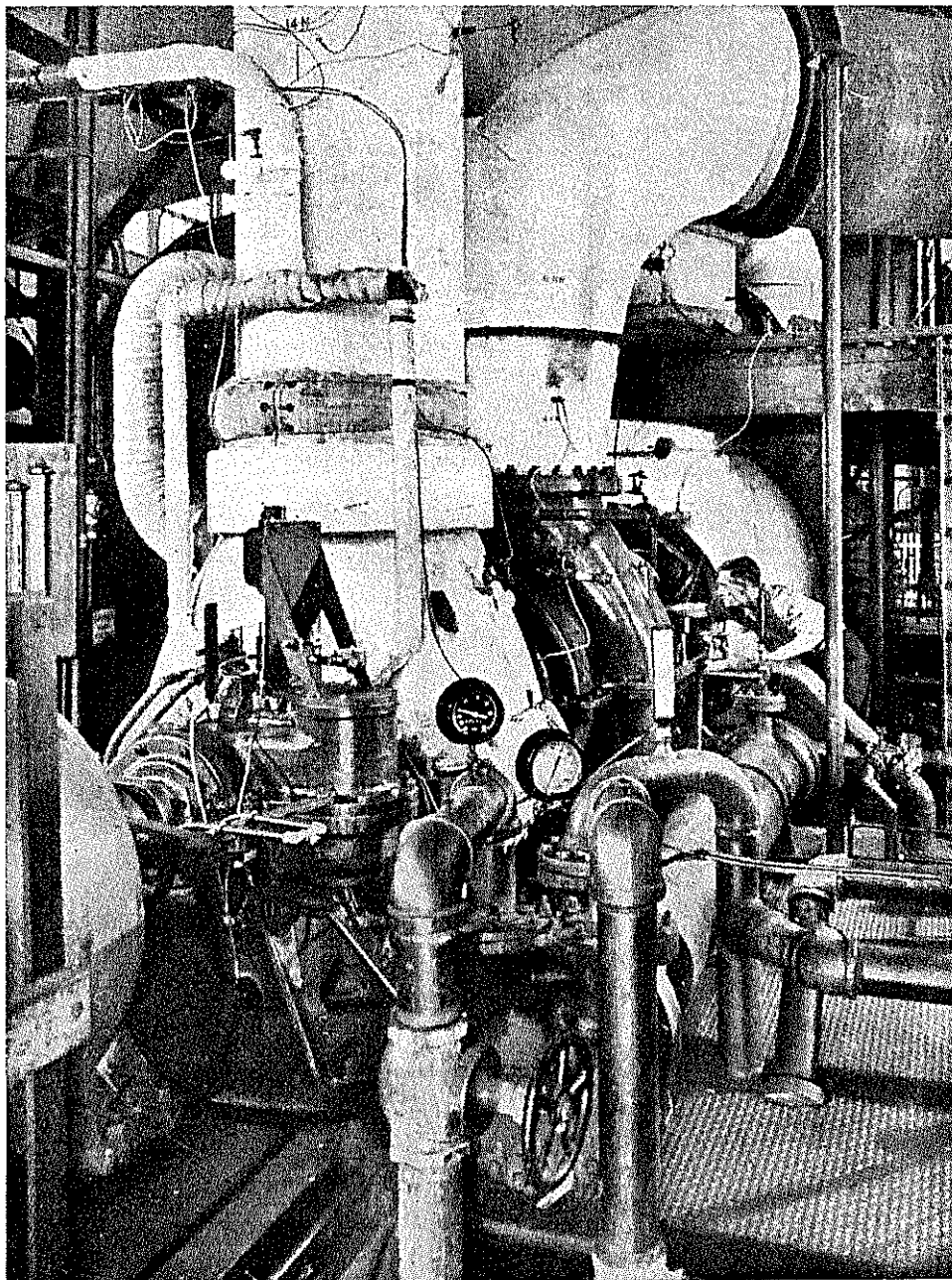
Adskillige Gasturbinanlæg er allerede i Drift i Industrien i Schweiz, og paa Brown, Boveri og Co. Fabrikker er otte eller ni Anlæg under Bygning. Ingen af dem er dog til Skibsbrug. Blandt dem er et Sæt paa 15000 B.H.K. koblet til en 10000 kW Vekselstrømsmaskine allerede paa Prøveplanen, og et Lokomotivsæt er for nylig blevet færdigt. I disse Tilfælde har man ikke forsøgt at opnaa nogen høj termisk Virkningsgrad, da man ikke har villet ofre den dermed forbundne større Kapital, og det opnaaede Resultat er derfor kun 23 %.

Udgiften til et Gasturbineanlæg er mindre end til et Dampurbineanlæg og Vægten og Størrelsen er ogsaa mindre, men man venter i totrins Anlæg at naa en Virkningsgrad paa 34 %. Der er Sandsynlighed for, at der vil blive givet Ordre paa 25000 kW Vekselstrømsmaskiner drevet af Gasturbiner, som skal være Reserve i to Kraftstationer i Schweiz.

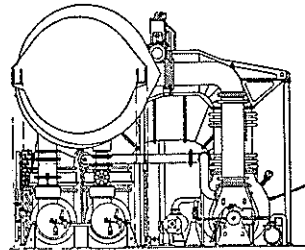
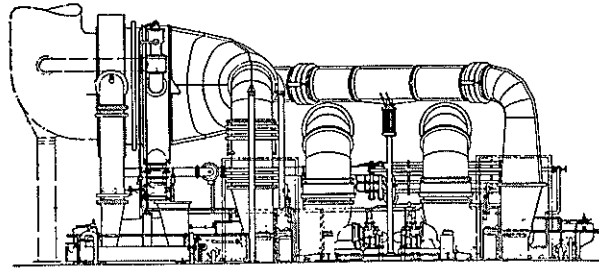
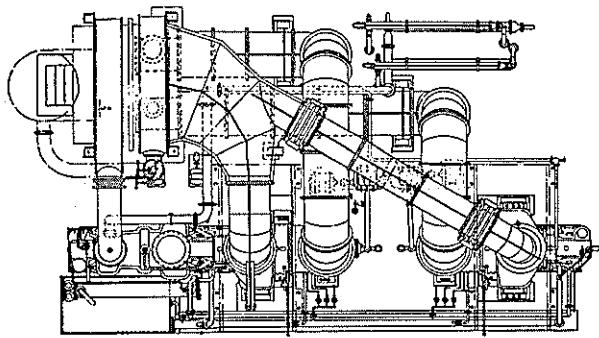
Brown, Boveri Gasturbinen arbejder efter Systemet aaben Kreds, Escher-Wyss (A.K. Turbinen) efter det lukkede,

medens Sulzers er en Kombination af disse. De sidstnævnte har nu en 7000 B.H.K. Skibs-Gasturbine under Konstruktion. Skønt det er en Forsøgsturbin, saa har Problemet været saa grundigt studeret og alle de tilhørende enkelte Dele saa grundigt prøvede og Undersøgelser foretaget, at man næsten kan garantere for Resultatet, selv om der er saa mange nye Konstruktioner. Det er sjældent, at saa mange Eksperimenter er foretaget, inden et fuldstændigt Anlæg er bygget.

Den termiske Virkningsgrad af dette Anlæg skulde blive meget høj og naa op paa 34 %, hvilket svarer til et Brændstofforbrug paa 190 g pr. B.H.K.T. med en Ind-



3500 B.H.K. U. S. Naval Forsøgs-Gasturbine



Arrangement af U. S. Forsøgsturbine.

gangstemperatur ved Turbinen paa 650°. Vægten vil blive mellem 25 og 30 kg pr. B.H.K. for Turbinen uden Skibets Hjælpemaskineri, og Længden af Maskinrummet ca. 10—20 % mindre end ved direkte Dieseldrift. Byggeomkostningerne for Turbiner efter dette System vil blive noget større end for det tilsvarende Dieselmaskineri, men ved senere Anlæg vil der næppe blive nogen større Forskel.

Virkningsgradskurven er flad, og i denne Henseende er Turbiner efter dette System fordelagtigere end Turbiner efter det aabne Kredsløb, men den sidstnævnte egner sig med sin Simpelhed i Konstruktionen af de enkelte Dele til en økonomisk Fremstilling i Enheder for mellemstore Ydelser, og det er ikke sandsynligt, at Sulzer Turbinerne vil blive fremstillet i mindre Størrelser end 7000 B.H.K.

En stor Forsøgs-A-K-Gasturbine efter det helt lukkede Kredsløb har gaaet paa Escher-Wyss Fabrikkerne i to eller tre Aar. Dens Virkningsgrad er høj ved alle Belastninger. Et Skibs anlæg paa 8000 B.H.K. er konstrueret og klar til at sættes i Arbejde. Det skal gaa med en Gastemperatur paa mellem 650 og 700° og have en termisk Virkningsgrad paa 32 til 34 %, som ved 20 % Belastning endnu vil være saa høj som 27 til 30 %. Vægten opgives til 18 kg pr. B.H.K. Hele Længden af Anlægget, som nødvendigvis maa blive mere kompliceret end Anlæg med aabent Kredsløb, er 14,3 m, og den totrins Luftvarmer er af store Dimensioner.

#### Forsøgsanlæg i U.S.A.

„Vikingen“ har allerede i forrige Nummer omtalt ganske kort det 3500 B.H.K. Gasturbineanlæg, der er installeret

paa U. S. Naval Experimental Station i Annapolis, og som er bestilt hos Allis Chalmers Co. i 1940. Det er planlagt at prøve det ved en Indgangstemperatur paa 815°, men det er øjensynlig meget vanskeligt, da man allerede nu har eksperimenteret med Turbinen i et Aar uden endnu at have naaet denne Maximumstemperatur. Prøver har fornylig været udført ved 700° og har været tilfredsstillende.

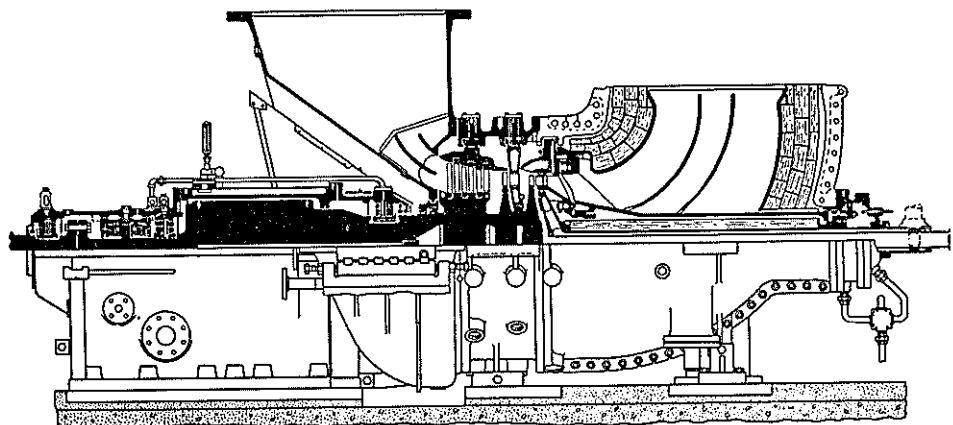
Man vil fortsætte med Prøverne endnu i flere Maaneder, og Anlægget vil blive prøvet ved de 815° i Løbet af Efteraaret. Det anslaaes, at den samlede termiske Virkningsgrad under disse Forhold vil blive 40 %, hvilket er en Del højere, end man har ventet ved noget tidligere Gasturbineanlæg, hvor den tænkte Maximumvirkningsgrad har været 34 % ved en Indstrømningstemperatur paa 650°.

I Schweiz har man som nævnt ved Konstruktion af Gasturbiner anvendt tre Principper, det aabne Kredsløb, det lukkede og en Kom-

bination af dem begge. Det i U. S. Gasturbinen anvendte benævnes som et regenerativt parallelt Turbinekredsløb. Kompressoren komprimerer atmosfærisk Luft til 3,16 kg/cm<sup>2</sup>. Det gaar derefter til Regeneratoren, hvor det opvarmes til 400°. Luften gaar saa med et lidt reduceret Tryk til to adskilte, horisontale Forbrændingskamre i parallel, idet Mængden til hver kan reguleres. Forbrænding sker i begge Kamre og fra det ene gaar Forbrændingsprodukterne til Turbinen, der driver Kompressoren og fra den anden til Kraftturbinen, som i Skibsinstallationer enten kan drive en Propeller med indstillelige Blade eller en Generator, der giver Strøm til Fremdrivningsmotoren.

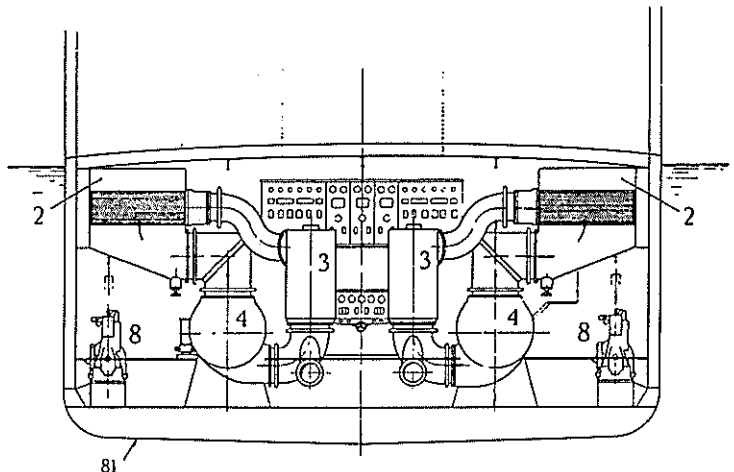
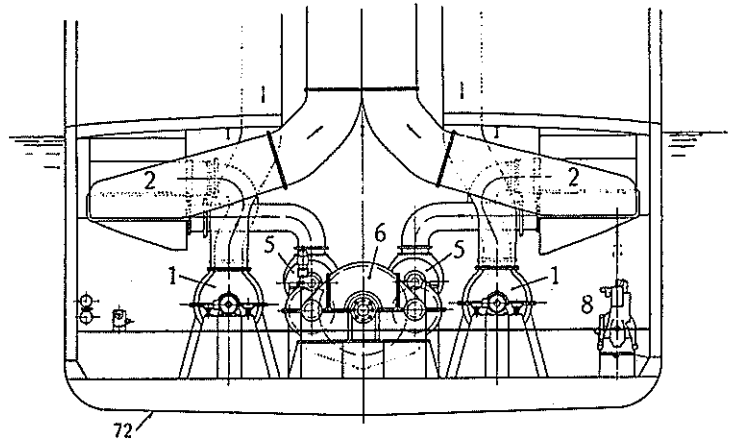
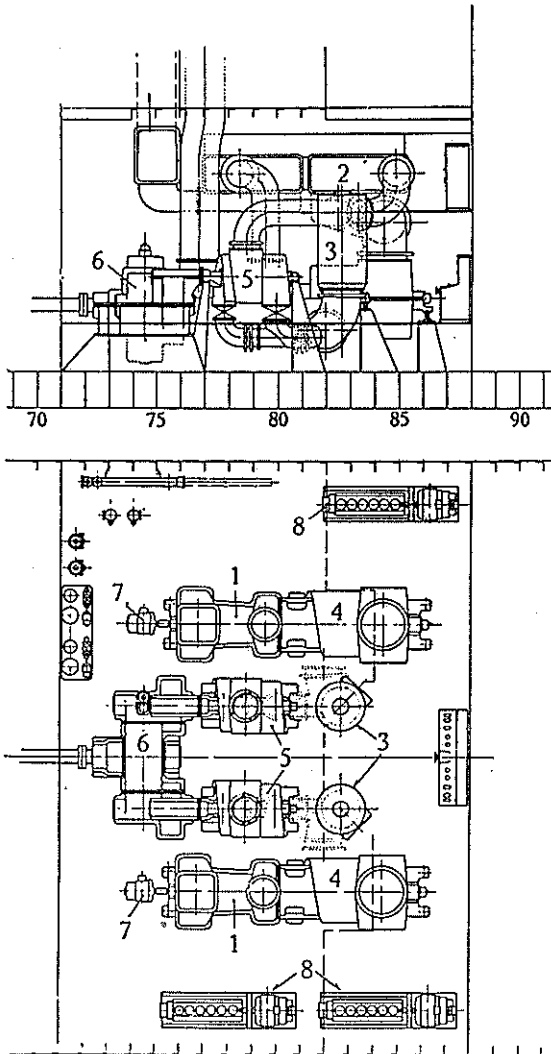
Fra Forbrændingsturbinerne gaar Gasserne gennem et fælles Rør til Regeneratoren, hvor de afgiver Varme, før de gaar ud i Skorstenen. Teoretisk har Gasserne ved Indløbet i Forbrændingsturbinerne en Temperatur paa 815° og ved Afgangen 555° ved et Tryk paa 1,05 kg/cm<sup>2</sup> eller kun lidt over Atmosfærens Tryk.

Paa Grund af Udstødsgassernes relativ høje Temperatur og deres store Rumfang kan en betydelig Del af Varmen genvindes ved deres Passage gennem Regeneratoren, som opvarmer Luften paa Vejen mellem Kompressor og Forbrændingskamre. Regeneratoren er



Snit gennem 3500 B.H.K. Gasturbine.





Projekt til et 6000 B.H.K. Gasturbineanlæg i et Skib.  
(Brown, Boveri og Co.)

- 1) Kompressorer. 2) Luftforvarmere. 3) Forbrændingskamre.
- 4) Turbinedrevne Kompressorer. 5) Kraftturbiner for frem og bak. 6) Dobbelt Reduktionsgear. 7) Startmotorer. 8) Dieselmotorer.

af Modstrømstypen med en Hedeflade paa 790 m<sup>2</sup>. Dens Virkningsgrad er ca. 60 %.

Den høje Temperatur rejser alvorlige Problemer i Forbindelse med Udvidelserne, og man har maattet ordne det saaledes ved Sammenbygning af Forbrændingskamre, Rørledninger og Turbiner, at der kunde ske en Længde-Udvidelse paa 1 % ved Maximumstemperaturen. Under disse Forhold maa Rørledninger og Turbiner forblive tætte under et indvendigt Tryk paa 3,16 kg/cm<sup>2</sup>.

Kompressoren er en 20-Trins aksial Type og har en Kapacitet paa 1100 m<sup>3</sup> pr. Min. ved et Tryk paa 3,16 kg/cm<sup>2</sup> (Manometertryk). Kompressorens Virkningsgrad er ved normal Belastning 86 %. I Regeneratoren passerer Udstødsgassen indvendig i Rørene og Luften paa Ydersiden. I en Skibsinstallation vil Regeneratoren og Forbrændingskamrene kunne anbringes oven paa Turbinerne, hvilket vil give et meget kompakt Maskineri.

I Forbrændingskamrene, som er af en ensartet Konstruktion, er der et Arrangement, der tillader Kontrol med Luftmængden, saa Forbrændingen bliver fuldstændig. Temperaturen af Forbrændingsgasserne er ca. 1650°. De gives en hvirvlende Bevægelse i Røret, og

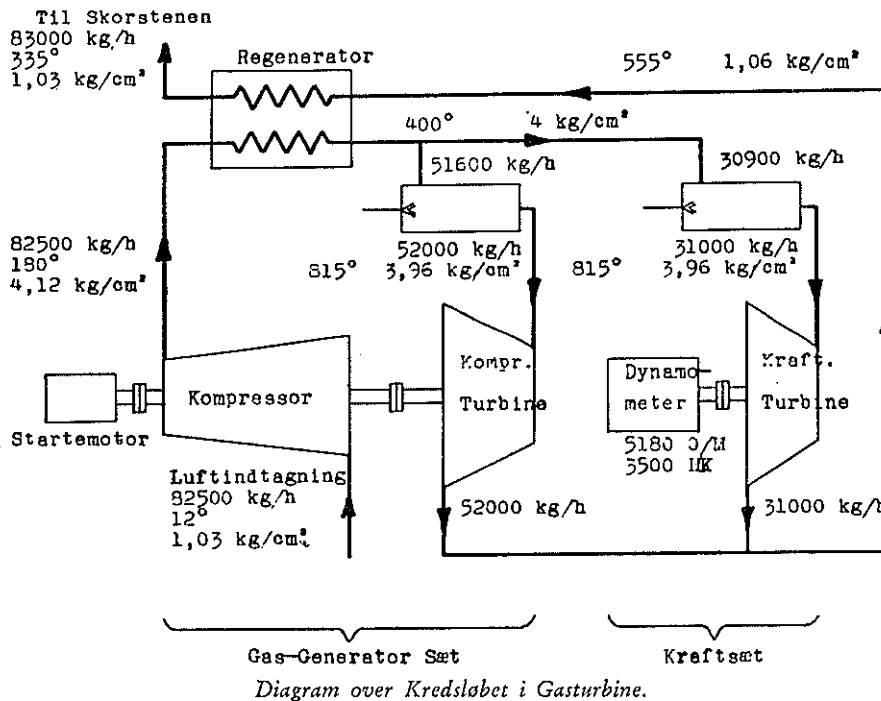
udvendige Finner paa Røret faar Luften til at rotere i modsat Retning. Den frigjorte Varme andrager ca. 22,500,000 kcal./m<sup>3</sup> pr. Time.

Begge Turbiner løber med 5200 O/M. og er af ensartet Konstruktion, men Kompressorturbinen har længere Blade end Kraftturbinen. Der bruges Luft til Køling af Turbinehjulene. Det foreslaas at bruge Bunker C Olie til Handelskibe. Prøveanlægget bruger Nr. 2 Brændselsolie.

Hver Gasturbine har fem Tryktrin, hvoraf de to første Stødtrin med Ekspansionen praktisk talt fuldført i den faste Ring. De tre sidste Trin er af den sædvanlige Tryktype.

Særlig Opmærksomhed maa vises Turbinebladene. De er udført af Timken højtemperatur Staallegering, som indeholder 16 % Krom, 25 % Nikkel og 6 % Molybdæn. Denne Legering er først for nylig fremstillet. De faste Dele, som er underkastet høje Temperaturer, er af en Legering, der indeholder 25 % Krom og 12 % Nikkel.

De omtalte Legeringer har været prøvet i Turbo-Trykladeblæsere og i Straalepropellere ved Temperaturer saa høje som 875°. Tilsyneladende har de dog ikke en længere Levetid end 1000 Timer ved denne



Temperatur og har derfor ikke nogen Interesse for Marineformaal.

Til Start findes en Elektromotor, som trækker Kompressoren til omtrent 25 til 35 % af dens Arbejdsomdrejninger, hvortil kun medgaaer 100 H.K. Saa snart den nødvendige Hastighed er naaet, tændes Brændstoffet i Forbrændingskamrene, og Motoren kobles fra.

Der findes Haandkontrol til Regulering af Brændstof- og Lufttilførslen til Forbrændingskamrene. Der er et Spjæld i Luftrøret til Forbrændingskamret til Kraftturbinen, som derigennem kan reguleres i Hastighed og efter Belastning. Der er automatisk Hastigheds- og Temperaturkontrol, saa der spærres af for Brændstofftilførslen og aabnes for Lufttilførsel i Højtryksluftledningen foran for Forbrændingskamrene.

Det siges, at denne Forsøgsturbine har svaret til Forventningerne, og at den nu har gaaet i over 500 Timer. For at faa en termisk Virkningsgrad paa 40 %, som omtalt, med en Indstrømningstemperatur paa 815°, maa der dog til Skibsbrug foretages visse Forandringer. Det har været antydet, at Kompressoren skulde deles og en Mellemkøler indskydes og Turbinerne anbringes med Mellempvarmer.

#### *Brown, Boveri og Co.s Projekt.*

I det af Firmaet Brown, Boveri og Co. fremsatte Projekt til en Skibsinstallation holder man sig mere

ved Jorden end ved de amerikanske Forsøg.

Det drejer sig om et Anlæg for et Enkeltkrueskib med 6000 B.H.K. med en termisk Virkningsgrad paa 26,5 % og med et tilsvarende Brændselsforbrug paa 240 g pr. B.H.K./Tim. af Bunker C Olie eller tilsvarende Kvalitet. Vægten er 33 kg. pr. B.H.K. uden Hjælpe maskineri. Længden af Maskinrummet er 15 % mindre end for en tilsvarende Dieselmaskininstallation. Det er konstrueret for en Lufttemperatur paa 30° og en Gastemperatur paa 600°.

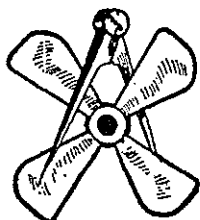
Der er to Kraftturbiner, hver med Frem- og Bakturbine, og de løber med 4300 O/M. og driver en enkelt Skrueaksel med 110 O/M. gennem et Reduktionsgear. En Propeller med faste Blade er forudsat. De to Kraftturbiner er anbragt

mod midtskibs med de to turbinedrevne Kompressorer i Borde. I styrbords Side af Maskinrummet er der to Diesलगeneratorer og i bagbords Side en enkelt for Strøm til Skibets Brug.

En større Virkningsgrad end den nævnte kunde naturligvis garanteres, hvis der anbragtes en større Forvarmer, men man anser det for ønskeligt i Begyndelsen at holde Anlægget saa simpelt som muligt og senere at forbedre Brændselsøkonomien, naar de nødvendige praktiske Erfaringer er indhøstet.

Virkningsgraden af en Gasturbine af denne Type er afhængig af Forvarmernes Kapacitet, og de skal derfor være konstrueret, saa de forener en Maximum-Hedeflade med den laveste Modstand mod Gennemstrømning. Planen over Maskinrummet viser det valgte Arrangement for at faa den størst mulige Overflade af Forvarmerne uden at Dimensionerne skulde blive for store.

Et alternativt Arrangement forudsætter Anvendelse af en Propeller med drejelige Blade, hvilket vil give et Anlæg med omtrent samme Vægt og Størrelse. Bekostningen ved Anlægget er omtrent den samme som for et direkte koblet Dieselanlæg, og Leveringstiden for et Anlæg er 14 Maaneder med den sædvanlige Garanti. Det gælder baade for Propeller med faste og med drejelige Blade. Saafremt der foretrækkes elektrisk Overføring vil uden Tvivl baade Omkostningerne og Vægten blive noget større.



### **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)

# HELLESENS SENIOR



**HELLESENS SENIOR** er en stor, stærk paalidelig Haandlygte

**HELLESENS SENIOR** giver blændende Lys Aar efter Aar med  
**HELLESENS** verdenskendte Tøreløst

**HELLESENS SENIOR** i Regn og Blæst uden at blinke

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

Det vigtigste Spørgsmaal, som altid opstaar, naar der er Tale om Gasturbiner, er, om de kan arbejde tilfredsstillende med daarligt Brændstof. Hertil kan gives følgende Svar. De første Eksperimenter blev ved alle Gasturbiner udført med Dieselolie, men et Brown Boveri Anlæg i et Lokomotiv, der daglig kører 600 km med et Passagereksprestog i Schweiz, har udelukkende brugt Kedelolie i nogen Tid. Sulzer antager, at der ikke skulde være nogen Vanskelighed ved at bruge den Slags Brændselolie, men man ved endnu ikke, om Gasturbiner, der arbejder efter det lukkede System, kan bruge Kedelolie under almindelige Driftsforhold.

## INTERNATIONALE SKIBSPRISER

Det er billigere at bygge Skibe i Sverige end i noget andet Land. En 9500 ts Lastmotorbaad vil sandsynligvis paa et engelsk Værft koste £ 500,000, men vilde i Sverige kunne faas ca. 20 % billigere (d.v.s. før den svenske Kronehævning). Desuden maa man erindre, at Grundprisen forøges i Forhold til Staalprisen, som

uden Tvivl vil forhøje Kontraktprisen noget. Derfor er Skibspriserne i England noget højere end i Sverige. Desuden har de svenske Priser været konstante i nogle Aar paa Grund af den svenske Regerings kraftige Indgriben for at holde Priser og Lønninger paa et konstant Niveau, medens der i England og i de fleste andre Lande er en stadig Stigning.

Det er vanskeligt at give noget paalideligt Billede af Skibspriserne i Danmark, da der ikke er sluttet Kontrakter paa fast Basis, men de er noget højere end i Sverige, og det samme gælder i Norge. Danske Skibspriser er uden Tvivl noget lavere end de engelske, medens de i Norge er omtrent de samme som i England.

Sammenligning mellem Priserne i Belgien og Holland er vanskelig, da faste Priser synes at være Undtagelsen snarere end Regelen, men det maa antages, at Forskellen er ringe. Man maa derved huske, at den 16,000 ts Passagerbaad til Norske Amerika Linien blev bestilt i Holland, efter at der var taget Tilbud fra en Række kendte Værfter.

Der er ikke Grund til at vente lavere Skibspriser i Italien end i England, hvilket var Tilfældet før Krigen. En nylig afsluttet Kontrakt for en norsk Baad paa 9000 ts, 16 kn, var paa £ 520.000. Det er dog ikke usandsynligt, at Priserne vil falde i Italien før end i England, og en væsentlig Fornyelse af den italienske Skibsbygning i det næste Par Aar er sandsynlig. I U.S.A. er Skibspriserne stadig dobbelt saa høje som i England, og i Kanada er Stillingen omtrent den samme. Det kan saaledes nævnes, at det laveste Tilbud for to 28 kn Passagerskibe 204 m lange med et Displacement paa 27,000 ts til Moore Mc Cormac Lines var \$ 22,000,000 for hver. For tre 197 m Passager- og Lastskibe med Apterling til 653 Passagerer og til 13,000 ts Last var det laveste Tilbud ca. \$ 20,000,000 for hver.

Det er umuligt at sige noget om Tendensen for Skibspriserne i det næste Par Aar. Der er Redere, som for et Aar siden ikke vilde bestille Skibe, da de mente, Priserne vilde falde, men som siden da har givet Ordre paa mange Skibe. Det er den almindelige Antagelse, at et katastrofalt Fald, som det, der fandt Sted for Skibsbygningsindustrien et Par Aar efter den forrige Verdenskrigs Afslutning, er fuldstændig udelukket, og der er al mulig Grund til at tro, at Priserne vil stige i hvert Tilfælde de første to Aar.

Det synes næsten umuligt at undgaa nogen Inflation i Løbet af disse Aar, og skønt den vil blive standset, er der ikke Grund til at tro, at Sterling om to Aar vil have samme Værdi som i Dag. Det er Grunden til, at mange Redere, som før holdt sig tilbage, nu har bestilt en betydelig Tonnage. Der er ogsaa i Skibsfartskredse Tiltro til, at Indtægterne for Passagerer og Fragt vil komme til at svare til de højere Efterkrigsomkostninger og ikke baseres paa Førkrigspriser, hvilket maa ske er den vigtigste Faktor i hele Situationen. Med Tyskland, Japan og i nogen Grad Italien ude af Spillet er der Haab om at undgaa en „Subsidiemæssig“, skønt Amerikas Stilling er usikker.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# RADAR for Handelsskibe

Der staar en vis magisk Glans om Ordet „Radar“, som af den Passager, der ikke har tilstrækkelig Kendskab til det, ja, selv hos Navigatorer, opfattes saaledes, at et Skib med Radar om Bord er fuldstændig beskyttet mod alle Farer under Sejlads. Den Værdi, der tillægges Navnet, er saa stor, at den maaske kan lokke Fabrikanter til at bringe Anlæg paa Markedet, som ikke er fuldt paa Højde med det, som nødvendigvis maa forlanges. Redere kan maaske ogsaa købe saadanne Sæt og have for stor Tiltro til dem.

Ministry of Transport har derfor udsendt et lille Hæfte, hvori der advares herimod og opstilles en Specifikation over Radarsæt til Navigationsbrug, som, hvis den følges, vil give det rigtige Radarsæt.

Prisen er høj, og det vil afholde mange Redere fra at anskaffe Radar undtagen til Passagerskibe, hvor det uden Tvivl vil blive almindelig brugt. Der er kun et ringe Haab om, at Prisen vil blive billigere, navnlig da de nye Sæt bliver mere komplicerede end dem, der blev brugt under Krigen, og derfor vil blive dyrere.

Naar det fremhæves, at Radar kan give Oplysninger om Natten og i Taage, som normalt ikke kan faas af den vagthavende Officer ved Hjælp af Øjnene og Kikkerten, saa er det paa mange Maader misvisende. Man maa være klar over Radarsættets Begrænsninger, da man ellers kan tilskrive det større Betydning end det har. I Hæftet giver Ministry of Transport et Eksempel. Antager man, at to Skibe i Taage bevæger sig paa skærende Kurser, og det Skib, som ikke har Vigepligt, har Radar, saa vil den vagthavende Officer vide, hvor omtrent det andet Skib befinder sig, men han vil i al Almindelighed ikke vide, om det andet Skib har Radar og altsaa har set ham eller hørt hans Taagesignal og manøvrerer derefter. Han kan derfor blive fristet til at foretage en Manøvre, som vil forvirre paa det andet Skib, hvis det har Radar, og saaledes forøge Faren for Kollision.

Om Indførelsen af Radar vil nødvendiggøre Ændringer i de internationale Søvejsregler er endnu ikke afgjort, men i Hæftet lægges der Vægt paa den Kendsgerning, at Installationen af Radar ikke for den vagthavende Officer har formindsket Vigtigheden af nøje at overholde Søvejsreglerne.

DAMPSKIBSSELSKABET

**TORM**



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Grundlagt 1889

*Alfred Christensen*

Amaliegade 43

## BERYLLIUMBRONZE en Legering m. enestaaende Egenskaber

Ingen af de hærdelige Kobberlegeringer har vakt større Interesse eller vist mere enestaaende Egenskaber end Berylliumbronze.

Berylliumbronzen kom i Handelen i 1932, men blev først mere anvendt i den sidste Del af Trediverne for under Krigen at faa en stærkt forøget Betydning. Paa Grund af Berylliums høje Pris, ca. 250 Kr. pr. kg i U.S.A., kan Berylliumbronzen kun anvendes, hvor der stilles store Krav til Materialets Egenskaber. Brugeren bør sætte sig ind i for Berylliumbronzens Behandling rigtige Metoder og være i Besiddelse af den Apparat, der fordres, da man kun under de Forudsætninger kan opnaa de Fordele, som Berylliumbronzen byder.

Berylliumbronzen besidder en Hærdelighed, som bevirker, at en Detaille kan tildannes af blødt Materiale og derefter hærdes, saa den faar Styrke, som langt overstiger de haarde Bronzers. Den har foruden den overordentlige store Styrke høj elektrisk og termisk Ledningsevne, god Korrosionsbestandighed, gode Elasticitets- og Udmatningsegenskaber, stor Slidstyrke og er desuden umagnetisk. Kombinationen af disse Egenskaber gør ofte Materialet ualmindeligt anvendeligt for Konstruktøren i vanskelige Belastningstilfælde.

Paa det elektriske Omraade er det fremfor alt den store Ledningsevne i Forbindelse med Styrken og Træthedsstyrken ved høje Temperaturer samt Slidbestandigheden, der gør Materialet anvendeligt til strømførende

Fjedre, Vibratorarme, Svejseelektroder, Enkeltdele til Afbrydere, Sikringsholdere etc. For Radioindustrien har Berylliumbroncen den store Betydning, at komplicerede Fjedre kan fremstilles af blødt Materiale og senere hærdes.

Indenfor det maskin- og instrumenttekniske Omraade er Elasticitetsegenskaberne meget værdifulde blandt andet for Tilvirkning af Membraner, Fjedre etc. Rigtigt behandlet Fjedermateriel er fri for elastiske Efftervirkninger, hvilket er af særlig Betydning for kalibrerede Maaleinstrumenter, og det er en Egenskab, som i høj Grad udmærker det rigtigt behandlede Berylliumbronze. Dets Styrke og Slidbarhed udnyttes ogsaa i Tandhjul, Gear, Bøsninger, Skruetrækkere, Skovle og Skruenøgler.

Berylliumbronze er prøvet i flere forskellige Sammensætninger, men efter disse Prøver har Svenska Metallverken standset ved en Legering, som har faaet Betegnelsen 3222, og som har den nominelle Analyse: 2,2 % Beryllium, 1,1 % Nikkel og Resten Kobber.

M/S VIAN AF RANDERS (fortsat fra Side 27)

synet med Radio-Pejling og Telefon samt Lokaltelefon til Kahytter.

Paa Toppen af Styrehuset er anbragt en 500 W. Projektor.

Skibet er rigget med Sejl paa Fokkemast og Mesanmast.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en B. & W. Alpha Dieselmotor paa 240—265 HK med fast Skrue, der med 375 Omdrejninger giver Skibet en Fart af 10 Knob paa Last.

Endvidere er i Maskinrummet opstillet en 6 HK Hjælpemotor, der ved særlig Tilkobling kan trække Lænsespumpe og Kompressor samt Dynamo.

Elektrisk Lys er installeret overalt.

I Prøveturen, som foretoges paa Aarhusbugten til alles Tilfredshed, deltog Gæster fra Randers og Aarhus samt Værftets Ledelse.

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211  
KØBENHAVN K.

## I Korthed

Som bekendt har man længe syslet med Tanken om at udstyre forskellige engelske Havne med Radar-anlæg, der vil være i Stand til at lede hele Trafikken ud og ind ad Havneindløbene. Nu bliver Tanken til Virkelighed i Liverpool Havn, der inden længe har sit Anlæg i Orden.

Der er ingen Tvivl om, at Radar har en stor Fremtid for sig ogsaa til dette Brug, og maaske har vi ogsaa om nogle Aar Radar-anlæg i alle danske Havne af Betydning.

Den britiske Nyhedstjeneste i Tyskland har meddelt, at Ingeniørtropperne som et Led i Ødelæggelsen af den tyske Krigsindustri har sprængt Bloem & Voss-Værftet i Hamburg i Luften. Mange af Tyskernes Krigsmaskiner har set Dagens Lys her. Mange Krigsskibe er sat i Vandet herfra, lige fra de mindste Undervandsbaade til det store Slagskib „Bismarck“ paa 35.000 Tons. Ogsaa den engang saa kendte „Anders And“ eller „Amagers Enke“, der i lang Tid satte Københavnerne Nerver paa en haard Prøve ved sin støjende Flyvning, var et Produkt fra Bloem & Voss.

INGENIØRFIRMAET

**M. P. PEDERSEN**

LILLE STRANDSTRÆDE 14 · KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer  
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer  
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

**Indhent Tilbud**

**D/s DRACO**

Korresponderende Reder: **R. Fischer-Nielsen**

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

**Brug kun**

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

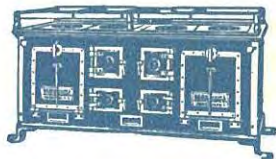
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630



## INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

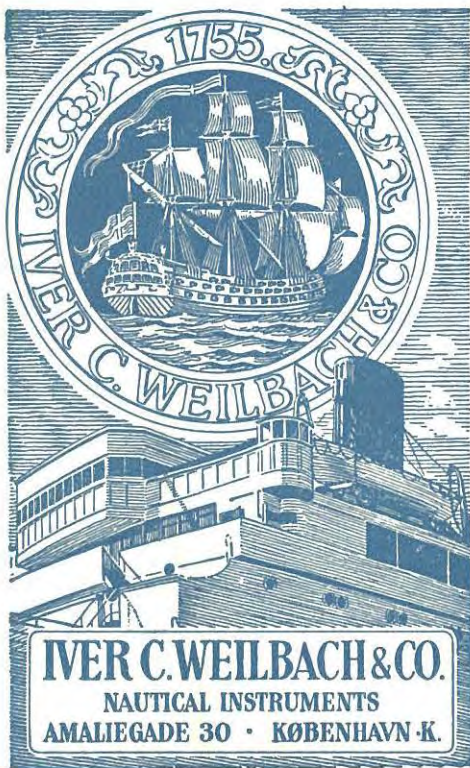
**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK  
AS**  
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



## Sparekassen for København og Omegn

Førlvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



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

## C. K. HANSEN



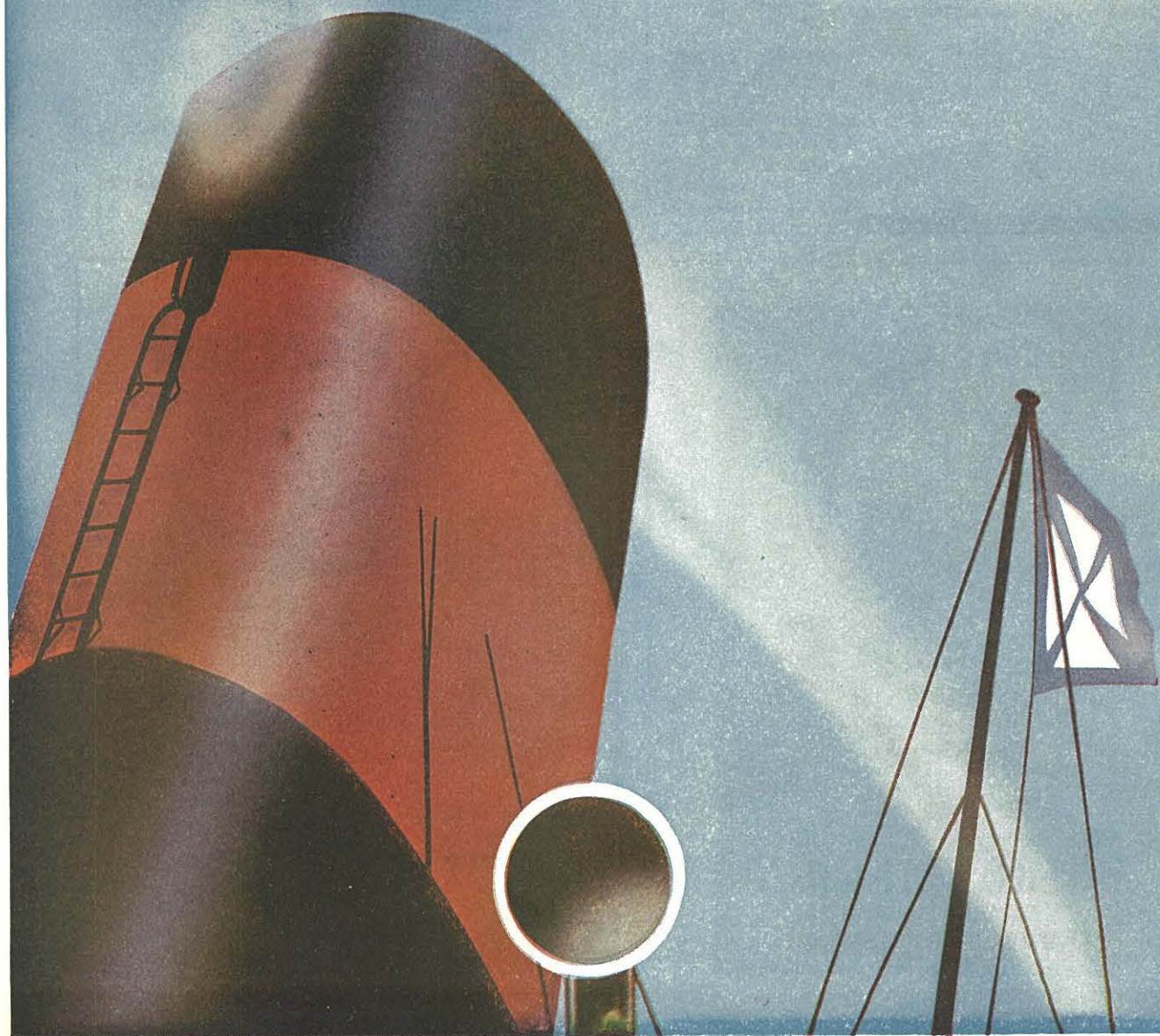
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

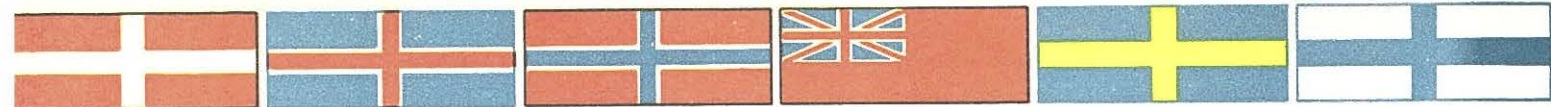
\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

97

# Det forenede Dampskibs-Selskab



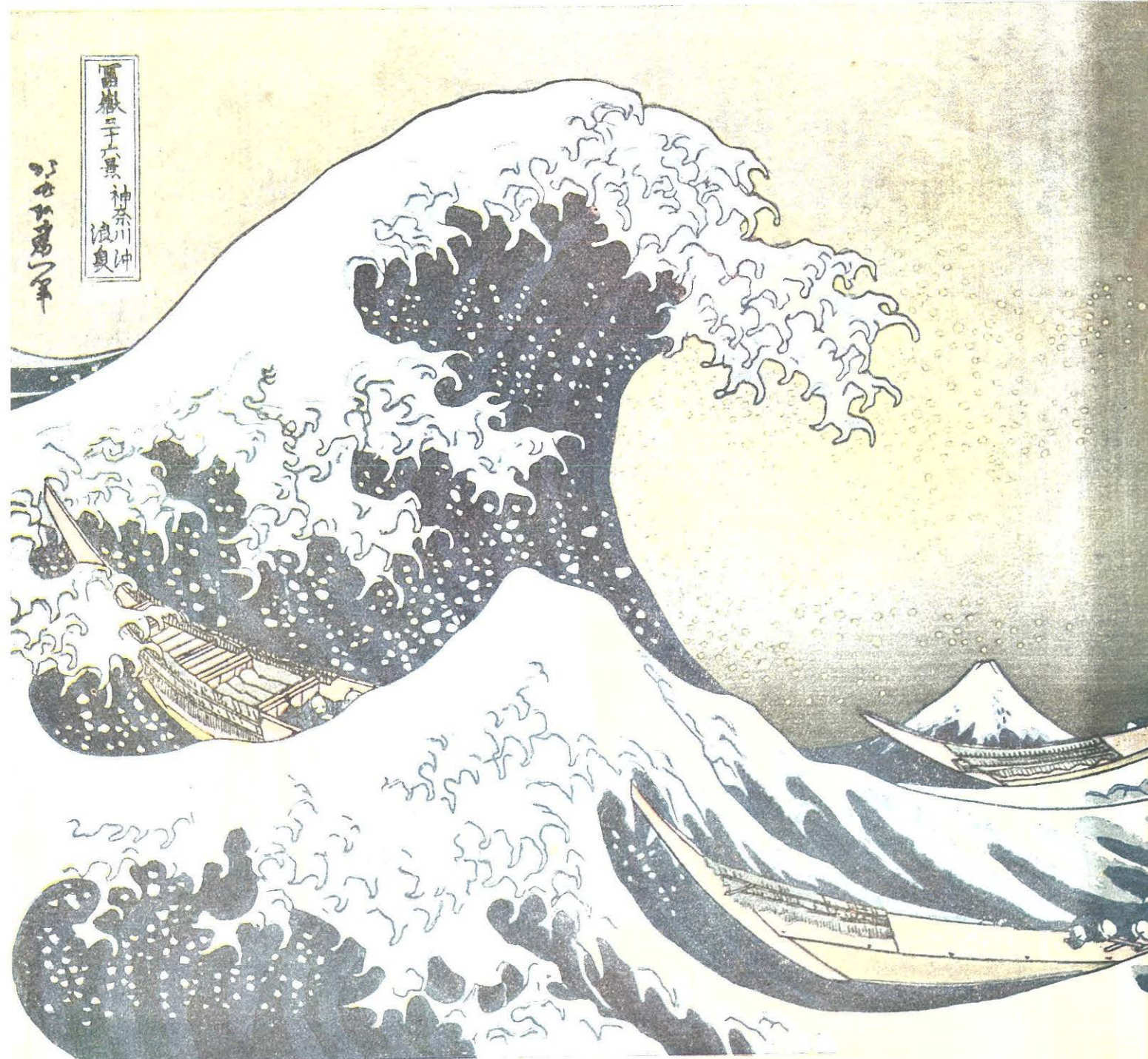


# VIKINGEN

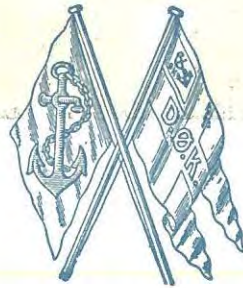
75 Øre  
1. September

HOKSAI:  
*Fujiyama set fra Havet*  
Træsnit

1946 - Nr. 9  
23. Aargang







AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

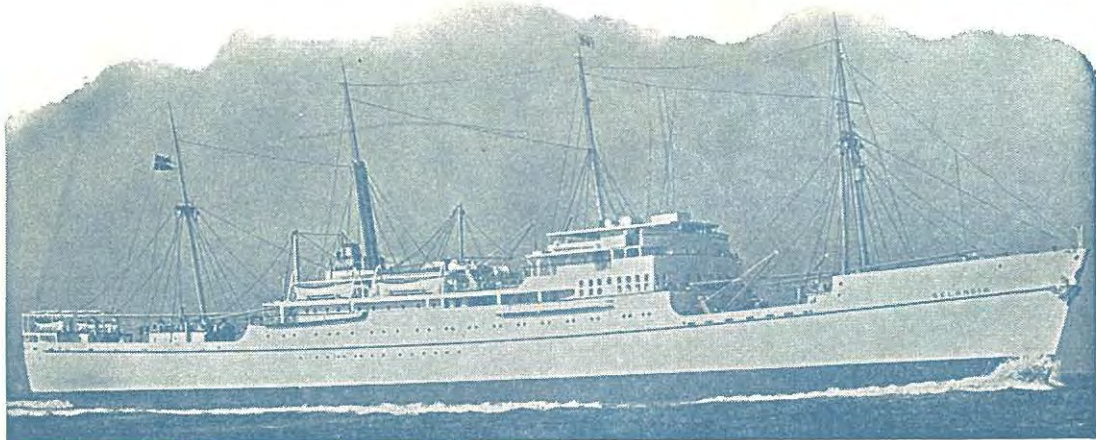
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i 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

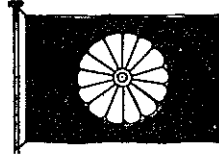
Singapore

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



## Rimigayo

**B**ESKRIVELSE af Kejseren af Japans Fødselsdag ombord i et japansk Passagerskib, S/S »Tama Maru«, Nippon Yusen Kaisha, af Carl V. Sølvér, vistnok den eneste nulevende Europæer med japansk Sønæringsbevis. Nedenstaaende er Uddrag af hans Dagbog, som faar en ejendommelig Interesse, naar man tænker paa de seneste Aars Begivenheder i og udenfor Japan.

Den 3. November 1903, ombord i  
S/S »Tamba Maru« mellem Aden og Colombo.

Dagen oprandt med Solskin og fint Vejr midt i det indiske Hav, og alle Japanerne ombord var oppe ved Solopgang for at tilbede Amaterasu, Solgudinden, fra hvem Kejserslægten og hele det japanske Folk nedstammer. Det foregaar ganske lydøst — enhver finder sig en rolig Plads, vender sig mod den opgaende Sol og fremsiger i Tankerne en lille Bøn, f. Eks.: »Amaterasu-Sama — du vor Slægts Ophav — se i Mildhed til dine Efterkommere og hjælp os i Livets Kamp.«

Skøn staar Solen op af Havet og lyser over de lange, rene Dæk, hvor Vagten nu er ved at strække Solsejlene fra for til agter; Matrosernes Ansigter lyser af Glæde og Forventning om det, der skal ske i Anledning af Kejserens Fødselsdag.

Ved otte Glas paa Morgenvagten flyver Hundreder af Flag til Vejrs og folder sig ud til et mangefarvet Skue fra Skibets fire Master, og alle udbrøder i et mangefoldigt »Bansai«, den japanske Form for Hurra, som betyder »Tusinde Aar«.

Efter Frokost er der Mønstring af hele Mandskabet paa Fordækket, hvor alle møder i stiveste Galla, og Kl. 10 afholdes den traditionelle Ceremoni, nedarvet uden Tvivl gennem Hundreder af Aar, dog tidligere med mere eksotiske Høfligheds-

ceremonier, end vi formaar det her om Bord. Spisesalonen er omdannet til en stor Festsal ved Hjælp af Papirblomster og Guirlander i Nationalfarverne rødt og hvidt og med Mikadoens Vaaben, den 16-bladede Chrysantemum, set fra oven, paa rød Bund, fremstillet af Silketøj. Japanerne er Mestre i stilfulde Dekorationer, og hvad de har kunnet fremstille af de ombordværende Materialer er aldeles forbløffende.

Midt foran Nedgangen paa et improviseret Alter, dækket af guldindvirkede Silketæpper, ligger Solgudindens Symboler — et stort cirkelrundt Metalspejl og et Stykke tykt Tov lavet af Risstraa. Disse Symboler stammer fra en ejendommelig og for Gudinden ikke just smigrende Legende. Den lyder omtrent saaledes:

»Amaterasu-Sama, den straalende Solgudinde, er Himlens mest ophøjede Guddom, men hun har ogsaa sit Køns Svagheder.

Engang i Tidernes Morgen blev hun fornærmet af en af de himmelske Heste — Kirin —, og fortørnet trak hun sig tilbage fra Gudernes Selskab til en Klippehule. Som Følge deraf hensygnede al Plantevækst og Liv paa Jorden og i Himlen, og en sørgende Skare af Guder og Mennesker samlede sig uden for Hulen og bønfuldt Gudinden om igen at vise sig — men alt forgæves.

Efterhaanden blev det lidt kedeligt at staa og vente uden for Hulen, og som Underholdning fandt Kærlighedens Gudinde, Kami no Musobo, paa at lave Spejlet af et Stykke blankt Metal, hvilket fremkaldte Munterhed og Glæde uden Lige. Aldrig havde Gudinderne set deres egen Dejlighed gengivet saa smukt; de lo og spøjte og kappedes om at komme til at se i Spejlet, og for en Tid var Amaterasu glemmt.

Da Nysgerrighed selv blandt Guderne er Kvin-

*Kimigayo.*  
(japanske Nationalsang)

*Larghetto. M.M. = 69.*

*Ki mi ga - yo - wa chi yo ni - ya chi yo ni sa za re*

*i shino i wa oto wa ni te ko he no mi - su - ma - de.*

*Gid vort Kejsers hús styre maa  
Tusende mindet, otte Tusende Slægtled —  
Ja, saa længe mos groet Klippe staur.*

dens største Svaghed, kunde Amaterasu til Slut heller ikke holde det ud længere inde i Hulen, men nærmede sig Udgangen for at erfare Grunden til al den Munterhed. Da man nu beredvilligt fortalte hende om Spejlets vidunderlige Egenskaber, saa fik en anden af Kvindens svage Sider en saadan Magt over hende, at hun aldeles glemte at være fortørnet, kom ud af Hulen og bad om Lov til at spejle sig. Som enhver smuk Kvinde smilede hun til sit eget Billede i Spejlet, og Himmel og Jord livede op igen.

Imedens havde Guderne lavet et stærkt Tov og strakt det tværs over Hulens Indgang, saa at Amaterasu ikke kunde komme ind igen — og derefter var der idel Glæde i Himlen og paa Jorden.

Over Altret er Mikadoens Billede bragt skjult bag et Gardin, omgivet af Silkeflag med det kejserlige Vaaben — den 16-bladede Chrysantemum paa rød Bund.

Ceremonien begynder, ledet af en lille japansk Oberst i Gallauniform. Alle bøjer sig tre Gange mod Altret, og Obersten holder en Tale paa japansk om det fjerne, tusindaarige Fædreland langt mod Øst; han indfletter den smukke Legende om Jimmu Tenno, Solgudindens Søn og hans elskede, Japans første Mennesker, der udstødte af Guderne Kreds svævede gennem Æteren hen over Jorden for at finde et Sted at slaa sig ned. Længe søgte de forgæves, indtil de endelig højt oppe fra Luften fik Øje paa en Samling pragtfulde Øer, der lignede en eneste stor Buket Blomster. Paa Øst-

siden af Nippon dalede de ned, hvor nu Byen Kioto (Byen mod Øst) ligger, og fra disse to stammer Kejserslægten og alle Japanerne. Selvfølgelig »tror« moderne Japanere ikke paa de gamle Legender, men de elsker at høre dem og illustrere dem.

En japansk Dame i pragtfuld Kimono sætter sig ved Fortepianoet og spiller Stroferne af »Kimigayo« — den japanske Nationalsang, og alle falder i med disse uforstaaelige Toner, som synes at komme helt nede fra de syngende Maver, efterfulgt af Strubelyde, der forekommer os som Skrig ud i Rummet. Det er rædselsfuldt at høre paa, men betagende er det at se de alvorlige Ansigter, inderlig optagne af Ceremonien — et eksotisk og ejendommeligt Optrin om Bord i et ellers moderne europæisk Skib.

Kejsereens Skaal drikkes i Saki, Risbrændevin, og Bansairaabene gentages fra for til agter over hele Skibet og lyder som Ekko ind gennem Vinduer og Skylighter.

Saa bliver der paa een Gang ganske stille i Salen, og under dyb Tavshed kommer den statelige Kaptajn Wade op gennem Midtergangen og standser foran Altret. Langsomt trækker han Gardinet bort, og tre Gange bøjer han sig ærbødigt for Kejsereens Billede, hvorpaa han fjerner sig med samme Værdighed.

Derefter følger alle Officererne to og to sammen efter Rang og hylder Majestæten paa samme stilfulde og yderst noble Maade. Vi er kun tre Europæere om Bord, den engelske Kaptajn Wade, 1. Mester, Skotten Mac Cormack og jeg, og af Høflig-

hed mod os er vi de første til at træde frem foran Kejserens Billede. Japanerne er jo Verdens høfligste Nation, og vi nyder godt af denne charmerende Egenskab, selv om vi naturligvis ved, at vi er et nødvendigt Onde om Bord. Japanerne vil selvfølgelig selv helst være Herre i deres egne Skibe, men indtil nu har Lloyds nægtet at forsikre Skibene med mindre Skibets Kaptajn, 1. Styrmand og 1. Mester er Europæere.

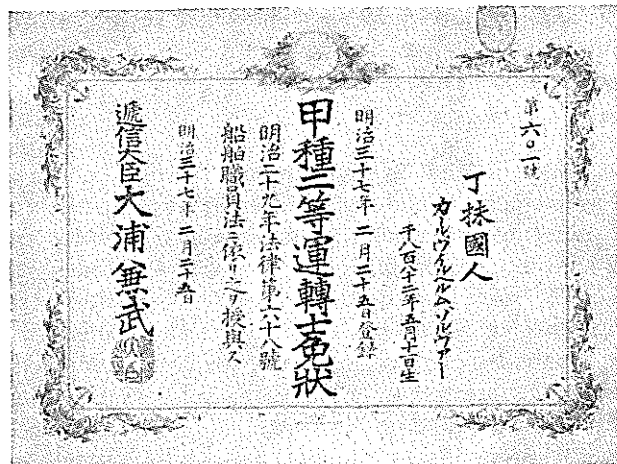
Ceremonien er noget af det mest tiltalende af japansk Væsen og har intet med asiatisk Frygt for Fyrsten og Kryben for Herskeren at gøre. Hele Sammenkomsten er præget af den inderligste Hengivenhed og mest ubegrænsede Tro paa Mikadoen som Landets »Fader«, den ærværdige Mutso Hito, som i Løbet af faa Aartier rejste Japan fra et middelalderligt Feudalrige til en moderne Stat, og frelst Japan fra en langvarig Borgerkrigs Rædsler. Han er den 122de i lige Linie fra Jimmu Tenno, den første Hersker i Japan.

Ingen Japanner benytter for Resten Udtrykket »Mikado«; Kejseren kaldes almindeligvis »Ten-no«, Genitiv af »Ten« (Himlen) i Betydningen af »Himlens Søn«, men ogsaa Formen »Keyka-Denka« (høje Majestæt) eller »Tenshi-Sama« (Himlens hellige Søn) benyttes.

Kejserlige Dekreter begynder altid med følgende Indledning: »Vi fra umindelige Tider Japans Hersker o. s. v.«, og Aaret regnes fra hans Tronbestigelse i 1868. Kejseren har kaldt sin Regeringstid for »Meiji« (den oplyste Tid), og 1903 er altsaa paa Japansk det 35. Aar af Meiji.

Dagen forløber paa festlig Vis med Besøg i hindandens Kahytter og smaa morsomme Traktementer; alle smiler til hinanden og er glade som hos os i Juledagene, og om Aftenen er der Festmiddag med japanske Retter. Søde Sager serveres først, mærkelig nok, efterfulgt af »Tai«, raa Fisk med Tang vædet i Soya; jeg fik kun en Bid af denne Ret og maatte lade den glide ned i Servietten under Bordet, saa rædselsfuld var Smagen. Bedre Held havde jeg med »Skiaki«, en herlig Kødret, kogt i »Saki« (Risbrændevin) og Soya og tilberedt med mange Grøntsager og spist med Masser af tørkogt Ris, der paa japansk har det poetiske Navn »dampende Sne«.

Efter Middagen er der Festforestilling paa Agterdækket, der var omdannet til Teater ved Hjælp af Sejl og Flag, med Scene paa Agterlugen. En Sværdans, udført af en Matros i Samuraidragt, ledsaget af fire Kammeraters Sang, gjorde stormende Lykke. Efter Sigende var den uhyre gammel og elsket, og den maatte da ogsaa gives da capo. Bevægelserne var anstrengte og forvredne, men yderst graciøse; hver lille Bøjning af Hovedet, hver Vending, selv Udtrykket i Ansigtet er nøje bestemt for hver Strofe af Sangen og gengaves i de allermindste Enkeltheder ved den paafølgende



Japansk Sonaringsbevis dateret Tokio, den 15de Dag af den første Maaned af det 36te Aar af Meiji. (Den 15de Jan. 1904.) Teksten begynder fra højre og i tredje Linie staar Modtagerens Navn.

Opførelse. Japanske Recitationer, hvoraf man ikke forstaar et Ord, følger efter, men af de følgende Numre husker jeg bedst den yndefulde Taskenspillerkunst med Blomsterbuketten, Viften og de to Sommerfugle, lavet i Haanden af et Stykke Silkepapir; med Viften sættes Luften i Bevægelse, og Sommerfuglene flyver omkring, for til sidst at sætte sig paa samme Blomst — en lille fordringsløs, lydløs Sketch, fremstillet af en af Fyrbøderne, men den efterlader et blivende Indtryk af japansk Ynde.

Til Slut fremsiger en japansk Professor, der er paa Hjemvejen efter Studieaar i England, paa Engelsk et betagende Digt af den japanske Digter Yone Nogushi. Digtet hedder »Fuji Yama«, og handler om det hellige Bjerg, hvor Solgudinden, Amaterasu, efter Legendens siges at holde til; det første lyder i Oversættelse saaledes:

Fuji Yama —

Ved at mærke din hellige Nærhed  
Vende vi tilbage til guddommelig Renhed.  
Din Tavshed er Toner,  
Din Sang er Himlens Røst.  
Vi, Japans Sønner og Døtre, lovpriser din skønne  
Majestæt,

Guddommens Stolthed.  
Skjul vore Skygger i din Storhed, Evighedens  
mildeste Tilflugt.

O lysende Vidunder, uforlignelige Syn!  
O Storhed, o Skønhed!

Det varede længe, inden der faldt Ro over Skibet den Nat, men endelig forstummer den sidste Sang. I min Kahyt ligger forskellige »Julekort«, som japanske Venner og Veninder om Bord har sendt i Dagens Anledning; paa et af dem staar der: »Gid dine Dage maa blive som Perler paa en Snor.«

»Tamba Maru« stævner frem gennem Natten, som om intet usædvanligt er sket; ovenover lyser Tusinder af Stjerner fra en Fløjls Himmel saa uendelig og dyb, som man kun oplever det i Troperne.

Vi sejler videre mod nye Oplevelser efter en Dag med Indtryk, man aldrig glemmer — ret en Dag som en af Perlerne paa Snoren.

\*

Naar jeg nu efter de mange Aar genser disse begejstrede Ungdomserindringer og genkalder Minderne om mine mange japanske Venner fra Tjenesten under japansk Flag, saa forfærdes jeg ved at høre om de Raaheder og Grusomheder, europæiske Mænd og Kvinder har været udsat for i japansk Fangenskab under den nu afsluttede Krig. Det forekommer mig ganske utroligt, at den samme Nation, som jeg lærte at kende som intelligente Mennesker, venlige i daglig Omgang og høflige overfor fremmede, kan have forandret sig saa meget i de forløbne Decennier.

Kun een Gang under mit Ophold i Japan har jeg haft en Fornemmelse af, at Japanerne tænkte paa at erobre Verden. Det var ved at se en lille Roman, som i 1904 var udgivet i Kobe under det fredelige Navn »De to Sygeplejersker«. Den handlede ganske vist om to unge, japanske Pigers Oplevelser, men fra Ende til anden var den en fan-

tastisk Beretning om Japans Erobring af hele Asien og det meste af Europa, rigt illustreret; den ender med Billeder af Japanernes Indtog i St. Petersborg og Berlin med diverse kronede Personer i Lænker efter Sejrherrerne. Vi vidste jo nok, at Japanerne var energiske og lærenemme, men det har været en frygtelig Oplevelse for alle os, der har beundret Japan og Japanerne, at de paa saa kort en Tid har kunnet indsuge saa megen Brutalitet og Bestialitet fra deres Allierede, at der nu intet som helst er tilbage af det Eventyrets Skær, hvormed vi omgav Japan i vore unge Dage.

Fra ældgamle Dage har der eksisteret en Legende i Japan gaaende ud paa, at Solgudindens Dynasti, der begyndte med Jimmy Tenno, Amaterasus Søn, for halvtredie Tusind Aar siden, vilde uddø med det 124. Led. Skæbnen har villet det saa, at den nuværende Kejser, Hiroshito, netop er den 124. Hersker af Dynastiet; han har kaldt sin Regeringstid for »Showa« (lysende Fred), det lyder grelt, eftersom disse hans Aar som Kejser har været opfyldt af Krig og Krigsforberedelser. Mon den gamle japanske Profeti skulde vise sig at holde Stik?

## Handels- og Søfartsmuseets store Lotteri

**Grib Chancen for at vinde en Rejse til Siam,  
til Sydamerika eller U. S. A.**

I Tilslutning til vor illustrerede Artikel i forrige Nummer af VIKINGEN om Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, hvori vi udtalte Haabet om, at der maatte vise sig Udveje til at afhjælpe de økonomiske Vanskeligheder, Museet i adskillige Aar har maattet kæmpe med, kan vi meddele vore Læsere en glædelig Nyhed. Ved Støtte fra danske Søfartskredse, som har udvist den største Forstaaelse for den kulturelle Betydning, Museet har for Danmarks Søfart og dennes historiske Forskning, har Museet nu startet et „Søfarts-Lotteri“ med meget værdifulde Gevinster. Salget af Lodsedlerne, der koster 1 Krone Stykket, begyndte sidst i Juli Maaned og slutter den 11. September, saa der er endnu Lejlighed for vore Læsere til paa VIKINGEN's Kontor, Christiansborggade 1, at gribe Chancen og købe en Lodseddel for at vinde en af de store Gevinster. Disse er:

En Rejse til Bangkok, Siam, skænket af Ø. K. En Rejse til Buenos Aaires, skænket af D. F. D. S. En Rejse for to Personer til Sydamerika, skænket af Rederiet J. Lauritzen. En Rejse til U. S. A., skænket af Dampskibsselskabet „Dannebrog“. En Helsingørjolle med Udrustning. Disse Joller, der saavel er Kapsejlere som Week-end Baade, er tegnet af den kendte Sejl-sportskonstruktør, Ingeniør Aage Utzon. En Kano, Oregon-pine. 10 Stk. 1 Aars Friabonement paa VIKINGEN, skænket af Redaktør Axel Bærentzen. 2 Stk. 15 Dages Frikort til D. S. B. 50 Sæt af Museets Aar-bog 1942—46. (Rejserne er Tur-Retur med fuld Forplejning.)

Museets Ledelse — Direktør Knud Klem og Inspek-

tør Munthe af Morgenstjerne — har klogeligt smedet, medens Jernet var varmt. Siden Museets Genaabning den 7. Juni har det haft 23.000 Besøgende — det vil sige, at Publikums Interesse for det i dets nuværende moderne og praktisk ordnede Skikkelse er meget stor. Før Krigen var det aarlige Antal Besøgende næppe over 5000. Museet fortjener ogsaa denne Interesse og haaber naturligvis, at Interessen ogsaa giver sig Udslag ved Salget af Lodsedler.

Det burde jo være saaledes, at vort righoldige Museum, der er saa moderne og metodisk indrettet i det skønne gamle Slot, hverken skulde savne Pengemidler til at indkøbe og arrangere sine Udstillingsgenstande for eller Plads til at opstille de mange værdifulde Ting, som foreløbig er magasineret i Slottets Kældere og Kassematter. Pladsmanglen er vel nok det værste — Offentligheden burde derfor kræve alle dertil egnede Lokaler paa Kronborg frigjort til Museets Brug.

Foruden til ovennævnte Formaal behøver Museet ogsaa Midler til at skabe et søhistorisk Registratur, et Slags Arkiv, hvori man kan søge Oplysninger om alt, dansk Skibsfart vedrørende — et Kartotek over Søfartens Mænd og Skibe, Billeder, trykte eller skriftlige Beretninger, som vil være af meget stor Betydning for alle, der studerer Handel og Søfart.

Museets Sukces vil forhaabentlig bidrage til at dets Ledelse snart kan faa den Plads, der behøves til de værdifulde Genstandes Opstilling, og de Midler, der er nødvendige til dets forskellige kulturelle og samfundsnyttige Formaal.

Gustav Kragh.

# En Million Miner

Interview med Chefen for Minestrygningstjenesten

Ved Otto Ludwig

**F**OR Søfolkene er Krigen endnu ikke helt Slut. I alle Tilfælde jager dens Skygge ethvert Skib, der færdes paa Havet. Overalt lurar Farerne fra Havbunden i Form af Miner af forskellig Konstruktion. Enhver af disse kan betyde Døden. Paa alle Have arbejder da ogsaa flere Nationers Marinesoldater paa at uskadeliggøre disse Søkrigens Spøgelse, og det vil sikkert interessere ikke mindst de Søfarende at høre lidt om, hvordan dette Arbejde er tilrettelagt, og hvordan det skrider frem. For at kunne give saa fyldestgørende Oplysninger som muligt har VIKINGEN henvendt sig til Kommandør *E. Dahl*, der er en af de Mænd herhjemme, der ved mest om Miner og Uskadeliggørelsen af disse. Kommandøren tog før Kapitulationen illegalt til England for sammen med vore Allierede at drøfte Efterkrigstidens Minestrygningsarbejde i Danmark.

I Dag træffer man ham midt inde i Københavns Hjerter, paa en Fjerdesal i Kobberhuset „Vesterport“. Kommandøren er dog ikke altid lige let at træffe. Hans Arbejde er krævende. Af og til besøger han Minestrygningsflotillerne rundt om i Landet for at have direkte Kontakt med Arbejdet, og lige inden jeg opnaar Tilladelse til at stille mine nærgaaende Spørgsmaal, har han haft et Møde med Minesagkyndige fra andre Lande.

Straks, naar man træder ind i Minestrygningstjenestens Kontor, faar man et Indtryk af, at Minestrygning er et kompliceret Foretagende. Overalt hænger Kort med mystiske Mærker og kulørte Naale. Et Sted ser man ogsaa tegnet en Kurve over Antallet af effektive Strygetimer i Danmark. Denne Kurve har selvfølgelig sit Minimum i Vintermaanederne, hvor det bliver tidligt mørkt, men i Sommermaanederne er den



Mange Nationer arbejder paa at gøre Verdenshavene sikre for Sejlads igen. Her ses en britisk Minestrygerflotille i Færd med at indtage Strygeformation. I Baggrunden et engelsk Hangarskib.

naet i Zenith. Man forstaar heraf, at vore Orlogsgaster paa Minestrygerne ikke har Besvær med at faa Tiden til at gaa.

*Minerne i danske Farvande.*

Fra Kommandørens Kontor er der en pragtfuld Udsigt over Byen. Det falder En vanskeligt at beskæftige sig med Spørgsmaalet Søminer her midt i Hovedstaden, hvor man tilsyneladende allerede har lagt Krigens dystre Minder saa langt bag sig. Men vi gaar lige til Sagen:

„Hvor mange Miner ligger der endnu i de danske Farvande?“ spørger jeg.

Kimmandøren aabner en Skuffe og fisker et Stykke Papir og med en hel Mængde Tal paa. „Jeg kan sige Dem, hvor mange, der har været *kastet*,“ siger han. „Englænderne har anbragt ca. 4000 Miner i vore Farvande og Tyskerne 4800.“

„De engelske Miner er vel hovedsageligt magnetiske Miner?“

„Nej, det drejer sig baade om Støjminer og Magnetminer samt Kombinationer af disse. De tyske Miner er forankrede Miner. Dog findes der ca. 200 Bundminer herhjemme af tysk Oprindelse.“

„Drivminerne er vel hyppigst identisk med de tyske forankrede Miner?“

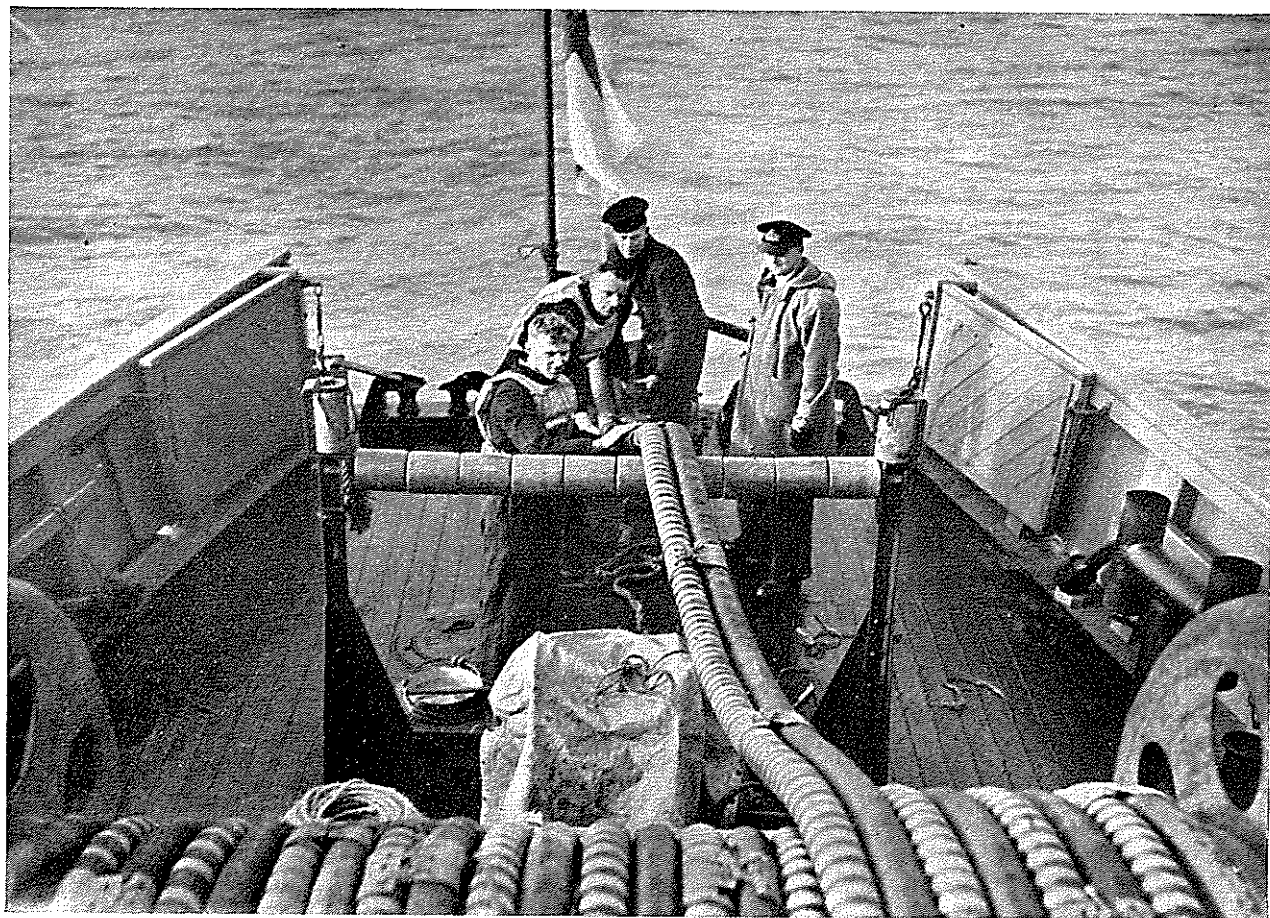
„Ja, hvis en Mine har ligget lang Tid paa et Sted, kan Ankertovene briste, og Minen gaar da til Overfladen, hvor man saa enten desarmerer den eller skyder den ned.“



Her ses en australsk Løjtnant i Færd med at desarmere den første kombinerede Tryk- og Magnetmine, som blev fundet udfor Bremen.

„Naar en saadan Mine gaar i Drift, skulde den saa egentlig ikke være sat ud af Funktion?“

„Jo, nogle af dem, men man kan jo ikke se paa en Mine, om den er uskadelig eller ikke. Nogle faa



Strygegrejet sættes paa en engelsk Minestryger, for den gaar paa Jagt efter magnetiske Miner

Miner er tilmed konstruerede saaledes, at de er farlige selv i Overfladen.“

„Strider den Slags ikke mod Folkeretten?“

„Naah, det skal vi vist ikke tale om. Det er der jo saa meget, der gør.“

„Kan man efter en Minesprængning konstatere, om denne er sket med en Magnetmine eller en Støjmine?“

„Ja, periodevis. Før man begynder at stryge et Omraade, gaar man det først igennem med „Knaldgøj“, Sprængstof, man faar til at eksplodere i Vandet. Hvis en Mine springer under saadanne Omstændigheder, er der ingen Tvivl om, at det er en Støjmine. Man kan ogsaa vide det efter den Afstand, hvori Minen springer fra Skibet.“

„Hvilken Del af de danske Farvande har været mest hjemsøgt af Miner?“

Kommandøren fører mig hen til et af de mange Kort paa Væggen. Med en Blyant viser han forskellige Punkter paa det. „Man har selvfølgelig lagt Minerne, hvor der er størst Mulighed for Træfning,“ svarer Kommandøren. „Oftest er dette Tilfældet i „Flaskehalse“ og andre Snævringer i Farvandene som f. Eks. i Storebælt og ved Helsingør. Ogsaa Farvandet Syd og Nord for København, hvor der altid er stor Trafik, er blevet meget hjemsøgt af Miner. Det samme er Tilfældet ved Sjællands Rev og ved Hals. En Overgang kastede Englænderne ogsaa mange Miner i Lillebælt, fordi der fra Kolding herigennem gik store Transporter af Kreaturer til Kiel.“

#### *Ingen militære Hemmeligheder.*

„Hvor i Udlandet er der faldet flest Miner?“ spørger jeg.

„Det kan jeg ikke svare paa,“ siger Kommandør Dahl, men efter et Øjebliks Pause svarer han: „Der er faldet hened en Million Miner, fordelt paa alle Have. Halvdelen er faldet i europæiske Farvande, men hvor der blev kastet flest, afgang af de forskellige Operationer. Ud for Kiel, langs Tysklands Nordkyst, omkring England og langs Kanalkysten samt ved mange franske Havne laa der spækket med Miner.“

„Der er ogsaa faldet Miner paa Land?“

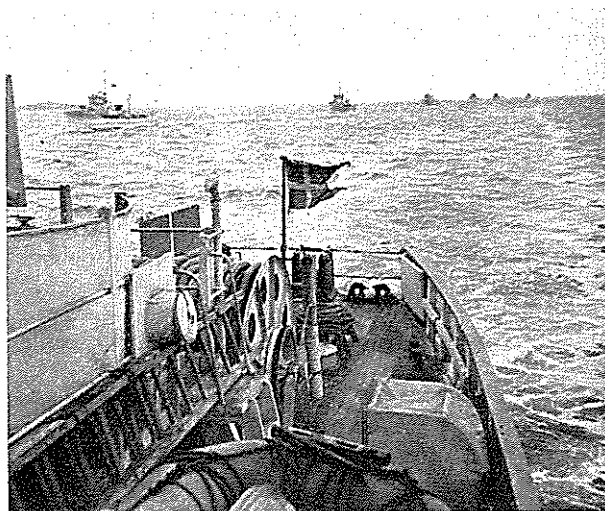
„Ja, det er der.“

„Kan man ikke nævne et Eksempel paa det?“

„Jo!“ Atter dykker Kommandøren ned i en Skuffe, tager et Papir op, ser lidt paa det og nævner saa disse Eksempler: „I 1942 fandt man seks Magnetminer paa Staus Hede inde midt i Jylland, og Vest for Aastrup ved Horsens har man ogsaa fundet nogle Stykker.“

„Piloterne har maaske taget fejl af Havet og en Kornmark. En saadan Mark kan jo godt ligne Vand, naar Vinden blæser i Kornet, og naar Maanen faar Aksene til at skinne?“

„Det er muligt, men Eksemplet paa Staus Hede kan



*En Flotille af de engelske Ministrygningskøretøjer, der efter Kapitulationen blev stillet til Raadighed for den danske Marine. Baadene er paa Vej op gennem Sundet efter endt Kontrolstrygning udfor København.*

ogsaa godt tyde paa, at Minerne er kastet med Villie, maaske for at lette Maskinen.“

„Arbejder hver Nation ud fra egne Planer, naar det gælder Ministrygning, eller finder det et vist internationalt Samarbejde Sted?“

„Ministrygning er for Øjeblikket et internationalt Begreb,“ svarer Kommandør Dahl. „Arbejdet ledes fra London, hvor de fire Hovedmagter er repræsenteret i et Organ, som kaldes „The Central Mineclearings Board“. Det tages alle Beslutninger Ministrygningen angaaende for hele Verden. Desforuden er Farvandene inddelt i forskellige Zoner, hvor de forskellige Lande er repræsenteret i saakaldte „Zone-boards“. I København har et af disse Raad Sæde. Her samles Repræsentanter for de Nationer, der besejler Farvandene omkring os. Der er saaledes foruden en dansk Repræsentant Medlemmer fra Norge, Sverige, Rusland og Polen. Tilsvarende har vi ogsaa en Repræsentant i det Raad, der har Sæde i Moskva, hvor Forholdene i Østersøen, Sortehavet og Barentshavet drøftes.“

„Er Strygemetoden den samme i alle Mariner?“

„Strygemetoden afhænger altid af den Minetype, der skal stryges, men iøvrigt har Metoderne nær Tilknnytning til hinanden, og de forskellige Landes Sagskyndige besøger hinanden for at drøfte netop dette Spørgsmaal. Hver enkelt Marine bestræber sig for at finde frem til de sikreste Strygemetoder, og alle er selvfølgelig interesserede i at blive af med Minerne hurtigst muligt. Derfor har man paa dette Omraade ingen militære Hemmeligheder overfor hinanden.“

„Man læste engang noget om, at Svenskerne vilde hjælpe os med Ministrygningen?“

## **Aalborg Værft <sup>A/s</sup>**

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard



„Det gør de ogsaa,“ sagde Officeren og pegede endnu engang paa et Kort. „Baade i Øresund og Kattegat, inden- og udenfor specielt svenske Interessesfarvande arbejder svenske Ministrygere med stor Indsats.“

*Tyskerne bliver ikke behandlet som Kæleborn.*

„Vi har jo nogle tyske Ministrygere til at hjælpe os,“ begynder jeg mit næste Spørgsmaal, og Kommandør Dahl nikker bekræftende. „Hvor mange drejer det sig om?“ spørger jeg nysgerrigt.

„Vi har ca. 2700 Tyskere beskæftiget med Minefyndning i vore Farvande. Det drejer sig om 4 Flotiller med ialt ca. 60 Skibe.“

„Er disse Tyskere os virkelig til nogen Gavn?“

„Ja, det er de.“

„Men man har da hørt saa meget om, at de saboterer Arbejdet. Er den danske Kontrol effektiv nok?“

„Vi stræber efter at udføre saa effektiv Kontrol som muligt, men er noget hemmet af Personelmangel i Marinen. For Øjeblikket har vi et Kontrolskib liggende ved de tyske Flotiller. Det er vort Haab, at vi kan faa Lov at bibeholde denne Ordning, men det bestemmer naturligvis Marinens øverste Ledelse. Tyskerne faar deres Ordre herfra, og det er mit Indtryk, at de, naar de har faaet en Ordre, udfører den rigtigt — dog uden synderlig Begejstring. Nogle vil selvfølgelig gerne hjem til Tyskland. Iøvrigt fik disse tyske Skibe fornylig to Miner i Aarhusbugten, hvilket da er af stor Betydning.“

„Mon det ikke hovedsageligt er den gode Kost, der faar Tyskerne til at arbejde. De er vel bange for at blive sendt hjem, hvis de ikke udfører Arbejdet tilfredsstillende?“

„Nej, jeg tror slet ikke, at det er derfor. Tyskerne har det ikke for godt heroppe. De bliver langtfra behandlede som Kæledægger. De ved, at de er i et fjendtlighedsindtaget Land, og Kosten er ikke overdaadig. De faar daglig færre Kalorier end nogen Dansker. Ombord paa Skibene er Fyrbøderne dem, der faar mest. De faar omkring 3100 Kalorier daglig. Dæksbesætningen faar ca. 2800. Det er mere end deres Landsmænd i Tyskland faar, og ikke væsentlig mindre end Gennemsnitsdanskeren faar pr. Dag.“

„Hvor mange Fartøjer til Minestrykning raader den danske Marine selv over?“

„Vi har ca. 60, naar vi regner Hjælpefartøjerne med.“

„Er alle disse Baade vore egne?“

„Kun de tolv er vore egne. De øvrige, en engelsk og to tyske Flotiller, er overført til den danske Marine til dette specielle Arbejde.“

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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



## Deres

## Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

## HANDELSBANKEN

„Hvor mange Mennesker er saa beskæftiget paa disse Skibe?“

„Ca. 800 Mand,“ svarer Kommandøren.

*Nye Metoder.*

„Man byggede under Krigen nogle saakaldte M.L.-Baade, der var beregnet til Strykning paa lavt Vand. Har man opgivet Strykningen paa de smaa Dybder og dermed Brugen af disse Fartøjer?“

„Man har stadig disse Baade under Forsøg, men der er mange Vanskeligheder med dem. Minestrykning paa lavt Vand er alle Dage noget særdeles vanskeligt. Foreløbig har man ikke Midler til at stryge der, — men Tiden gaar jo, og Minerne dør maaske af sig selv.“

Tyskerne benyttede sig engang af Luftfartøjer i Minestrykningstjenesten. Det maa da gaa meget hurtigere saadan. Har man helt opgivet denne Metode?“

„Ja, det har man helt opgivet. Den Slags kunde kun lade sig gøre til at begynde med. Senere konstruerede Englænderne deres Magnetminer saadan, at de ikke kontaktsluttedes ved saa stor en Hastighed, som et Luftfartøj er oppe paa. Desuden faldt nogle af Maskinerne ned, fordi de fløj ind i Vandsøjlen, naar Minen eksploderede.“

„Arbejder man paa at finde frem til nye Strykmetoder?“

„Man er opmærksom overfor alle Muligheder og gør, hvad man kan.“

„Fra flere Sider lyder der Kritik over Minestrykningen herhjemme.“

„Gør der det?“ Kommandøren ser forbavset paa mig og siger saa: „Ja, Kritik kan vel næppe undgaas.“

„Mange Fiskere klager f. Eks. over, at deres Fiskepladser ikke bliver strøget.“

„Hver Stand plejer jo sine Interesser,“ lyder Svaret paa min nærgaaende Paastand. „Rederne vil gerne have strøget deres Ruter, og Fiskerne deres Fangstpladser. Men man maa vel erindre, at Marinens Opgaver er af fortrinnsvis krigsmæssig Karakter. Minestrykningen kommer faktisk først i anden Række. Vi maa stadigvæk uddanne Mandskab, da Marinen, som før omtalt, lider meget af Personelmangel. Efter Kapitulationen dominerede Minestrykning Marinens øvrige Arbejde. Minestrykningen var dengang den første Opgave, der skulde løses, men andre Opgaver trængte sig hurtigt paa og maatte selvfølgelig medføre, at Mi-

nestygningen reduceredes noget. Vi maa naturligvis ogsaa stryge Omraader for Marinens Skoleskibe. Uddannelsen af nyt Mandskab er nødvendig for Genopbygningen af Marinen, hvis den skal kunne udføre sine mange Opgaver tilfredsstillende.“

„Ja, Minestrygningstjenestens Arbejde omfatter vel ogsaa andet end lige netop Strygningen?“

„Ja, nyt Mandskab til Minestrygerne skal stadigvæk uddannes, og Skibene skal holdes. Da vi overtog Skibene efter de fremmede, var de slemt tilredt. Krigen havde slidt godt paa dem.“

„Hvor stor en Distance har Minestrygerne egentlig tilbagelagt herhjemme under Strygning indtil Dato?“

„De tyske Skibe har sejlet henved 75.000 Sømil efter den sidste Opgørelse, og vi har selv gennemsejlet ca. 81.000 Sømil. Naar vi er færdige i Aar skal vi have tilbagelagt 220.000 Sømil, hvilket svarer til 10 Gange rundt om Jorden.“

#### *Miner, der ikke kan stryges*

„Med Hensyn til tyske Søminer, findes der nogle, der ikke lader sig stryge?“

„Ja, ved Aalbækbugten ligger en Minetype, der er meget svær at stryge.“

„Men det er vel en Kombination af en Magnetmine og en Støjmine?“ gætter jeg. „Findes der ikke en ganske særlig Type ved Englands Kyst?“

„De tænker vel paa Trykminen,“ svarer Kommandøren. „Den virker ved Hjælp af en Slags Gummipude, der faar Minen til at eksplodere, naar et Skib sejler over, idet denne Gummitingest, der er fyldt med Luft, ved Trykformindskelser slutter en Kontakt. Denne Minetype kaldes for en „Østersmine“, fordi den har Form som en Østers. Disse Miner er imidlertid meget ømfindtlige overfor Sø og Strøm, der efterhaanden kan uskadeliggøre dem.“

„Er der kastet noget af den Slags Djævelskab herhjemme?“

„Ja, Nord for Horns Rev blev der i 1944 kastet ca. 70, men de maa dø af sig selv.“

„Englænderne har ikke prøvet noget lignende?“

„Jo, de havde fundet frem til nogle, men de kastede dem ikke paa Grund af det sene Tidspunkt. Man vidste jo, at man selv vilde komme til at stryge dem.“

„Tør Kommandøren spaa noget om Minevaabnets Fremtid herhjemme under en eventuel ny Krig?“

„Det tør jeg godt: De danske Farvande er fortrinligt egnede til Minekrig, og Miner vil sikkert her finde stor Anvendelse baade som Forsvars- og Angrebsvaaben.“

„Hvornaar kan vore Skibe atter færdes i danske Farvande med fuld Sikkerhed?“ spørger jeg forhaabningsfuldt.

„Det vil vare længe,“ lyder det triste Svar prompte. „Det kunde man heller ikke efter den forrige Verdenskrig,“ fortsætter Kommandør Dahl. „Men man kan naa helt op til en Sikkerhed af 99,9 pCt. Minerne dør efterhaanden, og nogle bliver bragt til Eksplosion, saa Minetætheden bliver ringere Aar for Aar.“

„Tilslidst et personligt Spørgsmaal: Har Kommandøren noget specielt Ønske med Hensyn til Fremtidens Arbejde?“

Kommandør Dahl har Svaret parat. Der er ingen Tvivl i hans Stemme: „Ja, at Minestrygningen hurtigst muligt er overstaaet, saa vi kan blive fri for Tyskerne, og saa vi kan tage rigtigt fat paa Marinens Genopbygning.“

— — —

Alle Søfarende kan vist slutte sig til Kommandøren i hans Ønske. Det bliver rart den Dag, hvor vi har Krigen paa saa lang Afstand, at vi med fuld Tryghed kan hengive os til vort daglige Arbejde. Ogsaa alle i Land kan sikkert af fuldt Hjerte slutte sig til Ønsket. Trafikken paa Søen er og har altid været en Livsbetingelse for Danmark.

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## „MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36



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«

# Sverrigs originaleste Museum

*Det kuriose Søfartsmuseum i Torekow i Skaane — indbygget i en Agterstavn, der rager ud i Vandet.*

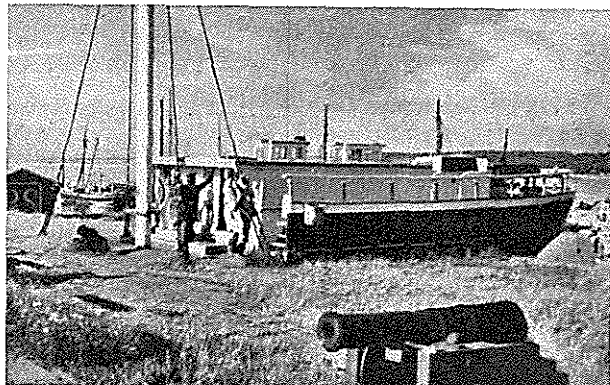
*En Idyl, hvor alt aander Somandsliv.*

**O**VER Indgangsdøren til det originale Søfartsmuseum i Torekow paa Skaanes nordligste Kyststrækning staar indskrevet nogle Visdomsord: „Der er tre Slags Mennesker i denne Verden: De, som lever, de Døde og de, som gaar til Søs!“ Mere udtrykfuldt kan man vel daarlighgt formulere Sætningen, at Søfolk er noget for sig! Den, der med Liv og Sjæl har prisgivet sig til Havet, kan ikke regnes sammen med andre Mennesker. Det er en Kendsgerning, at intet Erhverv formaar at farve sin Udøvers Liv og Livssyn som Sømandens. Og til Gengæld paavirker Sømanden uvægerligt det Milieu han havner i, en rigtig Sømands Hjem bliver et rigtigt Sømandshjem, og hvad det betyder, er saa velkendt, at ingen nærmere Forklaringer behøves.

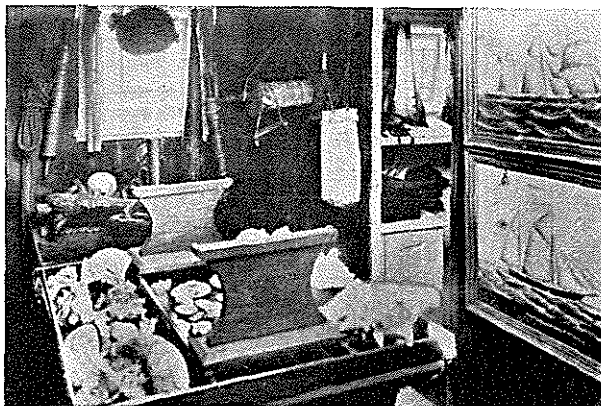
I det lille svenske Fiskerleje Torekow præger Søfolkene ikke blot Hjemmene men hele det lille Samfund. Der dufter af Hav, Tang og Tjære baa- de i overført og bogstavelig Forstand. Bortset fra de ydre Kendetegn er der en særlig Atmosfære, en maritim Duft, som til og med stikker Landkrabben i Næsen som et umiskendeligt Tegn. Det er ganske naturligt, at et Søfartsmuseum er opstaaet her ude paa Bjärehalvøens Spids. Her findes Betingelser for baa- de Fiskeri og Fragtfart. Torekow-Beboerne maatte i tidligere Tid ofte tage imod Fremmede fra Havet, og deres Lyst til selv at sejle fik bestandig Næring. Fiskeri- erhvervet var fra en Begyndelse dominerende, men efterhaanden distanceredes af Skibsfarten. De unge Mennesker tog Hyre med det Maal for Øje at blive deres egen Mand, Skipper paa en af Skuderne. Hele Skipperdynastier har udviklet sig i det lille Samfund, der levede af Søen, og hvis Skæbne udadtil og indadtil formedes af de Søfarende.

Men Briggernes, Barkskibenes og Sejlbaadens Tid blev forbi en Dag, og i den Udvikling, som indledtes af de maskindrevne Skibe, kunde de selvejende Skipper fra Torekow ikke følge med. De gik i Land, og

Af  
Aage Heinberg



*Det mærkelige Museum er indrettet i Agterskibet paa en gammel Skude, der nyder sit Otium paa Land.*



*Det gamle Skib rummer mange mærkelige Ting fra de mest forskellige Egne af Kloden. Det ejer saaledes en meget righoldig Samling af Marinemalerier.*

deres Søner med Lyst til Søen maatte tage Hyre hos andre, saafremt de ikke foretrak at blive hjemme og tage sig af Fiskeriet. Torekov vendte tilbage til sin Rolle som Fiskerleje men havde samtidig faaet en ny Erhvervsmulighed gennem de Chancer, det fik som Badested. — Museet i Torekov, Stedets virkelige Seværdighed, som modtager den Besøgende med Indskriften om de tre Slags Mennesker, er i sig selv et Minde fra Sejlskibenes Tid. Det er nemlig Agterskibet paa en gammel Skude, der er blevet sat fast i en Skrænt for i sin rummelige Kahyt at kunne huse Sømandsminder- nes brogede Mangfoldighed! Fra Skibets Dæk kan man se ud over den lille Havn og ud over Havet, hvor den gamle Skude nu i Tjeneste værende Søstre oplever en af Krigen og Motoroliemanglen betinget Renaissance

for Sejlskibene. De nærmeste Omgivelser er dekoreret med Skibskanoner, Ankerspil og andet Skibsudstyr, Kahytten flankeres af Galionsfigurer, og foran Døren staar en Baadsmænds udskaaret i Træ og holder en Sparebøsse, som de Besøgende kan lægge Penge i.

Det indre er mere indholdsrigt, end man faar Indtryk af udefra. Her findes Billeder af Galeaser og Fuldriggere, Sampaner, Fangstskibe og Panserskibe. Nautiske Instrumenter veksler med Sømandskuriosa af forskellig Art, saaledes som Hvaltænder, Skildpadder og andre mærkelige Dyr, desuden Flyvefiskevinger, Konkylier og Koraller. En almindelig svensk Spritflaske har faaet sin Plads mellem en Samling mere eksotiske Drikkebeholdere for det gælder jo om at belyse forskellige Sider af Sømandens Liv. Skibsmodeller og Marinemalerier i traditionel Stil hører



Flaskerne med indbyggede Skibe mangler selvfølgelig heller ikke og indtager deres Pladser mellem nautiske Instrumenter af alle Arter og Aldre.

ogsaa til Prydelserne. Billederne er forsynet med beskrivende Tekst, saa man kan vide hvad de forestiller. Et Fotografi viser f. Eks. det amerikanske Slagskib „Connecticut“, taget forfra og med Dampen oppe. Teksten oplyser, at der ligger et Drama bag dette Billedes Tilkomst. Fotografen hed Muller og havde paataget sig at fotografere det under Forcering, og af den Grund befandt han sig om Bord paa en Dampchalup, der ventede paa tre Sømils Afstand. Efter den anden Mil gjorde Dampchaluppens Kaptajn sig beredt til at gire. Fotografen tog to Plader og satte en tredie ind i Apparatet. Kaptajnen paa Chaluppen vilde med al sin Kraft lægge Roret styrbord, men gjorde da den frygtelige Opdagelse, at Styreindretningen var gaaet i Laas. Admiral Evans, som stod paa Slagskibets Kommandobro, opfattede Situationen, men naaede ikke at indgribe. Han lukkede Øjnene for at undgaa at se, hvad der i det samme skete. Men Fotografen var en Fagets Helt, han udførte det utrolige, løftede Apparatet over sit Hoved og tog et sidste Billede. Efter Kolissionen var Fotografiapparatet det eneste, der reddedes, og saaledes blev det enestaaende Billede bevaret.

En anden af Teksterne oplyser, at Torekows Beboere ligesom andre Kystbeboere i tidligere Tid ikke altid opførte sig paa den venskabeligste Maade mod de strandede Skibe og deres Besætninger. Vragplyndrerne paa Egnen havde endog den Vane under Stormnætter at opvarte Vorherre med følgende grimme Bøn:

„Ack, Herre Jesus hör min bön,  
släck fyren ut på Väderön!  
Giv att vrak från alla länder  
landa må vid våra stränder!“

Hertil skal blot bemærkes, at noget Fyr paa Väderön ikke tændtes før i 1884, og da var sikkert den sidste Vragplyndrer paa Bjärehavløen forlængst gaaet til sine ugudelige Fædre. Mange Tragedier har

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

imidlertid udspillet sig omkring Väderön, og at Väderön, og at Havet ikke er sikkert den Dag i Dag, derom vidner Redningsstationen ved Torekows Havn. En Pavillon, som tilhører Søfartsmuseet, har paa Væggene over 70 Navneskilte fra Skibe, som er strandede ud for Kysten. Lanterner, Gallionsfigurer, Rat og andre Skibsdele er ogsaa blandt det, der er flydt i Land fra Vragene.

Man synes at være stolt over Sømandstraditionerne i Torekow og værner ømt om alle Minder fra gamle Dage. Søfartsmuseet ved Havnen er ikke det eneste Sted, hvor Kuriosa fra Egnen er samlet — der findes ogsaa et Hjemstavnsmuseum, og en af Fiskerlejets idylliske Smaagader hedder „Museigatan“. Der findes et Par private Museer med Sømandsminder. Her kan man købe Marinebilleder og Skibsmodeller, om man har Lyst.

Men det er ikke alle Sømandsminderne, der vises frem for Offentligheden. Mange pryder Borde og Vægge i de gamle Hjem og minder de nuværende Beboere om Fædrenes Liv og Gerning. Gaar man rundt i Husene, kan man ogsaa træffe paa en og anden gammel Søulk, der staar med Farver og Pensler og maler et Skib for fulde Sejl. Det er en Bestilling fra en Sommergæst, som vil pryde sit Hjem med et rigtigt Marinemaleri. Man kan nemlig være sikker paa, at de Skibe, den gamle fæster paa Lærredet, er korrekte, — han gør sig ikke skyldig i nogen Fejl med Hensyn til Takkelagen og lader ingen Flag vifte mod Vinden! Naar han ikke maler, bygger han Modeller efter Tegning, eller han udskærer Træfigurer, forestillende gamle Søfolk. Det falder altsammen godt sammen med hele den Skipperidyl, der er over Torekow, hvor hver eneste af de gamle Huse er som en Konkylie, fra hvilken Suset fra de fjerne Have aldrig ophører at tone.

*Har De læst Sejl og Motor?*

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

# KONGELIGE

# PIRATER

EFTER Hjemkomsten fra sin store og indbringende Rejse rundt om Jorden med „The Golden Hind“ blev Francis Drake overlæst med Æresbevisninger af Dronning Elisabeth, som heller ikke undlod at tildele hans Skib en Del af Æren. Hun beordrede, at „The Golden Hind“ skulde have sin endelige og blivende Plads i en lille Vig paa Themsen ved Deptford, sikres mod Forgængelse og ligge dér som et Monument over den mest mindeværdige Rejse, Englænderne havde fuldført med et engelsk Skib. Her bærede hun selv Skibet med en Visit og deltog ogsaa personlig i en Banket om Bord. Da Drake ved denne Lejlighed i bramfri Sømandstale ytrede sin Taknemmelighed for sin Herskerindes Bevaagenhed, bød Dronningen ham knæle for sig, og da han efter dette Knæfald atter rejste sig, var det som „Sir Francis“ — ophøjet i Adelstanden.

Drake maatte ikke vente længe, før der igen lagdes Beslag paa ham til Løsning af nye Opgaver som kongelig Pirat. Men forinden han atter træder frem i Historien som Dronning Elisabeths benaadede Yndling og sine Landsmænds kaarede Søhelt, vil det til nøje Forstaaelse af de senere Tildragelser være paa sin Plads at give en kortfattet Skildring af nogle Begivenheder, som var foregaaet i Europa under hans sidste lange Fraværelse, og som har Tilknytning til det store og endelige Opgør mellem Englands og Spaniens Magt paa Havet, hvorunder Francis Drakes Bedrifter gjorde hans Navn udødeligt i den maritime Historie.

Af de foregaaende Artikler fremgaaer det, at to af Hovedaarsagerne til, at den spanske Konge, Philip den II og Englands Dronning betragtede hinanden med Uvilje og Mistænksomhed, var de to Suveræners divergerende Syn paa henholdsvis Papismen og Luthers Lære og hertil Kong Philips Beslutning om og ihærdige Forsøg paa at udelukke alle Ikke-Spaniere fra hans Besiddelser i den nye Verden. Til disse to Aarsager var der imidlertid kommet en tredje, som bestod i den Begunstigelse, Dronning Elisabeth havde ydet Kong Philips oprørske Undersaatter i Nederlandene, som alt længe havde været en spansk Provins, og som var besat af spanske Tropper under Anførsel af Hertugen af Alba — en Blodhund, der førte et sandt Rædselsregimente mod den nederlandske Befolkning, hvoraf Størstedelen ogsaa bekendte sig til Luthers Lære. Disse Tilstande havde allerede taget deres Begyndelse 1567, og i de forløbne Aar havde de nederlandske Oprørere under Ledelse af Prins Vilhelm af Oranien kæmpet mod det spanske Tyranni — en forbitret Kamp baade til Lands og til Søs, under hvilken sidste de dristige nederlandske Fribyttere — de saakaldte „Sø-Geusere“ — navnlig havde været en Gene for den spanske Skibs fart paa Provinsen.

Under denne Opstand havde Dronning Elisabeth i

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

adskillige Tilfælde mere eller mindre aabenlyst ydet Vilhelm af Oranien en hjælpende Haand. Hun havde ladet sine Kapere opsnappe de spanske Skibe, som kom gennem Kanalen med de Penge, som skulde bruges til at lønne Hertugen af Albas Soldater. Hun havde tilladt de talrige nederlandske Kapere at søge Tilhold i de engelske Kanalhavne, hvorfra de smuttede ud og opbragte spanske Skibe. Det skal bemærkes, at denne Kaper-Flaade hovedsagelig var bemannet med Sø-Geusere, hvoriblandt der ogsaa var mange Englændere og en Del franske Hugenotter, og dens øverste Leder var Flamlænderen, Greve de la Mark. Dens Hovedbaser var the Downs og Dover Red, hvorfra den var i Stand til at kontrollere det snævre Farvand og kunde opsnappe ethvert spansk Skib, der forsøgte at passere Strædet. De opbragte Skibes Ladninger blev aabenlyst solgt paa Markedet i Dover, og dersom den spanske Ambassadors Beklagelse staar til Troende, blev de Spaniere, der ved disse Opbringelser toges som Fanger, ogsaa fremstillet dér til offentlig Auktion og solgt for op til 100 Pund Sterling Stykket. Dette er maaske lidt overdrevent, men Faktum er, at de spanske Købmænd i Hjemlandet inden længe opgav deres Tab ved disse Opbringelser til 3 Millioner Dukater, og i Betragtning af, at deres Flag ikke længere ydede dem Beskyttelse, vægrede de sig ved at indgaa paa flere Kontrakter vedrørende Fremsendelse af Forsyninger til Hæren i Nederlandene.

Omsider syntes Elisabeth at have taget de spanske Protester til Efterretning; thi hun gav pludselig Ordre til de la Mark om øjeblikkelig at forlade Dover. Det er højst rimeligt, at den flamske Greve har haft en Anelse om Dronningens lønlige Tanker. I hvert Fald gav han sig god Tid med at efterkomme Ordren, og da han endelig fortrak fra Dover, samlede han hele sin Kaper-Flaade ved the Downs, hvor han blev liggende i seks Uger, indtil han en Dag blev opmærksom paa en stor spansk Konvoj, som forsøgte at slippe gennem Dover-Strædet. Han slap øjeblikkelig alle sine Kapere løs paa de spanske Skibe, erobrede de to største af disse, udplyndrede dem og slængte deres Be-

sætninger over Bord, hvorefter han jog af Sted efter Resten. To Dage efter dukkede han med alle Sø-Geusere op ud for den befæstede By Brill ved Mundingen af Meuse og fordrede uopholdelig Overgivelse af Byen til ham som Admiral under Vilhelm af Oranien. Da den spanske Kommandant afslog Opfordringen, landede de la Mark med sine Sø-Geusere, med Kanoner og Forsyninger, tog Byen med Storm og jog den spanske Garnison paa Porten. Han og hans Fribyttere blev modtaget med aabne Arme af Byens Indvaanere, som straks efter Erobringen trængte ind i Kirkerne og fjernede alle de katolske Helgenbilleder, og før Hertugen af Alba fik Kendskab til, hvad der var foregaaet, var Brill blevet yderligere befæstet og gjort uindtagelig for de til Raadighed staaende spanske Tropper. Andre lignende Begivenheder fulgte hurtigt efter. I Løbet af fjorten Dage havde alle de stærkest befæstede Stæder langs Kysten rejst sig i aabent Oprør, og hermed havde de la Mark's Fribyttere lagt Grunden til den store hollandske Republik, som ved Englands Side skulde slaa Havenes Scepter ud af Kong Philips Haand og frelse den protestantiske Religion.

Begejstringen var enorm i England, hvis protestantiske Befolkning sympatiserede med Vilhelm af Oranien under hele den følgende Strid — Striden, der for Vilhelms Vedkommende blev afsluttet med en Snigmorders Kniv i Delft 1584. Efter hans Død var de løsrevne hollandske Provinser uden Overhoved og Leder. Kong Philip havde kaldt Hertugen af Alba hjem og havde erstattet ham med Prinsen af Parma, der ogsaa gik haardt frem mod Hollænderne — saa haardt, at disse tilsidst i deres Nød anraabte Dronning Elisabeth om at tage dem og de løsrevne hollandske Provinser under sin Beskyttelse som en Del af det engelske Rige. Dette Nødraab gjorde Elisabeth saare betænkelig. At efterkomme Hollændernes Henvendelse efter dens Ordlyd og Begrundelse vilde ikke alene betyde Krig med Spanien, men ogsaa med Frankrig, som aldrig godvillig vilde tillade, at England fik Fodfæste paa det europæiske Fastland; og mens hun betænkte sig, lavede Kong Philip en ny Rævekage.

Misvækst havde hærget Galicien, og Landsdelens Befolkning sultede. Samtidig havde Høsten i England givet Overflod. Og da der ikke officielt var fremkommet noget, der tydede paa Krigstilstand mellem Spanien og England, afsendte engelske Købmænd en hel Flaade af kornlastede Skibe til Corunna. Bilbao og Santandér for at afhjælpe den voksende Hungersnød. Forinden Flaaden afsejlede fra England, havde man dog for en Sikkerheds Skyld gennem den spanske Ambassadør betinget sig Løfte om, at hverken Skibene eller deres Besætninger skulde times nogen Overlast under deres Ophold i de spanske Havne.

Da Philip i Mellemtiden havde faaet Oplysninger om Elisabeths Forhold til Opstanden i Nederlandene, og Kornflaadens Ankomst til de spanske Havne nu ogsaa blev ham meddelt, gav han omgaaende Ordre til at beslaglægge de engelske, kornlastede Skibe og deres Ladninger og til at kaste deres Besætninger i Inkquisitionens Fængsler. Kun eet af de engelske Skibe slap uskadt ud af denne Rævesaks. Dets Navn var „Primrose“, og dets Fører havde i sidste Øjeblik lug-

tet Lunten. Da Borgmesteren i Bilbao arriverede med to Baade fulde af Soldater for at beslaglægge Skibet, blev de saa eftertrykkeligt afvist med Haandspager og tunge Stykker Ballastjern, at de hovedkulds skramlede ned i deres Baade igen. Borgmesteren selv faldt ved Siden af sin Baad, som var sat af fra Skibssiden og straks drev bort under en Regn af Kofilnagler og andet Kasteskyts. Men han naaede at faa fat i en Tovende, som hang udenbords, og vaad som en druknet Mus halede Englænderne ham op om Bord, hvorefter de sporenstregs kappede Skibets Ankertov; og „Primrose“ stod til Søs og sejlede hjem med Bilbaos højeste Myndighed i sikker Forvaring under sine Luger.

Dersom Kong Philip havde tænkt sig at skræmme England ved en slig Fremfærd, havde han gjort sig skyldig i en stor Fejltagelse. Han havde i hvert Fald ikke regnet med de Englændere, som mindst af alt frygtede ham — Englændere som Sir Francis Drake, der ikke undsaa sig for offentligt at karakterisere den spanske Konge som det, han var, set med Drakes egne Øjne — en opstyltet Kolos paa Lerfodder. Og som saadan var det nu aabenbart Hensigten ogsaa at præsentere Philip i den øvrige Verdens Øjne, da Drake den 14. September 1585 atter sejlede ud fra Plymouth Sund som Admiral over en Kaper-Flaade paa 25 Skibe, der var bemanded med to Tusind og fem Hundrede haarde Halse, som havde svoret at ville følge ham gennem tykt og tyndt.

I Magsvejr stod Drake tværs over Biscaya og ankrede med hele sin Flaade ud for Indsejlingen til Vigo. Her rekvirerede han Proviant hos Byens Magistrat, som skræmnet fra Vid og Sans beredvilligt og omgaaende leverede ham alt, hvad han ønskede; og efter at han yderligere paa sin vante Pirat-Manér ogsaa havde tilvendt sig det, han i Skydingen kom ud for af særlig Værdi, sejlede han uforstyrret bort og satte Kurs sydover. Han anløb de Kapverdiske Øer, hvor han plyndrede og afbrændte Byen Santiago. Herfra sejlede han til Vestindien og lod her San Domingo vederfares samme Skæbne som Santiago og fortsatte derefter over til Fastlandet, hvor han overfaldt og erobrede Byen Carthagena, som kun slap for total Ødelæggelse mod at betale 30.000 Pund Sterling, der dog kun skulde være et beskedent Forskud paa hans virkelige Krav, som Byen i Øjeblikket ikke var i Stand til helt at udrede; og efter at have fuldført denne Razzia sejlede han tilbage til England. Tre store spanske Byer havde han paa denne forholdsvis korte Rejse indtaget og delvis ødelagt, og han havde hermed bevist, at han havde Ret i sin Bedømmelse af den spanske Konges Svaghed.

Ved Efterretningen om, at „denne frække Slyngel af en Englænder“, som Spanierne kaldte Drake, havde povet at vise sig i Vigo og uhindret var sejlet bort igen, blev den spanske Regering fuldstændig lamslaaet. De høje Raadsherrer spurgte indbyrdes hinanden, om det lille England vidste, hvad det foretog sig? — Var det mon klar over, at Kongen over den halve Verden kunde sluge det i een Mundfuld? — Den gamle Veteran, Admiral Santa Cruz — Sejrherr fra Terceira — var dog ikke saa sikker herpaa. Han bemærkede stilfærdigt, at England havde Tænder, og nogle af disse var lange. Men har var ikke i Tvivl om, at en Fort-



Engelske Kapere og hollandske Sø-Geusere stormer og erobrer den af spanske Tropper besatte By Brill.

sættelse af Drakes Plyndringstogter maatte forbyse hele den kristne Verden, og det var indlysende, at Spanien nu maatte slaas.

Begivenhederne tog Fart ved Maria Stuarts Henrettelse den 8. Februar 1587. Kong Philips Forargelse herover var grænseløs. Han tilkaldte straks Santa Cruz og bød ham udarbejde en Plan til Invasion i England. Den gamle General var mere klartseende over for Vanskelighederne ved et saadant Foretagende end Kongen og hans øvrige Raadgivere, og den Dag, han udarbejdede og forelagde, var gigantisk. Alle Skibsværfter i hele det spanske Imperium skulde sættes i Arbejde med at bygge Galeoner. Hver eneste anvendelig Sømand og Soldat skulde indregistreres og stilles til Raadighed; og i Overensstemmelse med dette Projekt ansløg han det fuldstændige Resultat heraf til:

150 store Galeoner paa tilsammen	77,250 Tons
320 mindre Skibe	25.000 —
40 Forsyningsskibe	8.000 —
40 Galejer	3,000 —
6 Galeaser	1,800 —

Disse Skibe skulde bemandedes med 20,532 Sømænd og medføre 64,800 Soldater. Alt i alt 556 Skibe af forskellig Slags og 85,332 Søfolk og Soldater, hvortil kom Kavalleri, Artilleri, Frivillige og Nonkombattanter, som bragte Menneskematerialet op til en total Sum af 94,222.

Dette Projekt forekom Kong Philip temmelig be- kosteligt. Naturligvis skulde Invasionen i England

være storslaaet, men han mente dog, at den kunde gøres noget billigere, dersom man i Stedet for at foretage det hele fra selve Spanien ogsaa benyttede de Tropper, som han havde staaende i Nederlandene. Han forestillede sig, at Prinsen af Parma uddannede en Invasionshær i Flandern og fremskaffede et stort Antal fladbundede Baade til at føre denne Hær over Vandet — en mærkelig Foregribelse af Bonapartes og senere Hitlers Tanker i samme Øjemed. Men ikke nok hermed. Naar alt saaledes var forberedt i Flandern, skulde Admiral Santa Cruz afsejle fra Spanien med en Flaade, der var stærk nok til at kontrollere den engelske Kanal, og den skulde medføre saa mange Soldater, at disse i Forening med Prinsen af Parmas Tropper vilde udgøre en Hær, der mindst var lige saa stor som den, Santa Cruz havde regnet med.

Disse kongelige Forestillinger faldt i god Jord hos Philips vise Raadgivere, og et Projekt i Overensstemmelse hermed blev vedtaget. Hvert eneste Skibsværft i Spanien blev mobiliseret og sat i Arbejde med at bygge Galeoner, og der blev indsamlet Bjerge af Forsyninger til Skibene. Man lagde ikke Skjul paa, hvad der foregik, men Hemmeligholdelse var heller ikke længere mulig. Hele den latinske Kristendom skælvede i Forventning. I Lissabon, Cadiz, Barcelona og Neapel var Skibsbyggere i febrilsk Virksomhed baade Dag og Nat. De omliggende Farvande var oversaaet med Handelsskibe, der lastede med Vaaben og Proviant stævnedes mod Tajos Munding. Katolske Frivillige fra alle Nationer strømmede til den pyrenæiske Halvø for at virke med i det mægtige Foretagende, som skulde



Spansk Skibsværft under Bygning af Galeoner til den store Armada.

afgøre Verdens Skæbne, og Biskopper, Præster og Munke i hele det latinske Fællesskab forenede sig i Bøn om, at Himlen vilde beskytte dens egen Sag.

Naturligvis var Rygterne om Philips Forehavende ogsaa naaet frem til Dronning Elisabeth, men hun syntes dog stadig at være af den Formening, at det vilde være muligt at bevare Freden. Marie Stuarts Henrettelse tyngede trods alt hendes Sind og gjorde hende i den Grad lunefuld, at hun var utilfreds med alt og skiftede Sind fra Time til Time. Det var med den største Vanskelighed, at hun lod sig overtale til at give Drake Tilladelse til at foretage et Rekognosceringstogt ned langs den spanske og portugisiske Kyst for nøjere at faa Kendskab til, hvad der her foregik. Omsider gav hun dog sit Minde til dette Foretagende, hvorefter Drake straks gjorde sine Kapere klar og hejste sin Stander om Bord paa „Bonaventura“ — et af Dronningens egne Skibe. Han fik dog strenge Ordre til ikke at foretage sig noget særligt ud over at bruge sine Øjne; og for at overvaage, at han holdt sig denne Instruks efterrettelig, sendte Elisabeth en Kaptajn William Borough — en Kontrolør fra Krigsflaaden — med ham som hans Viceadmiral og som Chef om Bord i „The Lion“ — et andet af hendes Krigsflaades Skibe.

Trods denne Forholdsregel fik Elisabeth dog snart Betænkeligheder ved at lade Drake sejle ud paa dette Spejdertogt, og i sidste Øjeblik afsendte hun en ridende Kurér til Plymouth med strenge Ordre til Drake om under ingen Omstændigheder at trænge ind i nogen af den spanske Konges Havne eller paa nogen Maade forulempe spanske Undersaatter. Drake, der havde forudset noget saadant fra sin lunefulde Velynders Side, havde imidlertid sat Pres paa for at slippe til Søs, før en eventuel Kontraordre kunde naa frem, og da Kureren galoperede ind til Plymouth, var han med hele sin Flaade allerede langt ude i Sundet og uden for Rækkevidde.

Denne Afsejling fandt Sted om Morgenen den 12. April 1587. Drakes Flaade bestod af fire Skibe fra Krigsflaaden: „Bonaventura“, „The Lion“, „Dreadnought“ og „Rainbow“, to Slupper som Ordonnans-

Skibe og desuden Drakes egne Kapere samt nogle Kapere fra London — ialt 30 Skibe under Sejl. Da Flaaden var ud for Ushant, begyndte det at blæse haardt fra Nordvest, og Drake signalerede til sine Skibe om at føre alle de Sejl, de kunde bære. Den 16. faldt han i med to hjemgaaende Middleburg-Skibe, som kom fra Cadiz, og fra dem fik han Meddelelse om, hvad der gik for sig i denne Havn. Den 18. fik han Cadiz i Sigte — eller rettere sagt det, der fra Søsiden var at se af Cadiz — en Skov af Master, der rakte mod Himlen fra tresindstyve store Galeoner og et Utal af Transportskibe.

Drake var straks klar over, at der her ikke kunde være Tale om nogen Øjenforblandelse, og han gav ved Signaler Ordre til alle sine Skibschefer til øjeblikkelig at give Møde om Bord i „Bonaventura“.

„Se der!“ udbrod han, henvendt til Skibscheferne, da de var samlede om ham paa „Bonaventura“s Dæk, og han pegede ind mod Masteskoven. „Der inde forbereder Kong Philip sin store Armada, hvormed han agter at gøre Invasion i England! Skal vi gaa ind og ødelægge disse Forberedelser?“

„Vi gaar ind!“ lød det i Kor fra Skibscheferne — undtagen Viceadmiral Borough, som protesterede mod saaledes paa Trods af Dronningens Ordre at udsætte Hendes Majestæts Skibe for Risiko.

Men ingen af disse Skibschefer gav Agt paa Admiral Boroughs Protester. De vilde gladeligt have fulgt Drake rundt om Jorden igen, dersom han havde spurgt dem; og den 19. i Dagningen stod Flaaden for en fair Vind og medgaaende Strøm ind mod Havnen, splittede en Sværm af Galejer, som var sendt ud for at standse den, sænkede Vagtskibet — en Galeone paa 1,000 Tons og forcerede sig Vej forbi Havnebatterierne; og inden Aften var Drake Herre over Cadiz Red. Kun Viceadmiral Borough holdt sig udenfor. Et Kanonskud havde ved Angrebets Begyndelse ramt „The Lion“, og han syntes i det hele taget ikke om denne Affære.

Cadiz Havn var herefter prisgivet Drakes Forgødtbefindende, og han tænkte i dette Tilfælde mindst af alt paa Naade. De spanske Skibes Besætninger var flygtet til Land i deres Baade. Byens Øverste, Hertugen af Medina Sidonia, satte Himmel og Jord i Bevægelse for at samle Tropper til at forhindre Englænderne i at lande. Men det var slet ikke Drakes Hensigt at gøre Landgang. Saa let som at stikke Fod i Hose gjorde han sig til Herre over alle de i Havnen liggende spanske Skibe, gennemsøgte dem og udplyndrede dem for alt af Værdi. Dette besørgede han i 36 Timer, hvorefter han stak alle de ribbede Skibskrog i Brand, kappede deres Ankertov og lod hele den blussende Masse som en fortærende Helvedesild drive ind paa Byen. Og uden at have mistet en Baad eller en eneste Mand vendte han Ryggen til Cadiz og stak til Søs igen med sin Flaade.

Ved dette dristige Foretagende havde Drake, som han selv udtrykte sig, „svedet den spanske Konges Skæg“. Selv om dette ikke kan tages bogstaveligt, saa havde han i hvert Fald forhalet Philips Hensigt med Armaden mindst et Aar. Selv Spanierne kunde ikke skjule deres Beundring over denne raske Bedrift, og de gav Udtryk herfor ved indbyrdes at tilstaa, at der-



som Drake ikke havde været Lutheraner, vilde han ikke have haft sin Ligemand i hele Verden.

Fra Cadiz sejlede Drake til den portugisiske Havn Faro. Han manglede ferskt Vand, og det var der nok af i denne Havn, men der var ogsaa Forter til at forsvare det. Drake sendte Baade ind, stormede Forterne og forsynede sig med Vand efter sit Behov; men ogsaa herimod protesterede hans Viceadmiral. Dronningens Ordre gik ud paa, at der ikke maatte gøres Landgang noget Sted i Kong Philips Magtomraade. Affæren ved Cadiz kunde maaske forsvares, da der her ikke var gjort Landgang, fordi det ikke havde været nødvendigt. Men i dette sidste Tilfælde var det en direkte Tilsidesættelse af Hendes Majestæts Ordre. Da Drake imidlertid havde faaet den Opfattelse, at denne Viceadmiral kun var ham til Besvær, laaste han ham inde i hans egen Kahyt og lod ham der sunde sig et Par Dage, hvorefter han sendte ham hjem til England med „The Lion“, saa kunde han klage saa meget, han lystede, dersom det behagede ham.

Fra Faro sejlede Flaaden til Tajos Munding. Her indenfor laa Blomsten af Kong Philips Krigsflaade — 50 store Galeoner — de største Skibe i den datidige Verden, som var under Kommando af Santa Cruz. Det kunde se ud, som om Drake her havde til Hensigt at gentage sit Cadiz-Eksperiment. Han sendte et Brev hjem til Dronningen og bad om Tilladelse til at seile ind og afværge den paatænkte Invasion i England. Han sendte ogsaa Brev til Santa Cruz og meddelte ham, hvem han var, og at han var rede til at veksle Kugler med ham.

Med faa Ord gav Elisabeth Afslag paa Drakes

Anmodning og forbød ham at foretage sig noget yderligere mod det spanske Forehavende. Dersom hun havde indvilget, vilde Drake uden Tvivl have udført den største Bedrift i Englands hidtidige maritime Historie. Han havde nøje gjort sine Beregninger for sit paatænkte Forehavende, og som det senere viste sig, havde han regnet rigtigt med, at de store spanske Galeoner ikke havde noget kampdygtigt Mandskab om Bord, men at deres Dæk var opfyldt med Landkrabber — Haandværkere og Dragere — og tildels upassable paa Grund af opstabet Gods og Fourage, og at de udenbords var blokerede af Pramme og Lægtære. Han havde regnet med, at der var rigelig med Manøvreplads for hans egne smaa Skibe, men ikke nok til de spanske, selv om disse havde kunnet faa deres Ankere op og komme under Sejl.

Santa Cruz indrømmede senere, at han med sin Mangel paa Mandskab ikke kunde have udrettet noget, dersom Drake var sejlet ind paa Floden og havde angrebet hans Skibe. Det blev sagt, at Drakes Udfordring var gaaet den gamle, noble Sømand saa nær til Hjertet, at han derefter aldrig mere fik en glad Dag. Han døde ogsaa nogle faa Maaneder senere — efter Sigende af Ærgrelse.

Efter at have modtaget Elisabeths bestenite Afslag forlod Drake Tajos Munding og satte Kurs mod Azorerne. Foreløbig mente han at have „svedet Kong Philips Skæg“ tilstrækkeligt, og nu vilde han fylde sine egne og sine Mænds Lommer. Ogsaa i saa Henseende fulgte Heldet ham. Allerede efter Par Dages Sejlads faldt han i med og tog en hjemgaaende portugisisk Ostindiefarer, der var saa rigt lastet, at hver eneste Mand i hans Flaade regnede med en Formue for sin egen Part. I hvert Fald var Erobringen af dette Skib nok til foreløbig at stille Drake og hans Mænd tilfreds. Den videre Vej til Azorerne blev opgivet, og Drake satte Kurs hjemover. Han ankom til Plymouth i god Behold og rede til at modtage den Irettesættelse, som hans afskedigede Viceadmiral havde spaaet ham for hans Tilsidesættelse af Dronning Elisabeths Instrukseser — en Irettesættelse, som dog udeblev.

(Fortsættes i næste Nummer.)

Telefon:  
C. 48168

Telegram:  
Dantransport

**DAN-TRANSPORT** A/S

Assurance — Befragtning  
Spedition

Vestergade 26. K.

Fragtagentur for:  
REDERISELSKABET

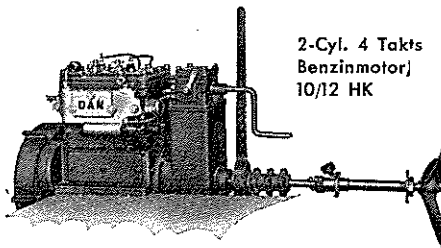
**NAVITAS** A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:  
C. 1656

Telegram:  
Asnavitas

**DAN** RAAOLIEMOTOR 5-100 HK  
BENZINMOTOR 3-12 HK



2-Cyl. 4 Takts  
Benzinmotor)  
10/12 HK

*DAN Motor for alle Formaal  
DAN Motor bedre end de bedste*

A/S **Motorfabriken DAN**, Bragesgade 10  
Telegram-Adr.: Motordan - København N. - Tlf. C. 8006-8706

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Erindringer i et *Otium* fra

## 47 Aar paa de 7 Have

Kaptajn **Marius Rosenhøj** fortæller —

(Fortsat)

III

VED „Stjerneborg“'s Forsvinden var et smukt Kapitel i mit Selskabs Historie afsluttet. Skibet havde vist Dannebrog paa alle Verdenshave og senest tjent de Allieredes Sag. Vi holdt os omkring Torpederingsstedet hele Natten for ved Daggry at se, om nogen Overlevende udenfor Baadene skulde drive rundt paa Vraggoods. I Løbet af Natten fik vi Øje paa en af vore Flaader, som vi fik fortojet gennem en lang Fangline. Da Morgenen kom, var Havet rundt om os fyldt med Vraggoods, og et Par Sømil borte drev den Slæbebaad, vi skulde have fragtet til Alexandria. Styrbords Redningsbaad var os helt ude af Øje. I Bagbords, der var beskadiget, var vi ialt 24 Mand. Fra Flaaden bjærgede vi alt brugbart, hvorefter vi højste Sejl og satte Kursen mod Barbados, B. W. I., hvortil der var 427 miles. Torpederingen havde fundet Sted paa 15° 35' Brd. 53° 25' W Lgd. I Baaden fandtes ogsaa en Motor, men da den havde været under Vand Torpederingsnatten, fik vi den ikke til at virke før efter 2—3 Dages Forløb. Proviant var der heldigvis rigeligt af, hvorimod det kneb med Drikkevandet, idet en Del af Beholdningen var blevet ødelagt af Nattens Saltvand. Saa det maatte vi straks rationere haardt. Der kunde højst blive 3 Snapseglas til hver i Døgnet. Om Dagen gispede vi under den brændende Sol og ønskede, at Natten med sin Kølighed snarest maatte komme. Jeg maa sige til alle Mands Ros, at de holdt Tørst-Plagen ud uden at beklage sig. Trods det ret gode Vejr blev Turen ikke nogen behagelig Sejlsads, eftersom vi stadig maatte ose for at holde Baaden flydende samt sidde ret op og ned hele Tiden.

*Et Fyr i Sigte.*

Den sjette Nat undervejs fik vi Skæret fra et Fyr i Sigte. Vi vidste ikke, hvad det var for et, men blev saa klare over, at vi maatte have passeret Barbados i for stor Afstand. Vi styrede saa efter Fyret, saa nær som sikker Navigation tillod, og drejede Baaden af for at afvente Daggryet. Da dette kom, saa vi, at Øen, hvorpaa Fyret stod, var omgivet af en Del mindre Øer. Vi gisnede paa, at Øen med Fyret var Santa Lucia. Saa holdt vi saa tæt til Land som forsvarligt var, thi Kysten var fuld af Skær og Braad. Men ved Opdagelsen af et Par Fiskerbaade ret inde ved Kysten, fandt vi et Sejlløb mellem Skærene, ad hvilke vi stod ind og slap helt ind til Havstokken. Paa Bredden stod nogle Personer forsamlet, heriblandt en Mand i Uniform. Saa kom en Mand i en mindre Jolle

ud til os. Jeg sprang i den og spurgte Manden paa Engelsk, hvad Øen hed. Han rystede blot uforstaaende paa Hovedet og vilde ikke ro mig i Land. Saa tog jeg selv Aarerne og roede ind efter. Derpaa forhindrede han mig i at komme i Land. Saa sprang jeg udenbords og vadede ind. Denne Manøvre kneb lidt for mig. Man var jo lidt „mat i Sokkerne“ paa Grund af Tørst og manglende Hvile. Paa Bredden modtoges jeg af den Uniformerede og en Kvinde, hvorpaa jeg atter gentog mit Spørgsmaal om Øens Navn. I Stedet for at svare herpaa tilkendegav Manden, at jeg skulde følge med ham, hvilket jeg gjorde.

*Redningsøen var en Spedalskheds-Koloni.*

Og saa blev jeg til min store Overraskelse sat ind i et Arrestlokale. Manden var Gendarm og førnævnte Kvinde hans Kone, som talte godt Engelsk. Af hende fik jeg saa forklaret, at Øen hed Deserado, var fransk og husede en Spedalskheds-Koloni, hvorfor ingen Fremmede maatte lande der. Saa nu forstod jeg bedre, at Gendarmen eventuelt ved Hjælp af sin Bøsse skulde forhindre enhver uvedkommende Person i at betræde Øen. Besætningen i vor Baad fik ikke Lov til at gaa i Land og maatte forblive, hvor den var. Men Gendarmen kunde vel nok have handlet mere efter Konduite, da han maatte have forstaaet, at vi var Skibbrudne. Fruen var mig en god Fangevogterske. Efter at jeg havde faaet hende til at bringe mig en Spand Drikkevand, som jeg næsten tømte helt, stod hun og rystede forundret paa Hovedet. Et saa tørstigt Væsen havde hun vist aldrig set før! Derefter bragte hun mig Mad og Kaffe — det bedste hun ejede, havde jeg Indtrykket af. Men det var ikke store Portioner, thi som Følge af, at den franske Admiral Robert gik Tyskerne Ærinde, fik disse franske Øer ingen Tilførsler søværts fra. Naturligvis tænkte jeg ogsaa paa min Besætning i Baaden. Dem sørgede Øens Læge og en katolsk Præst for ved at bringe dem Brød, Kaffe, Frugt og ikke at forglemme — Cigaretter. Gendarmen, som vandrede rastløst frem og tilbage i et Rum ved Siden af mig, syntes nervøs over denne for ham helt fremmede Situation. Han gik og afventede Order fra det franske Hovedkvarter paa Guadelope, hvortil han havde telefoneret. Forinden havde jeg vist ham og Præsten mine Papirer, som jeg havde forvaret i en vandtæt Tobakspung, der hang i en Snor om min Hals, samt forsikret dem om, at hele min Besætning og jeg absolut var Anti-Nazister. Da Ordren fra Hovedkvarteret indtraf, lød den paa, at vi under Led-

sagelse af Præsten skulde sejle i vor Baad til Guadaloupe. Saasart jeg hørte det, protesterede jeg herimod. Vi vilde ikke risikere at blive internerede efter Ankomsten dertil, men ud igen for at kæmpe videre for vort gamle Land. Derfor vilde vi hellere forsøge med vor Baad at naa andre Skibe eller allieret Land. Gendarmen følte sig lettet ved min Udtalelse, syntes det. Det vilde jo være en nem Maade at blive af med os paa. Efter at han elskværdigt havde forsynet os med Brød, Vand og Frugt samt noget Benzin til vor Motor var vi — jeg efter et Arrestophold paa 6 Timer — ved 16-Tiden klar til at forlade Deserado. Min venlige Fangevogterske havde, da jeg forlod Arresten, stukket en Flaske Punch til mig. Da vi var klar af Land, syntes jeg, at Besætningen skulde smage den. Som Værten, der kredenser et Gæstebæger, følte jeg, der hele mit Liv har været Afholdsmand, at jeg under disse Forhold maatte tømme det. Denne Punch følte for mig som det rene Dynamit. Men ikke en Mine fortrak jeg, hvorimod flere af Besætningen med deres ellers godt „galvaniserede“ Halse skar Grimasser og ikke kunde drikke ud.

#### *Ind til Dominica.*

Vi holdt sydpaa. Det blæste ret haardt, saa at Baaden tog godt med Vand over, hvorved Øsearbejdet maatte forceres. Efter Passagen af et Par franske Øer var vi næste Morgen naaet til Vestsiden af den engelske Ø Dominica. For at blive observeret af eventuelle Flyvere havde jeg paa Mastetoppen ladet sætte Q-Flaget, da dettes gule Kulør var mest iøjnefaldende fra Luften. Men nu, da vi var Land saa nær, havde det ingen Betydning. Paa vor Vej til Øens Hovedstad mødtes vi af en stor Motorbaad bemanded med Negersoldater, som sigtede paa os med deres ladte Rifler. Straks raabte jeg til dem: „Faa de Rifler ned. Vi er ikke interesserede i at kigge ind i dem.“ Riflerne kom ned, men i Stedet regnede det med Spørgsmaal til os, hvorfra vi kom, hvem vi var o. s. v. Saa fik vi Ordre til at fortøje ved en Baad i Havnen. Kajen blev straks fyldt med Mennesker af flere Kulører. Øen var ikke vant til at se Fremmede, saa vor Ankomst var en Sensation. Jeg blev straks taget i Land for at afgive Rapport til Guvernøren, medens Besætningen førtes til et Pakhus, efter at de nødtørftigst klædte havde faaet et Tæppe til at vikle om sig. I Pakhuset trakteredes der straks med Mad og Kaffe. Derefter blev vi indlogeret rundt om i Byens Hoteller og Logishuse paa nær 8 Mand, mest unge, der ikke havde kunnet taale Tropesolens Brænden og derfor maatte indlægges paa Hospital for Helbredelse af deres Forbrændinger. Alle i Byen, vi kom i Forbindelse med, navnlig engelsk Major Harly, Øens øverste Militær- og Politi-Person, viste os en sjælden Elskværdighed. Om Eftermiddagen gik Turen ud i Byen for Ekvipering af Tøj. Desuden mødte den katolske Biskop og hans Præster op for at byde os velkommen og bistaa os med Raad og Daad. Derimod undrede det mig, da de fleste af os var Skandinaver, Britter og Hollændere, at ikke een protestantisk Præst mødte op. Et Par Dage efter fik jeg fra mit hollandske Rederi Telegram over New York om, at en amerikansk Tank'er havde bjærget hele min Besætning i Styrbords Baad, hvorved jeg med stor Glæde kunde konstatere, at intet

Menneskeliv fra „Stjerneborg“ var gaaet tabt. En Tid efter aabnede mit hollandske Rederi i New York en Bankkonto for mig, der satte mig i Stand til at udbetale Mandskabet et ugentligt Beløb, saa at det ikke skulde leve paa Medmenneskers Godgørenhed. — Da vi havde været paa Dominica en Ugestid, ankom 8 Mand i en Redningsbaad fra en amerikansk Lastdamper, der var blevet torpederet paa samme Position som „Stjerneborg“, men med den uheldigere Virkning, at 11—12 Personer dræbtes, idet Torpedoen traf Skibssiden under Besætningens Opholdsrum.

Som før nævnt nød vi en enestaaende Gæstfrihed. Vi inviteredes baade til offentlige Selskaber og private Hjem. Selv hos Negerbefolkningen var vi i Kurs. En Aften, jeg var paa Vej hjemad fra et Selskab hos Guvernøren, indhentede 3 Negre mig for at sige: „Kaptajn, vi vil bare ønske dig til Lykke med eders vidunderlige Redning og haaber, at I snart maa komme hjem.“ En tyskfødt Borger var os dog ikke venligt stemt. Med ham, som jeg engang traf paa mit Hotel, kom jeg i en saa heftig Diskussion om Krigen, at den kunde høres over hele Hotellet. Under denne kom han med Udtalelser, der bevirkede, at han senere hen blev skygget af Politiet. Enkelte Gange skete det, at nogle af min Besætning tog for meget til sig af Rom-Flaskerne, hvilket en Gang førte til det Resultat, at en Irlænder og en Wales-Mand kom i en større Holmgang, under hvilken det tilkaldte Politi i første Omgang blev lempet ud fra Salen, hvor Slagsmaalet foregik. Tilsidst blev Slagsbrødrene dog overmandede og indsat i Arrest. Jeg var ked af det paa min Besætnings Vegne, men Major Harly trøstede mig med, at det ikke var mine Landsmænd, men hans. Det var forresten fra Dominica, at jeg kort efter vor Ankomst dertil fik telegraferet til Sverige til en af „C. K. Hansen“s Venner i Helsingborg om „Stjerneborg“s Forlis.

#### *372 torpederede Søfolk.*

Det var svært at komme bort fra vor idylliske Ø. For det var meget faa Skibe, som anløb Øen, og kom der et, var det optaget, da Dominica var det sidste Stop paa Rejsen til New Orleans. Ad forskellige Gange lykkedes det mig at faa 4—5 Mand afsted, og da jeg som sidste Mand endelig kom afsted med en Passagerbaad, var 7 Uger gaaet. Selvom det var med dyb Vemod, vi tog Afsked med vore Venner, og skulde bort fra Øen, der var en Perle af Idyl, glædede vi os atter til at skulle indtage vore Pladser i den allierede Sejlads. Ombord var vi 372 torpederede Søfolk, hvoraf mange var gamle Bekendte, som man enten havde mødt i Land eller sejlet i Konvoj sammen med. Det første Spørgsmaal mellem os var gerne: „Hvor har du gjort af dit Skib?“ Og dernæst kom hver med sin Beretning. En norsk Kaptajn havde mistet sit Skib og 4 Mand, og efter at de var blevet optaget af et andet Skib, blev dette 14 Timer senere torpederet, hvorved den norske Kaptajn atter mistede 6 Mand. Paa Rejsen til New Orleans samlede vi en hollandsk Redningsbaad op med 22 Mand. Vi slap heldigt til New Orleans, uagtet at mange Torpederinger havde fundet Sted ud for Indsejlingen dertil, og at det i Nærheden af Mississippis Munding flød med Masser af Vraggods. Paa vort Bestemmelsessted sørgede den

hollandske Konsul for os paa bedste Maade, hvorefter Rejsen gik til New York. Der modtoges vi af Repræsentanter for „Rotterdamche Lloyd“, mit Rederi i allieret Sejlads, med hvilket vi nu maatte skilles, da vort Skib var gaaet tabt. Jeg vil altid være taknemlig for den tip-top Behandling, Hollænderne gav os og for, at de betragtede os som deres egne. Flere Gange havde de skriftligt overfor mig tilkendegivet deres Taknemlighed for „Stjerneborg“s Sejlads og Besætningens Holdning, som begge for dem stod som et Mønster, naar deres egne Skibe havde klaret en Situation daarligt. Det er mig en stor Glæde at have faaet Lov til at sejle under det stolte, hollandske Flag i 2 Aar og mig en stor Ære under et Ophold i Montreal at have været præsenteret for og talt med *Prinsesse Juliane*. Efter dette Møde forstaar jeg tilfulde, at Hollænderne elsker deres Kronprinsesse saa højt.

#### *Igen i Konvoj-Sejlads.*

Jeg skulde saa have et nyt Skib at føre. Alle de danske Skibe, der i lang Tid, medens Forhandlingerne om deres Igangsættelse stod paa, havde ligget uvirkomme i Amerika, skulde nu i Fart. Vi havde haabet, at det skulde lykkes at bevare dem under Dannebrog. Men saadan blev det ikke. De kom under Panamas Flag. Der var ogsaa andre end danske Skibe at vælge imellem. Saaledes nogle gamle Grækere, der daarligt kunde flyde. Da Chefen for „*War Administration*“ engang sagde til mig, at det var mig og mine Landsmænd, som skulde tage saadanne Skibe over Atlanten, da hans egne ikke kunde, svarede jeg ham, at selvom jeg havde 45 Aars Sømandsliv bag mig, havde jeg dog ikke Erfaring nok til at føre en 38 Aar gammel Græker over. Saa fik jeg det danske S/S „*E. M. Dalgas*“ („*Vendila*“) at føre. Det var gennemført solidt, dansk Arbejde fra „*Helsingør Skibsværft*“ og den bedst byggede Lastdamper, jeg har været ombord i. Men som det saa ud nu under sit nye Flag. Jeg forstod saa udmærket de Ord, som dets forhenværende Kaptajn sagde: „Min Reder vilde græde Blod, hvis han nu kunde se sit fordums smukke Skib.“ For mig blev det en forfærdelig Overgang, eftersom jeg var vant til mit dejlige „*Stjerneborg*“, ombord i hvilke enhver kendte sin Plads, og Rederiets Officerer arbejdede som et Urværk. Paa min første Konvoj-Rejse med „*E. M. Dalgas*“ — det var i November 1942 — maatte jeg returnere, da vi havde sejlet 25 miles og tabt Konvojen. Maksimumsfarten hos os var 4½, og vi skulde gøre 8. Skylden var de engelske Maskinmestres, som intet Kendskab havde til „*Lenz*“-Maskiner. 2 Dage efter forsøgte vi igen. En pibende Storm fra NNØ fik saa at sige Skibet til at blæse med Konvojen, saa at vi kom med til Bestemmelsesstedet. Senere hen gik det desværre som første Gang. Konvojen tabtes for os. Men at blive afbrudt hver Gang havde jeg ikke Lyst til, saa jeg masede paa. Dette at følge efter Konvojerne i Stedet for at være i dem var altid farligere og sled paa Nerverne. Thi enlige Skibe vil være et lettere Bytte for U-Baadene. Paa næsten hver Rejse indtraf Maskinskade, og paa en Rejse rundt Kuba havarede Pumperne. Efter 6 Timers Forsinkelse var vi klar igen, men 12 Timer efter kom 1. Mester og fortalte, at nu var alle Pumperne gaaet, og at Vandet stod 22" over Fyrpladsdørken og vedblev med at stige,

hvorved Fyrene tilsidst vilde slukkes. Efter forgæves Forsøg paa at faa Mandeldørene af til Nr. 3 Tankene og andre Forholdsregler blev vi nødsaget til at søge ind i Havn paa Kubas Nordkyst. En Uges Tid efter var vi klar til Afgang og naaede ogsaa til vort Bestemmelsessted. Men paa næste Rejse begyndte Kalamiteterne forfra igen, og vi blev sendt tilbage af „*Kommandøren*“, da vi paa Grund af vor ringe Fart opholdt Konvojen. Jeg fik saa Tilladelse til at faa en anden Rute. Men disse 9 Maaneders Sejlads havde virket saa opslidende, at jeg maatte have en Ferie. Det virkede nedslaaende at vide, at Skibet med gode, danske Maskinmestre vilde kunne gøre 12 miles, men med andre Mestre kun allerhøjest det halve. Dertil kom, at Styregrejet, en Telemotor, aldrig vilde arbejde i Søen. Og de Reparationer, der udførtes, var saa daarlige, at vi næppe var sluppet ud af Havn, før vi maatte ind igen.

I New York var vi en Del danske Officerer, der ansøgte Regeringen i Washington om Tilladelse til at sejle i amerikanske Skibe. Ansøgningen blev langt om længe afslaaet, men de af os, der havde underskrevet den, fik det Privilegium, at vi kunde mønstre ud som Styrmand eller Undermestre. Jeg for mit Vedkommende betakkede mig, idet jeg kun vilde være Kaptajn. Det blev dog tilsidst ordnet saaledes, for at Loven herom kunde omgaaes, at Styrmand kunde mønstre som Matroser og Maskinmestre som Assisterende, og naar de saa kom ombord kunde gøre Tjeneste som 1. Styrmand og 2. Mester. Loven paabød nemlig, at kun amerikanske Borgere kunde indehave disse Stillinger, der efterhaanden som Amerika selv fik udklækket tilstrækkeligt Mandskab, overtoges af Amerikanere.

#### *Mangel paa kvalificerede Officerer.*

Juleaften 1943 overtog jeg som Fører „*Jutta*“ (Lauritzens Rederi), der skulde gaa paa Island. Man havde vist mig dette Hensyn med at kunne blive paa Atlanterhavssiden, som var nærmere Danmark, naar engang Rejsen gik hjem, paa Grund af, at jeg havde sejlet under hele Krigen. „*Jutta*“, der havde været et dejligt lille Skib, var ogsaa godt medtaget under Krigssejladsen. Paa disse Konvojrejser til Island, der først gik til Skotland, havde jeg faaet gode, danske Maskinmestre, som kendte deres Maskiner, men saa blev det galt med Styrmandene. Min 1. Styrmand havde ikke været paa Søen i 26 Aar og før den Tid kun i smaa Toldkrydsere. Saa han var umulig baade som Navigatør og Styrmand. 2. Styrmand (Kanadier) var en god Sømand, men havde kun sejlet paa Indsøer, og 3. Styrmand (Lette) havde kun en Navigations-Uddannelse paa 6 Uger bag sig. Jeg maatte derfor næsten altid være paa Broen, især da Styrmandene ikke kendte til Konvojsejlads eller kunde aflæse Lyssignalerne til Kursændringer. De næsten ubrugelige Kompasser gjorde ikke Forholdet bedre. Paa denne for mig første Konvojrejse til Island blev Vejret saa haardt, at Skib efter Skib maatte hive til, og Eskorten tilsidst give op. Kun „*Jutta*“ og en anden Dansker holdt ud og naaede først Destinationsstedet.“

(Fortsættes.)

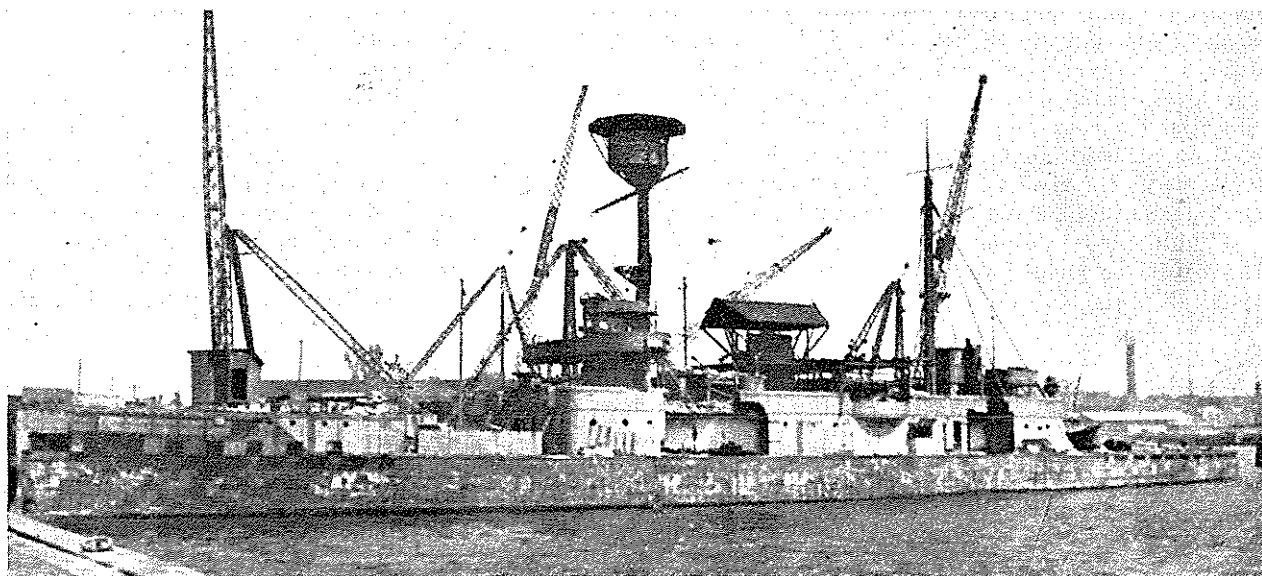
*Husk at forny Deres Abonnement*

# Fra SKIBE — til KAFFEKANDER

**K**IRKEGAARDE plejer at være Symbolet paa Fred og Ro, men naar det gælder Skibenes Kirkegaard, er det noget ganske andet. Meget passende ligger Petersen & Albecks „Kirkegaard“ paa „Djævløen“ i Gasværkshavnen, det er nemlig ikke for meget sagt, at der er en djævelsk Støj derude. Kraner hviner, mægtige elektriske Hamre buldrer, og Skærebrændere hvæser. Der bliver bestilt noget her.

Hundreder af Skibe har set deres sidste Dage her-

Alderdom, mens nogle lider en mere brat Død. Et Skibs Levetid varierer meget. Kun Krigsskibe synes paa Forhaand at være bestemt til et kort Liv. Det varer ikke længe, før en Orlogsmand bliver gammel. Naar unge Kolleger løber af Stabelen, og beundrende Tilskuere ser paa alle de tekniske Finesser, de er forsynet med, saa begynder andre Øjne at bese den gamle Kriger. Det er ikke venlige Øjne, der kigger paa den. De synes at gennemskue alt. Selv til de fjerneste Hjør-



*Artilleriskibet „Olfert Fischer“ under de store Kraners Behandling. Paa Billedet er Panserpladerne allerede aftaget.*

ude, før det ødelæggende Værktøj fik Kig paa dem. Der har været Skibe af alle Nationaliteter og Klasser. Mange Gange har Søfolk sukket vemodigt, naar en af de gamle Kæmper blev bugseret ned gennem Havnen for sidste Gang. Tit har Københavnerne set til, naar Broerne for sidste Gang aabnede sig for de trætte Skibe. Selv en „Landkrabbe“ har sommetider trukket sørgmodigt paa Skuldrene, naar han har læst i Avisen, at det eller det Skib var blevet solgt til Ophugning. Et kendt Skibsnavn har af og til vakt Minder, naar man for sidste Gang saa det paa Tryk, men snart efter glemmer man det atter. Saa snart Baadene har gjort denne sidste Rejse ned gennem Havnen, bliver deres Navne brutalt og hensynsløst slettet i Skibsregistret. En saadan Baad bliver ikke mere regnet for et Skib, men blot en stor Klump Jern, som man maa se at faa saa meget ud af som muligt.

*Naar Dommen falder.*

Skibe har det ligesom Mennesker. De fleste dør af

ner ser de og opdager alle de mange Skavanker, et haardt Liv altid fører med sig. Øjnene afsiger Dommen. Det graa Skib er blevet for gammelt. Det skal ophugges.

Ligesaaan gaar det mange Handelsskibe. Pludselig faar man Øje paa en Masse Brister hos den gamle Vandrer, der har trampet alle Verdenshavene igennem og bragt en Masse uundværlige Varer med sig hjem. Træværket er begyndt at raadne. Jernet rustet og bliver rødt. Maskinen er udslidt. Den jamrer sig, naar den skal anstrenge sig og æder for meget Brændstof. Det kan ikke betale sig at reparere.

Men de gamle Trampere klager ikke. De taler ikke ondt om Søfolkene. Skavankerne kan komme, selvom Søfolkene kæler nok saa meget for deres Skibe. Alderdommen kæmper selv Menneskene forgæves imod endnu.

Dommen falder. Nogle Dage faar Skibet Lov at ligge upaaagtet hen og ruske i sine Kæder, men pludselig en Dag stiller nogle andre Mænd, der ogsaa kig-

ger naadesløse gennem Skrog og Træværk. Deres inquisitoriske Blikke ser endnu mere end andre Menneskers. Det er nemlig disse Mennesker, der skal vurdere Skibet og maaske købe det. De giver et Bud, og Skibets Skæbne er beseglet.

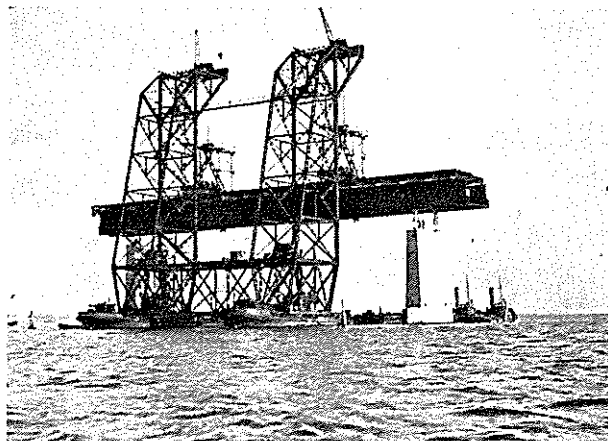
Petersen & Albeck har købt mange Skibe. Man har særlige Folk derude til at rejse rundt for at vurdere de gamle Fartøjer. Prokurist Heede Sørensen har gjort mange Rejser ogsaa uden for Danmark. Paa alle disse Ture har han set og oplevet en hel Del og faaet nærmere Føling med en Mængde Skibsskæbner. Efter den første Verdenskrig blev mange Skibe bugseret det sidste Stykke Vej ud til Gasværkshavnen. Der var Skibe fra alle Nationer og af alle Klasser, der efter at have gjort god Krigstjeneste maatte segne for Skærebrennderne og de elektriske Hamre. Allevegne kom de fra, saavel fra neutrale som fra krigsførende Lande. Her var tyske og engelske Skibe imellem hverandre. Her laa de Side om Side og glemte tilsyneladende, at de engang havde været Fjender. Før prøvede de paa at ødelægge hinanden og blev nu alle splittet ad og stablet i Bunker.

Efter det sidste Ragnarok er der lidt mere stille derude paa „Djævløen“, men snart begynder vel atter de gamle Skibe at mødes herude. Men Fred og Ro er der dog alligevel ikke selv nu. Det første Krigsmateriel er allerede begyndt at ankomme.

#### *Demokrati og Skibe.*

Naar man gaar i Ophugningsværftets Støj, er der ikke megen Pragt levnet fra de Skibe, der er havnet der. Skærebrennere kender ikke Forskel mellem Rig og Fattig. Den behandler Lastpramme og Lystyachter ens. Der har nemlig været begge Dele herude. Selv et Kongeskib har set sine sidste Dage her. Da det nye Kongeskib stolt gled i Vandet fra Orlogsværftets Beddinger startede det gamle „Dannebrog“ med de karakteristiske Hjul paa Siderne til sin sidste Rejse. Ogsaa det maatte bukke under for det støjende Værktøj.

Som før skrevet har der været Skibe her af alle Slags. Stærke Bugserbaade og tidligere tilhuldede Bjærgningsdampere er havnet paa Djævløen. De fleste



„Stærkodder“, der var med ved Bygningen af Storstrømsbroen, blev som Tak for sin Medvirken sendt til Ophugning.

af Statsbanernes udtjente Færger endte ogsaa paa dette Værft. Da Lillebæltsbroen blev inviet, blev Lillebæltsbæltsfærgerne arbejdsløse og dermed overflødige.

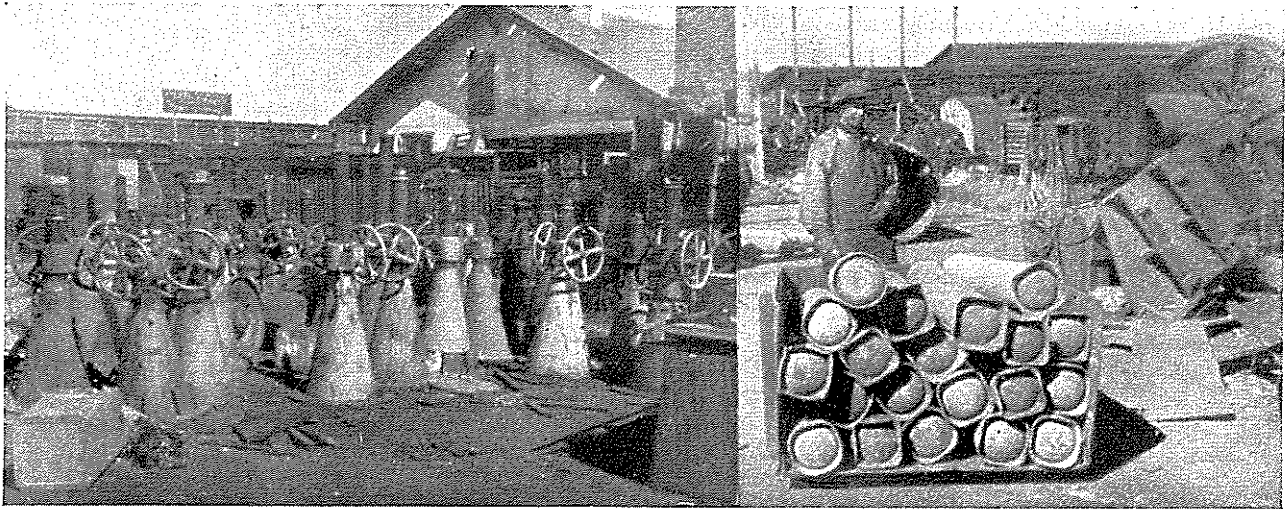
Endnu en Bro har givet Petersen & Albeck Arbejde. Til at bugserer og løfte Storstrømsbroens enorme Broflager paa Plads med brugte man en kæmpemæssig Flydekran ved Navn „Stærkodder“. Dennes Levetid blev kun kort. Kranen var kun bygget til det samme Stykke Arbejde, og saa snart dette var færdigt, blev den dømt til Ophugning. Utak er Verdens Løn — ogsaa naar det gælder Skibe og Flydekraner.

Nogle Skibe slutter deres Liv dramatisk, og flere af dem undgaar derved Værfternes Værktøj. Naar de strander paa en fraadende Klippekystr, er det næsten umuligt at bjærge dem i Havn, og Brændingen maa ordne det fornødne. Men Prokurist Heede Sørensen har alligevel været med til at købe selv et strandet Skib til Ophugning. Med stort Besvær er det uheldige Skib saa blevet slæbt til København eller ophugget paa Kysten. Men den Slags forringer jo et udtjent Skibs Værdi.

Prokuristen viste mig ogsaa en Masse Billeder af Skibe, der var havnet derude paa Djævløen. Der var Billeder af mange stolte Skibe. Det var et sørgeligt



Tilvenstre ser man Skjoldet fra en 15 cm Kanon, der har endt sine Dage imellem mere fredelige Ting som Dækster og Damp-ror. Paa Billedet tilhøjre ligger enorme Bunker af Aluminium og venter paa at blive kørt ud i Byen, hvor de maaske en Dag faar nyt Liv som uundværligt Kokkantaøj.



Tilvenstre Affutager fra Anti-Luftskyts opstillet til den sidste Parade i et af Pladsens mest afsides Hjørner. Tilhøjre Flasker med Ilt, af hvilke der bliver tomt ikke saa faa til de mange Skærebændere.

Syn at se f. Eks. en af de store finske Barker halvt ribbet for sine Yndigheder. Alle de kendte Skibsnavne fra den danske Marine var ogsaa repræsenteret paa Billederne. Her var de alle de gamle udtjente Orlogsmænd: „Ormen“, „Spækhuggeren“, „Valkyrien“. Inspektionsskibet „Fylla“, som var købt af den engelske Marine, Krydseren „Heimdal“, Panserskibene „Herluf Trolle“ og „Olfert Fischer“ o. m. a.

Af alle disse Skibe er der kun faa Spor tilbage. Rundt omkring i Danmark har private Folk maaske en eller anden Souvenir tilbage, men det er ogsaa alt. Paa Værftet er der absolut intet tilbage. Der er ingen andagtsfuld Stilhed paa Skibenes Kirkegaard. Dynger af Jern, Træ og Aluminium er de eneste Minder om de Verdenshavens Betingere, som for kort Tid siden gjorde Turen til „Djævleøen“. Jernet bliver kun liggende i faa Dage ad Gangen, saa kommer store Lastbiler og kører det hele bort. Hvor havner det? Mange forskellige Steder. De gamle Skibe maa lade deres Liv, for at nye kan blive født. Ude omkring bliver Jernet smeltet om og faar maaske atter en Gang Lov til at ruste i de salte Have.

Aluminiumsdyngerne bliver ogsaa kørt væk og bliver maaske en Dag til et Parti Kaffekander eller andet Køkkenudstyr. De store Bunker af Træ kan sikkert kun bruges til Pindebrænde, men den Slags er jo slet ikke i Dag til at foragte.

I en særlig Klippemaskine bliver Kabler klippet i passende Længder og bagefter forvandlet til nye Materialer ude i Byen. Allevegne knitrer og hamrer det. Stablerne vokser og vokser. Et Sted ligger der Rør og Maskindele, der før har givet Skibene Kraft til milevide Rejser over Vandene. Et andet Sted staar en hel Samling Kanonaffutager som et dystert Minde om Tyskernes Storhedsdage. Der findes ogsaa hele Kanoner i Samlingen. De, som før har buldret og skræppet op i Overmod, staar nu henslængt mellem andet Skrammel og er tavse. Altsammen er nu ubrugeligt, kun tjenligt til at smelte om.

Det er mærkeligt at tænke paa, hvor alle disse Ting er blevet til. Ikke alene Krigsmateriellet, men ogsaa Skibene og Maskinerne. Man har jo hentet Skibe baa- de i Sydamerika og paa Bermudaøerne og mange an-

dre Steder. Hvilken umaadelig Arbejdskraft fra alle Kanter af Jorden bliver her foragteligt kastet til Side og stablet i Bunker. Man kan endda føre Tankerne saa vidt, at man ogsaa tænker paa de Lidelser, som alt dette tyske Krigsskrammel har ført med sig. Det gælder baade for de Allierede og i sidste Ende for Tyskerne selv.

#### To Undervandsbaade.

Af alle de mærkelige Skæbner, der har faaet deres Afslutning hos Petersen & Albeck er der nogle, man vil huske bedre end andre. Ved at se Firmaets Billedarkiv igennem ribber man op i gamle Minder. Nogle af disse er glade, men andre er nærmest tragiske. Det er jo selvfølgelig ikke alle Skibene, man vil huske med lige stor Glæde, naar man tænker paa alle dem, der er blevet ophugget, siden Firmaet begyndte paa Skibsophugningen i Begyndelsen af dette Aarhundrede.

Det Fartøj, man vil erindre med den største Væmmelse, er imidlertid ikke et ganske almindeligt Skib, men en Undervandsbaad. Og selvfølgelig er den tysk. For at gøre Sagen kort, saa tænker jeg paa „U-20“, der den 7. Maj 1915 vendte næsten hele Verdens Vrede mod sig ved at sænke den store Passagerdamper „Lusitania“ udfør Queenstown.

Af de 1255 Passagerer, der var ombord, blev kun 770 reddet. Som de fleste vil erindre, blev denne Torpedering Signalet til Amerikas Indtræden i den første Verdenskrig. Føreren af den tyske U-Baad var Kap- tajnløjtnant og hed Schwieger. Senere led han med hele sin Besætning Straffen for sin Udaad, idet Baa- den gik ned. Vraget blev ophugget af Petersen & Albeck paa den jyske Kyst.

De fleste Mennesker erindrer sikkert ogsaa Navnet „E.13“, som tilhørte en af den engelske Marines Undervandsbaade, der Natten mellem den 18. og 19. August forsøgte at sejle ned i Østersøen gennem Flinterenden, men kom paa Grund ved Saltholm indenfor dansk Søterritorium. Tre danske Torpedobaade naaede frem for at udføre deres Pligt som neutrale Krigsskibe. Men det var ikke tilladt dem at spærre Farvandet, der var aabent for Krigssejlad, hvorfor det lykkedes en tysk Torpedobaad i et Par Minutter at be-

skyde den forsvarsløse U-Baad, der blev fuldstændig ødelagt.

De danske Marinere forhindrede imidlertid, at Tyskerne tog Fartøjet som Prise og Besætningen som Fanger. De overlevende Englændere blev taget ombord paa de danske Fartøjer, hvorefter Tyskerne maatte forlade Stedet.

Ogsaa denne U-Baad blev hugget op af Petersen & Albeck efter at være blevet bugseret til København.

Saadan kunde der fortælles om mange Skibsskæbner, som afsluttedes i Gasværkshavnen, men hverken det støjende Værktøj eller dets Betjening derude har Tid til at fundere over dem. Man ser materielt paa Tingene her. Man tæller ikke Skæbner, men Materialer. For hvert Skib, der segner derude, bliver der ført nøjagtigt Regnskab. Hvert Kilo Jern og hvert Kilo Aluminium og Træ er nøjagtigt bogført, saa man tilbage i Tiden kan se, hvordan Fortjenesten har været.

#### *Naar Skibene kommer.*

Som omtalt kommer der Skibe af alle Størrelser til Skibenes Kirkegaard. De mindste Skibe paa 40 Tons lige op til de store 10.000 Tons Dampere parteres dér. Naar et Skib kommer derud, faar det gerne Lov at nyde de sidste Dage i Fred og Ro, til der bliver Plads til, at det selv kan ophugges. Det faar saaledes Lov til at se, hvordan Kollegerne først bliver flaaet for alt Inventar og alt opstaaende, som i mange Tilfælde kan bruges igen. Dernæst faar det Lejlighed til at se, hvordan Skibene efterhaanden faktisk bliver mindre og mindre, efterhaanden som Skærebrænderne æder Skibssiderne over og Kranerne løfter de mægtige Plader op i Land til videre Partering.

Naar Arbejderne efterhaanden er naaet næsten helt ned til Vandoverfladen, bliver Resterne af Skibet bugseret hen til en Ophalerbedding, hvor et Spil snart efter haler det op paa Land. Igen tager Værktøjet fat. Resterne af Maskingodset bliver hevet fra hinanden, og snart er kun Kølen tilbage.

Saa kommer Turen til et andet ventende Skib, og nu begynder Værktøjet forfra.

Firmaet er startet i 1856. I al den Tid har det ikke kun haft med Skibe at gøre. De første Aartier handlede man kun med Jern, men siden er Opgaverne blevet mange og meget omfattende. Selv Flyvemaskiner er blevet skilt ad paa Djævløen. Imidlertid er Luftens Skibe ikke den store Forretning for et Firma som Petersen & Albeck. Det Gods, der findes i dem, er knapt nok det Arbejde værd, som det koster at partere dem. Kun Instrumenterne er af en vis Værdi, og de er som Regel pillet ud, før Resterne af en Flyvemaskine kommer saa langt.

Naar man imidlertid gaar ud fra Ophugningspladsen efter at have set, hvad der foregaar derude, saa er det ikke med den Følelse, som man havde, da man gik derind. Dengang var det med en Følelse af Beklemthed og Sorg i Hjertet, at man gik ind, hvor man vidste, at saa mange Skibe var destrueret. Men destruerede er de jo faktisk slet ikke. Nye Værdier opstaar jo af alt det gamle. Der er virkelig en Mening med dette Ødelæggelsens Værk paa Djævløen.

Forinden vi forlader Pladsen, standser vi lidt og ser paa det mærkelige Skur, der vender ud mod Al-

farvej og ligesom fortæller, hvilket Firma, der bor her. Det er nemlig Overbygningen fra en af D.F.D.S.s Baade, der blev ophugget her i 20-erne. Man stod dengang og manglede et Skur, hvor Arbejderne kunde spise deres Mad, og saa fandt man paa at gøre Nytte af denne Kommandobro i endnu nogle Aar. Ovre paa den anden Side af Kanalen ligger selve Kontorbygningen, der er bygget af store bornholmske Kampesten og er en ligefrem Attraktion derude. Men det er en anden Sag. -wig.

## Udsalg

Den engelske Stat er begyndt at sælge af de Skibe, den lod bygge under Krigen. Saaledes har den britiske Stat allerede i Begyndelsen af Juni solgt 746 Skibe til en Sum af 20 Mill. Pund Sterling. De samme Skibe kostede under Krigen 29,3 Mill. at bygge. Skibene har imidlertid gjort god Fyldest paa Konvoj-ruterne, saa Tabet er sikkert ikke saa stort, som Tallet viser.

Man faar endvidere et Begreb om, hvad Søfarten betød for England i de vanskelige Aar, naar man hører, at der i Krigsaarene blev bygget 1422 Skibe til den engelske Koffardiflaade, medens der blev søsat 7593 Enheder til Orlogsmarinen.

## Skal Huitfeldt-Monumentet flyttes

Paa et Møde i Københavns Havnebestyrelse blev der fremsat Forslag om at flytte Huitfeldt-Monumentet til en mere iøjnefaldende Plads ved Københavns Havn. Planen gaar ud paa at bygge en Mole ud fra det Sted, hvor Langelinie og Toldbodområdet mødes.

Selvom Monumentet saaledes kommer til at ligge lige ved Indsejlingen til Havnen, maa man ikke betragte det som et Vartegn for Byen, oplyser Direktør Fløtkjær, der er Formand for Udvalget, som har med Sagen at gøre. Tanken er en Gang med Tiden at give København et meget større Monument som Vartegn for Byen.

### Forsidebilledet

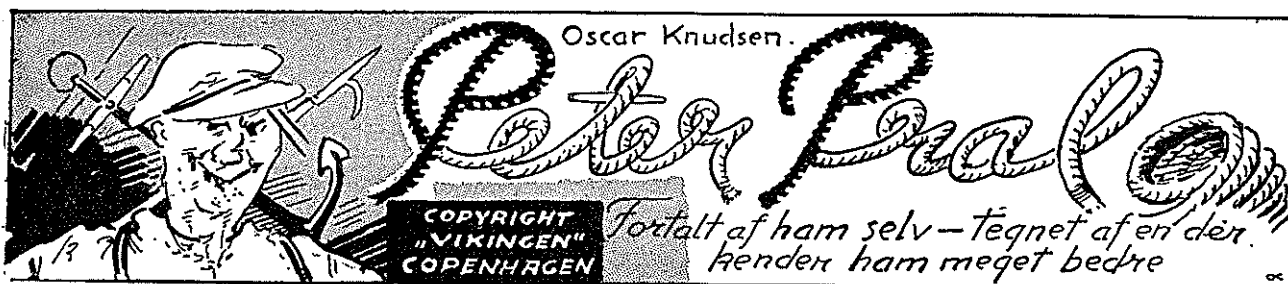
Originalen til det pragtfulde Forsidebillede er os venligst udlaant til Reproduktion af Hr. Carl V. Sølvér.

D/S PACIFIC

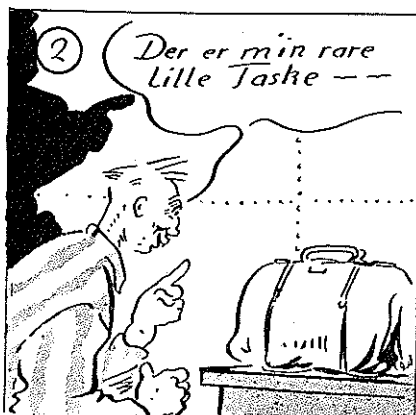
AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248





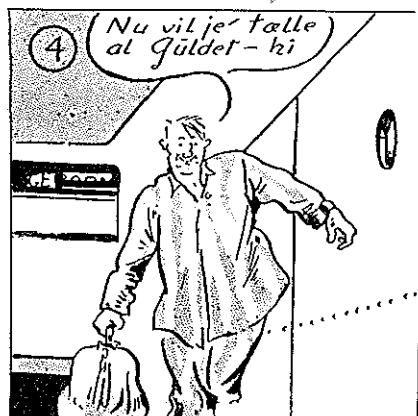
Jeg lovede Dem en Sensation denne Gang, og nu kommer den! Da jeg vagnede af Morfindosen, besluttede jeg paa egen Haand at undersøge, om min kostbare Taske med alle Guldposerne befandt sig ombord. — Altsaa listede jeg mig paa bare, men rene Fodder hen til Baggerummet for Enden af Korridoren.



Den stod der, Min dejlige Taske, som havde fulgt mig fra Alaskas Snevidder, som jeg havde reddet ud fra Princetown, da de troede den var fyldt med Dynamit — men som nu var i min Varetægt igen. — For Rigdom man der kæmpes — men nu var Kampen slut. — Jeg studsede...



Der stod jo heller ikke noget om Dynamit uden paa Tasken. — Aha — Søvandet havde skyllet det af — naturligvis. Først Opholdet paa Burden af Havnen, og nu Stormen her — det havde været for meget for de maledede Bogstaver.



Jeg slæbte min Skat tilbage til Hospitalskabytten.



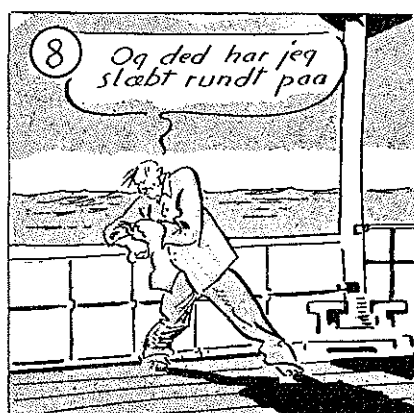
Og aabnede for Tasken. Snart vilde Guldets Glans blænde mig fra alle de utallige Guldposer, som min Virksomhed i „P.P.s Sne Service“ havde indbragt mig. En Arbejder er sin Lon værd. Hvor meget mere da ikke en Direktor? (Social Betragtning.)



Hor nu godt efter. Da jeg aabnede Tasken, var der intet Guld i den. Der var kun en Masse smaa sorte Hylstre, og da jeg aabnede et af dem, drysede noget Pulver ud af den ubyggelige lille Cylinder. Jeg vil kort og godt fortælle Dem hvad det var — det var Dynamit!



Der har De Sensationen! Den Kuffert, jeg havde fjernet fra Princetown, var ikke min Kuffert, men en, der var fyldt med Dynamit. — Antageligt den, som Politiet havde eftersøgt i Radioen, den Dag jeg havde smidt min egen i Havnen. — Og min Kuffert, som jeg havde skrevet „Dynamit“ paa — — —



Var altsaa i en anden Mands Besiddelse. Næmlig den heldige Fisker fra Princetown. — Jeg fik Kvalme af at tænke paa hvor letsindigt jeg havde behandlet denne furtige Taske i det sidste Døgn.



Stille lod jeg den glide overbord og holdt mig for Ørerne — hvert Øjeblik ventede jeg at høre et Brag. — Der kom intet. — Jeg havde fuldført min Mission og sænket Dynamitten i Havet, som jeg havde lovet Guvernøren i Princetown. Jeg var altsaa en Helt.



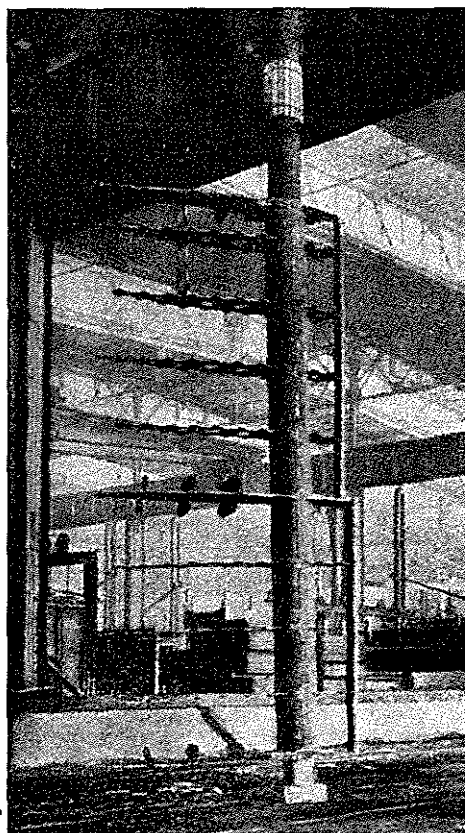
## Medlemmer pr. Januar 1943

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-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/S D. F. K.  
 Det Forenede Bugserelskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Helmdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gottfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Nautic  
 D/S 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 Bjerings-Entreprise  
 Svitzers Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibelskab  
 D/S Viking  
 D/S Ørsund

## Kontraror i amerikansk Serieproduktion

Reaktions- eller Kontraroret kan siges at være en forenklet Omformning af Kontrapropelleren, en Opfindelse, som blev gjort omkring Aarhundredskiftet for at eliminere

den større eller mindre Rotationsbevægelse i Vandet agten for en almindelig Propeller og at udnytte den Energi, som den Rotationsbevægelse udgør. Opfindelsen bestod af en Slags Apparat med Ledeskiner, som af Tyskeren, Dr. Rudolf Wagner først i Form af en seksvinget, stjerneformet Konstruktion blev anbragt agten for Propelleren baade paa enkelt- og dobbeltskruede Skibe med et forholdsvis godt Resultat. Genem Vingernes Form ophævedes for en stor Del Vandstraalens Rotationsbevægelse, saa Vandet efter at have passeret Apparatet nærmest havde faaet en aksial Bevægelse. Denne Bevægelsesændring i Vandet frembringer en Reaktionsvirkning i Form af en fremadrettet Kraft i hvert Tværnsnit af Ledeskinnerne. Deles denne Kraft i to Komposanter, den ene vinkelret paa og den anden parallelt med Akslen, vil den førstnævnte ikke have nogen Indflydelse paa Skibets Bevægelse, men vil blive optaget af Skroget. Den parallelle Komponent repræsenterer imidlertid en Kraft, der virker i Skibets Bevægelsesretning. Summen af alle disse Komposanter angiver Kontrapropellernes totale fremdrivende Kraft, som be-



Balancekontraror til „Liberty“-Skib.



## G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

tyder en vis genvunden Energi. — En anden Opfindelse til Formindskelsen af Rotationen blev gjort af den tyske Professor H. Hass, som anbragte et Ledeskinneapparat foran for Propelleren for at give Vandet, som suges til Propelleren, en Rotationsbevægelse i modsat Retning af den, det faar af Propelleren, saa det agten for den faa den mere ønskede aksiale Retning. Et ændret Hass-Apparat har kun to Ledeskinner i Form af Pladepartier, der gaar agterefters fra Propellerstævnen. Senere har man kombineret Wagners og Hass Konstruktioner, saa Vandet faar en vis Styling baade foran og agten for Propelleren. Sidevingerne paa Wagners Apparat, som let beskadiges, er her udeladt, saa kun de lodrette er tilbage, som udgøres af selve Rorstævnen, der er formet og bøjet til modsat Side over og under Propellerens Midtlinie. De foran for Propelleren liggende vandstyrende Dele indgaar i Propellerstævnen, som ligeledes er bøjet til modsatte Sider over og under Midtlinien. Allerede i Aaret 1930 var ca. 650 Skibe med omtrent 5.000.000 Brutto-Registertons forsynet med Kontrapropeller. Der er opgivet en Kraftbesparelse paa 10—15 pCt. eller 0,3—0,5 kn forøget Fart som opnaelig for relativt langsomt-gaaende større Lastskibe.

Senere er der fremkommet Konstruktioner, hvor i Stedet for Rorstævnen selve Roret er formet efter Reaktionsprincippet for at formindske Propellerstraaens Rotation og genvinde Energi. Den Slags balance-rede Ror er udført af det engelske Balanced Rudder Co. I Amerika har man ogsaa interesseret sig for disse Rortyper, og Goldschmidt Corp. har i Samarbejde med Bethlehem Steel Co.s Shipbuilding Division konstrueret strømlinieformede Reaktionsror i helsejset Udførelse, deriblandt særlig balancerede Ror, som er blevet anvendt i stor Udstrækning.

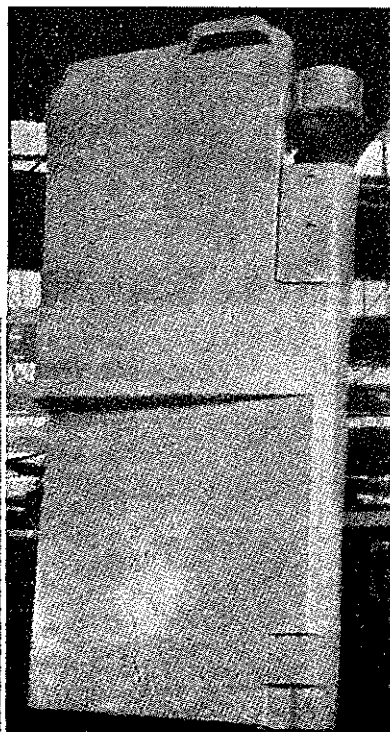
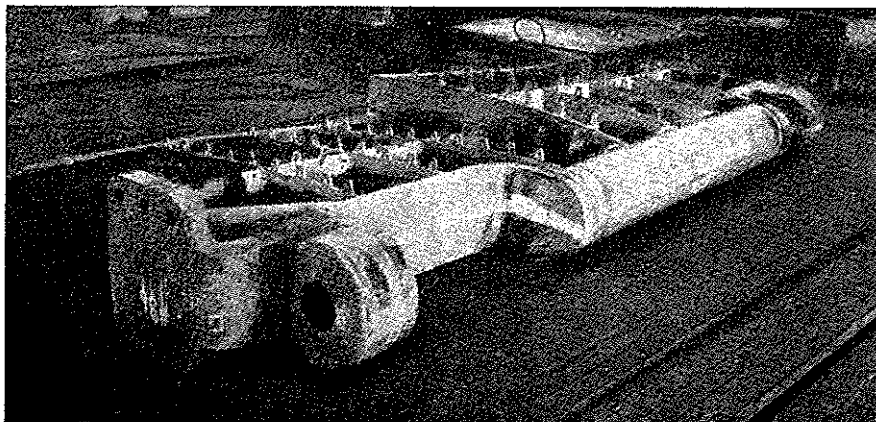
Massefremstillingen af Skibe i U.S.A. under Verdenskrigen foranledigede bl. a. Centralisering og Standardisering af Fabrikationen af mange Dele saavel til Skrog som til Maskinerier. Fremstillingen af Ror blev saa godt som helt og holdent overdraget til Bethlehem Steel Co., og dets Fabricated Steel Construction Division havde allerede til April 1944 bygget 4000 Ror af forskellig Slags, hvortil der var medgaaet 30.000 ts Staal Blandt disse Ror var et meget stort Antal Kontraror til bl. a. Liberty-Skibene og de store Tankskibe ligesom forskellige andre strømlinieformede Ror til Troppetransportskibe, Jagere, Bugserbaade, Landgangsbaade etc. Største Delen af dette usædvan-

lige Byggeprogram udførtes ved Værkstederne i Leetsdale, men ogsaa mange andre Afdelinger af Bethlehem-koncernen deltog i Delenes Fremstilling og Bearbejdning.

Byggeprogrammet begyndte i 1941, da en engelsk Kommission placerede Ordre i U.S.A. paa 60 Skibe af Enhedstype. I Forbindelse hermed indhentedes Tilbud paa Dobbeltpladeror af den sædvanlige Konstruktion med strømlinieformet Tværsnit og smedet Rorstamme. Tilbud blev indgivet dels paa denne Type, dels paa Goldschmidt-Bethlehem Kontraror. Kommissionen bestemte sig for den sidstnævnte Type, ikke blot paa Grund af den lavere Pris og den mindre Vægt, men ogsaa af Hensyn til de forholdsvis gode Resultater, som man havde opnaaet med Prøver i en Forsøgstank. Den engelske Ordre paa 60 Kontraror blev snart efterfulgt af en fra U.S.A. Maritime Commission paa 300 nøjagtig de samme til „Liberty“-Skibe, som svarede til de engelske Standardskibe. I samme Grad som Produktionen af „Liberty“-Skibe voksede maatte Bethlehem-Koncernen forøge sin Fremstillingskapacitet for Ror, saa den til sidst var 129 om Maaneden. Bestillinger efter denne store Skala sikrede en lønnende og rationel Fremstilling ved Hjælp af særligt Værktøj, saa nøjagtig ensartede og udvekslingsbare Ror kunde leveres.

Balancekontraroret til „Liberty“-Skibene har gennemgaaende Rorstamme, fremstillet ved Sammensvejsning af en Overdel af Staalstøbegods med et langt Staalrør, som nederst har en svær Rortap. Til Røret svejses et Antal horisontale Knæplader, til hvilke Rorpladerne senere svejses. Rorstammens Over- og Underdel fremstilledes og maskinbearbejdedes fuldstændig ved Koncernens Værk i Bethlehem og sendtes derpaa til Leetsdale, hvor Samlingen med det lange Rør udførtes, hvorefter Sammensvejsningen skete i en særlig Opspændingsanordning. De horisontale Knæ-

Kontraror til „Victory-Skib.“  
Til venstre:  
Stamme. Til højre  
det færdige Ror.



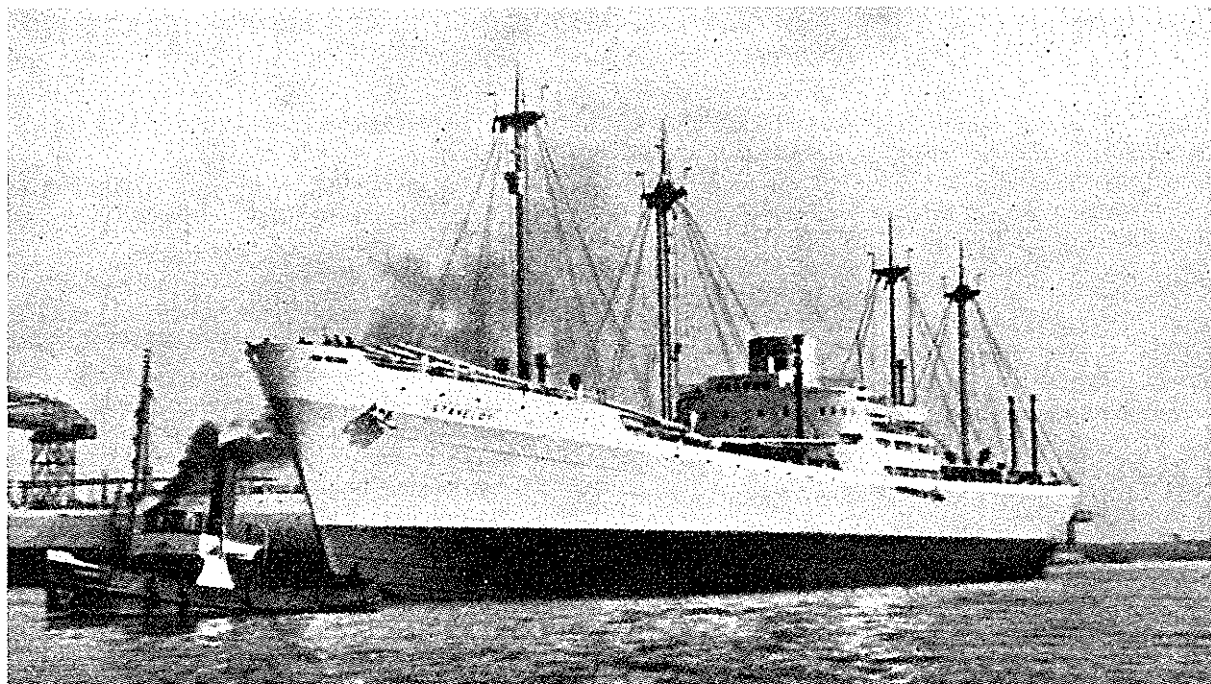
plader, som havde Profiler efter Rorets varierende Tværnsnit, blev svejset til Rorstammen sammen med de vertikale Afstivninger. Alle Knæplader blev langs Kanten med passende Afstand forsynet med fremspringende Ører med Hul, til hvilke svarede aflange Huller i Rorpladerne. Rorpladerne blev derefter lagt paa og ved Hjælp af Kiler i Hullerne presset til Rorskelettet, saa man fik den ønskede Form. Efter Svejsning af Rorpladerne blev de fremspringende Ører brændt af, saa Overfladen blev glat. Derefter blev Roret prøvet med Lufttryk som Kontrol paa Tætheden og Farve blev hældt i. Efter Tørring blev Fyldehullerne lukket, Roret malet udvendig og var dermed færdig til Aflevering.

Da Fremstillingen af Ror til „Liberty“-Skibene var kommet i fuld Gang, bestilte Maritime Commis-

sion ogsaa Ror til de standardiserede Tankskibe, som skulde bygges, omend i mindre Antal end af en anden og kraftigere Konstruktion end paa „Liberty“-Skibene. Det har en betydelig sværere Rorstamme, hvis Tildannelse og hele Fremstilling var mere kompliceret, men kunde overvindes paa Grund af Leetsdale-Værkernes store Muligheder for Bearbejdning af tunge Konstruktionsdele. Den nederste Del af Rorstammen fremstilledes med mindst mulig Svejsning af et Rør med en Diameter paa 430 mm samlet af to halvcylindriske Plader med en Tykkelse paa 30 mm.

Til sidst fulgte Bestilling paa Ror til „Victory“-Skibene. Medens man til „Liberty“- og Tankskibene havde anvendt balacerede, men ikke de saakaldte helbalacerede Ror, valgte man til „Victory“-Skibene Kontror uden Balacering.

## Last-Motorskib med tre Skrueer



Det treskruede Motorskib „Stavelot“

Prøvetur har for nylig været afholdt i Kanalen med det treskruede Motorskib „Stavelot“, bygget af Société Anonyme, John Cockerill, Hoboken. Det er det første af de tre ens Skibe, der blev bestilt af Norddeutscher Lloyd, Bremen, i 1942, men paa Grund af Mangel paa Materiale blev Bygningen forsinket, og Leveringen kunde ikke ske, før efter Antwerpens Befrielse. Kontrakten blev da overtaget af den belgiske Regering, og for Tiden er Skibene charteret af Compagnie Maritime Belge til Fart Antwerpen—New York.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	166,50 m
Længde mellem Pp. ....	154,00 m
Største Bredde .....	15,30 m

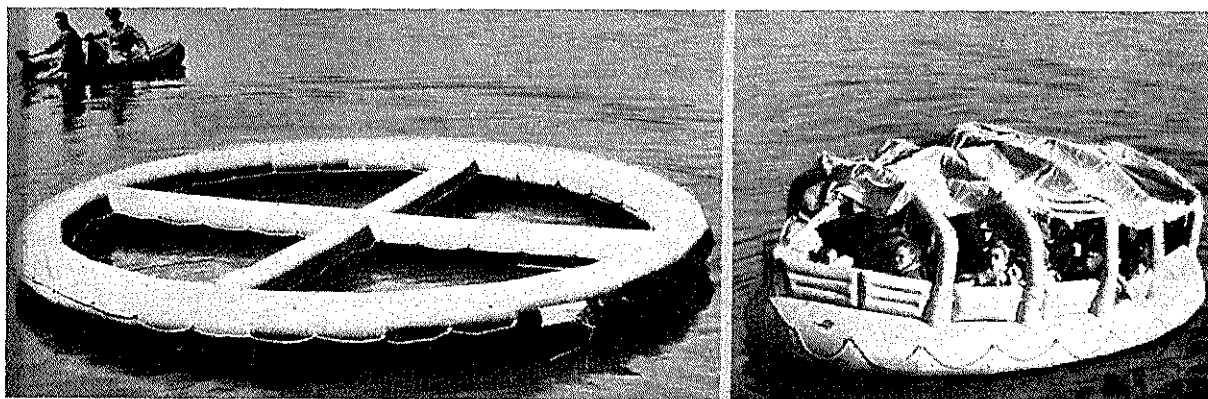
Længde overalt .....	166,50 m
Dybde til Shelterdæk.....	12,85 m
Brutto Register Tonnage .....	8065 ts
Netto Register Tonnage.....	4740 ts
Dødvægt Tonnage .....	10853 ts

To af Skibene bygges til Lloyds Register, Special Survey, medens den tredje, Bastogne, bygges til British Corporations, Special Survey.

Der blev forlangt en Fart paa 18,5 kn, og de tyske Redere specificerede et Maskinarrangement med tre Motorer og tre Skrueer. Byggeværftet var ikke enig i dette Arrangement og tilraadede to Skrueer. Resultaterne fra Forsøgstanken viste, at Skibets Linier med to Skrueer gav mindre Modstand, men til den særlige



# To amerikanske Redningsflaader



„Hjulet“, som den til venstre kaldes paa Grund af sin Konstruktion, kan holde 104 Mand oppe, og er den største, som er konstrueret af American Army Air Forces and Air Material Command. Den er konstrueret til Brug ved Søulykker som Nedstyrting af store Transportluftfartøjer eller ved Skibskatastrofer. Den er udført helt af Gummi og pustes op med Kulsyre. Den er paa Grund af sin Konstruktion lige effektiv, hvil-

ken Side er op. Den til højre kaldes „Covered Wagon“ (den lukkede Vogn) efter det Overtræk, som findes. Denne 20 Mands Flaade er den nyeste Konstruktion af Army Air Forces og US Air Material Command Engineers. Den pustes op med Kulsyre og er udført helt af Gummi. Den er konstrueret saaledes, at hvis den ene Side punkterer, kan den anden holde de 20 ombordværende oppe.

## Aluminiumlegeringer i Skibsoverbygninger

Resultatet af seks Aars Fart af Motorskibet »Fernplant«  
i hvilket Letmetal er anvendt i stor Udstrækning.

Det er meget, meget længe siden, men nogle af VIKINGEN's Læsere kan maaske alligevel huske Motorskibet „Fernplant“, som Burmeister & Wain byggede til Fearnley og Eger, Oslo, og afleverede lige før Krigens Udbrud i 1939.

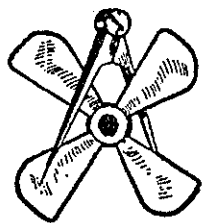
I dette Skib var en stor Del af Overbygningen udført af Letmetal, og Skibet er nu efter seks Aars Tjeneste blevet undersøgt af Ekspertter fra Aluminium Co. of America, som har udarbejdet en Rapport over Tilstanden af de Aluminiumlegeringer, der er anvendt i Skibet. Da Spørgsmaalet om Letmetallers Anvendelse til Skibsbygningsbrug er af stor Interesse gengiver vi her de vigtigste Punkter i Rapporten.

„Fernplant“ er et Motorskib, som har en Længde paa 126.5 m og en Bredde paa 17 m. Det er forsynet med B & WDieselmaskineri paa 5500 I.H.K. og har en Dødvægttonnage paa 8800 ts.

Der er i Skibet indbygget ca. 14 ts Letmetal, som erstattede 40 ts Staal. Siden det gik i Fart i 1939, har

det sejlet overalt paa Jorden under Krigsforhold og i alle Slags Vejr. Det er særdeles vel vedligeholdt, og er indenbords malet to Gange. Udenbords er det malet noget hyppigere, i det mindste for nogle Deles Vedkommende.

Alle Lænseporte har Letmetalrammer fastgjort til Staalskanskeklædningen, og bevægelige Rammer, der ogsaa er af Letmetal Hængselsboltene synes at være af rustfrit Staal eller forkromet Staal. Boltene, hvormed Rammerne er fastgjort, er af galvaniseret Staal. Rammerne selv er støbte og derefter anodiserede, men har ikke været malet. Alle Lænseporte var i udmærket Stand, og Officererne udtalte sig meget rosende om dem, fordi de ikke krævede den Vedligeholdelse, som Lænseporte af andre Metaller maa have. Kaptajnen oplyste, at man havde fundet nogen Korrosion mellem Staal og Letmetal paa udsatte Steder i Forskibet. Disse Lænseporte blev taget løs, de med Zinkkromat behandlede Pakninger blev erstattet med en Pakmasse.



### 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)

Lænseportene blev derefter genanbragt, og han nu sidet i et Aar. Der kunde ikke findes nogen Korrosion ved disse eller nogen anden Lænseport, som blev undersøgt.

I den forreste Del af Overbygningen var Letmetal brugt som Klædning, Afstivningsvinkler, Dæksbjælker og til Nagler. Brofronten er beklædt med Letmetal, som gaar halvvejs ned til Dækket under Broen. Afstivningsvinklerne af Letmetal gaar helt ned til Dækket under Broen og er fastgjort til Staalpladerne, som strækker sig halvvejs op mod Brodækket. Letmetalnagler er anvendt overalt i denne Del af Konstruktionen, selv hvor Stiverne er fastgjort til Staalplader. Dækket over Broen er konstrueret helt af Letmetal.

Mange Detailler som f. Eks. Skanseklædningsstøtter er ogsaa af Letmetal. Al Letmetal syntes at være i udmærket Tilstand, og der var praktisk talt ingen Spor af Korrosion selv hvor Letmetal var i Forbindelse med Staal. Paa disse var det øjensynlig, at Berøringsfladerne var omhyggelig dækket af Pakmasse, og at dette Materiale og den anvendte Maling paa en udmærket Maade havde forebygget galvaniske Virkninger. Der blev ikke fundet nogen Korrosion ved Trælønningen eller ved Vinduesrammerne, som var i Kontakt med Letmetallet. De var da ogsaa blevet omhyggelig pakket og kunde derved bevise, at Korrosion kan forebygges ved Kontakt mellem to forskellige Materialer, forudsat at man er tilstrækkelig omhyggelig med Detaillerne ved Samlingen af dem.

To Steder var det gaaet galt, men det var aabenbart af mekaniske Grunde. Som ovenfor nævnt gik de vertikale Stivere fra Brodækket til Dækket underneden og Staalklædningen fra Dækket under Brodækket halvvejs op til Brodækket. Disse Afstivningsvinkler er forbundet til Staalet med Letmetalnagler. Der var ikke noget Tegn til Svingen af disse Vinkler undtagen i det forreste styrbords Hjørne af den forreste Overbygning, hvor Letmetalnaglerne var trukket ud af Staalpladerne og et Antal Hoveder af Letmetalnagler var sprængt fra. Der blev ikke fundet nogen Korrosion paa Anlægsfladerne, som øjensynligt havde været godt pakkede. Grunden til denne Svingen kunde ikke fast-

slaas, men den kan have været foraarsaget af Skibets Arbejden i Søen. Der blev fundet Revner i Staalpladerne omkring det Sted, hvor Overbygningen var forbundet til Hoveddækket.

Det andet Sted var i Letmetalbjælkerne, der bærer Dækkene over og under Broen. Disse Bjælker er af Letmetal, ca. 65×125×6 mm med det længste Ben vertikalt. Der var tværskibs Revner strækkende sig omtrent 25 mm gennem Vinklen fra Taaen af det frempringende Ben. Revnerne forekom med Mellemrum langs Vinklen og i et Tilfælde med en Afstand paa 0,6 til 1 m langs Dæksbjælken. Der blev ikke konstateret nogen Formforandring eller Bøjning i Nærheden af Revnerne. I det mindste i et Tilfælde var en af Revnerne indenfor en Afstand af 25 mm fra et Hul, som var blevet boret gennem Vinklen, men Revnen gik ikke igennem Hullet. Efter Udseendet skulde man tro, at der var Træthedsrevner, men det blev fastslaaet, at der ikke havde været særlig store Rystelser i denne Del af Skibet under Gang.

Man maa ogsaa tage i Betragtning, at denne Del af Skibet under Krigsforholdene havde været udsat for særlig store Paavirkninger. Kanoner havde været sat op paa særlige Underbygninger i Nærheden af Broen, og Cementfliser var anbragt paa Forsiden af Forkanten af Broen.

For at understøtte disse Belastninger var der anbragt midlertidige Træbjælker og Støtter for at overføre Kræfterne til Hoveddækket. Af denne Grund var hele Dækshuset blevet underkastet usædvanlige Paavirkninger, nemlig foruden de nævnte Belastninger ogsaa Smældet fra Kanonerne, men med to Undtagelser blev Letmetalkonstruktionen fundet i fuldstændig Orden.

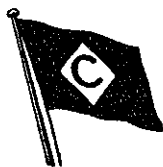
Den malede Overflade af Letmetallet var overalt i en perfekt Tilstand. Der var ikke den mindste Antydning til at Malingen skallede af eller selv den mindste Korrosion under Farvelaget, undtagen nogle faa tilfældige Steder, hvor Farven var skallet af. Kaptajnen og Officererne nævnedes flere Gange, at Letmetallet var meget lettere at vedligeholde med Maling end de tilsvarende Staalflader.

Af denne Undersøgelse kan altsaa fastslaaes:

Der fandtes ikke efter fire Aars haard Tjeneste til Søs Spor af Korrosion af Letmetallet.

Dette gode Resultat for Anvendelse af Letmetal i Overbygningen til „Fernplant“ skyldes i høj Grad den omhyggelige Pakning af Samlingerne, hvor Letmetallet kommer i Kontakt med et fremmed Metal, d. v. s. i de fleste Tilfælde Staal.

**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

**OVE SKOU**

REDERI, BEFRAGTING, KLARERING

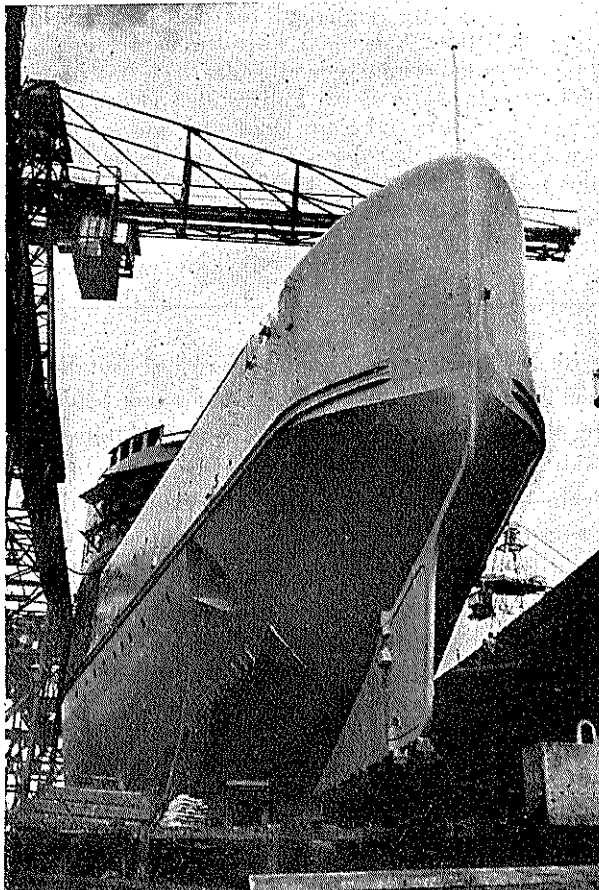
KØBENHAVN V

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

KØBENHAVN

# Den nye Storebæltsfærge

Paa Refshaleøen fandt den 7. August en Søsætning Sted; som har særlig Interesse for det rejsende Publikum. Det var den nye Storebæltsfærge til DSB, som løb af Stabelen i Overværelse af bl.a. Minister Elgaard og en Række højtstaaende Embedsmænd indenfor Statsbanernes Trafik- og Søfartsafdelinger.



Den ny Færge er en kombineret Jernbane-, Bil- og Passagerfærge, der kan medtage ca. 1500 Passagerer. Den er bygget til Bureau Veritas' Klasse og har følgende Dimensioner:

Længde i Vandlinie ..... 103,500 Meter  
Bredde paa Spant ..... 17,210 Meter  
Sidehøjde ..... 6,365 Meter

Maskineriet bestaar af to sekscylindrede Hoved-Dieselmotorer af B & W's totakts, enkeltvirkende Type med 500 mm Cylinderdiameter og 900 mm Slaglængde, og disse Motorer, der kan udvikle ca. 5450 I.H.K. ved ca. 165 Omdrejninger pr. Minut, vil være i Stand til at give Færgen en Fart af ca. 16½ Knob.

Naar Færgen bliver færdig, vil den være ikke blot

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

en værdifuld Forøgelse af Færgeflaaden paa Storebælt men vil ogsaa frembyde et stolt Syn med sit moderne kompakte Udseende, og særlig bemærkelsesværdig er Udformningen af Forstævnen, som forsynes med en opklappelig Bovport; endvidere faar Færgen moderne Krydserhæk.

Den nye Færge vil naturligvis blive udstyret efter moderne Principper, og det gælder selvfølgelig først og fremmest Skibets Indretning for Passagertrafik men ogsaa alt Skibsudstyr saa som elektriske Spil og Styremaskine, Radiotelegrafi, Pejleapparat, Ekko-lod o. s. v.

## Nyt fra Frihavnen

Frihavnen er som bekendt hele Danmarks Havn. I den Tid, den har eksisteret, er Kravene til den da ogsaa vokset betydeligt. Man hilser stadig ethvert Fremskridt, der sker derude, med Glæde. Fornylig har vi erfaret, at man har bestilt otte nye Kraner af det engelske Firma Stothert & Pitt. Det drejer sig om moderne Vippekraner, der vil faa Plads ved et af Frihavnens nye Pakhuse, som vil blive opført paa et af de gamle Sundskures Plads, naar dette er nedrevet.

## Sovjetruslands Handelsflaade

Sovjetruslands Handelsflaade vokser stadig. Kri-gen har lært Russerne Betydningen af Søfarten. Det meddeles saaledes officielt, at den russiske Flaade i Aar 1950 skal være forøget med 600.000 Tons Handelstonnage. At Rusland har Brug for en betydelig Handelsflaade, viser den Kendsgerning, at dets Skibe allerede har begyndt at besejle de japanske Havne. Saaledes er de første Handelsskibe allerede sejlet ud fra Port Arthur med Sojabønner til Byerne ved Sortehavet. Russerne har med flere af deres Handelsskibe ligeledes besøgt argentinske Havne og er saaledes en af de faa Nationer, der har knyttet venlige Forbindelser med den fascistiske Stat i Sydamerika.



**CHR. ANDRESEN**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



# Der bygges stadig Tankskibe

Tankskibene repræsenterer 20 pCt. af den Handelskibstonnage, der er under Bygning Verden over, og 70 pCt. af disse Skibe vil blive forsynet med Motorer. Bygning af Tankskibe vil sandsynligvis være et solidt og konstant Rygstød for Skibsbygningsindustrien i mange kommende Aar om ikke for bestandig, til Trods for det store Overskud af amerikanske Tankskibe med stor Hastighed og stor Dybgang, som næppe vil finde Anvendelse andre Steder.

Sir William Fraser, Formand for British Tanker Co., oplyste for nylig i en Tale, at Anglo-Iranian Oil Co. har fordoblet sin Olieproduktion, som ved Krigens Begyndelse var 1.000.000 ts om Aaret og nu er 2.000.000 ts. British Tanker Co.s Skibe, som transporterer Olien, skal ogsaa fordobles, saa Flaaden kommer til at tælle 200 Skibe. Da Levetiden af et Tank-

skib af økonomiske Grunde er 16 Aar, vil det betyde, at et nyt Skib til dette Selskab skal sættes i Vandet hver Maaned blot for at vedligeholde Flaaden.

Anglo-Saxon Petroleum Co. har en endnu større Tankskibsflaade, og disse to Selskaber har alene ca. 40 Skibe under Bygning paa engelske Værfter. Det er desuden af særlig Vigtighed for Skibsbygningsindustrien, at Olieselskaberne i Fortiden uanset om Konjunkturerne har været gode eller daarlige, har bestræbt sig for at fortsætte deres Politik med en stadig Fornyelse af Skibene i højere Grad end andre Rederier. Som Følge heraf har der, selv i de værste Depressions-tider mellem de to Krige, altid været Tankskibe under Bygning, selv om Beddingerne har været aldrig saa tomme for Last- og Passagerskibe.

## Tankbaade til Vintransport

Da Tyskerne begyndte deres sidste March — den, der gik hjem — efterlod de sig en Masse Ting i de besatte Omraader. Det meste af Efterladenskaberne havde ingen Værdi, men hist og her blev der alligevel noget tilbage som en ringe Erstatning for alt det, Tyskerne havde tilegnet sig ved Magt.

I flere franske Havne fandt man saaledes efter deres Flugt en Del Tankbaade, der var blevet brugt til at transportere Vand i til Tropperne i Afrika under Nazismens Storhedstid. Efter mange Overvejelser har Franskmandene nu besluttet at bruge Fartøjerne til Vintransport fra Algier. Gennem flere Prøveture er det blevet godtgjort, at den herlige Drik ikke lider Skade ved denne Form for Transport.

Man kommer sikkert heller ikke til at mangle Mandskab paa disse Baade.

at hjælpe gamle Søfolk eller arbejdsløse Søfolk gennem Trængslerne. Ved et glimrende Samararbejde mellem Redere, Sømandsmissionen og Søfartsklubben lykkedes det at gennemføre en Vinterbespisning for disse Mennesker. Men ogsaa Enker og Børn efter krigsforliste Søfolk samt Familier til Søfolk, der var afskaaret fra at komme i Forbindelse med Hjemmene, nød godt af det gode Initiativ.

Da Krigen efterhaanden lakkede mod Slutningen, og Forholdene blev endnu værre herhjemme paa Grund af Terror og manglende Tilførsler, opgav man Vinterbespisningen under den tidligere Form, fordi man frygtede en Razzia i Lokalerne, der er beliggende i det dengang saa udsatte Nyhavn. Men af den Grund opgav man ikke Hjælpeaktionen. Det blev paa et Bestyrelsesmøde vedtaget at anvende Spisehusets Kapital til Udsendelse af Gavepakker.

Naar man i Dag ser det Regnskab, Spisehuset har udsendt, forstaar man, at der under Krigen blev gjort en stor Indsats her, som ikke kan overvurderes. 247 Sømandshustruer modtog de righoldige Gavepakker, der ialt kostede 10.485,60 Kr.

## Hjælp til gamle Søfolk

Paa Søfartsklubbens Initiativ blev der i de sidste strenge Krigsvintre udført et stort Stykke Arbejde for

Brug kun

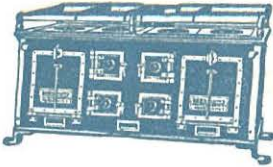
# Hempel's danske Skibsfarver

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



Alle Henvendelser til „Vikingen“ 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



HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630



## INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæs i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK  
A/S**

Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzendia“



## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

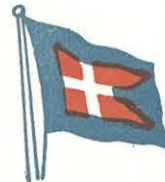
Forvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt på-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



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

## C. K. HANSEN



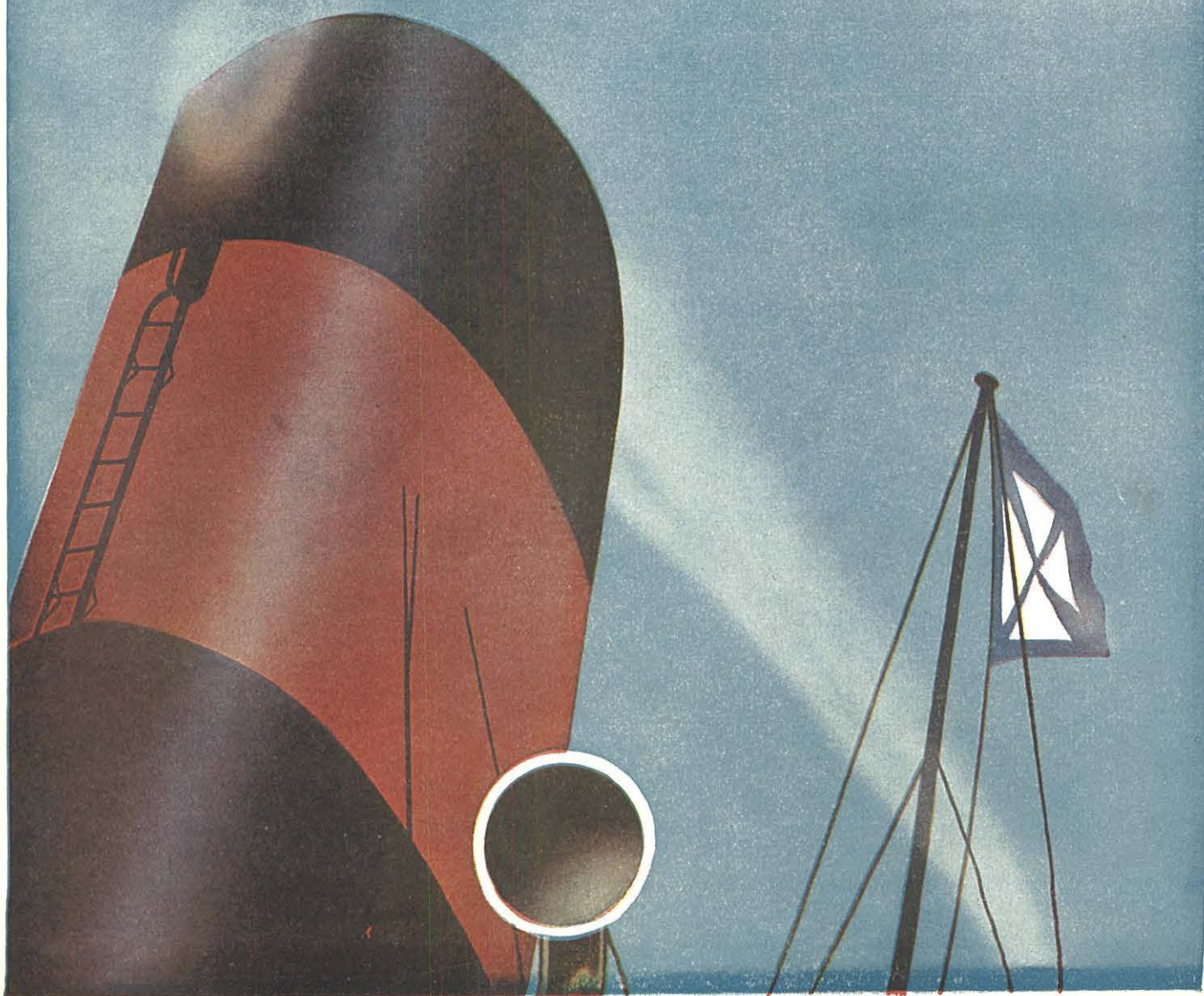
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

274

# Det forenede Dampskibs-Selskab



# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Ved CARL ØSTEN

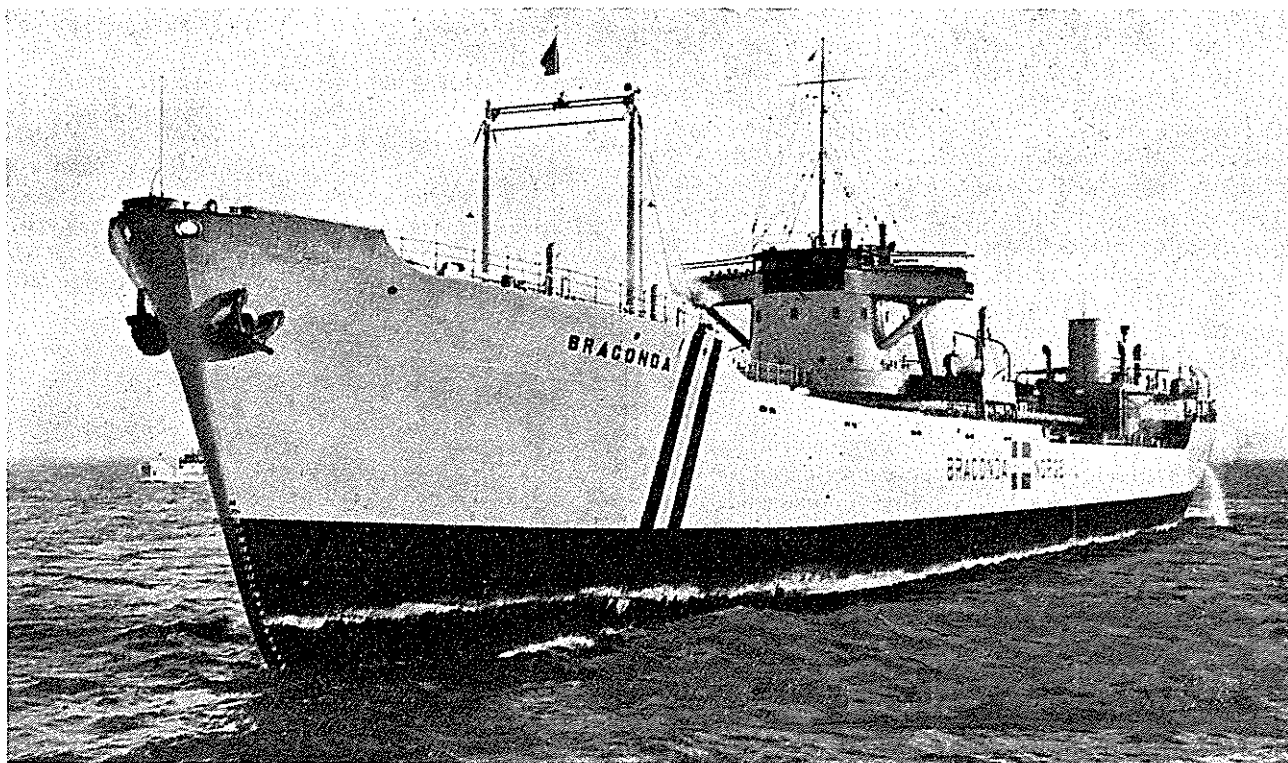
## KOCKUMS i Malmø udvider —

10/46

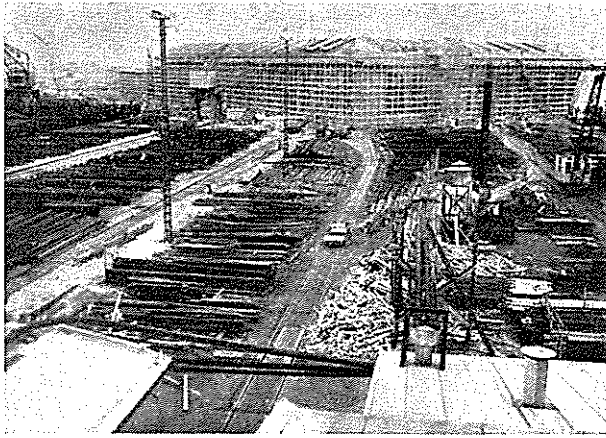
Eftersommerens svulmende, hvide Skyer dannede en smuk Baggrund for Kockums Skibsværfts store Kran-Arme den Dag, da jeg med Kamrer *Gottfried Kockum*, en Sønesøns Søn af Firmaets Grundlægger, som en yderst elskværdig og indsigtfuld *guide* fik forevist Kockums vidt udstrakte Domæne, paa hvilke overalt den infernalske Lyd af vedholdende Hammerslag, Svejseapparaters Hvæsen og Saves Hvin indicerede, at der avanceres for fulde Sejl uden Kryds. Forinden havde de høje Kraner, der næst efter Petri-Kirken dominerer i det første søværts Indtryk af Malmø, givet det rette Billede af, at Kockums er Malmøs største industrielle Foretagende, idet det beskæftiger ca. 3600 Funktionærer og Arbejdere, men som efter Værftets Ønske kunde tælle endnu mange flere, thi Sverige hører ogsaa til den Del af Verden, hvor der savnes Arbejdskraft. Ved Rundgangen skim-

ter vi over den nylig udvidede Værftshavn med sin 1200 m lange Bølgebryder, paa hvis Fuldendelse der endnu arbejdes, nogle af de himmelstræbende Taarne i København, Malmøs Søsterby og Konkurrent. København har i Dag Taarnene, hvorimod Malmø har en Præference som Industriby, der bundet i den mere solide svenske Valuta, et tilsyneladende større Arbejds-tempo og en Menneskelighedens Fordragelighed Mand og Mand, Arbejder og Arbejdsgiver imellem. Voilà, c'est Malmø aujourd'hui, Sveriges tredjestørste Stad, der med sine 170.000 Indbyggere kun er en Sjettedel saa stor som København!

Kockums, som dette Industriforetagende kortelig kalder sig, men som ellers helt ud hedder „*Kockums Mekaniska Verkstads A-B*“, er ved sine paabegyndte store Udvidelser paa Vej til en dominerende Stilling indenfor Skibsbygningsomraadet i Skandinavien. Dets



Det norske Motortankskib „Braconda“.



Den nye store Pladesmedie.

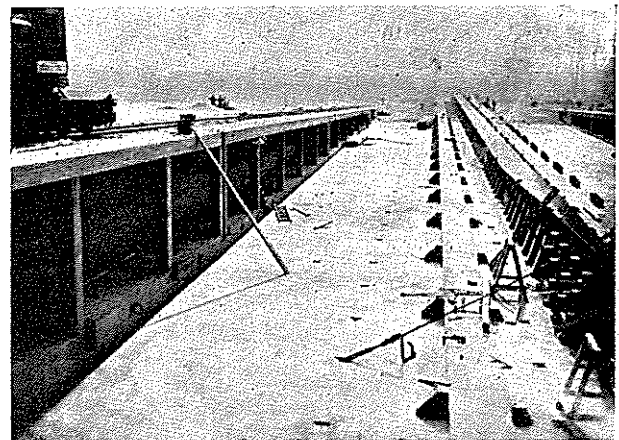
Areal alene vil efter Udvidelsen komme til at omfatte 410.000 m<sup>2</sup>, hvilken Størrelse placerer Kockums som Sveriges største Værft arealmæssigt set. I Dag er Kockums i Støbeskeen i en saadan Grad, at dets mange under Arbejde værende Om- og Ny-Bygninger sammen med Udvidelserne vil omkalfatre Værftet til en Ukendelighed sammenlignet med det gamle. En ny Fugl Fønix vil være staaet op af Asken!

Først og fremmest er der de 2 nye, revolutionerende Beddinger, en 188 m lang Tørdok og en Udrustningskaj, der som liggende Side om Side i nævnte Rækkefølge i det nu opfyldte Areal ud imod Øresund, altsaa i den nye Værftshavn, frembyder gode Betingelser for rationelle Byggemetoder. Beddingerne er støbt op i Jernbeton direkte paa Havbunden, og deres Længde af 600 eng. Fod (ca. 183 m) aabenbarer, at der i dem kan bygges Skibe af store Dimensioner. Beddingerne har i Forhold til mange andre Værfter faaet en dok-agtig Karakter, idet deres laveste Del ligger 3—4 m under Vandoverfladen, hvilket vil betyde, at Agterdelen af et Skib ved Søsætningen næsten kan flyde ved Indlukningen af Vand i Bedding-Dokken. Dokportene er bygget som en Slags Flyde-Pontoner, idet de ved Aabningen af dem til Dokken, efter at Vand er lukket ind i denne, bliver pumpet læns for Vand og derefter bugseret til Side. Langs begge Sider paa Beddingerne og Tørdokken fører Skinnespor for Kraner og Jernbanevogne, og for Enden af hver Bedding ind mod Land ligger Drejeskiver. Under Beddingens øverste Del er indbygget Rum til Materialer samt mindre Værkstedarbejde, hvorhos der for Enden af hver Bedding skal rejses Bygninger til Sammensvejtningen af Pladerne til Skibsskrogene. Nitningen er Kockums gaaet bort fra for flere Aar siden. Saadan som Beddingerne og Udvidelsen tegner i Dag, er der ingen Tvivl om, at det hele vil virke imponerende den Dag, alt staaer færdigt. Men hos Kockums er man ogsaa, hvilket Hr. Kockum oplyser mig om med en vis Stolthed, til en vis Grad „amerikaniseret“, dog ikke længere end til den Grænse, hvor det efter Kockums Opfattelse vil gaa ud over Produkt-Kvaliteten. 2 Jernbane-Kraner, der staaer ved Siden af de nye Beddinger, og der nylig er kommet fra Amerika, virker allerede imponerende. Med stort Udsving er de i Stand til at løfte ca. 9 Tons. De staaer paa det ene Spor af et dobbelt Skinnespor, paa hvis andet Par Skinner staaer

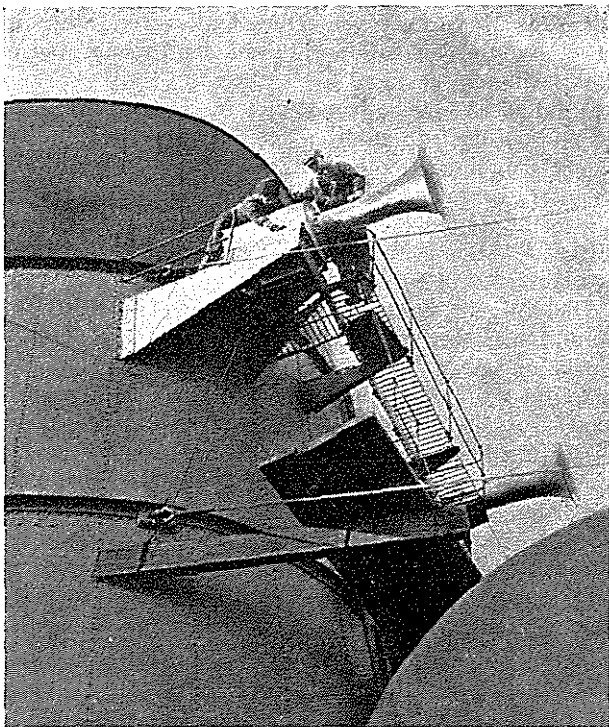
en 10 Tons Portal-Kran, under hvilke sidste de amerikanske Kraner kan passere.

Fra det nye Værft gaar Turen videre rundt paa det store Areal til det nye Syre-Gasværk — man anvender delvis Syregas til Svejtsning — og den paabegyndte, kæmpemæssige Smedie for Pladejern, Spanter m. m. Rundtom paa Pladsen strækker sig 15 m høje Lysmaster, som gennem et bevægeligt Led forneden, kan nedtages i Tilfælde af Reparation eller Udskiftning af Lyspærer, hvilket, mener man, er lettere, end at man skal benytte sig af Stiger. En Rad af en Snes Skinnesporviser, at her skal den nye Vognbygningshal, hvis Dimensioner bliver 160×100 m, ligge. Kockums bygger nemlig ikke Skibe alene, men blandt andet ogsaa Jernbanevogne, Diesel-Rangerlokomotiver m. m. Videre gaar Turen til Snedkeriet, der er Skaanes største, og hvor den kolossale Mængde af forskellige Træsorter lige fra tonstunge Teaktræklodser til papirtyndt Finér ikke alene vidner om det skovrige Sverige, men ogsaa om Landets Styrke i fremmed Valuta. Saa passerer vi nogle færdigtbyggede Redningsbaade af Staal, hvis Plader er sammensat ved Svejtsning, og som vidner om en af Kockums Specialiteter. Baadene er beregnede for Tank'ere, idet Erfaringen har vist, at Redningsbaade af Træ i Tilfælde af Brand eller Eksplosion ombord kan blive brændt op i det paa Havet flydende, brændende Oliestof. Kockums begyndte at fremstille disse Staalbaade for 4—5 Aar siden, da svensk Søfartslovgivning paabød Redningsbaade af Staal til Tank'ere.

Efterhaanden er vi naaet frem til det gamle Værft, der ligger ind mod Malmø, og som rummer 5 Beddinger. Under Bygning er et Motorskib til Frugtfart og 3 større Lastfartøjer samt 4 Fartøjer under Udrustning. Det gamle Værft har Kockums største Kran, der kan løfte 80 Tons, hvilket igen betyder, at den kan tage sig af et af de Lokomotiver, som Værftet bygger. Nogle af disse samt en Del lange Personvogne, som er under Bygning til „Statens Järnvägar“, ser vi under Rundturen i den gamle Vognbygningshal. Støberiet samt Maskinhallen, hvor Motorerne, System Kockum-MAN, samles, er sidste Fase paa Turen Værftet rundt, hvorunder jeg af og til har bemærket lave, motortrukne Paahængsvogne køre med deres Last af en Snes Værftsarbejdere. Ogsaa amerikansk! Disse Transportvogne er et tidsbesparende Led i Arbejdets Tempo, enten det nu drejer sig om at befordre Arbejderne til



Den ene Side af de store Dok-Beddinger.



De store Sirener paa Kæmpedamperen „Queen Mary“ er leveret fra Kockums.

og fra Frokost i en fra Arbejdsstedet langt borte liggende Frokoststue eller fra et Arbejdssted til et andet, hvorimellem der er en lang Afstand. Ogsaa Jernbanevogne læssede med Jernbanevogn-Hjul og andre -Dele, bestemte for Finland, ses paa Rundturen og er et Vidnesbyrd om de handels- og fabrikmæssige Fangarme, som Kockums strækker ud.

I Kamrer Kockums Kontor, hvor Besøget slutter, fortæller Hr. Kockum lidt om Værftets Historie og Virke. Det begyndte sin Tilværelse i 1840 som „Kockums mekaniska Verkstad“ i ret stort Format efter Tidens Forhold inde i Malmø. Grundlæggeren var den kendte Forretningsmand *Frans Henrik Kockum*. Omkring 1870 udvidedes Virksomheden med Værftet, der anlagdes paa sin nuværende Plads, og i 1913 flyttedes Værkstedet fra Byen og ud paa Værftsarealet. Ved 100-Aars Jubilæet 1940, hvor Værftet da kun var ca. 70 Aar gammelt, havde det af Skibe bygget 215 ialt, hvorom Tavler i en af Kontorerne Korridorer giver Oplysning om hvert enkelt. Det er ret bemærkelsesværdigt at se, hvor forskellige disse Skibstyper har været: Jernbanefærgerne „Malmø“ og „Malmøhus“ (udførligt omtalt i et tidligere Nummer af „Vikingen“) til Malmø-Overfarten, Torpedobaade til Danmark og Sverige, U-Baade (fra ca. 1920 og fremefter), Jagere samt Panserskibet „Gustav V“ (1922) til Sverige, hvortil kommer de moderne Torpedo-Hurtigbaade og Jagere (Destroyers) til den svenske Marine i de sidste Aar af Krigen. Af rullende Materiel til Lands, som Kockums har fremstillet, kan nævnes Malmøs første Sporvogne, hestetrukne, samt Gods-Person- og Restaurant-Vogne til „Statens Järnvägar“. Det fornemste, som Kockums har fremstillet, maa vel nok siges at være Kong Gustafs store og komfortable Salonvogn (1931), som før Krigen under Kongens Udenlandsrejser bragte Firmaets Navn saa langt som

til Cannes og Nizza. I Dag er Kockums Specialitet indenfor Skibene Motor-Tank'ere, der af Hersyn til Prisbillighed er standardiseret i 2 Typer, og der har været fremstillede i den sidste halve Snes Aar. Disse Typer omfatter Deplacementer paa henholdsvis 16.250 og 13.400 Tons med en Fart paa 14—15 Knob. Iøvrigt specialiserer Værftet sig paa Lastfartøjer paa ca. 9000, 7500 og 6000 Tons med en Fart paa 14—16 Knob samt bygger som Standard en Frugtbaad (Fruit carrier) paa 3.800 Tons, der kan løbe 18 Knob. I Dag fremstiller Kockums foruden de nævnte Fabrikater ogsaa Broer, Kraner og Lyd-Signaler (Firmamærke „Tyfon“) til Skibe. „Queen Mary“ fik saaledes i 1936 installeret 3 Sæt „Tyfon“. Men trods disse forskellige Fabrikations-Omraader, som Kockums bevæger sig paa, er Skibsbygningen og Reparationerne det væsentligste, idet disse udgør 90 Procent af Firmaets samlede Produktion. Efter Fuldførelsen af den stedfindende Udvidelse vil foruden Reparationerne en 12—14 Nybygninger kunne forlade Værftet aarlig.

— Hvilke Lande er Deres største Kunder, spørger jeg Hr. Kockum.

— Norge og Sverige. Fra Norge, Rederiet „*Sigurd Herlofsen & Co.*“, har vi lige faaet Ordre paa *Verdens største Tank-Motorskib*, der bliver paa 24.400 Tons d.w., og der skal være færdig 1950. Det bliver enkeltkruet. Det kan tegne til, at vi kommer til at bygge flere af denne Størrelse.

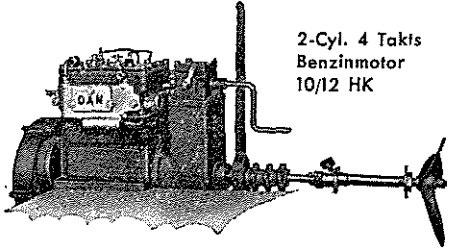
— Er Materiale-Mangelen nævneværdig for svensk Skibsbygning?

— Den har kun været det i mindre Grad af og til. Efter Krigens Ophør var vi urolige for Leverancerne af Plader og Profiler, som dog har bedret sig betydeligt i Juli Kvartal.

— Hvordan er Arbejds-Aanden og -Tempoet i Sverige indenfor Skibsbyggeriet?

— Aanden er god, men i Forhold til før Krigen er Tempoet gaaet noget ned pr. Produktionstime. Det skyldes Mangelen paa Arbejds-kraft, hvorved vi faar at gøre med relativt mange ukvalificerede Folk, og dels at Arbejderne skifter Plads oftere end før, hvil-

**DAN** RAAOLIE MOTOR 5-100 HK  
 BENZIN MOTOR 3-12 HK



2-Cyl. 4 Takts  
 Benzinmotor  
 10/12 HK

**DAN Motor for alle Formaal**  
**DAN Motor bedre end de bedste**

**A/s Motorfabriken DAN, Bragesgade 10**  
 Telegram-Adr.: Motordan - København N. - Tlf. C. 8006-8706

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

ket bevirker en mindre Rutine, alt til Skade for Produktions-Kvantiteten og — Prisbilligheden.

— Konkurrencen fra danske Værfter?

— Den mærker vi ikke noget til just nu, Danmark, som jo i Dag hovedsagelig bygger Skibe til sig selv, har hidtil haft højere Produktionspriser indenfor Skibsbyggeriet end vi, der maaske kan begrundes i en højere svensk Produktions-Intensitet. Men nu efter Hævningen af den svenske Krone tror jeg, at Forskellen i Pris paa det nærmeste vil være udlignet.

— Har svensk Skibsbygning lidt under Strejker fornylig?

— Heldigvis ikke siden den 5 Maaneders Strejke i Fjor, under hvilken hele den svenske Værksted-Industri var inddraget. Strejken, som var mere tabgivende for den svenske Nationaløkonomi end Storstrejken 1908, var den første store Strejke hos os i mange Aar.

— — —  
Under Samtalen har mit Blik strejftet Kontorets Vægge, der bærer det halve Model-Skrog af Kockums første Skibs-Frembringelse, Damperen „Tage Sylvan“ 1873 paa 700 Tons samt Billede af Grundlæggeren, som, da han startede sit Værksted i 1840, sikkert ikke drømte om, at hans Værft skulde komme til at bygge baade rullende og flydende Materiel, ja, endnu mindre Verdens største Tank-Motorskib, samt at Kockums Værft, hvis Direktør siden 1936 er *G. Lundquist*, skulde udvikle sig til at blive et af Skandinavien førrende. Sammenlignet med Skibsværfterne paa den danske Side af Øresund er Kockums begunstiget af let tilgængelige areale Udviklingsmuligheder udad i Øresund, hvilket den sidste Udvidelse, der har mere end fordoblet Værftets hidtidige Areal, viser. Men hvad enten Lyden af Svejse-Hvæsen eller Nittehamrenes mitrailleuselignende Smæld kommer fra den ene eller anden Side af Øresund, lad dem da opildne til ædel Kappestrid, den skandinaviske Skibsbygningskunst til Ære, Gavn og Fremdrift!  
*Carl Østen.*

## Fra Stævn til Hæk.

Det forenede Dampskibsselskab har ladet trykke et lærerigt Hefte. Mange Elever fra forskellige Kurser, Skolebørn og flere Ungdomsorganisationer har aflagt Selskabets Nybygninger Besøg. Omtalte Hefte har til Formaal sammen med et Besøg under kyndig Ledelse at give et Indblik i Indretningen af et moderne Rute fartøj.

Heftet er forsynet med mange Fotografier og farvelagte Tegninger, der viser alle de Finesser, der findes ombord paa „Kronprins Frederik“ fra Stævn til Hæk. Saaledes ser man hele det store Skib i Gennemsnit med forklarende Tekst. I Heftet er der ligeledes saglige Beskrivelser af Skrog, Maskineri, Radiorum, tekniske Installationer, Kommandobro o.s.v. Ja, selv

Søkortets Mysterier giver denne Tryksag et lille Kursus i, ligesom det forklarer, hvad der forstaaes ved et Skibs økonomiske Fart.

Endvidere indeholder Heftet en Fortegnelse over de internationale Signalflag og fortæller lidt om Signalering og Trafikregler paa Søen. Der er faktisk ikke Grænser for de Spørgsmaal Rutesejlads angaaende, som dette Hefte ikke giver Svar paa, hvilket man vil forstaa, naar man faar at vide, at det ogsaa fortæller, hvordan et Skib fortøjes.

Selvfølgelig er der ikke mange nye Ting i det for Søfolk, men for „Landkrabber“ giver Heftet Oplysninger om en Masse, der før syntes at være et Mysterium for Folk, der ikke er Søfolk. „Et Nutidsskib“, som Tryksagen hedder, kan imidlertid ogsaa godt læses af søfarende.

Det er en god Idé, D.F.D.S. har bragt til Udførelse, ved Udsendelsen af en saadan Tryksag. For det første er den en interessant Reklame for Rederiet, og for det andet styrker den Interessen for dansk Søfart mellem Folk i Land.  
*Red.*

*Louis E. Grandjean:*

## Søkortets Stednavne

2. Del

Udgivet af »Søfartens Bibliotek« i Kommission hos Andr. Fr. Høst & Søn

Første Del af denne interessante Bog udsendtes i November 1945 og blev anmeldt i „Vikingen“ Nr. 12, 1. December. Som omtalt heri er dette for Søfolk og andre søfartsinteresserede baade værdifulde og lærerige Værk udgivet paa Foranledning af Skibsreder Knud Lauritzen, Formand for „Søfartens Bibliotek“.

I Bind 2 behandler Forfatteren alle Grundene i Sundet, Storebælt, Lillebælt, langs Østersøkysterne samt Farvandet omkring Bornholm og Ertholmene. Desuden er Navnene paa tidligere danske eller tyske Grunde undersøgt, og i et særligt Afsnit redegøres for Stoffets Behandling.

Som Bind 1 er ogsaa Bind 2 rigt illustreret, men skæmmes, ligesom Bind 1, af den udanske Retskrivning. Forfatteren benytter, og om hvilken han selv i en Efterskrift oplyser, at han har paaskønnet „tilladelsen til at skrive bogen med nordisk retskrivning, som mange av søens folk deværre (sikkert en Trykfejl for desværre) ikke værdsætter.“ Heri har han fuldstændig Ret — de danske Søfolk foretrækker at læse dansk Sprog med dansk Retskrivning.

Bortset fra denne Anke kan der kun siges alt godt om Bogen, og de mange fornøjelige eller pudsige Opriindelser til Navne paa Grunde, Puller og Flak vil baade interessere og mere Læserne. Grundene er behandlet i syv Afsnit; eet Afsnit giver Oplysninger om Farvandsnavne, og i det ovenfor omtalte Afsnit „Stoffets Behandling“ findes statistiske Oplysninger om Grunde, opkaldt efter Personer, Skibe, Fisk, Fugle, Søvegetation, Bundarter, Farver o. s. v.

Bogen slutter med fyldige Register for begge Bind. Prisen er Kr. 12,50. — Bind 1 koster Kr. 8,50.

*Gustav Kragh.*

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

Den berømte

# „ALTMARK“-AFFÆRE

Ved Henning Nielsen

Denne Episode i Krigens Begyndelse var en af de første, der drog det neutrale Norden direkte ind i Krigsbegivenhedernes Centrum, og den bragte naturligvis Sindene i Oprør. Lidet anede man paa dette Tidspunkt, hvilke voldsomme Begivenheder, der en Maanedes Tid efter skulde skylle ind over Norden.

Forspillet til „Altmark“-Affæren, der vakte Opsigt i hele den civiliserede Verden, var — som Læseren maaske vil erindre — i Korthed den, at det tyske Lommeslagskib „Graf Spee“ kort før Julen 1939 havde sænket otte britiske Handelsskibe i det sydlige Atlanterhav. Officererne var blevet interneret som Fanger paa Lommeslagskibet, hvor de blev behandlet taaleligt. Senere blev de engelske Fanger imidlertid bragt om Bord i Damperen „Altmark“, der gennem de norske Farvande skulde søge at slippe hjem til Tyskland.

Dette Forhold var kommet til den engelske Rege-

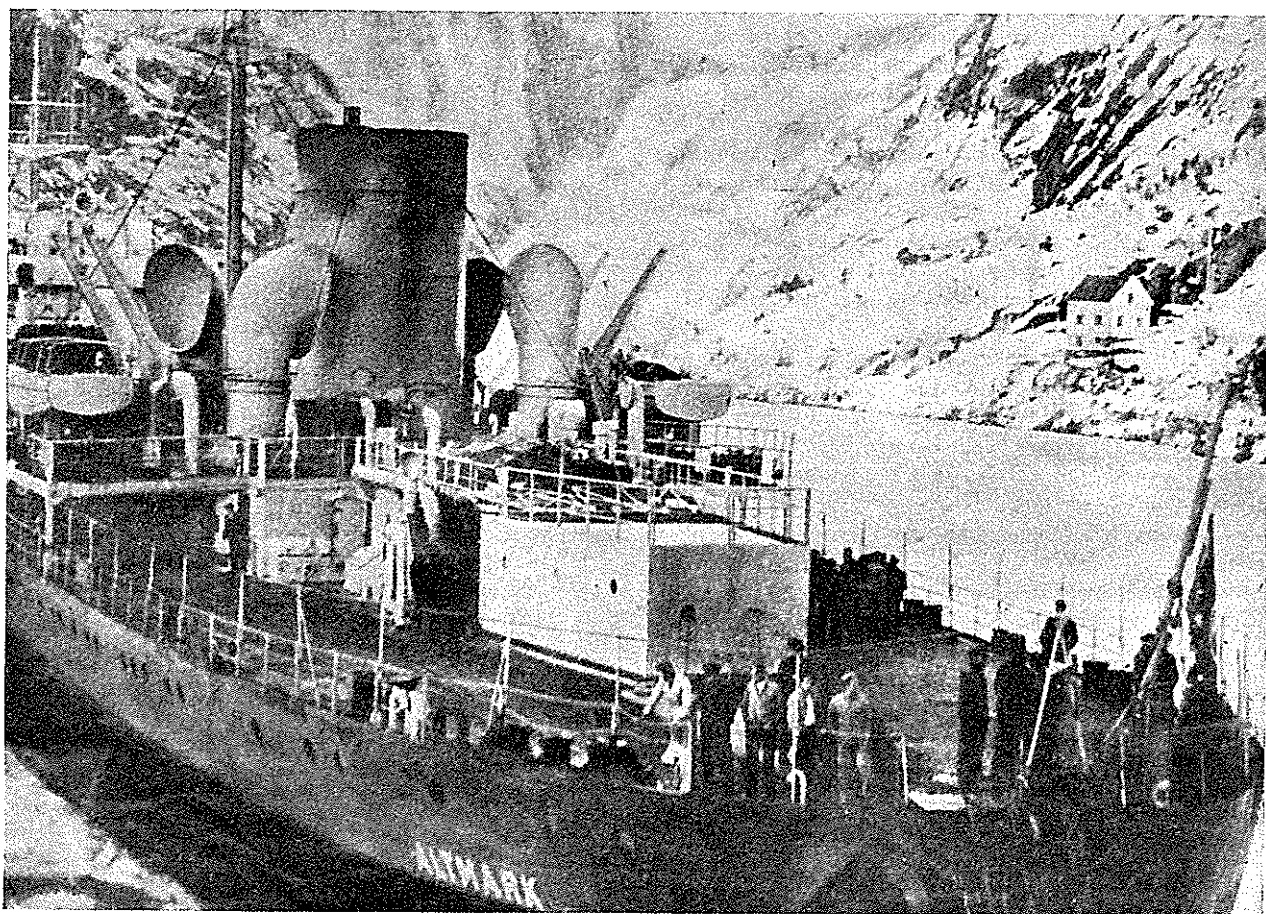
*Søndag den 18. Februar 1940 kunde man i Dagbladene Verden over læse en sensationel Artikel af omtrent følgende Ordlyd:*

## Engelsk Torpedojager i Kamp med tysk Skib i Bunden af Oslo Fjord

Den engelske Torpedojager »Cossack« har Natten til Søndag i norsk Farvand efter kort Kamp overført 311 britiske Fanger fra den tyske Damper »Altmark« til sig og derefter ført dem til Skotland.

rings Kundskab, og Luftstridskræfter foretog Rekognosceringer, ligesom visse af den engelske Flaades Skibe, der var belejligt placeret, bl. a. Krydseren „Intrepid“, Torpedojageren „Cossack“, hvis Chef var Kapitajn Vian, blev sat i Virksomhed for at finde „Altmark“.

Ved Middagstid den 17. Februar passerede „Altmark“ Jæren, og herfra blev den eskorteret af en





norsk Torpedobaad. Nogle Timer senere blev de ovenfor nævnte engelske Krigsskibe samt fem Torpedobaade observeret mellem Lister og Jæren. Disse Enheder fik Øje paa „Altmark“, og ved 16,30-Tiden forfulgte to engelske Torpedobaade den tyske Damper omtrent ud for Jøssing Fjord.

Imidlertid lagde den norske Torpedobaad sig imellem „Altmark“ og en af de engelske Torpedobaade, fra hvilken man netop var ved at sætte en Baad ud, idet det var Englændernes Hensigt at visitere „Altmark“. Chefen paa den norske Torpedobaad protesterede mod denne Neutralitetskrænkelse, men Englænderne hævdede, at der om Bord i det tyske Skib befandt sig ca. 400 engelske Fanger.

Efter nogen Forhandling trak Englændernes sig dog tilbage og sejlede ud af norsk Territorial-Farvand. De sejlede dog ikke bort, men afpatruljerede Farvandet ud for Jøssing Fjord, idet det tydeligt nok var deres Hensigt at vente paa, at „Altmark“ atter skulde forlade Jøssing Fjord.

Englænderne var imidlertid ikke rigtig klar over, hvordan de skulde gribe Sagen an. De havde ikke megen Lyst til at afvente „Altmark“s Genoptræden paa Skuepladsen; men paa den anden Side var Norge jo neutralt Omraade, og de udbad sig derfor Forholdsregler fra det engelske Admiralitet, hvor saa mange hurtige og vigtige Beslutninger, der har været medvirkende til at afgøre Englands og dermed Europas Skæbne, er blevet taget.

Efter en Skildring, som Chefen for den engelske Flaades Informationstjeneste, Rear-Admiral Dickson, fornylig gav i den engelske Radio, blev den Forholdsordre, som de engelske Søstridskræfter udbad sig angaaende „Altmark“, iflg. „Nationaltidende“, til under følgende ikke uinteressante Omstændigheder.

I Admiralitetet var man til fulde klar over, at den Situation, der var opstaaet for de engelske Flaadeenheder ud for Jøssing Fjord, ikke kunde forventes egenhændigt af nogen britisk Officer. En hurtig Afgørelse af en Mand, der var parat til selv at tage Ansvar, var nødvendig. Endnu var Krigen i Europa kun paa Begyndelsesstadiet, og Englænderne var yderst tilfredse med Norges Neutralitet.

Ca. Kl. 17,00 kom Churchill ned i Kommandoværelset og dikterede et Signal til „Cossack“s Chef, Kaptajn Vian. Det gik ud paa, at han for enhver Pris skulde sørge for, at de engelske Fanger blev befriet: „Faa dem fri — men gør det hurtigt! Jeg har meddelt Udenrigsministeren, at denne Ordre vil blive afsendt Kl. 17,45, saafremt vi ikke modtager Ordre om det modsatte“.

Tyggende paa den uundgaelige Cigar vandrede Churchill nu frem og tilbage i Værelset, og alle ven-

tede spændt paa, hvad der videre vilde ske. Kl. 17,20 var Churchills Taalmodighed forbi, og han vendte sig til Dickson, der var vagthavende Officer den paagældende Eftermiddag, idet han sagde: „Nu kan vi ikke vente længere. Ring straks til Lord Halifax“. Dette skete omgaaende, og Churchill førte nu en ganske kort Samtale med Lord Halifax, hvorefter han ringede til den vagthavende Officer ved Signaltjenesten og sagde: „Føj dette til Meddelelsen: „Sig til Nordmændene, at det aldrig er ærekrænkende at bøje sig for Overmagten!“ — „Lad os saa faa det af Sted hurtigst muligt“, sluttede han og gik...“

Nu vidste Englænderne ud for Jøssing Fjorden, hvad de havde at gøre. Ordren var klar og utvedydig, og saavel Admiralitet som Regering stod bag den. Kl. ca. 23 stod da „Cossack“ Fjorden ind for at befri de fangne Englændere. De norske Kanonbaade forholdt sig passive og nægtede at assistere ved Undersøgelsen, som „Altmark“ forsøgte at unddrage sig, idet den blev manøvreret saaledes, at den forsøgte at sejle „Cossack“ i Sænk.

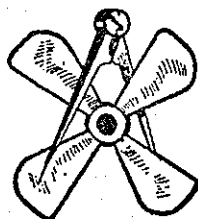
Det eneste, Tyskerne fik ud af denne Manøvre, var imidlertid, at „Altmark“ løb paa Grund, og Englænderne benyttede straks denne Chance og bordede det tyske Skib. En kort, men heftig Kamp, der hovedsagelig blev udkæmpet med Haandvaaben, udspandt sig, men i Løbet af ca. en halv Time var de britiske Søfolk Herre over Situationen. 311 britiske Fanger, der var stuvet sammen i Lasten paa den tyske Damper, blev fundet og taget om Bord i „Cossack“.

Kampen kostede „Cossack“ een dræbt og fire saarede, medens Tyskernes Tab var fire dræbte og fem saarede.

— Tyskerne rasede naturligvis paa deres sædvanlige Facon mod denne engelske Aktion. I officielle tyske Erklæringer stod at læse om „den eksempløse britiske Søroverhandling!“ mod fredeligt tysk Handelskib Tysk Sædvane tro stod der imidlertid intet om, at „Altmark“ var forsynet med saavel Kanoner som Maskingeværer, som man i givet Fald havde Ordre til at gøre Brug af.

„Altmark“s Fører, Kaptajn Heinrich Dau, fortalte i stort opslaaede Interviews i tyske Aviser om, hvordan Englænderne havde opført sig som rene Sørovere, idet de fra Baghold havde aabnet en morderisk Ild mod de værgeløse og fredelige tyske Søfolk.

— Som et Kuriosum skal det sluttelig nævnes, at de britiske Fanger ved Ankomsten til Skotland fortalte, at „Altmark“ var blevet undersøgt af de norske Mynigheder i Bergen, som imidlertid intet havde fundet at bemærke. Dette Forhold var dog ikke saa mærkeligt, idet Størsteparten af Fangerne havde været stuvet sammen i Skibets Olietanke og andre lignende mærkværdige Steder.



## 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)

# I Konvoj til Malta

I den graa Morgen bliver Havnen levende. De smaa uanselige Minestrygere begiver sig ud gennem Bomspærringen paa Vej til deres farlige Arbejde kort derefter fulgt af Destroyerne, der skal undersøge Farvandet for U-Baade og danne Eskorte for Handelsskibene. Det rasler af Spil og Kæder. Det er Handelsskibene, der er ved at hive deres Ankre hjem. Langsamt bliver de svære Skrog levende, men alligevel er en Slæbebaad nødvendig til at give dem et Nap med at faa Stævnen drejet den rigtige Vej.

En for en glider de tunglastede Skibe ud gennem Bommen og videre gennem den strøgne Rende. Signalflagene blafre i den friske Morgenluft. Paa Broen staar Kaptajnen og manøvrerer sit Skib paa Plads i Konvojen. Paa Dækket ser Skibets Vaabenofficer endnu engang efter, at alt til Skibets Forsvar er i Orden, for det er jo ikke nogen Lystrejse med en Malta-konvoj. Der maa man være klar uden Varsel til at smide, hvad man har i Hænderne, og fare til sine Vaaben og forsvare sig.

Det her er ikke en af Aksens smaa sammenflikkede Konvojer af fladbundede Kystbaade og smaa Skonnerter, der lusker afsted med et Par faa Tons Last. Nej, det er rigtige, dybtstikkende, oceangaende Skibe, den største Tonnagemængde, der er gaaet langs Afrikas Nordkyst i de sidste Par Aar.

Oven over hvert Skib svæver vore Spærreballoner, og endnu højere oppe kan man skimte Flyvereskorten fra Royal Airforce. Rundt om os danner Destroyerne en uigennemtrængelig Mur af Staal, imod hvilken U-Baadene forgæves vil løbe Storme for at faa Ram paa de lastede Skibe.

Skibenes egne Forsvarsmidler er heller ikke ubetydelige. Jeg har omtalt Spærreballonerne, men ikke de 4" Kanoner og alt det Antiluftskyts, hvert Skib er i Besiddelse af. Saadan en Konvoj er bedst sammenlignet med en Hvepsere, hvor hvert Skib kan give ca. 10.000 „Stik“ fra sig.

Vi er et blandet Selskab her, engelske - hollandske - græske - frie franske og frie danske Skibe. Og blandt de Mænd, der bemander Skibene, er der ikke mange, der ikke har noget at sige Hitler og Mussolini „Tak“ for, og det gør vi ved at bringe de Forsyninger frem, der skal sætte vore kæmpende Kammerater paa Malta og i Afrika i Stand til at drive Aksemagternes Soldater og deres Skibe bort fra Afrika og Middelhavet.

Selvom Vejret er fint, og Solen skinner, saa er det jo ikke ligefrem en Lystrejse paa Middelhavet vi er ude paa. Dybd bomberne lyder for tit og for tæt

*En Styrmand i den danske Handelsmarine, der under Krigen sejlede for de allierede, har skrevet efterfølgende Beretning om den første Konvoj, der naaede frem med Undsætninger til Malta, og hvori han deltog. Efter mange farefulde Ture for de allierede gik hans Skib ned i Atlanterhavet kort før Freden kom, og vor Fortæller blev et af de mange Ofre, som den danske Handelsflaade bragte paa Krigens Alter.  
Redaktionen.*

til det, og i det mindste een U-Baad befinder sig paa Bunden af Havet.

Midt imellem drivende Miner, lurende U-Baade og Flyvemaskiner, pløjer de store Skibe støt og roligt deres Vej. Konvojen er blevet splittet op. En Del af den er gaaet til Tripolis, og nu fortsætter Resten af den til Malta.

I den første Morgensol fik vi Øje paa Øen. Dens lyse Sandstensklipper hævede sig op over Kimmingen. Huse og Gaarde, Kirker og Taarne traadte tydeligt frem. Mindst af alt lignede det Verdens mest bombede og ødelagte Plet Land. Ikke længe ad Gangen kunde man fortabe sig i Synet af Landet. Navigationen krævede ens hele Opmærksomhed, for vi laa og sejlede ind imellem Minefellerne, og der er en Fejltagelse katastrofal. — En skarp Drejning, og der laa Havneindløbet lige foran os. Med et sidste Drøn dykkede Flyvereskorten ned over os til Farvel — og Velkommen til Malta.

Som det første af Konvojens Skibe løb vi ind i Havnen. Hele Vejen ind stod Befolkningen og Soldaterne og vinkede og raabte Hurra for os og ønskede os Velkommen.

Var det virkelig muligt, at der endnu levede Mennesker i de Ruindynger, som vi saa fra Skibet. Ikke et helt Hus var der at faa Øje paa, men kun Ruiner efter en saadan Maalestok, at det overgaar enhver Beskrivelse. Ikke alene paa Landjorden saa man Spor efter de frygtelige Bombeangreb. I Havnen laa der Rester af mange Skibe, baade Handelsskibe og Krigsskibe, paa alle Stadier af Ødelæggelse.

Langsamt fandt vi Vej op gennem Havnen til French creek, hvor vi skulde fortoje ved en af Orlogsværftets Kajer, der ligesom Resten af Byen laa i Ruiner, og ikke saa snart var vi fortojet, før vi gik i Gang med Udlosningen.

Paa Dækket havde vi Biler, Lastvogne fyldt med Last. De blev sat ned paa Kajen og kørt væk med det samme for at bilve udlosset og bagefter sendt tilbage igen for at køre Lasten væk. Der blev ikke spildt nogen Tid.

Det er ikke Havnearbejdere alle dem, der lossere Skibene. Det er Skrædere og Skomagere, Bagere og Bønder. Alle der kan løfte Hænderne til Arbejde er i Gang, og de er villige til at tage imod ethvert Raad, vi kan give dem angaaende Arbejdets Udførelse, saa vi kan faa sat Tempoet op, saa en ny Konvoj kan komme ind. Det er jo begrænset, hvormange Skibe der kan ligge her ad Gangen.

Og der er Fart over Arbejdet. Med 6 Gæng om Dagen og 3 om Natten udlossede vi ca. 8000 Tons

Last paa 6 Dage og 4 Timer, den bedste Tid, det endnu er lykkedes at udlosse et Skib paa her. Vi var det første Skib udlosset, skønt vi havde 1000 Tons mere end noget af de andre, og stolte det var vi, det falder jo tilbage paa os, der er i Skibet, og derigennem tilbage paa Nationen.

Det er en haard Tid, de har staaet igennem her paa Øen. I August Maaned sidste Aar havde de Forsyninger igen til 9 Dages Belejring. Naar den Tid var omme, havde de ikke mere, hverken Ammunition eller Proviant. Rationen pr. Mand var nede paa 4 oz. „Bully beef“ og 2 oz. Daasefisk hver 14. Dag, og dertil et Par Skiver Brød og Soldaterkiks hver Dag. Alle de Heste, der endnu kunde undværes, blev slagtede og spist. Saa kom Turen til Gederne, og Hunde og Katte blev ogsaa spist. Om Motortransport var der ikke Tale. Benzinen var for kostbar til at anvendes til det, den skulde i deres Flyvemaskiner. Lægemidlerne slap op, og epidemiske Sygdomme florerede paa det voldsomste.

En Konvoj paa 14 Handelsskibe blev afsendt til Basehavnen med Mad og Ammunition til den belejrede Ø. 2 af Skibene naaede uskadt igennem og to med den halve Last ødelagt af Torpedotræffere. Resten blev sænket under Forsøget paa at naa frem. 2200 Menneskeliv kostede det at faa de ca. 24.000 Tons Last frem, men Øen var reddet. Igennem det altsammen holdt Øens Forsvarere ud, og for hver Dag, der gik, blev de kun endnu mere opsatte paa, at den Dag skulde komme, hvor de kunde faa Lov til at give igen det samme, som de selv havde lidt. Den Tanke, der besjælede alle, var, „lad os leve saa længe, at vi kan øve Gengæld, og saa vil vi dø lykkelige.“

Øens Garnison forbereder sig paa den Dag. Det er ikke saa meget Fødevarer, de ønsker, selvom deres Rationer nu ikke er stort mere, end de var under den alvorligste Del af Belejringen. „Nej,“ siger de, „lad os fa Ammunition og Materiale dertil, og vi skal lave Italien om til den største Ruindyng, der tænkes kan.“

I Marinens ødelagte Værksteder hernede ved Havnen arbejdes der Dag og Nat. Alt ligger ganske vist i Ruiner, men de har dog faaet klaret saa meget væk, at de har kunnet faa en Del af Maskinerne igang igen. Mange af dem er flikket sammen af Delene fra en halv Snes andre Maskiner under aaben Himmel. Mellem Murdynger og forvredne Jernbjælker staar de nu ved deres Drejebænke og arbejder, alle kun besjælet af denne ene Tanke: Hævn.

Jeg har været en Tur ovre i den Del af Byen, det er gaaet værst ud over, og saa det slemt ud fra Søsiden, saa saa det 100 Gange værre ud, naar man stod i selve Byen. Hvert Hus var en Ruin. Hele Byen var ikke andet end en stor Ruinhob. Alle de vidunderlige gamle Bygninger, som Byen er saa rig paa, ligger i Ruiner. Stormesterens Palads, de gamle „Auberges“, Operaen, Kirkerne, intet er skaanet. Her har i Sandhed Vandalismen fejret sin største Triumf.

Øg alligevel gaar Livet her i Byen mere eller mindre sin sædvanlige Gang. Butiksfolkene har faaet klaret Ruinerne saa vidt, at de har været i Stand til at faa stablet noget, der ligner Butikker paa Benene. Biograferne spiller for fulde Huse. Værtshusene er aabne og sælger noget skrækkeligt Stof under Navnet

Spiritus og Vin. Paa Gaderne promenerer Folk imellem Ruinerne, der var ingen, der kunde se paa dem, at de havde holdt til en aarelang Belejring. Alt var Smil og Latter og godt Humør, og man fik mangt et muntert Tilraab og Fingerkys, naar man gik igennem Gaderne, og naturligvis raabte man igen og vinkede til Pigerne, for hvilken Sømand vilde ikke gøre det? Med hele en Sydbos Evne til at glemme Dagen i Gaar og ikke bekymre sig om den i Morgen hengav alle sig til Nydelsen af Dagen i Dag. Jeg stod oppe paa de gamle Bastioner, hvor deres Forfædre har slaaet mangan Angriber tilbage i Aarenes Løb. De Mure og Fæstningsværker har selv ikke Tyskernes Bomber kunne faa Bugt med. De knejser i Dag lige saa trodsigt, som de gjorde paa Tyrkerkrigens Tid, og i de stolte Fortidsminder maa sikkert søges Grunden til, at de har kunnet udholde ogsaa denne Belejring.

Ogsaa under denne Krig har de gamle Fæstningsværker beskyttet Befolkningen. Under dem og under hele Byen har de gravet sig ned i Sandstenen og været i Sikkerhed. 200—300 Fod Sten, det har selv Tyskernes vilde Bombning ikke kunnet faa Bugt med.

Det alvorligste Problem her paa Øen i Øjeblikket er Transportmidler. Busserne kører kun i to Timer Morgen og Aften, og vil man ud til nogen af Byerne i Omegnen, saa maa man stoppe de Militærbiler, der kommer, og spørge, om man maa faa et „Løft“ med, og det bliver sjældent nægtet en. Det gælder baade for Civile og Militære. Jeg blev en Dag inviteret til Frokost oppe i den gamle Hovedstad „Citta Weccia“, der var en Afdeling af Jagermaskiner, der havde deres Flyveplads deroppe. Officerenes Messe var indrettet i det gamle Inquisitionspalads. Jeg kom kørende med en af deres Vogne, der havde været et Ærinde nede og hente Forsyninger, og set paa Afstand lignede Byen en af de gamle Borge, man læser om i Æventyrfortællinger, med Mure og Bastioner, der rejste sig stejlt fra det omliggende Land paa Toppen af et Højdedrag.

Jeg blev modtaget paa det hjerteligste af Officerne, og efter at have spist og sludret kørte jeg ud paa Flyvepladsen, hvor jeg blev vist rundt. De fortalte mig, at der under Flyvepladsen laa ca. 6000 Tons ueksploderede tyske og italienske Bomber. De havde ikke haft Tid til at fjerne dem i sin Tid. De skovlede bare Hullerne til igen. — Om je vilde have en Flyvetur? Jeg troede knap mine egne Øren. Her befandt jeg mig paa en Flyveplads kun 100 km fra den nærmeste paa Sicilien, men naturligvis sagde jeg „Ja, Tak“. Jeg har aldrig aldrig prøvet at flyve før, men en Gang skal vel være den første.

Jeg fik Seletøjet paa til Faldskærmen, og Hjelmen med Telefonen paa Hovedet. Og saa indtog jeg min Plads paa Observatørsædet af en af de hurtige „Beaufighters“, og i en halv Times Tid kirklede vi saa over Øen og havde et rigtigt godt Kig paa den fra oven af. Efter at være landet tog vi tilbage til Messen og drak Te, og da de havde en Bil, der skulde ind til Byen, kom jeg med den tilbage. Saa var det Transportproblem klaret.

Denne Tur har i Sandhed været en Oplevelse, jeg sent vil glemme.

# Londons Havn

Af  
L. B. ARMSTRONG

## efter Krigen

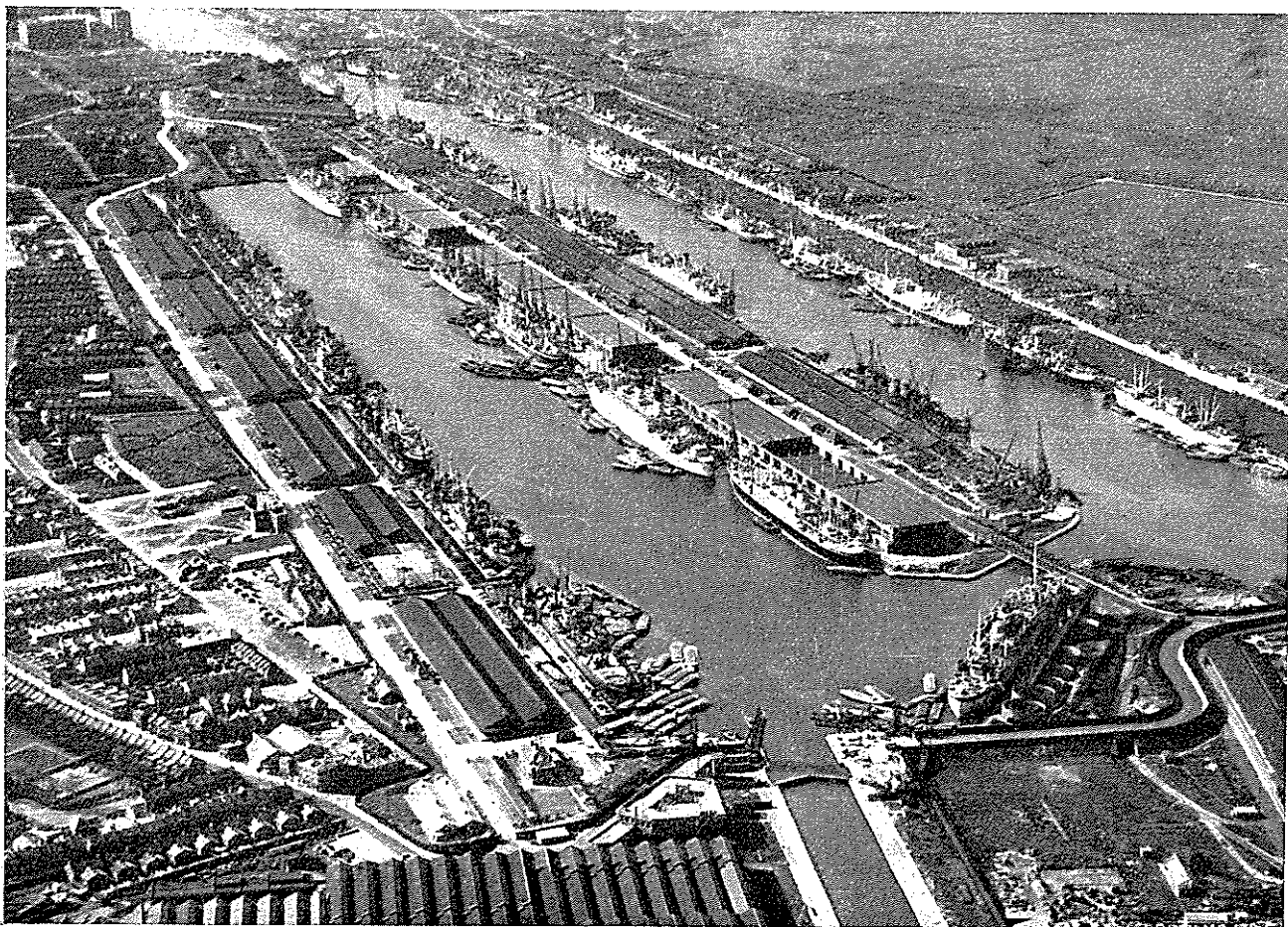
*Londons Havn blev i Aarene 1939—1945, da de skidengraa Krigsskibe laa forankrede der, overdønet med tyske Bomber. Den er dog hurtigt endnu en Gang blevet den travle Skueplads for Fredstidens Handel. Den følgende Artikel giver et Indtryk af den Energiudfoldelse, som lægges i Arbejdet ved Omstillingen fra Krig til Fred.*

Londons Havn er fuld af Skrammer efter den Ildprøve, den maatte igennem i de seks Krigsaar. Man ser det langs Kajerne, i Dokkerne, paa alle Fabrikernes forrevne Facader og i mange af Havnearbejdernes hærgede Ansigter. Da den frygtelige Strid paa Liv og Død nu er forbi, er Londons Havn ved at gøre klar til en ny Kamp — Kampen for Genoprettelsen af den britiske Handel paa oversøiske Lande.

Det er dejligt og opmuntrende at se, hvorledes Themsen og Dokkerne fyldes af en større og større Skare af kendte Skibe, som vender tilbage til Verdens vigtigste Handelsplads. Kajpladserne, som tidligere var beslaglagt af Krigs- og Transportfartøjer og Liberty Skibe med karakteristiske Linjer og transatlantiske Navne, er nu optaget af de Baade, som er hjem-

mehørende i London, og som i saa lang Tid blev dirigeret til andre Havne og brugt til andre Formaal, der var livsvigtige for de Allierede. Da man fornylig henvendte sig til de britiske Redere, som regelmæssigt brugte Londons Havn før Krigen, resulterede det i, at de alle som en udtalte, at de havde til Hensigt at sende deres Skibe til London, naar som helst der bød sig en Lejlighed. Flere og flere af disse Skibe gaar op ad Floden, efter at Skytset er blevet afmonteret og den graa Maling skrabet af. Forinden har Reparationsværfterne haft dem under Behandling og givet dem Koffardiskibenes sædvanlige muntre Skrog- og Skorstensfarver.

Skibsværfterne langs Themsen arbejder af alle Kræfter for at indhente det forsømte med Hensyn til Skibenes Oppudsning, hvilket var umuligt under Kri-



*Et Hjørne af Londons Havn set i Fugleperspektiv. Der er fireogtredive Skibe paa dette Billede, hvoraf tretten tager Gods ombord og elleve losses. Ti af Skibene er lagt op enten for en kortvarig Reparation eller for at blive forvandlet fra Troppe-transporter til „civilt“ Skib.*

gen. Det bedste Varsel om en ny Tid er, naar man nu og da faar Lejlighed til at se et Skib, som er bygget efter Krigen. For hver Maaned der gaar, er London parat til at modtage en større og større oversøisk Skibstonnage, da hver Baad er et Led i det Transportbaand, som er nødvendigt for at fylde Verdens tomme Spisekamre.

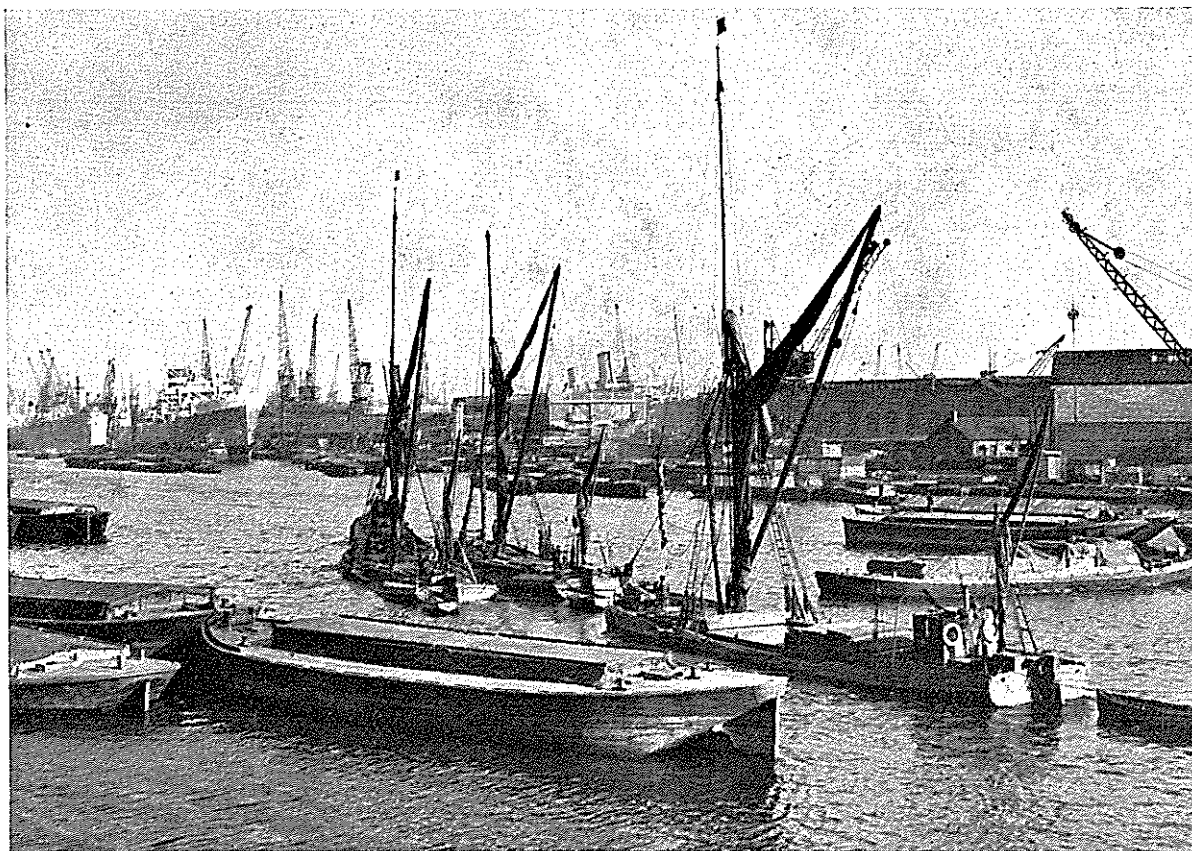
Ja, det var Spørgsmaalet om de Skibe, der løber ind i Havnen. Men hvorledes staar det til med den Service, der kan ydes paa dette Mødested for Verdenshandelen? Hvorledes er Kajforholdene, det tekniske Udstyr og Oplagringstilstandene? Hvis ikke det er i Orden, kan de rigt ladede Handelsskibe lige saa godt lægge op. Hele Verden ved, at Londons Havn var udsat for frygteligere Bombeangreb end det øvrige Storbritannien. Angrebene var ganske vist kraftige, men Havnen var for haard en Nød at knække. Til Trods for svære Skader var den aldrig paa Sammenbruddets Rand. Dens vigtige Bidrag til D-Dagen og dens stadige Evne til at levere Forsyninger til de Allieredes Befrielsehære gjorde Fjenden forbavset, da han havde planlagt, at Themsen skulde sættes ud af Spillet.

Ødelæggelserne paa Kajanlæggene var forholdsvis smaa. Mindre end 1500 Yards (1371 Meter) ud af den samlede Kajlængde paa 44 Miles (71 Kilometer) blev beskadiget. Det gik dog mere ud over Oplagspladserne. Saa at sige ikke et Varehus eller Skur gik Ram forbi, saa ved Slutningen af Krigen manglede Havnen en væsentlig Del af de Magasiner, hvor Skibenes Gods opstables.

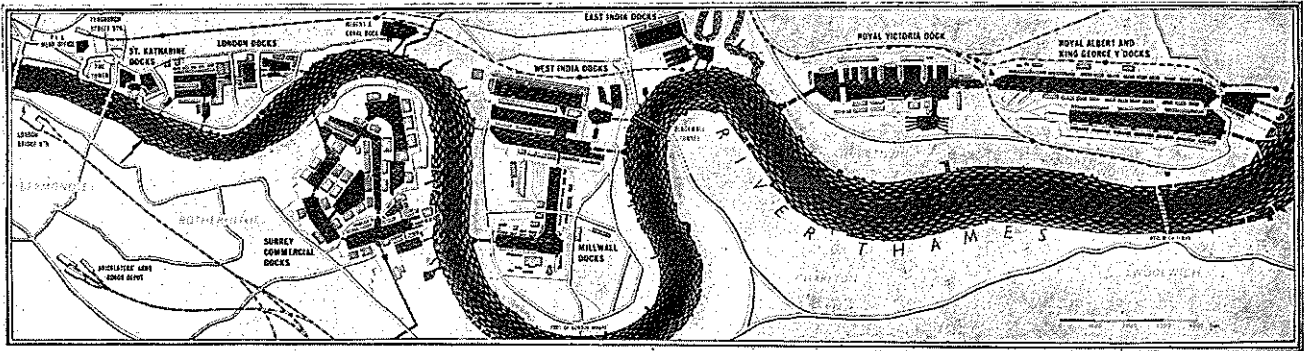
En Havn, som mangler Oplagringsmagasiner, er næsten daarligere stillet end et Hjem uden Skabe, saa

da den europæiske Krig blev afsluttet i Maj 1945, var man klar over, at det Problem vedrørende Londons Havn var det mest brændende. Til Trods for Mangel paa Arbejdskraft og Materialer var der allerede i Maj 1946 opstillet et Program med Hensyn til Reparation af de mindst alvorligt beskadigede Bygninger. Et af Lyspunkterne i Krigens mørke Tid var den Kraft, hvormed Videnskaben blev besjælet, saa Opfindelserne nu efter Kampen kan benyttes i Fredens Tjeneste. Samlebaandsfabrikationen, som naaede uanede Højder i den kaotiske Tid, har man anvendt i stor Udstrækning for at faa Londons hjemløse Varepartier under Tag igen. 70 interimistiske Skure, som er under Bygning, vil om kort Tid give et forøget Fladeareal paa 500,000 Kvadratfod til Gods og Transitvarer. Et andet interimistisk Hjælpemiddel, som man har taget i Brug, er Staalhuse, som er fabrikerede paa Samlebaand. Samtidig maa man ikke glemme at nævne de Varehuse ved The Royal Victoria Dock, der er bygget færdige under Krigen. De har en Flade paa 750,000 Kvadratfod, hvortil kommer et Areal paa 375,000 Kvadratfod til Transitvarer.

Et andet Problem, som maatte løses, var den alvorlige Mangel paa mekaniske Hjælpemidler i Havnen som for Eksempel Kraner, Transportelevatorer og andre Losse- og Ladeindretninger og Materiel til Varehuse. Denne Mangel var opstaaet dels paa Grund af fjendtlige Handlinger og dels ved, at Materiellet var overført til Krigstjenesten og til andre Havne, som var mindre saarbare for Angreb end London. Manglen paa Havnemateriel er imødegaaet ved Anskaffelsen af 50 3-Tons elektriske Kajkraner, hvoraf de fleste er



*Her er Prammene i Arbejde. I Baggrunden flere store Skibe og nogle af Havnens mange Varehuse og Kraner.*



Et Kort over Londons Kæmpehavn med de kilometerlange Kajer. Som en sort Soslange bugter Themsen sig gennem London forbi Dokker og Moler.

ved at blive opstillet, og 31 Løbekraner, hvoraf de fleste er leverede. Der er indgivet Ordre paa en hel Flaade af lette, elektriske Blokvogne, og de store Krav, der stilles til Jernbanerne ved Dokanlæggene, har man kunnet imødegaa ved en Tilgang af Lokomotiver. Der er installeret nye elektriske Køleanlæg, og man kunde nævne mange andre Eksempler paa det Arbejde, der gøres i Fredstidens Dokker.

Den sidste og muligvis den vigtigste Faktor i denne korte Artikel om Londons Medvirken til Verdenslykke er Havnearbejderen. Ligesom det øvrige Europas Folkemasser er han forvirret og lider af den naturlige Reaktion, efter at han har deltaget aktivt i den mest fanatiske og ubarmhjertige Krig, der nogen Sinde er blevet udkæmpet. Fra Tid til anden knurrer han, ligesom hele Verden gør det. Smaa Rationer og Efterkrigstidens ensformige, graa Verden virker heller ikke opmuntrende paa en Mand, som er beskæftiget med haardt, manuelt Arbejde. Men Londons Dokarbejder har skjulte Kraftreserver i Behold. Naar han har et lysende Ideal for Øje og en god Leder, er han i Stand

til at flytte Bjerge. Dunkerque, Havnens Forsvar og Forberedelserne til D-Dag skyldes næsten lige saa meget Londons Havnearbejdere som de kæmpende Styrker, der var i aktiv Tjeneste. Hans medfødte Evne til at filosofere og hans uforlignelige Cockneyhumor har mange Gange bragt ham over det døde Punkt, og det vil derfor være en stor Fejltagelse at undervurdere hans Bidrag til Genoprettelsen af den britiske Verdenshandel.

Selv om jeg har malet et dystert Billede af en Havn, der næsten skælver af Overanstrengelse, er det dog et Billede fuldt af Haab. I nogle hundrede Aar har Themsen og dens Havn som en Dynamo leveret Kraft til Handelsmarkederne og til de Nationer, som anstrenger sig for at opretholde en Produktion. I den nuværende Overgangsperiode er de dygtigste Ingeniører ved at efterse Maskinen og varme den op, for at den kan være rede til at udsende Energistrøm og Service gennem Søhandelens Kabel, som forbinder Verdens Nationer.

## Kvindelige Marinere

Dette Begreb er ikke ukendt udenfor Danmarks Grænser, men det var noget helt nyt, da man paa et Møde i Aarhus den 2. September besluttede at oprette et særligt Marinekorps for danske Kvinder. Tilgangen til Korpset sker selvfølgelig ad Frihedens Vej.

„Kvindeligere Marinere“ er oprettet i Forbindelse med et maritimt Hjemmeværn, der samme Dag saa Dagens Lys i Aarhus. Korpsets Opgave er at staa til Tjeneste for den kongelige Marine i Tilfælde af Krig eller ved Øvelser i Fredstid. Enhver dansk Kvinde, der er fyldt 17 Aar kan blive Medlem af Korpset. Det er Fru Kommandør M. A. v. Lowzow, der er gaaet ind for Ideen herhjemme, og det varer sikkert ikke længe, før man hører nærmere om de „Kvindelige Marinere“.

Iøvrigt er der ogsaa startet et maritimt Hjemmeværn i Omegnen af København, idet gamle Marinere allerede har haft flere Øvelser i Forbindelse med Hjemmeværnsforeningerne i Land. Dette maritime Hjemmeværn er i Besiddelse af et Par Motorbaade, stationeret i Taarbæk Havn, og det har til Opgave at

hjælpe Marinen under en eventuel Krig og maaske optræde som en Del af Partisanstyrken. Ophavsmanden til Marinekompagniet i Lyngby er Overassistent E. C. Larsen fra Lyngby Radio.

Marineforeningens Formand oplyser forøvrigt, at baade Søværnsledelsen og Marineforeningens Hovedbestyrelse arbejder paa at faa etableret et landsomfattende maritimt Hjemmeværn. X-math.

## Marius Nielsen & Søn

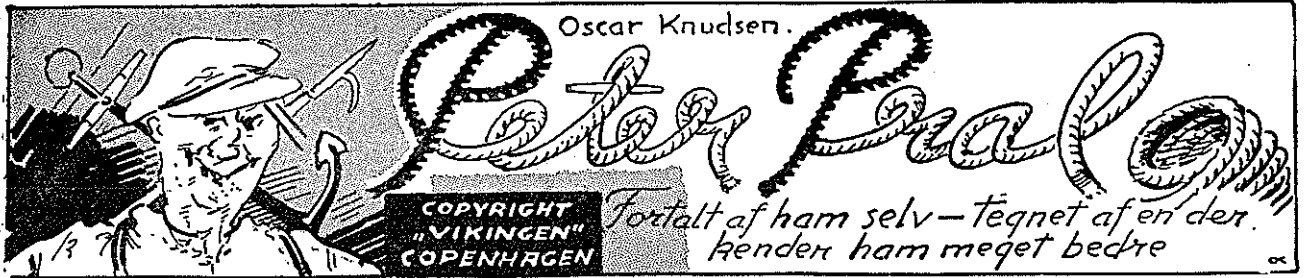
Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



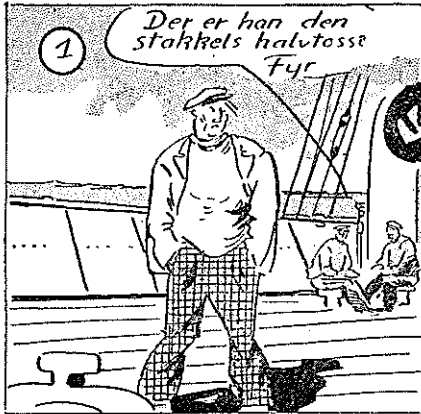
Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057



Oscar Knudsen.

COPYRIGHT  
"VIKINGEN"  
COPENHAGEN

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



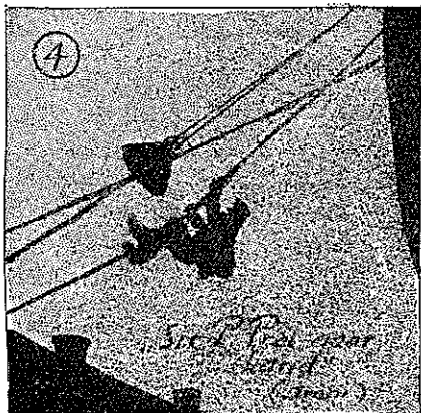
Om Bord paa „Royal Prince“ betragtede de mig vist som et underligt Individ. Jeg havde faaet overladt Beklædningsgenstande fra Skibets Depot. Mit eget gode Tøj var jo komplet ødelagt i Stormnatten paa det saubne Hav.



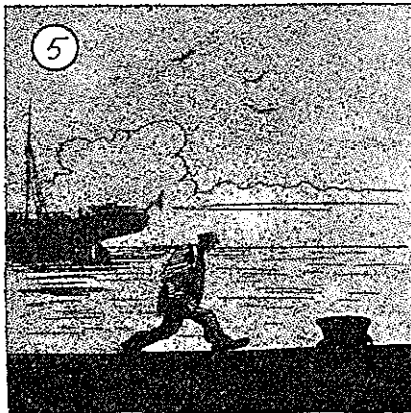
Men en Dag hørte jeg paa Mandskabets Samtale, at vi nærmede os Princetown. Den By, som jeg havde forladt som en Helt. — Og hvor man nu troede mig død. — Et underligt Spil af Skæbnen!!



Jeg tog en rask Beslutning! Jeg vilde gaa i Land i Princetown. Ja, jeg vilde. Det kunde blive ganske interessant at gaa i Land i en By, som man havde reddet fra en frygtelig Fare, og hvor alle troede, at man laa paa Havets Bund. — En Spøg — — hvad? — —



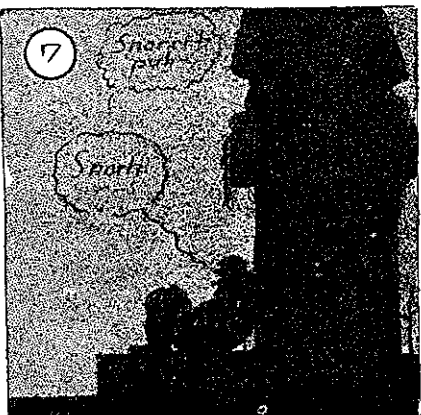
Jeg forlod mit Skib ad samme Vej som Linedansere plejer at benytte. — Ingen saa Sir Peter Pral gaa i Land. Men det var heller ikke Meningen. Jeg ønskede kun at være for mig selv. Ensom og ukendt. En skuffet Mand. Ja, saaledes følte jeg det den Gang.



— — — Havnestemming — — —



Inde paa Torvet stod en Statue indhyllet i et Klæde. Den saa ud som om den skulde afsløres. Naa, hvad ragede det mig. Mig var der ingen der havde Brug for. — Gudnat!



Statuen kunde i hvert Fald bruges til at sove paa. Jeg satte mig paa dens Fodstykke og slumrede ind. Natens svalde Fred sønkede sig over mig. Jeg sov — — — sov — — og drømte — —



Jeg drømte, hvorledes man talte om mig — „Helten fra Princetown“. Manden, der havde reddet en hel By fra en frygtelig Fare. En Fare, overfor hvilken Krudtsammensværgelsen i Tower (England) blegnede. Jeg drømte, at Statuen, hvorved jeg sov, var af mig selv.



Underligt flettede Drømmens Spind sig ind i hinanden.

P. P.  
Venlig Hilsen.

# En kinesisk Djunke

Af BRYANT VAISEY

## sejlede til Europa

**T**il December er det nøjagtigt hundrede Aar siden, at den første kinesiske Djunke sejlede fra Hong Kong og naaede Europa. Man antager endda, at den var det første af den Slags Skibe, der rundede „Kap det gode Haab“.

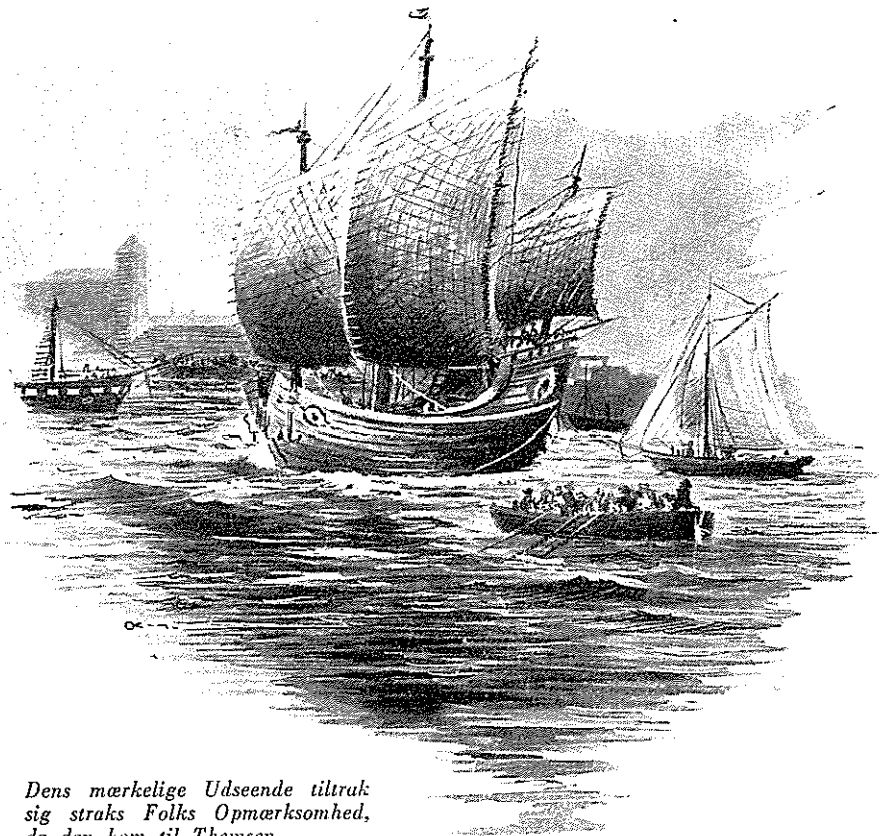
Meget mindre Skibe havde dog gjort saadanne Rejser. Djunken „Keying“ var paa mere end 700 Tons og maalte 160 Fod i Længden med en største Bredde af 33 Fod samt et Dybdegaaende paa 16 Fod, naar den var fuldt lastet. Det var imidlertid dens mærkelige Udseende, der tiltrak sig Folks Opmærksomhed, da den kom til Themsen i Maj Maaned 1848. Flere Tusinde Mennesker betalte en shilling hver for at komme ombord.

En samtidig Skribent beskriver „Keying“ saaledes:

„Hun er bygget af den bedste Kvalitet Teak-Træ, og modsat europæisk Skik er Plankerne sømmet sammen før Isætningen af Spanterne. Hun har tre Master, der er lavet af Jerntræ. Stormasten er forarbejdet af een stor Stamme. Den er 90 Fod høj og har et Omfang af ca. 10 Fod ved Dækket. Noget ganske karakteristisk er Manglen paa Ræer eller Rigning. Hendes Sejl bestaar af en kraftig Maatte, som er stivet af med Mellemlum af tre Fod ved Hjælp af stærke Bambusstænger. Det hejses ved Hjælp af eet Stykke Tovværk af umaaelig Tykkelse, og som er lavet af flettet Spanskrør. Storsejlet er ogsaa af kæmpemæssige Dimensioner, idet det vejer lige ved ni Tons, og det tager en hel Besætning lige ved to Timer at sætte det. „Keying“ er forsynet med tre store Ankre, lavet helt igennem af Jerntræ, og Ankertovene er flettet af Spanskrør. Roret er af en ganske særlig Konstruktion. Det holdes paa Plads af to stærke Reb. To andre gaar fra dets nederste Ende under hele Skibet og er fastgjort i Boven. Dette Ror vejer henved syv Tons. Det hejses ved Hjælp af to Bradespil, som er anbragt paa Skansen.“

Omstændighederne, som gik foran Rejsen, var ikke mindre usædvanlige end Skibet selv. Ideens Ophavsmand var en Haandfuld Englændere, hvis første Vanskeligheder bestod i at købe Skibet. Den kinesiske

Lov forbød nemlig Salg af kinesiske Fartøjer til Udlændinge under Trusel med Dødsstraf, og de, der havde i Sinde at købe, var derfor tvungne til at antage forskellige Forklædninger under deres Rejse i Land for at kunne udføre deres Forehavende. Ydermere maatte Ejeren og Folk paa Stedet, hvortil Baaden skulde, holde paa en absolut Hemmelighed. Da „Keying“ sejlede bort,



*Dens mærkelige Udseende tiltrak sig straks Folks Opmærksomhed, da den kom til Themsen.*

havde den nemlig et Mandskab paa 30 Kinesere foruden tolv Englændere og som Passager en Mandarin.

Ud for „Kap det gode Haab“ løb man ind i en voldsom Orkan, i hvilken Baaden stod sin Prøve ifølge en af Mændene ombord: „Det er en fin Baad i Søn. Den har Kræfter til at ride en Storm af ligesaa godt — og maaske bedre — end en af engelsk Konstruktion“.

I April 1847 aflagde man et kort Besøg paa Sct. Helena, hvorefter man satte Kurs mod de britiske Øer, men Storme og en stærk Strøm førte den langt mod Vest. Man løb tør for Proviant og Vand, og Folkene blev derfor næsten oprørske. Skibets Fører besluttede saa at gaa ind til New York, hvor man blev modtaget med ægte amerikansk Enthusiasme og havde Besøg af næsten 8000 Mennesker om Dagen.



Djunken gjorde derpaa Vest-Øst-Turen over Atlanten paa 21 Dage, en hurtig Sejltid selv for amerikanske Paketbaade paa den Tid.

For dem, der flokkedes for at betragte den, har den sikkert frembudt et mærkværdigt Syn. Paa hver Side af dens kantede Bov, der taarnede sig 30 Fod op over Vandoverfladen, var anbragt et Kæmpeøje, som skulde sætte „Keying“ i Stand til at finde Vej over Havene. Baade ind- og udvendig var den iøvrigt malet i straalende Farver. Salonen var 32 Fod lang og over 15 Fod høj. Paa Skod og i Dæk var der pyntet op med Papir i livlige Mønstre. Over 20 Lanterner i forskellig Størrelse og Form udgjorde Belysningen. Brudstykkerne i dem var udskaaede og rigt forgyldte. Fladerne var pyntet med Broderier og Malerier af Landskaber, Blomster, Fugle og Dyr.

Ogsaa Skodderne var rigt dekorerede med Billeder af alle Slags Dyr samt Billeder af Blomster og Mennesker. Altsammen var det smukt og samvittighedsfuldt udført. Salonen var virkelig ikke saa lidt af et Museum, for den var forsynet med mange mærkelige Møbler. De utallige Borde var fyldt med Kuriositeter, som blandt andet talte Musikinstrumenter, Paraplyer og Modeller. I den ene Ende var endvidere et Bedrum eller et Alter med en Afgudsfigur med 18 Arme og lavet af een stor Klods Kamfertræ.

Men det var Agterskibet, som ragede 45 Fod i Vejret, der tiltrak sig den største Opmærksomhed. Det var omhyggeligt dekoreret. Agterskibets Højde tillod Roret at blive løftet højt eller sænket helt ned til Bunden

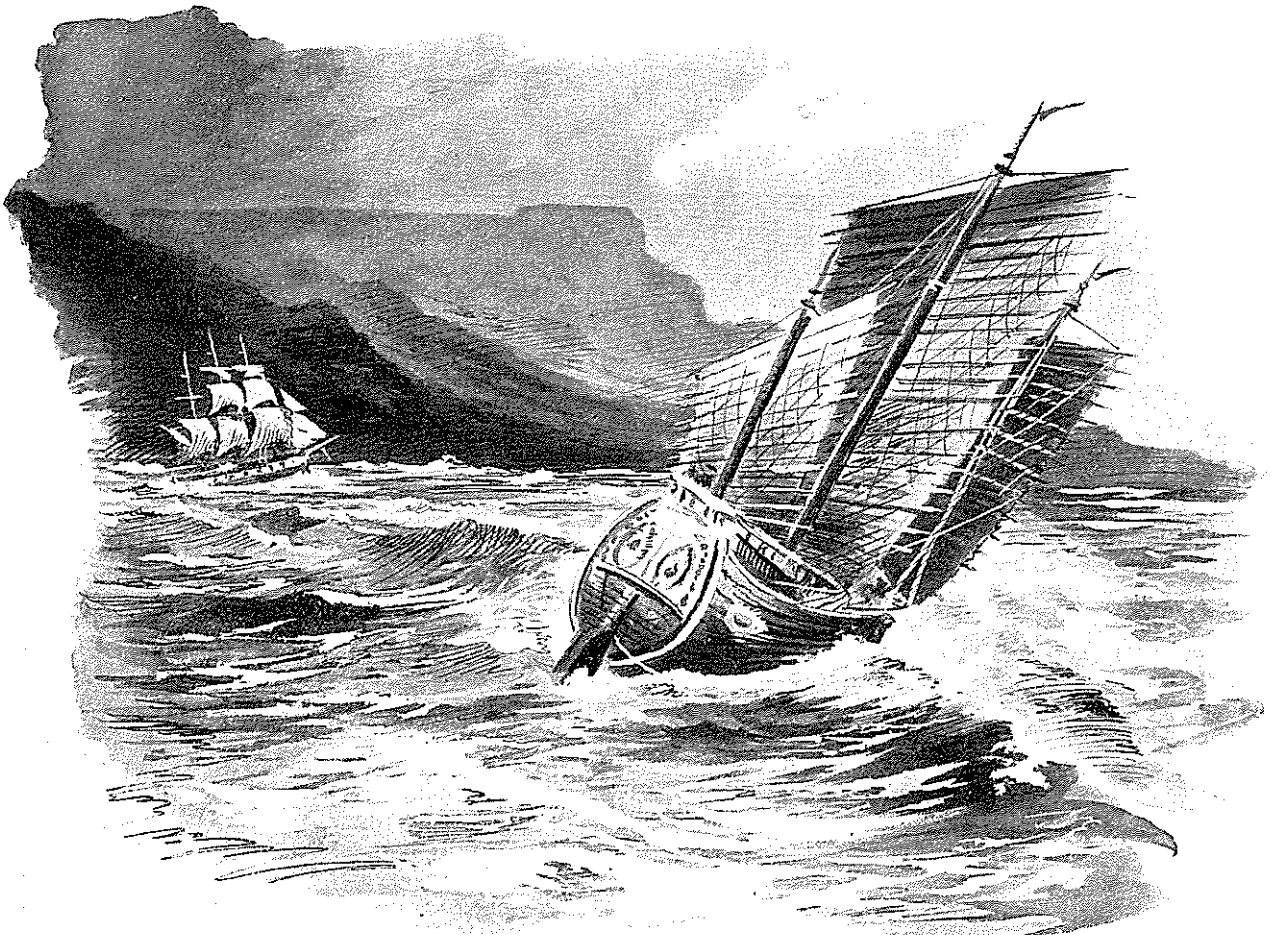
af Vandet. Naar Djunken gik allerlangsomst, var Roret hele 12 Fod under Bunden af den. Naar det befandt sig paa denne Dybde, maatte der hele femten Mand til at betjene det, skønt det var forsynet med Spil og Blokke af nyeste Modeller.

De to Hovedankre vejede mere end en Ton hver. De var lavet af Jerntræ. Ankerarmene med Fligene, som var beklædt med Jern, var fastgjort til Skaftet med Bambusreb. Stokkene bestod af tre Stykker Træ, knyttet til hinanden ved Hjælp af Spanskrør.

Datidens Forfattere talte nedsættende om Baadens Konstruktion, der, som en af dem udtrykte sig, var „meget raat udført“. „Fladerne af Tømmeret er slet ikke behandlet, men har faaet Lov til at være, som da man huggede Tømmeret i Skoven. Ingen kunstnerisk Udførelse er blevet nogen Bøjning til Del. Hvorsomhelst man har fundet en Gren med den fornødne Bøjning, har man anvendt den uden videre Forarbejdning. Kineseren hævder som en Forklaring, at fint Arbejde er latterligt, hvor det ikke er nødvendigt. Det er absurd at lave Brædderne i Lasten jævne og glatte, naar der skal stuves Gods eller Ballast derned; og at Tømmeret paa Siderne eller paa Dækket er godt nok uden Maling, hvis det er en rigtig Djunk.“

I Betragtning af, at Djunken havde mange Fordele, som Vestens Sejlskibe ikke kunde overtrumfe, vil mange være uenige med den victorianske Kritik og hævde, at den kinesiske Fremgangsmaade var dikteret af almindelig sund Fornuft.

Vore Oldefædre var imidlertid ikke berørt af saa-



Udfør „Kap det gode Haab“ kom den ind i en voldsom Orkan.

danne Følelser. De vurderede ikke den Værdi og Interesse, som en saadan ægte kinesisk Djunk opankret i britisk Farvand vilde have for Efterverdenen. For dem var den kun en Sensation med Interesse for Samtiden og som saadan kun egnet til at blive ødelagt, naar den var færdig med at være den store Attraktion for netop dem. Fra Themsens blev „Keying“ sejlet til Liverpool, hvor den blev hugget op. To Bugserbaade blev bygget af dens Tømmer, og af Inventaret blev lavet kunstfærdigt udførte Brugsgenstande som f. Eks. Syskrin.

## Værdifuldt Arbejde

Indenlandsk Sømandsmission har udsendt sin Aarsberetning, og heraf ser man, at Sømandshjemmene ogsaa under Krigen havde Besøg af Udlændinge. Dengang var det bare et helt andet Sprog, der dominerede, og Mændene, der talte det, kom uopfordret. Den tyske Krigsmagt beslaglagde hele 14 af Sømandsmissionens Hjem. Heldigvis undgik man dog her stort sagt alt, hvad der hedder Flygtninge, og Sømandshjemmene var kort efter 5. Maj i fuld Gang med Fredsarbejdet.

Det er et stort Stykke Arbejde, Indenlandsk Sømandsmission gør. Foruden at man har kunnet holde alle de gamle Sømandshjem i Gang, har man været i Stand til at bygge et nyt i Helsingør og modernisere det i Aarhus. Endvidere paatænker man at udvide Hjemmet i Skive. Foreløbig har man gennem Gaver faaet sparet 85,000 Kroner sammen. Imidlertid har man jo ogsaa mistet en hel Del paa Grund af Krigen, og Krigsskadeserstatningen dækker kun tre Fjerdedele af Skaderne.

Som bekendt begyndte Missionen i 1942 at afholde Sommerlejre for Sømands- og Fiskerhustruer, og man har fortsat den smukke Gerning lige siden. Sidste Aar fik Sømandsmissionen foræret en Villa i Marstal til Feriehjem og har siden modtaget to store Gaver, den ene fra „The Copenhagen Allied Forces Club“ paa 25,000 Kroner, den anden fra „Den danske Sømandsfond“ paa 40,000 Kroner. Ved Hjælp af disse to Gaver har man skaffet Plads til endnu 21 Enker og en Del Børn.

Endvidere tog Sømandsmissionen Initiativet til en Henvendelse til Ministeriet om en Hjælp til de Sømandsenker, der ikke omfattedes af Loven om Hædersgaver og Krigsulykkesforsikring. Missionen fik tildelt 40,000 Kroner, som allerede er uddelt.

Gennem Sømandsmissionen har 150 Sømands- og Fiskerenker og 300 Børn faaet Andel i den Tølgave, som er sendt til Danmark fra danske i Udlandet.

Ja, Indenlandsk Sømandsmission bliver overalt mødt med Velvilje, og den fortjener det. Ogsaa vi vil ønske Sømandsmissionen Held og Lykke for Fremtiden.

—wig.

**OVE SKOU**

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

## Fiskerhøjskolen aabner Dørene for Fiskeriets Ungdom

Den Ungdom, der er tilsluttet vort Lands Fiskerierhverv, har med Hensyn til en særlig Højskoleundervisning i Lighed med, hvad der i mange Aar har været praktiseret for andre Erhvervs Ungdom — hidtil været handicapet.

Erhvervets ledende Mænd indenfor de to Hovedorganisationer har længe følt, at der maatte ske noget, saaledes at den i erhvervsmæssig Henseende raske og dygtige Fiskerungdom kunde blive delagtiggjort i de forskellige kulturelle Livsgoder, som Ungdom af i Dag henter paa Skolerne, og som moderne, vaagen Ungdom slet ikke kan undvære, dersom den ønsker at gøre sig gældende baade som Mennesker betragtet — og som fyldestgørende i deres Erhverv.

Ud fra denne logiske Betragtning gik man i Gang med Problemet: En Skole for Fiskerungdommen i Danmark.

*Økonomiske og strategiske Vanskeligheder* var der at overvinde; det er der jo altid, naar en stor Sag skal løses. Men den økonomiske Side af Sagen burde jo let kunne løses, naar det som her drejer sig om en Skole for Fiskerungdom fra hele Landet. Være kunde det blive med Hensyn til det strategiske, at skære tværs gennem alle de Særinteresser, som straks, naar lignende Spørgsmaal rejser sig, trænger sig frem. Thi saa ved man, at de forskellige Byer og Egne kan — og med nogen Ret — mene, at netop deres Egn og By absolut maa kunne danne den mest ideelle Ramme for paagældende Institution.

Stedet for Fiskerhøjskolens Beliggenhed blev efter megen Snak og lange Forhandlinger Esbjerg. Og mon man ikke valgte ret. Mon ikke netop denne By, der for det øvrige Land ikke ligger ucentralt, vil være bedst egnet.

Det tjener Fiskerierhvervet til megen Ære, at man har overvundet alle Vanskeligheder og nu kan se Planen realiseret, saaledes at Fiskerhøjskolen kan aabne Dørene paa vid Gab omkring 1. November. I en for vort Land og for Erhvervet ikke altfor lys Tid er Tanken ført frem til Sejr — og der plejer at være Grobund ikke mindst for de Tanker, der har Modvind i Starten.

Maagen.

Deres

Bankforretninger



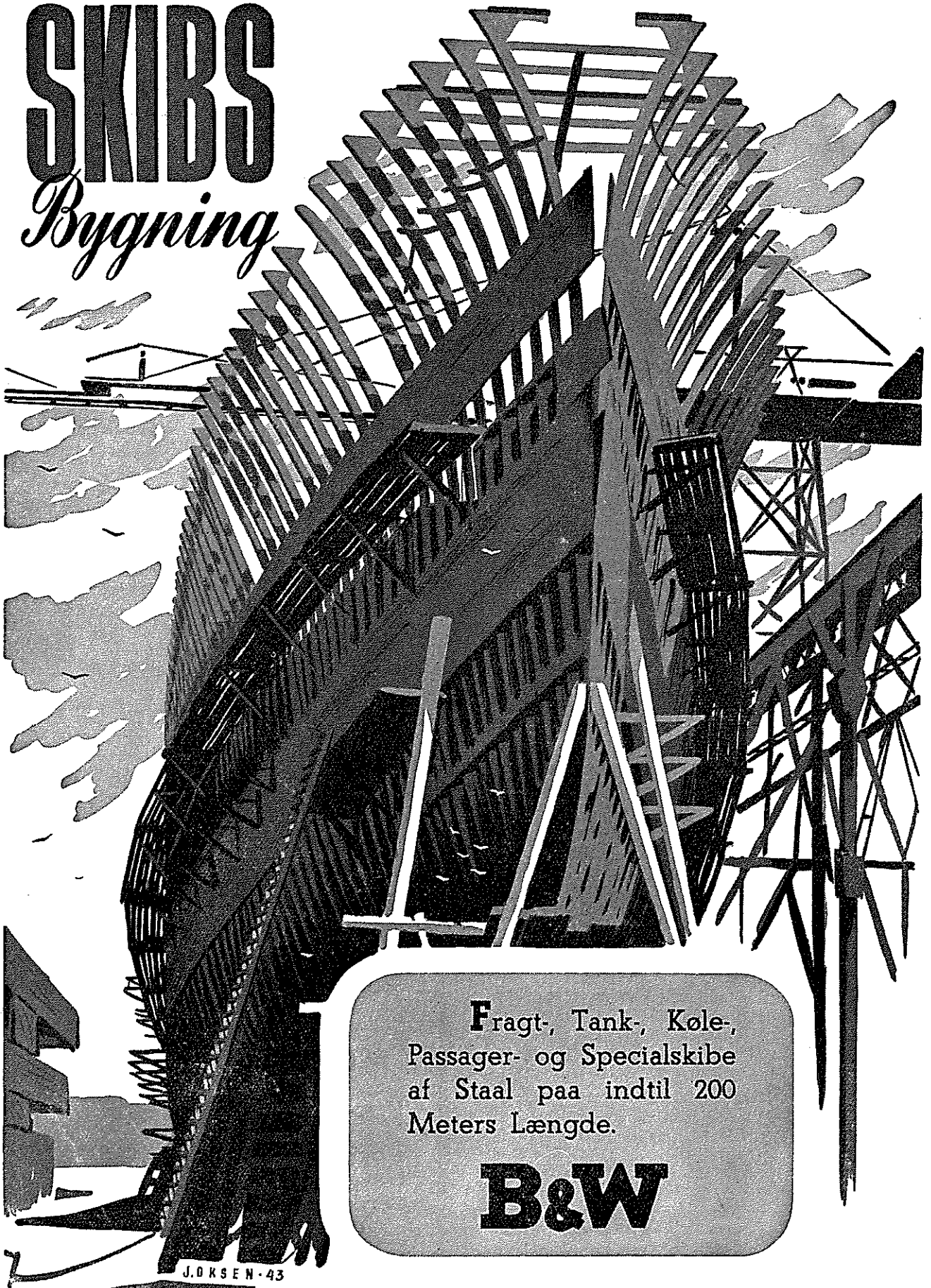
ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

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

**HANDELSBANKEN**

# SKIBS

## Bygning



**F**ragt-, Tank-, Køle-,  
Passager- og Specialskibe  
af Staal paa indtil 200  
Meters Længde.

# B&W

J. D. K S E N · 43

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

# KONGELIGE

# PIRATER

S kønt Spanien og England allerede i adskillige Aar havde tirret og udfordret hinanden med Underfundigheder og indirekte Krigshandlinger, var der dog endnu ikke erklæret Krig mellem de to Lande. I Virkeligheden havde den spanske Statholder i Nederlandene, Prinsen af Parma, efter Kong Philip's Ordre indledet Forhandlinger med Dronning Elisabeth. Men Elisabeth, der med velbegrunnet Mistænksomhed opfattede disse Forhandlinger som et Paaskud for Philip til at vinde Tid, laante kun paa Skrømt Øre til Prinsen af Parmas Forslag. De løsrevne nederlandske Provinser, som heller ikke stolede paa den spanske Statholder, protesterede ogsaa over for Elisabeth mod disse Forhandlinger, og de lagde ikke Skjul paa, at de opfattede dette sidste Udslag af den spanske Konges Politik som et tydeligt Bevis for, at han baade agtede at underkaste sig Englænderne og dem selv. De hadede Kong Philip — heller ikke uden Grund — for øvrigt hadede de alle Spaniere, og i deres Foragt for hele denne Nation og dens Overhoved gik de endog saa vidt, at de lod præge en Medaille, som paa Forsiden viste Englands og de nederlandske Staters Vaaben samt to Okser, der udløjede Indskriften: „Trahite æquo jago“ — „Træk jævnt“, mens der paa Reversen var afbildet to Lerpotter paa oprørte Bølger og med Mottoet: „Frangimur si collidimur“ — „Dersom vi støder sammen, gaar vi itu“.

Trods alle sine fredelige Forsikringer lagde Prinsen af Parma sig vældigt i Selen for at blive færdig med Forberedelserne til sin Part af den planlagte, store Ekspedition. Ikke mindre end 32 store Krigsskibe havde han klar ved Dunkerque. Han lejede yderligere 5 Handelskibe, som laa i denne Havn, samt 5 andre fra Hamborg, der ogsaa skulde give Møde der. Desuden havde han i den lille Flod Watene 30 store Pramme og Lægtere liggende klar, og hver af disse skulde kunne bære 30 Heste samt Brobygningsmateriale for Udsugning og Landsætning. I Nieuport havde han samlet 300 mindre og forskelligartede Fartøjer til Transport af den enorme Masse Fourage til Mennesker og Dyr, som han ansaa for nødvendig til det storslaaede Foretagende.



Prinsen af Parma.

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

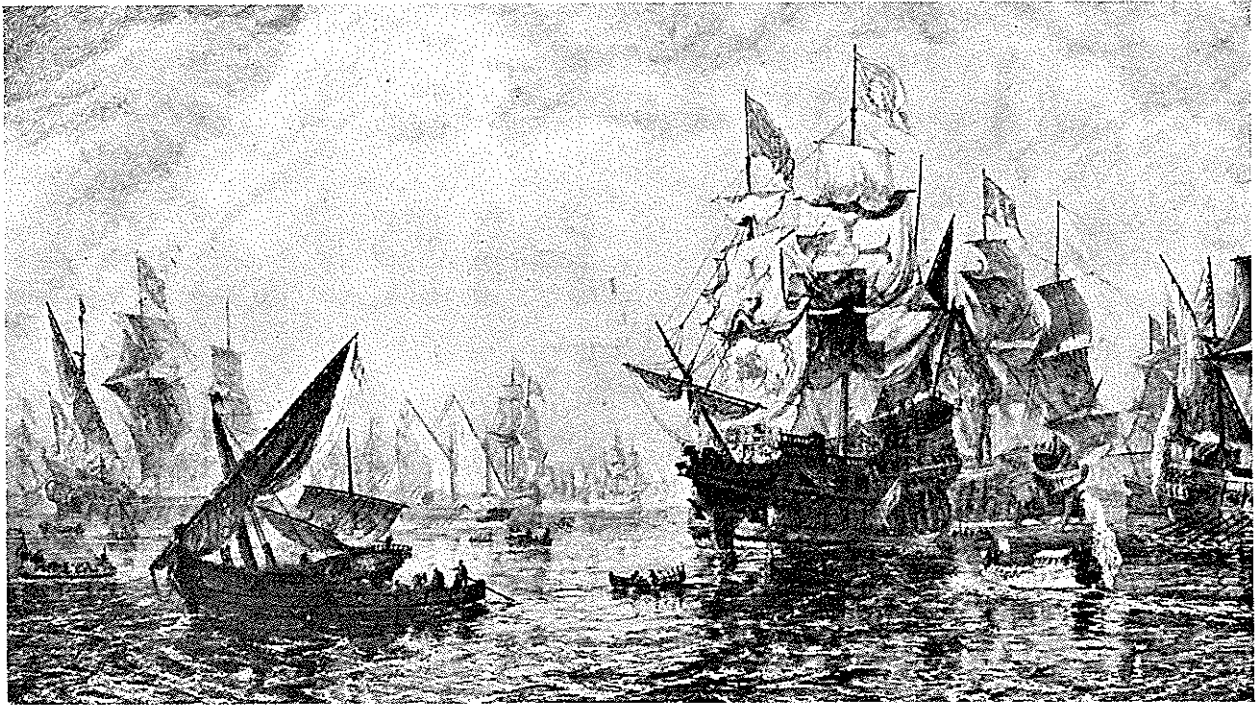
Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

Hele Bjerge af Risknipper og andet Materiale, der kunde egne sig til Forskansninger, til Konstruering af Fakler og Tilrettelæggelse af Baal, havde han ogsaa skrabet sammen i denne Havn. Ved Gravelines havde han samlet Tusinder af tomme Tønder, som med Tovværk og Kæder var bundet sammen til større eller mindre Partier og var beregnet til Flaader, Pontonbroer og til Blokering af Havne. Stolper til Palisader lod han ogsaa fremskaffe i store Masser, ligeledes Heste og Okser til Trækbrug og særligt Seletøj til disse — kort sagt alt, som kunde tænkes nødvendigt til den kommende Krig til Søs og paa Englands Jord. Han uddybede og udvidede nogle af Kanalerne i Flan-

dern, saa han med større Letthed kunde flytte sine Fartøjer fra Sted til Sted. Ved Nieuport havde han samlet 30 Kompagnier af italienske Tropper, 2 Kompagnier Valloner og 8 Kompagnier Nederlændere, 60 spanske Kompagnier, 60 tyske og 7, der bestod af engelske Desertører under Førenden Sir William Stanley's Anførsel. Hvert af disse Kompagnier udgjorde 100 Mand, og bedre Tropper end disse, der tjente under Prinsen af Parma, kunde for indeværende Tid næppe tænkes. Til Kavaleriet stod 4000 Heste rede ved Coutray og 900 ved Watene.

I Mellemtiden — mens Prinsen af Parma med Skadefryd lod Elisabeth more sig over de ørkesløse og intetsigende Forhandlinger, nærmede den anden Afdeling af det store Invasions-Foreta-



*Armadaens Afsejling fra Ferrol den 12. Juli 1588.*

gende sig efterhaanden sin Fuldendelse. Skaderne ved Cadiz efter Drake's Besøg var forlængst udbedrede, og i Slutningen af Februar 1588 rapporterede Santa Cruz, at hans Forberedelser kunde betragtes som afsluttede. Han ønskede, at Starten skulde foregaa inden Udgangen af Marts for at undgaa den haarde, nordlige Vind, der om Foraaret altid blæste ned langs Portugals Kyst — den saakaldte „Portugiser-Norden“, og Tiden for Starten blev ogsaa fastsat i Overensstemmelse hermed. Men til Uheld for Spanien blev den gamle Admiral i sidste Øjeblik syg — syg af Angst, som det hed sig, og som allerede tidligere beskrevet døde han efter faa Dages Sygdom.

Armadaens Afsejling maatte herefter udsættes, til der var fundet en anden egnet Øverstbefalende. Santa Cruz havde faktisk udøvet store Bedrifter som Admiral. Han havde været en Kampens Mand, og det var vanskeligt at finde nogen, der i saa Henseende kunde komme paa Siden af ham — endsige overgaa ham. Skønt Philip i sit Inderste nok hellere kunde ønske at give Kommandoen til en Mand, der gik lidt mere lempeligt til Værks — een, som kunde føre Armadaen op gennem den engelske Kanal uden al for megen Kamp, forene sig med Prinsen af Parma og derefter roligt vise sit rette Ansigt eller holde sig til Prinsen af Parma's Ordre, saa søgte han dog alligevel at finde en Øverstbefalende af Santa Cruz's Støbning.

Hans Valg faldt omsider paa Hertugen af Medina Sidonia — den samme Helt, som under Drake's Angreb paa Cadiz tilsyneladende havde sat Himmel og Jord i Bevægelse for at samle Tropper til at imødegaa Englændernes ikke paatænkte Landgang, og som havde grebet denne gunstige Lejlighed til i al Beskedenhed at holde sig i Baggrunden under hele Af-færen. Denne Hertug var i øvrigt Grande af det ædle-

ste Blod og i den højeste Rangklasse. Han var umaadelig rig, men for øvrigt et harmløst Menneske, som jævnlige tog sig „een paa Øjet“ — med andre Ord en Mand, der sov sig gennem Tilværelsen, aldeles klar over sine Fejl, men uden Forstaaelse af, at en saa højtstaaende Person som han behøvede at foretage sig noget for at rette dem. Han var ikke forfængelig, heller ikke ærgerrig, men befandt sig bedst henslængt i en magelig Flugtstol mellem Oranger og andre subtropiske Vækster i sin Have ved San Lucan. Han havde aldrig været i den engelske Kanal, og Politik interesserede ham slet ikke. Naar han enkelte Gange havde voget sig til Søs i en Baad, var han altid blevet syg.

Alt dette fortalte han Kong Philip, som syntes godt om hans Beskedenhed, men som ikke tog hans Undskyldninger for gode Varer. Den stakkels Hertug maatte begive sig til Lissabon, hvor han blev modtaget af en Nonne, som fortalte ham, at hun var sendt af Jomfru Maria for at tilsikre ham et heldigt Resultat. Kendelig opmuntret heraf skred Hertugen til Handling. Han blev overdrevent geskæftig og pertentlig og prøvede at indbilde sig, at han i Løbet af et Par Uger eller tre vilde have fuldt Overblik over hele det mægtige Foretagende.

I Overensstemmelse med den offentliggjorte Beslutning bestod den store Armada, som ifølge heldige Varsler og Spaadomme skulde blive til Lykke for Spanien, af 130 Skibe, som havde 19,295 Soldater om Bord og var bemanded med 8456 Sømænd, 2088 Galej-slaver og var armeret med 2630 store Messingkanoner, et Utal af mindre Skyts og Haandaaben. Hertil kom yderligere 20 Karaveller og 10 Galejer, som skulde gøre Ordonans-Tjeneste for de store Skibe. Navnene paa de mest populære katolske Helgener var repræsenteret blandt Armadaens Skibe, og disse hel-

lige Benævnelser prangede i skøn Forening med „Den store Grib“, „Den sorte Ørn“, „Den hvide Falk“, „Løven“, „Hyænen“, „Søhunden“ og flere andre aadselædende og rovgridske Fugle, Dyr og Fisk. Armadaens oprindelige Bemanding var yderligere suppleret med 124 Frivillige fra adelige Familier, som disponerede over 456 bevæbnede Tjenere. Der fandtes overhovedet ikke en adelig Familie i Spanien, som ikke havde en eller flere Paarørende indskrevet som Deltagere i dette Togt — enten paa egen Bekostning eller i Kongens Sold.

Den gejstlige Stand, som skulde forrette Tjeneste i Flaaden og under de efter Invasionen foretagne Operationer i Land, talte 180 særligt til Formaalet indviede Hellige og bestod af Augustiner-Munke, Franciskanere, Dominikanere og Jesuitter, og som disses Overhoved og til Varetagelse af den katolske Religions Pligter over for alle Kættere skulde den af Kong Philip særlig udvalgte Don Martin Alarcon følge med som Vikar-General for den hellige Inkquisition.

Armadaens Kærne — tresindstyve Galeoner — var meget store og solidt byggede Skibe. De laa højt paa Vandet og havde mægtige Agterkasteller — lette Maal at ramme under Kamp, men ikke saa lette at entre som de lavere engelske og nederlandske Skibe. Deres øverste Dæk var skudsikre mod Musketild, og nedefter var deres Sider fra fire til fem Fod tykke, saa heller ingen Kanonkugler kunde trænge igennem dør. Deres Master var omviklet med svært Sejldug og Tovværk og saaledes ogsaa til en vis Grad beskyttet mod Overlast. De var udstyret med Kamptaarne, Kapeller med Prædikestole og lignende. De mindre Skibe kunde roes som Galejer med særlig lange og svære Aarer, der naturligvis betjentes af Galejsslaver, og med deres Manøvreedygtighed var de i Stand til at gøre stor Fortrød.

I tre Aar havde hele det katolske Europa opsendt Bønner om et heldigt Udfald for dette storslaaede Foretagende. De spanske Søfolk og Soldater gik op i Sagen fuldt overbevist om, at de var et Redskab i den Almægtiges Haand, og de sidestillede sig med de første Korsfarere, der drog ud for at kæmpe mod Tyrken og genvinde det hellige Land. Alle Hensyn blev taget, for at Ekspeditionen ogsaa aandeligt skulde svare til sit Formaal. Al Banden, Spil, Slagsmaal og Skænderi var strengt forbudt om Bord, og Overtrædelse heraf skulde straffes haardt. Ingen Urenhed eller ukyske Foretagender var tilladt i Skibene eller i deres Nærhed ved Land. Saavel menige Søfolk og Soldater som Befalingsmænd samt alle andre om Bord skulde hver Morgen synge deres „Buenos Dios“ ved Stormasten — om Aftenen „Ave Maria“ — og paa de særlige Bededage „Hil dig Regina“ med Lita-

ni. Til Brug herfor blev der komponeret en særskilt Litani, i hvilken alle Ærkeengle, ordinære Engle og Helgener paakaldtes mod de engelske Kættere. Et Billede af Frelseren og den hellige Jomfru var indvævet i Armadaens kongelige Banner over Indskriften: „*Exsurge, Deus, et vindica Causam tuam*“! — „Kom, oh Gud og forsvar Din Sag!“

Alt dette vilde have været saare godt, dersom den samme Omhu havde strakt sig til de mere jordiske Ting, der var nok saa nødvendige for det forestaaende Togt. Medina Sidonia havde i Geskæftighed nusset omkring mellem de store Forsyninger uden at have ringeste Begreb om at udproviante et Skib, og han havde været et let Bytte for enhver svindlende Leverandør.

I Slutningen af April rapporterede han sig klar til

at starte, og midt i Maj modtog han de sidste Ordre fra Kong Philip. Efter disse skulde han sejle op i den engelske Kanal, men saa vidt muligt undgaa at komme i Kamp under sin videre Fremtrængen til North Foreland, hvor han skulde gaa til Ankers med Armadaen og komme i Forbindelse med Prinsen af Parma. Denne Ordre kunde tyde paa, at Philip ikke havde tænkt sig Muligheden af en Søkamp i Kanalen, men har været af den Opfattelse, at Armadaens imponerende Størrelse nok vilde være tilstrækkelig til at skræmme Englænderne og afholde dem fra at gøre Forsøg paa at angribe. Ydermere havde Medina Sidonia over for ham bestemt hævdet, at Plymouth skulde blive taget paa Vejen. Faktisk havde han tænkt sig, at Armadaens Hovedopgave skulde være at dække Parmas Tropper



Lord Howard af Effingham.

under Invasionen. — Den 19. Maj fik Armadaen den sidste Velsignelse og stod derefter ud fra Lissabon under Medina Sidonia's Førerskab. Hertugen havde hejst sin Admiral-Stander om Bord paa Galeonen „San Martin“, hvis Sider havde faaet en ekstra Plankebeklædning. Han holdt slet ikke af dette Foretagende, og efter en kort Tids Forløb syntes han endnu mindre om det end nogensinde tidligere. Som Santa Cruz havde forudset, fik Armadaen straks den portugisiske Norden stik i Stævn. De store Galeoner med deres mægtige Overbygninger var overhovedet ikke i Stand til at arbejde sig op mod Vinden og drev Dag efter Dag langsomt tilbage mod Kap Vincent, og snart begyndte Følgerne af de kortsynede Forberedelser at gøre sig gældende. Beholdningerne af ferskt Vand, som var taget om Bord tre Maaneder før Starten, var begyndt at gaa i Forraadelse og lugtede ilde. Det salte Kød og Flæsk var blevet harsk og slimet, og Brødet var fyldt med Kakerlakker og Maddiker. Tønde efter Tønde maatte kastes over Bord, saa Skibene tilsidst ikke havde anden spiselig Proviant end uappetitlige Beskøjter og tørret Frugt. I Hundredvis blev Mandskaberne hærget af Dysenteri, og ind i alle disse



*Den gamle, hvidhaarede Lord-Admiral hyldedes med Begejstring og storslaet militær Honor, da han højt til Hest og med blottet Hoved holdt sit Indtog i den store Krigshavn Plymouth.*

Ubehageligheder sprang Vinden pludselig om i Syd og sendte Armadaen op til Kap Finisterre, hvor den kom ind i en brølende Storm, under hvilken mange af Skibene kom bort fra hinanden. Hertugen med omtrent Halvdelen af sin med Sygdom inficerede Flaade krøb ind til Corunna og ankrede der for at vente paa de under Stormen bortblevne Skibe. Men da Scilly oprindelig havde været bestemt som Mødested i Tilfælde af, at Flaaden skulde blive splittet, og der overhovedet ikke havde været sagt noget om Corunna, var mange af de spredte Skibe søgt op til Scilly, og det tog Tid at faa dem kaldt tilbage.

Man var i Spanien fuldt ud klar over, at Armadaen havde haft en saare uheldig Start, men der var dog ingen Grund til derfor helt at tabe Hovedet, og een efter een kom da ogsaa de spredte Skibe tilbage og samlede med Flaadens Hovedstyrke ved Ferrol i Nærheden af Corunna. Her fik ferskt Vand og frisk Proviant snart sat en Stopper for Dysenteriet, og det eneste virkelige Tab, der var lidt, var Tid. Den 12. Juli stod den fuldtallige Armada ud fra Ferrol og var atter paa Vej mod England. For en moderat sydlig Vind styrede den op over den Biscayiske Bugt, og her skal det være den tilladt at sejle i Fred, mens Opmærksomheden nu maa rettes mod England og de Forholdsregler, man der havde taget for at møde og afværge den truende Fare.

For den engelske Regerings Vedkommende var de truffne Forholdsregler i Sandhed meget mangelfulde

— rent jammerlige i Forhold til det, der med Begejstring var udrettet af Dronning Elisabeth's øvrige Undersaatter. Den Appel, der var rettet til de øverste Lorder og General-Guvernørerne over Rigets forskellige Grevskaber, blev høfligt besvarede, men hermed var næsten ogsaa alt sagt. Den første, der i den Anledning forestillede sig for Dronningen, var en romersk-katolsk Adelsmand, Viscount Montague, som tilsagde Hendes Majestæt sin Støtte med 200 væbnede Ryttere under Anførsel af hans egne Sønner; og han forsikrede bestemt, at han trods sin høje Alder og legemlige Svaghed var rede til at ofre sin sidste Bloddraabe i Forsvaret for Dronningen og sit Land mod enhver Angriber, hvad enten denne maatte være Pave, Konge eller en hvilken som helst Potentat. London gav et mere værdigt Eksempel. Da der blev spurgt om Byens Bistand, svarede Lord-Mayoren, at Bystyret vilde yde, hvad der blev fordret, og i Overensstemmelse hermed forlangte Dronningen 5000 Mand og 15 Skibe. Lord-Mayoren udbad sig to Dages Frist, hvorefter han i Byens Navn gav Elisabeth Løfte om det dobbelte af de forlangte Mænd og Skibe. Seks Tusind blev derefter omgaaende bevæbnet med Musketter, Lanser, Hellebarder og Økser og indøvede i Brugten af disse Vaaben, og de blev inddelt i Regiment. De øvrige fire Tusind blev ligeledes bevæbnede, men stillet i Reserve, og det blev meddelt, at yderligere ti Tusind vaabenføre Mænd var beredt til at træde til, dersom det blev nødvendigt. Mange Skibsredere langs Kanalkysten udrustede ogsaa deres Skibe og gjorde dem klar til at møde den fælles Fjende.

Der var enkelte kloge Hoveder inden for Regeringen, der raadede Dronningen til ikke at fæste Lid til noget maritimt Forsvar, men vente med at lade Vaabnene tale, til Fjenden virkelig gjorde Forsøg paa at foretage Invasion, og saa byde ham Velkommen med et afgørende Slag til Lands. Med de Prøver, Elisabeth havde set paa sine egne dristige Søhaners og de med hende forbundne, nederlandske Sø-Geuseres Evner til at føre Krig, var der dog ingen Mulighed for at faa hende til at lytte til disse kloge Hoveders Raad. Den øverste Kommando over Englands samlede Krigsflaade havde hun lagt i Hænderne paa Lord Howard af Effingham, som hun allerede tre Aar tidligere havde udnævnt til Lord-Admiral.

Lord Howard var en staalsat Natur, en indsigtfuld, myndig og handlekraftig Mand af en helt anden Støbning end den spanske Armadas øverste Admiral, Medina Sidonia. Han var af Dronningen allerede tidligt paa Aaret blevet sendt til Plymouth for der at komme i Forbindelse med Francis Drake og John Hawkins, som Elisabeth havde udset til at tjene under ham henholdsvis som Viceadmiral og Kontreadmiral. Den gamle, hvidhaarede Lord-Admiral var blevet hyldet med Begejstring og storslaaet militær Hønmør, da han højt til Hest og med blottet Hoved holdt sit Indtog i den store Krigshavn. Her havde han ogsaa indledet Bekendtskab med mange andre af Søens betydende Mænd, som senere blev historiske Berømtigheder — Mænd som Frobisher, Fenner, Seymour, Wynter, Raymond og mange flere, der ogsaa under det forestaaende Opgør ydede en værdifuld Indsats.

Et stort Antal Handelsskibe, som Dronningen havde rekvireret — eller som af deres Ejere rundt om i de forskellige Havne af egen Drift og Fædrelandskærlighed, var her blevet indlemmet i Krigsflaaden. Denne Forøgelse udgjorde 80 gode Skibe under Sejl. Alt i alt talte hele den Flaade, som var samlet til Forsvar for Landet, 197 Skibe med 15,925 Mand, som yderligere suppleredes med mange Frivillige, der omgaaende meldte sig, da Armadaen viste sig i Kanalen. Af disse 197 Skibe var en Del dog Tendere, som ikke direkte var udset til at deltage i Kamphandlinger, og mange af dem var slet ikke nærværende, da Kampen begyndte. Til Eksempel var 40 af dem under Kommando af en Kaptajn Seymour sendt bort for at overvaage Prinsen af Parma's Operationer ved Flanderns Kyst, og disse stødte ikke til Hovedstyrken igen før den 27. Juli. Andre 18 Skibe forlod ikke Themsen før den 19. Juli og forenede sig først med Kaptajn Seymour's Flotille, da der ikke var Brug for den mere.

Før Lord Howard var sendt til Plymouth, havde Drake indtrængende anmodet Dronningen om Tilladelse til at foretage endnu en lille Svipetur ned til Lissabon for nok en Gang at udspejle Spanierne i deres eget Omraade. Men Elisabeth var saa optaget af

Parma's Forberedelser og hans Forsøg paa Forhandlinger, hvis Ærlighed hun dog ikke stode paa, men som hun alligevel ikke skøttede om at faa afbrudt, hvilket muligvis vilde ske, dersom hun yderligere tirrede Kong Philip ved en saadan Udspejden, at hun pure nægtede Drake den ønskede Tilladelse.

Den egensindige og unødige Forsigtighed, som Dronningen i dette Tilfælde udviste, var dog ikke til saa megen Skade som hendes idelige Henstillinger til Regeringen om at vise Sparsommelighed. Elisabeth var uden Tvivl den mest paaholdende Monark, der har siddet paa Englands Trone. Hun sultede sine Søfolk i Plymouth. Hun beklagede sig uophørligt over den Mængde Ammunition, der bortødsledes ved Skydeøvelserne. Da Armadaen efter sin første mislykkede Start var søgt ind til Corunna, gjorde hun sig de største Anstrengelser for at faa nogle af Flaadens bedste Skibe aftaklede, hvilket Lord Howard bestemte sig imod med den Bemærkning over for Dronningen, at han absolut ønskede disse Skibe holdt sødygtige og kampberedte, om det skulde være paa hans egen Bekostning. Dette var ikke tom Snak, der skulde vise hans Iver i Tjenesten; thi dersom der ikke var blevet Brug for disse Skibe, var han fuldt ud klar over, at Elisabeth vilde have afkrævet ham Betaling af det fulde Beløb, som disse Skibes fortsatte Beredskab havde kostet.

I Betragtning af alt dette kan der være en vis Berettigelse i den Folkesnak, der senere gik herom, og som gik ud paa, at Dronning Elisabeth under denne Krise havde været saa temmelig nær ved at forlise med Statsskibet af Mangel paa Tjære for en halv Penny. Men til alt Held for Elisabeth og for England arriverede den spanske Armada i Kanalen, inden det kom saa vidt, og før de vagtsomme Forsvarere i Plymouth havde opgivet alt Haab.

(Fortsættes i næste Nummer.)



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



# Erindringer i et Otium fra 47 Aar paa de 7 Have

Kaptajn **Marius Rosenhøj** fortæller — IV

(Fortsat)

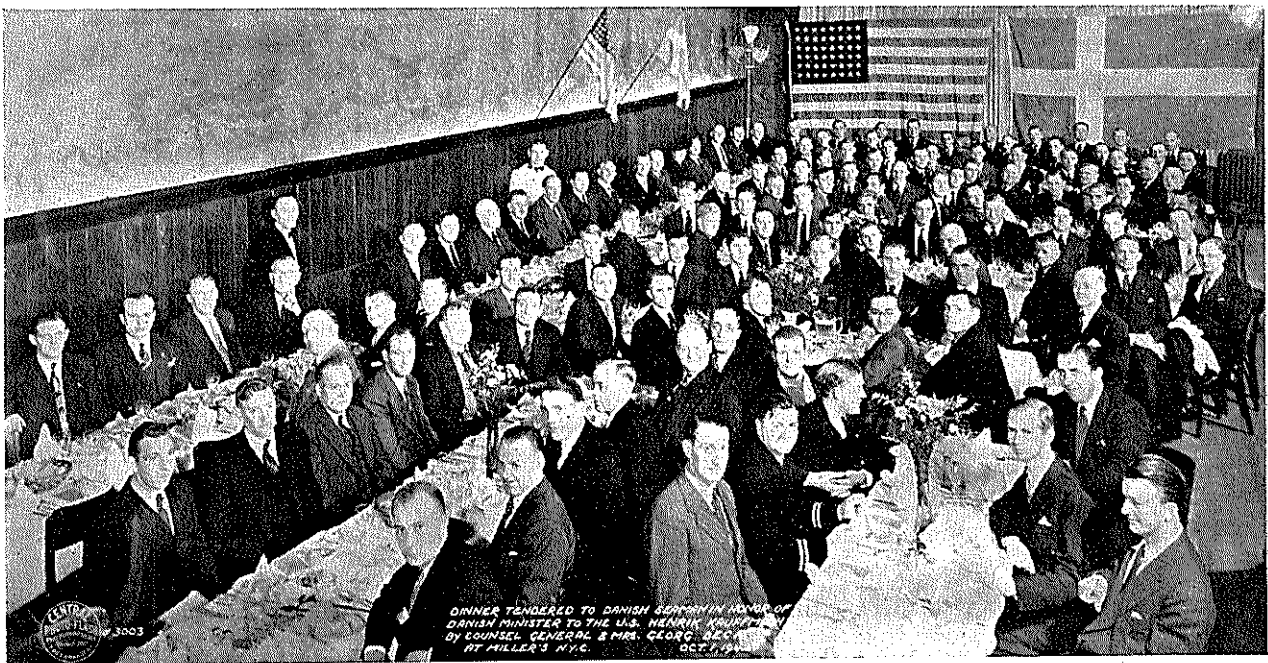
Danske Skibe sammensluttes i „pool“.

„Da vi fra denne Konvojrejse til Island kom tilbage til New York, var paa Initiativ af flere danske Skibsroedere dannet en S sammenslutning af de danske Skibe, der nu var overtaget af U. S. A., nærmest Agenturvirksomhed. Jeg kom saaledes til at sejle mit Skib lige ind i denne saakaldte „pool“. I denne optoges ogsaa de Officerer og Besætninger, der, efter at deres Skibe var blevet overtaget af forskellige sydamerikanske Lande og efter at have gaaet ledige en lang Tid, ankom til New York. De var dernede blevet sat i Land, fordi de kun vilde følge Ordrene fra deres respektive Rederiers Agenter i New York. Disse Folk fra Sydamerika fik naturligvis ogsaa Forstrækning og Ansættelse enten paa Kontorer eller ombord i de danske Skibe. Mit Rederi, C. K. Hansen, havde ingen af sine Skibe i „pool“en, saa jeg blev efter Tilbagekomsten fra Konvojrejsen til Island spurgte, om jeg kunde ønske at blive afløst, dels fordi jeg havde sejlet under hele Krigen, og dels fordi jeg havde passeret Kap 60. Jeg vilde dog fortsat gøre min Pligt for mit Land ved at sejle i allieret Tjeneste, men efter at have fortsat i 3-4 Maaneder, fik jeg Ordre til at aflevere mit Skib, ex „Jutta“, til en af de Førere, der var kommet fra Sydamerika og sendt ombord som min Afløser. Han tilhørte nemlig samme Rederi som

Skibet og var yngre end jeg, saa man har ment, at jeg nu var tjenlig til at blive afløst. I Stedet blev jeg tilbudt en Stilling som Nattestyrmand i et af de forhen danske Skibe i New York under Losse—Lasteperioden, men det, syntes jeg, gik min Ære imod som gammel Skipper. Dette skete i Juli 1944, paa hvilket Tidspunkt man snart kunde vente en Afslutning af Krigen. For mig var der saa kun eet at gøre: at afvente denne Dag. I disse sidste Afsnit af Opholdet i U. S. A. kunde det synes, at jeg kun har fremdraget Modgangen, Strabadserne og Ankerne, men jeg maa dog om Amerikanerne sige, at efter 29. August 1945, der var en stor Glædesdag for os Danske, idet vi den Dag kom ud af vor Fornedrelse, blev vi behandlet som Allierede, og det danske Folk og i Særdeleshed Kong Christian blev agtet højt.

En minderig, national Aften i New York 1942.

Et af mine smukkeste Minder derovre fra var den Middag for danske Søfarende, som dansk Generalkonsul i New York **Georg Bech** og Frue havde inviteret til den 1. Oktober 1942 i **Millers Restaurant** i **Fulton Street**, og til hvilken alle danske Søfolk, der havde Lejlighed til at komme, var mødt op, lige fra Kaptajner til Messedrenge. Generalkonsulen og Generalkonsulinden, der er bekendte som hyggelige og



Danske Søfolk til Middag til Ære for Gesandt Kauffmann i New York 1942.

hjertelige Værtsfolk, tog imod ved Indgangen til den med danske og amerikanske Flag prydede Sal, hvis Blomsterdekorationer var i de rødhvide Farver. Ved hver Kuvært laa den kendte Sangbog „Lad os synge en Sang“. Midt for det lange Bord sad Frihedskæmper Nr. 1 blandt danske Gesandter, Minister Kauffmann, som paa sin venstre Side havde en Kaptajn, medens jeg havde Æren af at sidde ved hans højre. Efter Afsyngelse af „Kong Christian —“ blev Danmarks Skaal drukket i dansk Snaps, som hidrørte fra de sidste Flasker i Legationens Kælder, og som Herr Kauffmann havde medbragt til Ære for de danske Søfolk. Efter glørværdige Taler af Generalkonsulen og Gesandten stod jeg op og takkede dem begge paa Forsamlingens Vegne, hvorefter jeg i en Tale berørte vort gamle Fædreland, Kong Christian og om at holde ud i Kampen for vort Lands Frihed. Ind imellem citerede jeg Vers af „Brat af Slaget rammet —“ og „Fædreland ved den bølgende Strand —“. Repræsentanter for Sømændenes Fagforeninger, Forretningsfører Svend Christensen fra „Scandinavian Shipping Office“ og Distriktssekretær Fred B. Clausen takkede for den Lejlighed, der var blevet givet os alle til at træffe den Mand, vi alle saa op til, Minister Kauffmann, og paa Opfordring af Finn Dampmann mindedes vi dem, der gik ned, med 2 Minutters Stilhed. Ellers forløb Aftenen i det muntreste, kammeratlige Samvær med Afsyngelse af nationale Sange og Fremvisningen af Kongefilmen fra Kongens Fødselsdag 1940, hvis enkelte Scener Gang paa Gang ledsagedes af entusiastiske Bifalds-Kaskader. Naar jeg noget udførligt har berettet om denne Fæst, der ikke før har været omtalt i dansk Presse, og er noget passé, er det for at give et Billede af det gode Sammenhold, Længselen efter Hjemmet og Viljen til fortsat Kamp, der i denne lidt sorte Tid i 1942 bandt denne store Forsamling — os derude — sammen.

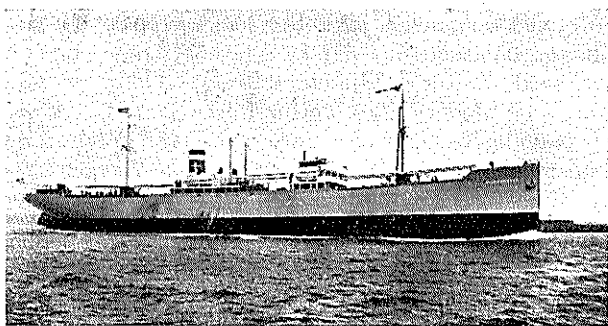
#### Klub oprettes for danske Søfolk.

En af vore store Glæder derovre skete den 9. Februar 1945, da et stort Rum i „Seamen's Church Institute“ i South Street paa Sydspidsen af Manhattan aabnedes som Læse- og Skrive-Stue for danske Søfolk. Dagen efter udsendte W. E. A. F. gennem „National Broadcasting Company“ Meddelelse om Aabningen. Hovedtalere ved Aabningen var Jean Hersholt samt Minister Kauffmann, og Victor Borge (Børge Rosenbaum) gav sin Kunst til bedste. Selv blev jeg af Generalkonsul Bech præsenteret som en dansk Kaptajn med interessante Oplevelser, og mange af disse blev ved denne Lejlighed sendt ud over Æteren. Stuen var indrettet hyggeligt, og danske Blade og Aviser laa fremme. Fra Køkkenet serverede elskværdige danske Kvinder Kaffe, og hver Formiddag ankom den udmærkede og meget afholdte Pastor Dorff med Wienerbrød fra en dansk Bager, saa det er let at forstaa, at Stuen blev et herligt Samlingssted for os danske Søfolk, som enten var uden Hyre eller opholdt sig i New York med deres Skib. En Dag blev jeg Vidne til en Scene, der rørte mig dybt. En Soldat i amerikansk Marineuniform, som var kommet ind i Lokalet og havde skrevet sit Navn i den fremlagte Gæstebog, standsede op foran et af de store Dannebrog'sflag, der var an-

bragt ved Indgangen, hvorefter han nærmede sig Flaget, tog nænsomt paa det og kyssede dets Søm, idet han med Taarer i Øjnene udbrød: „Dette er min Faders og Moders Flag, derfor hilser jeg Dig.“ Hvad der navnlig ogsaa vakte vore nationale Følelser og ikke mindst Hjemlængselen, var et paa Væggen malet Billede af Kronborg med sin Flagbastion og det dør vajende store Splitflag. Naar vi sad og betragtede dette Billede, kredsede vore Tanker om den Dag, da man atter skulde staa Sundet ind med Kronborg paa Styrbordsside. I Bygningen fandtes som sagt Læserum for andre Nationer, men alle var enige om, at ingen af dem kunde maale sig med det danske. Dag ud og Dag ind tænkte vi paa Danmark, der led under Fjendens Tyranni. De Meddelelser, der ad Krogveje kom til os om Forholdene i Danmark, viste sig heldigvis senere at være stærkt overdrevne, selvom Danskerne under den tyske Besættelse har lidt nok. Dansk-Amerikanerne satte allerede længe inden Tyskernes Kapitulation et stort Indsamlingsarbejde i Gang af Penge, Tøj m. m. for at kunne være klar til Hjælp, naar Krigsafslutningens Time slog. Da saa Tyskland i April 1945 indsnævredes mere og mere, og Flygtningestrømmen væltede ind over Danmarks Grænser, kunde disse Tegn tyde paa, at Enden nærmede sig snart. Men paa hvilken Maade? Vilde Kampen fortsættes i Danmark, saa at Landet blev lagt øde, eller vilde Tyskerne dør udøve den „brændte Jords Taktik“? Vi herude var lige saa spændte og ængstelige paa Udfaldet som dem derhjemme. Mig faldt ofte som en beroligende Trøst de Ord i Hu, som Kong Christian sagde den 9. April: „End er der en Gud foroven, som raader for Danmarks Sag“.

#### Den dejligste Eftermiddag af alle.

Den 4. Maj 1945 (lokal Tid) om Eftermiddagen var vi som sædvanlig nogle Stykker, der sad i Klubben og drøftede de seneste Krigsbegivenheder, da Bestyrerinden efter at have taget den ringende Telefon bevæget henvendte sig til os og bad os om at være helt stille, hvorefter hun sagde: „Det er et af de største New Yorker-Blade, der har en Korrespondent ved Fronten, og der meddeler, at Tyskerne har kapitulert i Danmark. Da Bladet kender dette danske Samlingssted, vilde det først af alle underrette os.“ Vi sad som forstenede, da vi hørte denne glædelige Nyhed, som kom saa overraskende og lød saa utrolig, at vi knapt kunde fatte den. Men et Par Øjeblikke efter udløstes vor Glæde i spontane Hurra-Raab og Klapsalver, og Resten af Dagen gik man rundt i en underlig, uvirkelig Sindstilstand. Tænke sig, at Danmark nu var frit, og at man kunde begynde at tænke paa at komme hjemover. Om Aftenen bekræftedes Nyheden i Aviserne, og den 5. Maj var jeg en af dem, der blev kaldt til Mikrofonen i „Radio City“ i New York for at medvirke i en Udsendelse, som blev arrangeret i Anledning af Danmarks genvundne Frihed, og som gik ud paa, at danske Mænd i New York lykønskede det danske Folk. Her udtrykte jeg overfor mine Landsmænd den Glæde, som fyldte vore Hjerter, og lykønskede dem med, at Danmark trods sine mange Sorger var kommet vidunderligt gennem Krigen for nu at gaa ind i Morgengryet til den længe ven-



C. K. Hansen's „Stjerneborg“. 1 Fart 1929.

tede Dag. Det var store Dage for os Danske i New York. Vi ligesom levede op igen, og da Norges Befrielsesdag ogsaa oprandt, blev der udvekslet mangt et djærvt Haandtryk med vore nordiske Brødre, naar vi mødte dem, medens vore Øjne duggedes af Glædetårer. I alle danske Kirker i Amerika holdtes der gribende Takkegudstjenester. Glædesbølgen gik ogsaa gennem de herlige Dansk-Amerikanere, som enten paa den ene eller anden Maade havde arbejdet for deres gamle Land, med hvilket Slægtskabets Baand syntes stærkere knyttet end nogensinde. Med vore kære i Danmark udveksledes Telegrammer, saasomt gør ligligt var, men der var jo desværre dem hjemme, som ingen fik. Det var dem, der havde mistet en Mand, Bror eller Søn, som havde sat Livet til derude for Danmarks Sag.

#### Svært at komme hjem til Danmark.

Hjemrejsen, som alle uden Hyre tænkte paa at foretage snarest muligt, blev sværere, end man havde tænkt. Nu kom Fredstiden med sine Besværligheder. Og det var mange. Først kunde vi ikke komme ind i Danmark uden Visum, som vi udbad telegrafisk, men trods betalt Svar kom der ikke noget, og de amerikanske Autoriteter fastholdt, at som Danske var vi ikke allierede og kunde derfor ikke forlade U. S. A. uden speciel Ansøgning, hvis Bevilligelse vilde tage 5 Maaneder. Det var, som om man overalt løb Panden mod en Mur! Desuden skulde vi, hvis Rejsen kom til at gaa over London, hvilken Rute paa det Tidspunkt var den bedst egnede, søge om Indrejsetilladelse hos Englænderne, hvilket vilde tage et Tidsrum af 6 Uger. Intet Under, at vi efterhaanden begyndte at blive „sure i Masken“. Saa begyndte vi at telegrafere til det danske Udenrigsministerium, vore respektive Rederier, Fagorganisationer m. fl. Det hjalp! Udenrigsminister Christmas Møller, der kendte den danske Sømands Indsats bedre end saa mange, lovede os, at alt skulde blive gjort for en hurtigst mulig Hjemrejse. En skønne Dag fik vi vore Pas viserede takket være det store Arbejde og Snille, som Minister Kauffmann endnu engang udviste, og den 26. Juli — altsaa over 2½ Maaned efter Fredens Indtræden — stod vi 10 danske Søfolk, der selv kunde betale Rejsen, hvis Udgifter senere blev os refunderet af den danske Stat, ud af New Yorks Havn ombord i en stor amerikansk Troppetransporter „Santa Rosa“. Den var en god gammel Bekendt af mig og før Krigen kendt som Verdens fineste Luksus-Liner. Men nu var den præ-

get af Krigen, og dens fordums Herlighed var forsvundet. Den skulde til Frankrig og hente 4000 Soldater hjem, og en Del UNRRA-Personale, som skulde fordeles Europa over, fulgte med. Vi fik anvist Rum med Hængekøjer, hvilket var en glædelig Overraskelse, for vi havde tilbudt at ville ligge paa en Madras paa Dækket, om saa skulde være. Vi danske blev landsat i Plymouth, hvorfra vi tog Toget til London, hvor det danske Generalkonsulat forud var underrettet om vor Ankomst. Det havde efter mange Besværligheder faaet skaffet os Logi paa en Navigationsskole. Glade var vi, thi Spørgsmaalet om Husly var paa Grund af Bombningerne og andre Aarsager sværere end nogensinde. Nu var vi altsaa kommet Danmark saa nær, men Udsigten til at komme videre syntes i Begyndelsen lige saa svær som i U. S. A.. Det lykkedes til alt Held Generalkonsulatet under velvillig Assistance af Direktionen for „D. F. D. S.“ i London at skaffe os alle ombord i „Alexandra“, hvorefter Rejsens Maal, vort kære gamle Land, som vi nu i mange Aar havde set hen til, skulde naas.

#### Længselens Maal naaet.

Den 17. August tidligt om Morgenen kom Kronborg i Sigte. Men det solstraalende Billede af Slottet og Sundet, som vi nu i de mange Længselens Aar havde fantaseret os til, var fortrængt af tunge, sorte Skyers Dække. Alligevel var vor Glædesfølelse ved at se de gammelkendte Steder stor, og da Byen med de skønne Taarne dukkede frem, bedredes Vejret. Ved Synet af den Mængde Dannebrogflag, der vajede fra Skib og paa Land, duggedes vore Øjne. Vi ligesom stirrede paa alt dette gammelkendte, der syntes saa ufatteligt. En dyb Glæde overvældede os, og vi sendte en Tak opad. Jeg kom først tilbage til Virkeligheden, da jeg ved Passagen af Toldboddommen hørte min Broders kendte Stemme, der sagde: „Det blev en lang Tur.“ Og inde paa Kajen stod Ens Kære med Flag og Blomster. Jeg var atter hjemme efter 8 Aars Fravær! Ved et Besøg kort efter paa Rederiets Kontor blev vi modtaget baade smukt og hjerteligt. Og den Tak, som Direktør Chr. Harhoff udtalte overfor os, fordi vi var forblevet ombord i „Stjerneborg“ til det sidste Minut og for vor Tjeneste for Konge, Land og Folk, indtil Dannebrog atter kunde vaje over et frit Danmark, rørte os dybt som en smuk Anerkendelse. Vi havde dog kun som saa mange andre af vore Kammerater gjort vor Pligt.“

— — —

Dette var Kaptajn Rosenhøjs Beretning om sit interessante Liv paa Søen, en Beretning, der for sin sidste Dels Vedkommende giver et godt Bidrag om danske Søfolks farefulde Sejlads, Kaar og Genvordigheder under Krigen. Hans Beretning vil ogsaa være af historisk Værdi. Som Slut paa hans Fortællingen stiller jeg ham dette Spørgsmaal: „Hvad vil de saa betragte som Konklusionen af Deres 47 Aars Sejlads paa Verdenshavene?“ Kaptajnen svarer med sit vante energiske Tonefald, der denne Gang har en let Dirren af Vemod over sig: „Den lange Sejlads, hvor man har set sig om i Verden, har været dejlig, men i n e t er saa dejligt som gamle Danmark.“

Carl Østen.

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1946



## 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 Bugseriselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Iyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stenved  
 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 Svenning  
 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 Ørsund

## Prøvetur fra Nakskov Skibsværft

med M.S. NORDEN

Dampskibsselskabet „NORDEN“s nye enkeltskruede Motorskib „NORDEN“, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, var den 6. September paa Prøvetur i Langelandsbæltet.

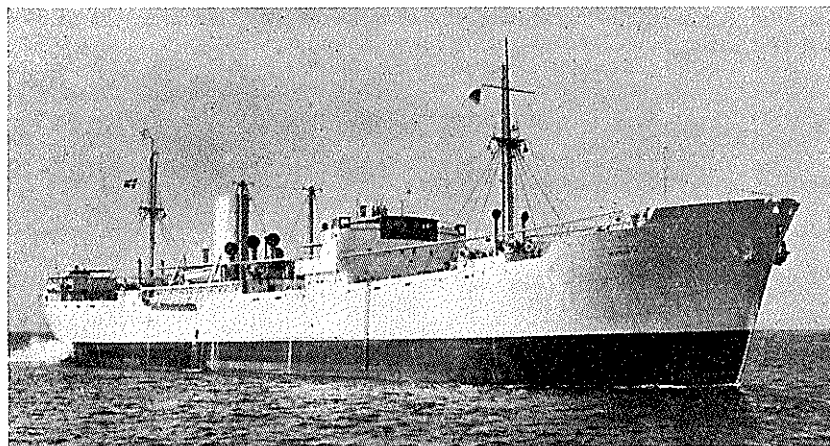
Det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk med Bak og med Huse midtskibs og agter. Skibets Dobbeltbund, der stræk-

ker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselolie.

Skibet er forsynet med 2 Master og 2 Samsonposter, 12 Lastebomme, hvoraf 1 med 20 Tons, 1 med 10 Tons og 10 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 10 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil fra Thomas B. Thri-ge, Odense. Endvidere findes der

Skibet har følgende Dimensioner:

Største Længde .....	127,50 m
Længde mellem Perpendikulærer .....	118,90 m
Bredde paa Spant .....	17,14 m
Dybde til Hoveddæk .....	8,58 m
Lasteevne .....	ca. 8.500 Tons DW.



M.S. „Norden“.



## G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

ligeledes af Thomas B. Thrige's Fabrikat elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingspil og elektrisk Styremaskine.

I Salonhuset er der, foruden en smuk Salon, indrettet lyse og komfortable Kamre for 1., 2. og 3. Styrmand samt Hovmesteren, med tilhørende Toilet og Baderum. Sammesteds er indrettet et stort Hospital med 5 Senge.

Kaptajnshuset, der findes paa Underbroen, og hvori er indrettet Opholdsrum og Sovelukaf med tilhørende Toiletrum, indeholder endvidere Kamre for 4. Styrmand og 1. Aspirant. Paa Kommandobroen findes Bestikhus og Radiostation med Radio-Pejleapparat.

I Maskinhuset findes Kamre for Mestre, Assistent, Restaurationspersonale og Lærlinge, og her findes endvidere Officerernes Messer og Kabys med Komfur og Bageovn indrettet til Oliefyring.

Mandskabskamre er indrettet som Enkeltmands-

kamre i et Dækshus agter, medens Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk findes midtskibs. Alle Opholdsrum for Officerer og Besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og godt ventilerede. Til Opbevaring af Skibets Proviant findes et stort Kølerum med dertil hørende Kølemaskineri, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. I Toiletrum og Badeværelser findes varmt og koldt Vand.

Skibets Maskineri bestaar af 1 Stk. 6 cyl. Burmeister & Wain 4-Takt enkeltvirkende Dielselmotor paa 2850 IHK, der giver Skibet en Fart af ca. 12 Knob. Til Opvarmning af Skibet findes en Kedel, der er saaledes indrettet, at den i Søen opvarmes af Motorernes Spildegas, medens den ved Land opvarmes ved Oliefyring.

Alle Skibets Lastrum er forsynet med CO<sub>2</sub> Ildslukningsapparater.

## U.S.A. „pakker“ sine Krigskibe ind

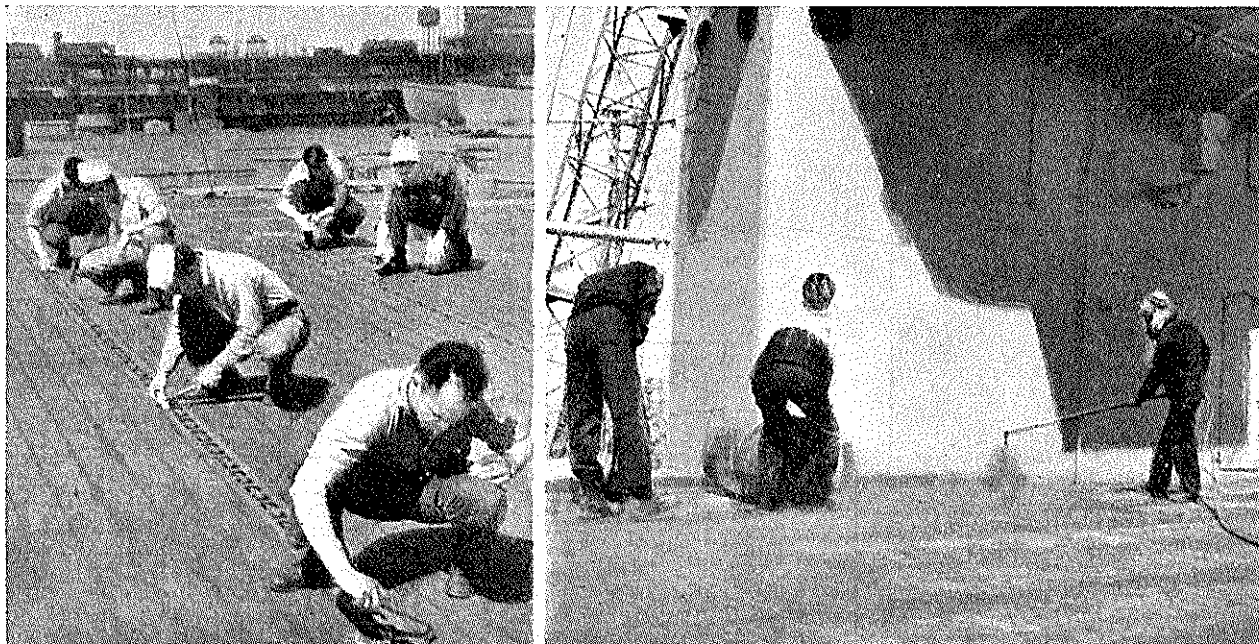
Efter den første Verdenskrig blev ligesom nu en Mængde Krigsskibe lagt op, og selv om en Del af dem kunde realiseres til andre Stater i brugelig Stand, varede det dog ikke længe, før de fleste maatte hugges op. Beært af Erfaringen er nu Amerikanerne gaaet en anden Vej, idet de har sagt, at Bekostningen ved at konservere de Skibe, som der ikke er øjeblikkelig Brug for, er en god Forretning, selv om den ikke er billig.

Efter Krigens Ophør er 2204 Orlogsskibe eller ca. 20% af de ca. 11.500 Skibe, som U.S.N. havde udrustet under Krigen, taget ud af de aktive Flaader og henlagt som en særlig „standby fleet“. Alle Skibene bliver oplagt i særlige Basishavne og konserveret paa

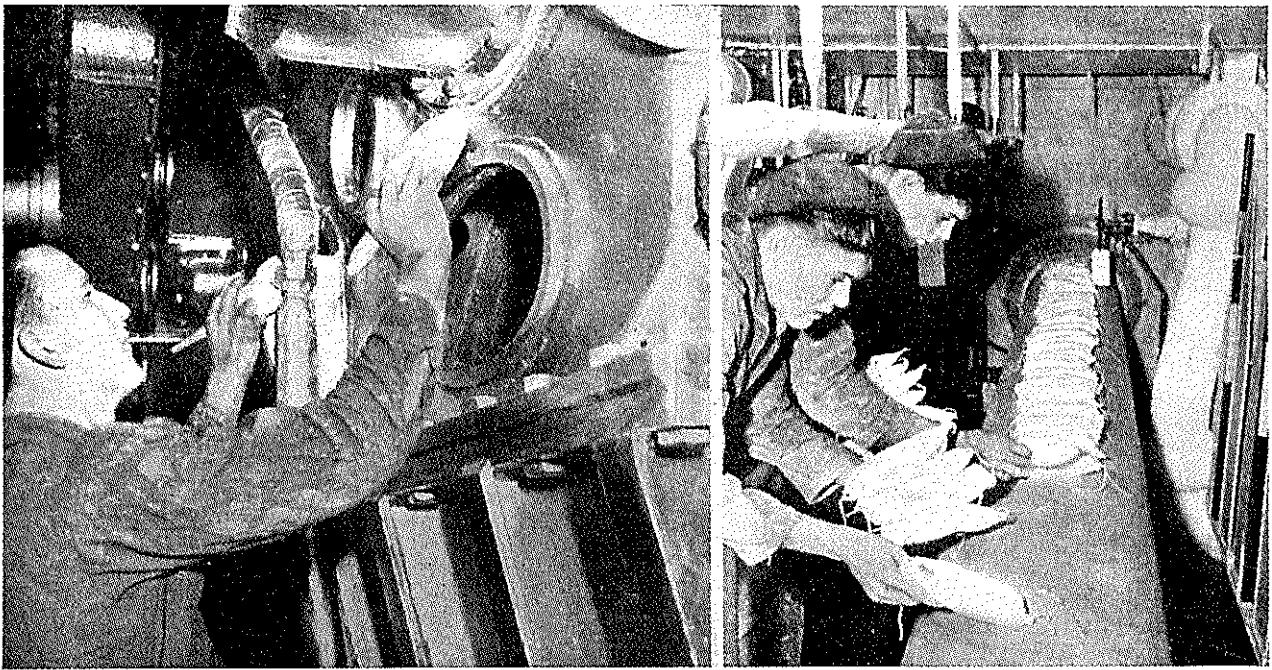
en ganske særlig Maade, hvis officielle Navn er „operation zipper“. Den tilsigter den bedst mulige Konservering, samtidig med at Skibene skal kunne være sejlklare, henholdsvis paa 10 Dage for de Skibes Vedkommende, der er oplagt „under Kommando“, og 50 Dage eller længere for dem, der er oplagt „uden Kommando“ — begge med et Minimum af tilsynsførende Stambesætninger ombord.

Den 25. September 1945 blev det første Skib, nemlig den 10.000 t store Krydser „Brooklyn“, oplagt paa denne Maade, og den 1. September 1946 skal alle Skibe være færdigkonserveret.

Medens Anskaffelsessummen for de Skibe, som ialt er planlagt at skulle konserveres, med et rundt Tal



Behandling af Flyvedækket paa et U. S. A.-Hangarskib. Til venstre renses Metaldelle for Konserveringen, medens til højre konserveringsfarve paaføres ved Sprojtning.



*Til venstre konserveres Hovedmaskinens Gearkasse, til højre anbringes Poser med Kiselsyre-Gel paa Mellemakslen i Tunnelen for Rummet forsegles.*

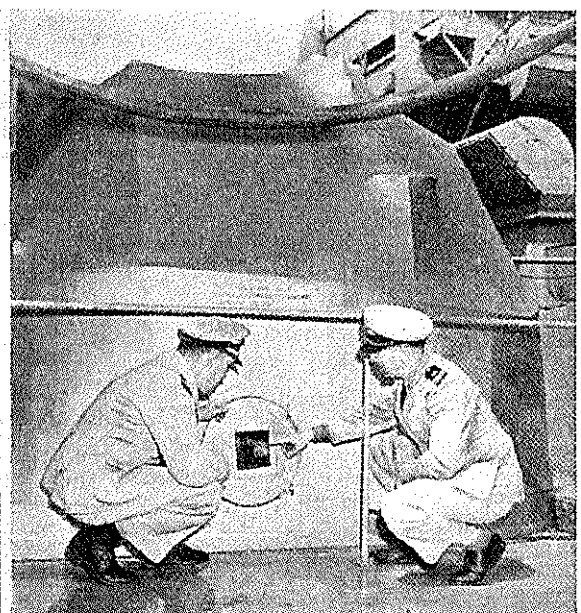
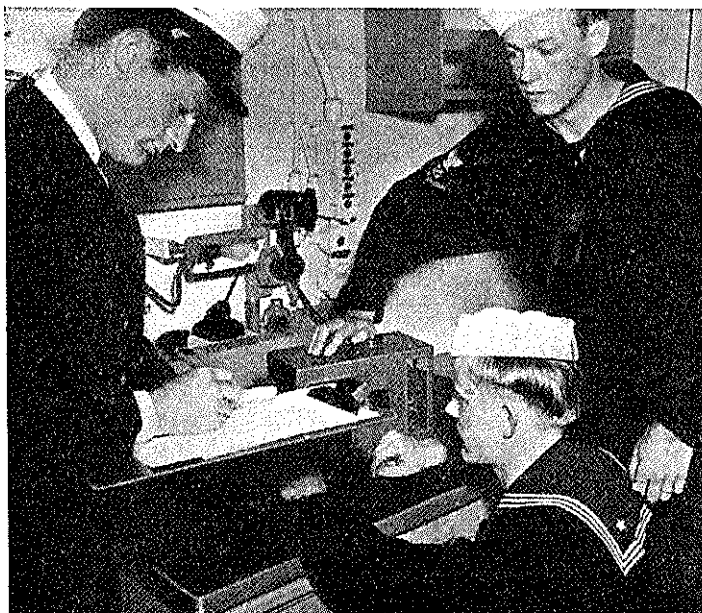
kan anslaaes til 5.557.700.000 Dollars, mener man at kunne oplægge ca. 4000 Skibe paa den særlige Maade for en budgetteret Udgift af ca. 5.812.000 Dollars pro anno.

„Operation Zipper“ eller som den populært kaldes „Operation Mothball“ (Mølkugle).

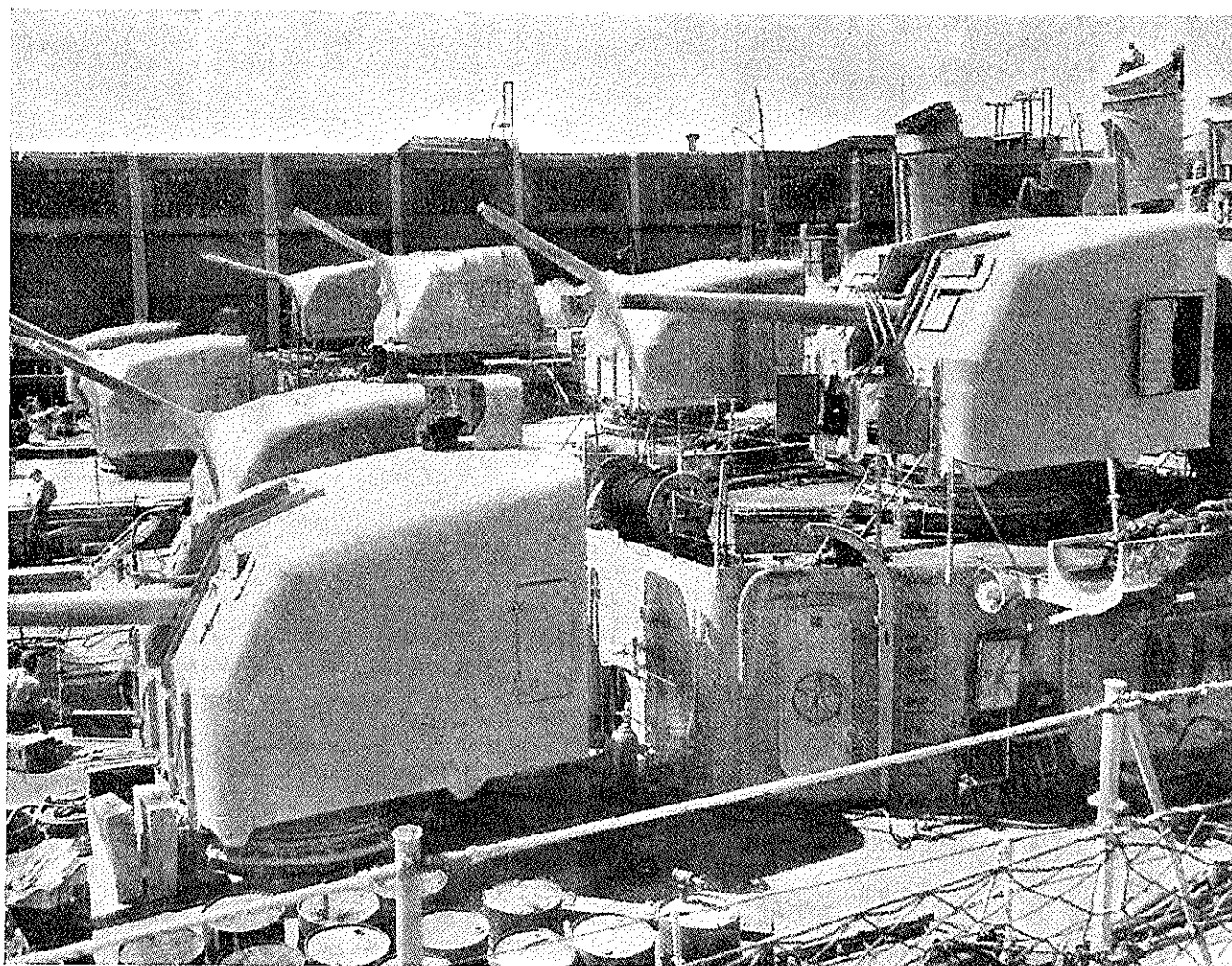
Medens man tidligere tømte de fleste Magasiner i et oplagt Skib og opbevarede lette Maskindele og let Skyts etc. i Magasiner paa Land, hvilket krævede megen Tid baade ved Desarmering og Ekvipering, er Princippet nu ifølge den af „Bureau of Ships“ under Krigen opfundne Metode, der er gennemprøvet i

„Philadelphia Navy Yards Industrial Test Laboratory“, at alt bliver ombord i Skibet, som desuden skal have fulde Beholdninger af Olie, Vand og Ammunition, og som iøvrigt underkastes en Tørrings- og Konserveringsproces, der tillader Skibe af enhver Type at blive ekviperet sejlklar paa et Minimum af Tid (10 Dage) eller ligge oplagt gennem Aartier.

Skibet tages i Dok, og Propellerne og udenbords Aksler renses og gives to Lag af en grødeforhindrende plastisk Farve, der sprøjtes varm paa. Gummiforingerne dækkes med en særlig Farve for at forhindre Begroning af Lejerne. De dækkes derefter med Sejldug vædet med Raapetroleum.



*Temperatur og Fugtighedsgrad aflæses med bestemte Mellemrum. Til venstre aflæses Fugtighedsgraden af en Patrouille, medens to Officerer til højre inspicerer en „indpakket“ 13 cm Kanon.*



*En Del af de optagne Skibe ved et U. S. A.-Orlogsværft. Paa Skibene i Baggrunden er Kanonerne „indpakket“ i Plastic-Overtrækket.*

Alle bare og rustne Steder paa Skroget renses og gives to Lag Zinkkromatfarve. Alle Pladekanter og Svejsninger faar endnu en Strygning. Derpaa dækkes hele Skroget til 1 m over let Vandlinie med to Lag grødehindrende, plastisk Maling, som menes at kunne holde i 5 Aar i Saltvand og 15 Aar i Ferskvand. Alle andre udvendige Dele af Skroget, Dæk og Overbygninger bliver rensed grundigt, før de dækkes med to Lag graa Sprøjtemaling, undtagen Passagerne paa Dækkene, som er mærkede af med hvide Linier, og som er dækket med en særlig Belægning. Undersiden af Dækkene og de lodrette Flader indvendig i Skibene bliver efter Rensning strøget med Zinkkromatmaling og faar derefter en Gang hvid eller lysegrøn, brandsikrende Maling.

Efter at være blevet rensed bliver alle Udrustningsgenstande, som ikke kan fjernes, som f. Eks. Davider og Kanoner, behandlet med et Lag rusthindrende Maling og derefter lukket inde i lufttætte Staal- eller

Trækasser, der tættes mod Dækket, eller beskyttet med Plastic.

Staalbaade gives to Lag graa Sprøjtemaling. Træbaade faar en lignende Behandling, men desuden to Gange Aluminiummaling. Baademotorer bliver taget ud, rensed og behandlet med rustbeskyttende Maling og derefter tilligemed andre løse Dele til Baadene anbragt i udtørrede Rum i Skibet.

Al teleteknisk Udrustning som Radar og Radio renses og opbevares intakt i udtørrede Rum. De Dele, der er udsat for Vejret bliver enten malet eller behandlet med rustbeskyttende Overtræk.

Navigationinstrumenter behandles paa lignende Maade.

Ved Konservering af elektriske Maskiner og Installationer er det første, man gør, at reparere og bringe dem i Orden. De renses derefter for Snavs, Støv, Smørelse og Rust, før de behandles med rustbeskyttende Overtræk.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

### KØBENHAVN

Naar alle Dele af Skibet er rensed og konserveret, bliver der ophaengt Skilte med Instruktioner paa alle Dele, som kræver en særlig Behandling, før Skibet kan tages i Brug.

Alle Reservedele og fulde Beholdninger af Stores og Værktøj forbliver ombord under Oplægningen.

Da det har vist sig, at et Skibs Staalmateriale ikke angribes, dersom Fugtighedsghaden ikke overstiger 25—30 %, bliver særlige Udtørningsmaskiner opsat i alle større Rum, paa Mellemdæk, Banjer o.s.v. Disse Maskiner suger Luften gennem de forhaanden værende Rørsystemer fra andre Rum, Lukafer og Magasiner, udtørre Luften og sender den i tørret Tilstand tilbage. I større Skibe opsættes disse Maskiner i Zoner. En 10.000 t Krydser kræver saaledes tre Udtørningsmaskiner, medens een er nok i mindre Enheder. Maskinerne drives elektrisk og arbejder automatisk, hvilket vil sige, at de stopper af sig selv, hvis Fugtighedsgraden falder under 27 %, og starter automatisk igen, hvis Fugtighedsgraden stiger over 52 %.

Denne Metode kaldes dynamisk Tørring. Hvor mekanisk Cirkulation af Luften ikke lader sig anvende, benyttes statisk Tørring, som udføres ved at anbringe et vandsugende Stof Kiselsyre Gel d.v.s. Kiselsyrekrystaller, aktivt Aluminium eller Bauxit. Foruden den almindelige Kiselsyre Gel, som er hvide, granulerede Krystaller, anvendes ogsaa Indikator-Kiselsyre Gel, der i Modsætning til den almindelige, der ikke skifter Farve, naar den opsuger Fugtighed, forandrer sin Farve fra blaa til lyserød, naar den bliver fugtig. Almindelig Kiselsyre Gel imprægneres med Koboltklorid, som farver den blaa. Farveforandringen er afhængig af den opsugede Vandmængde, som kan aflæses ved Sammenligning med et Farvekort. Begge Slags Gel kan ved Tørring bringes i brugbar Stand igen. I Tørremaskinerne findes to Pander med Gel, hvoraf den ene opsuger Luftens Fugtighed, medens den anden udtørres ved Opvarmning.

Før et Skib udtørres, bliver alle Søforbindelser blændet, alle Lækager under Vand stoppet, alle Rendestene, Maskiner og Rørledninger tørret ud, og Luftporte, Døre og Luger gøres lufttætte. Der tages Luftprøver for at sikre, at alle Rum er lufttætte og fri for Vanddampe og Lækager, efter at de er forseglede. Alle Ting bliver skrubbet, skrabet og rensed for al Snavs, Støv, Smørelse og alt andet, der kan medvirke til Ødelæggelse. For at forhindre at Udrustningen forsinkes, naar Skibet atter skal i Tjeneste, bliver al

Udrustning og alle Dele eftersed og repareret før Konserveringen .

Til Konservering benyttes tre forskellige rustbeskyttende Blandinger. Grade I forebygger Dannelse af Overtræk og Ir paa Kobber, Messing og Bronze. Det bruges til Wire og andre Dele af Staal. Det tørrer paa 24 Timer og kan fjernes med Petroleum, Benzin el. lign. Grade II bruges til at dække Overflader af Staal og andre Metaller, som henses i lukkede Rum. Det forbliver klæbrigt i fire Maanedere. Grade III bruges til Staal og andre Overflader, der kan ruste, og som under normale Driftsforhold er udsat for Damp eller Vand, som f. Eks. det indre af Vandrum, Turbiner, Rørledninger og Kedler. Det bruges, hvor der kan blive Fugtighed tilbage, og danner et beskyttende Overtræk, idet det danner en Emulsion med Fugtigheden.

Hvor det er nødvendigt, beskyttes Genstande i fri Luft med et Overtræk af Plastic. Det fremstilles i tre Tempi. Først overtrækkes Genstanden, der f. Eks. kan være et Kanontaarn, med Bændler, der danner Grunden for den plastiske Film, som derefter paaføres med en Sprøjtepipette. Til sidst dækkes med et paasprøjtet Lag lufttæt Plastic. Hele dette Lag Plastic kan fjernes i Løbet af faa Minutter. Naar Plastic-Beklædningen er anbragt, sættes Kiselsyre Gel derind sammen med Termometer og Fugtighedsmaaler, Luftten tørres med en transportabel Tørremaskine, og det hele forsegles.

Naar Oplægningsarbejderne er færdige, bliver de forskellige Kontrolapparater eftersed hver Dag. Hvis Fugtighedsgraden i en Afdeling til Stadighed er for høj, bliver Lækager eftersøgt, og hvis der ikke findes nogen, bliver den cirkulerende Lufts Hastighed forøget. Inspektionen udføres af Stammandskabet ombord i de større Skibe eller for de mindre Enheders Vedkommende af Mandskab fra Land. De derved indløbne Rapporter gør det muligt nøje at følge alle Faser af Inspektionen, Indstillingerne og Vedligeholdelsen.

<sup>A/S</sup> MONTANA *Kul, Koks,*  
Telefon 9246 *Cinders*

**NORDJYLLANDS  
KUL-KOMPAGNI <sup>A/S</sup>**

**KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY**

**Bunkers:**

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

*Husk at forny Deres Abonnement!*

**C. CLAUSEN**



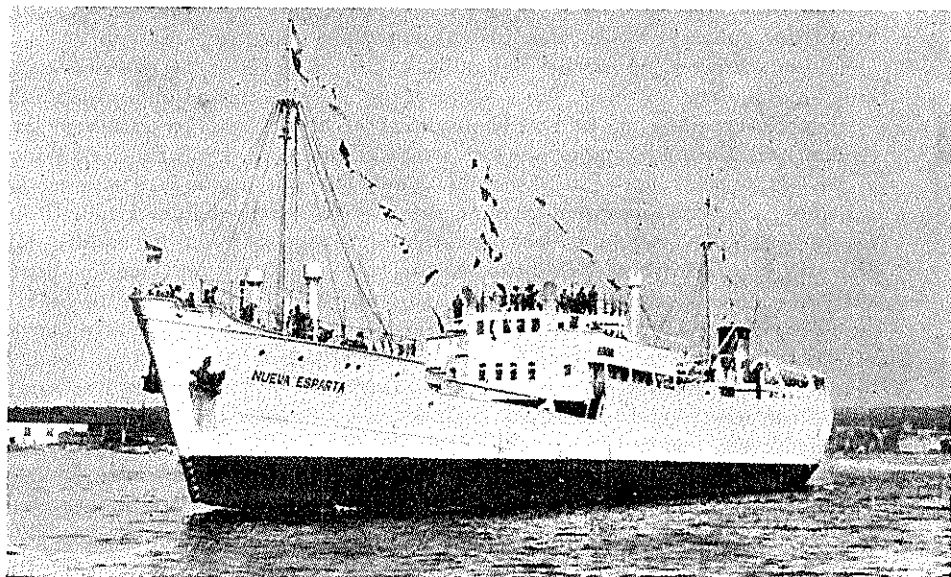
**DAMPSKIBSREDERI**

**SVENDBORG**

**Aarhus - Kolding - Haderslev**



# Sverige bygger Skibe til Venezuela



Motorskibet „Nueva Esparta“ bygget i Sverige til Venezuela.

Fra Sölvesborgs Varv er der for nylig afleveret to dobbeltskruede Motorlastskibe til Cia. Anon. Venezolana de Navigacion, Caracas, og Værftet har endnu to andre i Ordre, som skal leveres henholdsvis til December og i Februar 1947.

Skibene er af moderne Konstruktion og har følgende Hoveddimensioner:

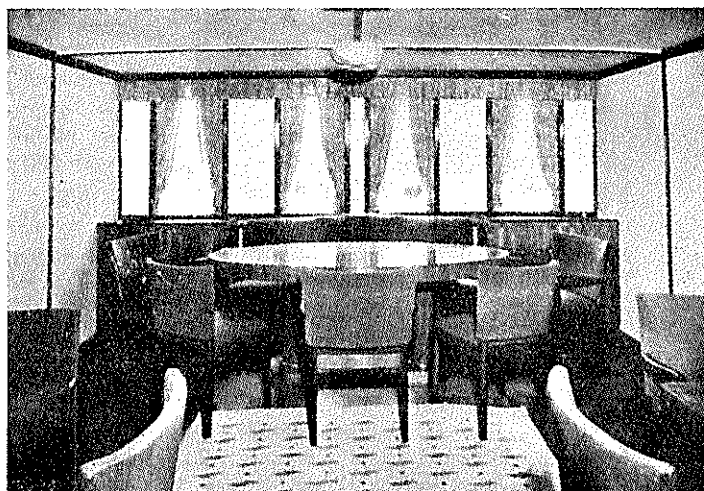
Længde overall .....	81,755 m
Længde mellem Perpendikulæerne.....	75,145 m
Største Brede .....	10,50 m
Dybde til Hoveddækket.....	4,90 m
Dybde til Hyttedækket.....	7,22 m
Dødvægt Kapacitet .....	1795 t
Brutto Registertonnage .....	1606 t
Netto Registertonnage .....	1155 h
Maskinkraft .....	1200 BHK

Skibet har to Lastrum og Maskineriet agter. Forreste Lastrum har en Kapacitet paa 1150 m<sup>3</sup> (grain), medens den agterste er paa 1050 m<sup>3</sup> og et Mellemdæk over denne 860 m<sup>3</sup>.

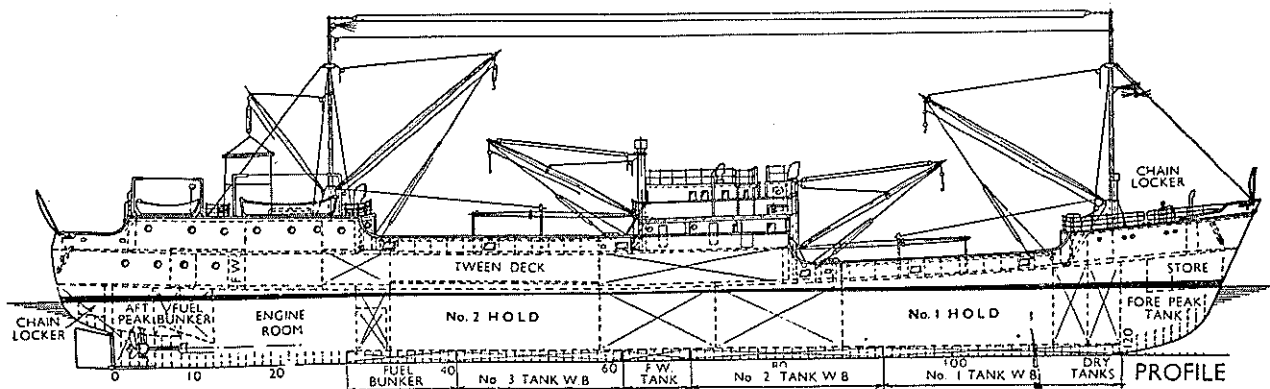
Tre Tanke i Inderbunden er beregnet til Vandballast og en til Dieselolie, 40,8 t. Desuden findes i Agterenden af Motorrummet tre Tanke med ialt 54,8 t,

saa den samlede Mængde Dieselolie bliver 95,6 t. Forpeaken rummer 60,9 t Vandballast og Agterpeaken 85,7 t.

Det er noget usædvanligt for et moderne Skib at have Apterling i Bakken. Her findes imidlertid tre Kamre til seks Matroser foruden Messe og Pantry.



Spisesalonen.



Profil af „Nueva Esparta“.

Passagerapteringen under Broen midtskibs har fire Tomandskamre og en forholdsvis rummelig Spisesalon foruden Pantry.

Under Hyttedækket agter er der om BB Kamre til tre Maskinmestre, medens Dæksofficerernes Kamre findes om SB og Officersmessen midtskibs. Kaptajnens Beboelse findes ved Siden af Bestikhuset og Styrehuset.

De to Hovedmotorer er bygget af A-B Atlas Diesel, Stockholm, og har seks Cylindre med en Diameter paa 250 mm og en Slaglængde paa 420 mm. Der er to Hjælpeaggregater. Det ene er en Klockner-Humboldt Deutz Dieselmotor paa 120 BHK. De fire Cylin-

dre har en Diameter paa 200 mm med en Slaglængde paa 240 mm og 650 O/M. Det andet Sæt er en totakts tocyldret Dieselmotor bygget af Bohn-Kahler A/G, Kiel. Det har Cylinderdiameter paa 140 mm med en Slaglængde paa 190 mm og 750 O/M.

Der staar et elektrisk Ankerspil paa Bakken, hvor der desuden er et 5 t elektrisk Spil til den forreste Bom, medens to andre Spil staar ved Agterkanten af den forreste Luge. To Spil er anbragt ved Forkanten af den agterste Luge og et 5 t Spil paa Forkanten af Hyttedækket.

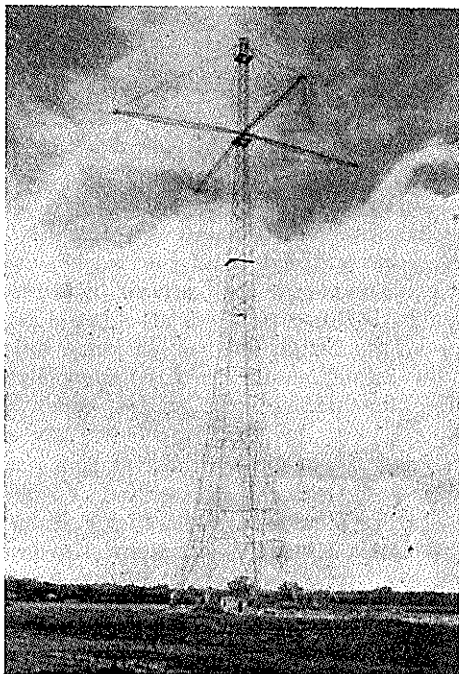
Navnene paa de to Skibe er „Tachira“ og „Nueva Esparta“.

## Decca Navigationsstationer

I Dagspressen er det meddelt, at D.F.D.S. nye Skib paa Esbjerg—Harwich Ruten, „Kronprins Frederik“, har faaet det første Radaranlæg paa et dansk Skib. Naar det desuden oplyses, at det er det første Anlæg, der er leveret til et Skib udenfor England, er det ikke helt korrekt, men vi skal her nøjes med at konstatere, at det er det første danske Skib, der er forsynet

Understationerne opfanges af Skibenes Modtager, og Skibets Position kan øjeblikkelig bestemmes. Det paa-  
staas, at Positionen kan bestemmes indenfor tre Meter, og Navigatøren kan bestemme sin Position og Rute kontinuerlig.

Med Decca-Systemet er der skabt en simpel Form for Radiopejling. Den engelske Kæde af Decca-Stationer kan nu anvendes som Hjælpemiddel for Navigationen af alle Skibe i Kanalen, Nordsøen og det irske Hav. Der er Planer fremme om Oprettelsen af en Serie af Kæder over hele Europa, og man venter, at dette Projekt er fuldført i Slutningen af næste Aar.



Sendemasten til en Decca Sendestation.

## Minerne ved Norges Kyst

I disse Dage er den norske Marine ved at afslutte Minestrygningen udfor den norske Kyst. Man mangler nu kun at foretage en Kontrolstrygning. Imidlertid maa man derfor ikke regne med, at Minefaren er overstaet. Ligesom i vore Farvande maa man ogsaa mod Nord regne med Faren for en Minesprængning lang Tid endnu.

Mellem Norge og Danmark blev der under Kri-  
gen udlagt ca. 11,000 Miner, men deraf var omkring 3600 kun Attrapminer.

## Cementminerne

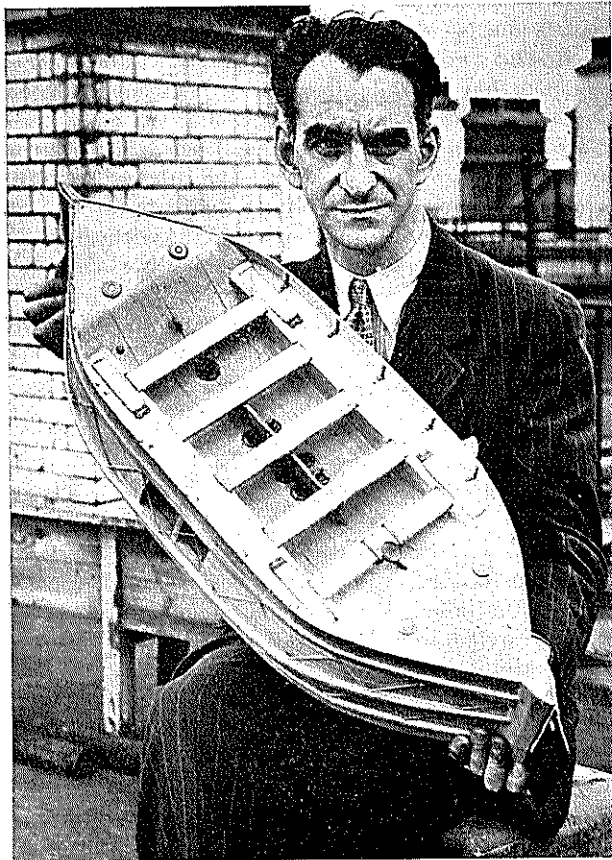
Som tidligere omtalt i „Vikingen“ betyder Cementminerne en overordentlig stor Fare for Færdslen ved Vestkysten og er blandt anden ogsaa til stor Gene for Redningsvæsnet flere Steder. Nu kan man imidlertid skimte den første Bedring i Forholdene, idet Stranden mellem Høfde 89—91 er erklæret for at være minefri. Redningsfolkene ved Agger kan saaledes atter gaa ud, hvis et Skib skulde strande, ligesom man vel atter kan afholde Øvelserne udfor Stationen i Stedet for i Limfjorden, som det var Tilfældet sidste Gang, Redningsbaaden blev sat i Vandet.

Desværre lader det til, at Arbejdet med de farlige Cementminer maa ligge stille et Stykke Tid, fordi Vestenvinden har sat ind. Imidlertid maa man hilse ethvert Budskab om Arbejdets Fremadskriden paa Vestkysten med Glæde.

med dette Hjælpemiddel for en sikker Navigation i al Slags Vejr.

Samtidig har „Kronprins Frederik“ faaet installeret et engelsk Decca-Anlæg. Decca-Apparatet ligner en Kasse med to Ure og modtager Signaler fra Land.

Den første Kæde af Decca-Stationer er for nylig aabnet i England, vort Billede viser Sendemasten, der er 100 m høj, i Nærheden af Lewes i Sussex. En Station i Hertfordshire er Hovedstationen, medens de andre er Understationer. Sendingerne fra Hoved- og



Mr. Gaskin med en Model af sin nye Redningsbaad.

## En ny Redningsbaadskonstruktion

Mr. H. A. Gaskin, London, har opfundet en Redningsbaad, som han paastaar er synkefri, kæntrefri og selvlænsende. Det første Eksemplar af den har bestaaet de meget strenge Prøver, som Board of Trade forlanger, og amerikanske Autoriteter har ogsaa underkastet den omfattende Prøver.

Fartøjet beskrives som to Baade anbragt med Bundene mod hinanden, og lige meget hvilken af dem, der vender op, vil Luftpuden underneden bevirke, at det er kæntrefrit. Det er 13,72 m langt og 3,05 m bredt, og Dieselmotoren kan arbejde med den ene eller den

anden Side op. Kontraventilerne bevirker, at Baaden er selvlænsende, saa al Øsen er unødvendig. Den kan rumme 75 Passagerer og en Besætning paa 5 Mand. Mr. Gaskins Opfindelse kaldes „Reliance“ (Tillid), og den kan medføre Proviant og Vand for seks Maaneder.

## Kæmpedamper med Plastic-Dæk

Fra England er der indløbet en Meddelelse, der sikkert vil glæde enhver Baadsmand, der har haft sine Sorger over et fedtet og snavset Dæk. Det forlyder, at Damperen „Mauretania“ inden længe vil blive forsynet med Dæk af Plastic. Paa Clyde-Værfterne er der gjort forskellige Forsøg med en særlig Art af det nye Kunststof, der har vist sig at være i Besiddelse af en eventyrlig Styrke. Tilmed er et saadant Dæk let at holde rent, da det er uangribeligt overfor en Mængde Stoffer. Saaledes lader det sig ikke ligesom Træ gennemsyre af Brændselolie o.l. „Mauretania“'s nye Dæk vil ogsaa blive en Fryd for Øjet, idet det er Meningen, at det skal have forskellige Farver de forskellige Steder paa Skibet.

## De store Sejlskibe er ikke uddøde endnu

I Midten af September startede den første „Longtrader“ fra Mariehamn paa Åland paa den første Langfart efter Krigen. Det var Flagskibet i Sjøfartsrådet Gustaf Eriksons Flaade, den firmastede Bark „Viking“. Først gik den til et Par finske og svenske Havne for at komplettere sin Ladning, og derefter gaar saa Vejen Syd, hvorefter vi maaske kan faa Glæden af at se den staa Sundet ud paa sin lange Rejse. Kort efter vil den næste, nemlig den firemastede Bark „Passat“, følge, den, der siges at være Verdens hurtigste Sejlskib.

Det er med Glæde og Stolthed, at man paa Åland konstaterer, at Sejlskibene atter er indsat i den fredelige Fragtfarts Tjeneste. Sjøfartsrådet Erikson har til Hensigt at fortsætte med sine Sejlere, saa længe han lever.

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



Alle Henvendelser til „Vikingen“ 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



## INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæs i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK  
A/S**

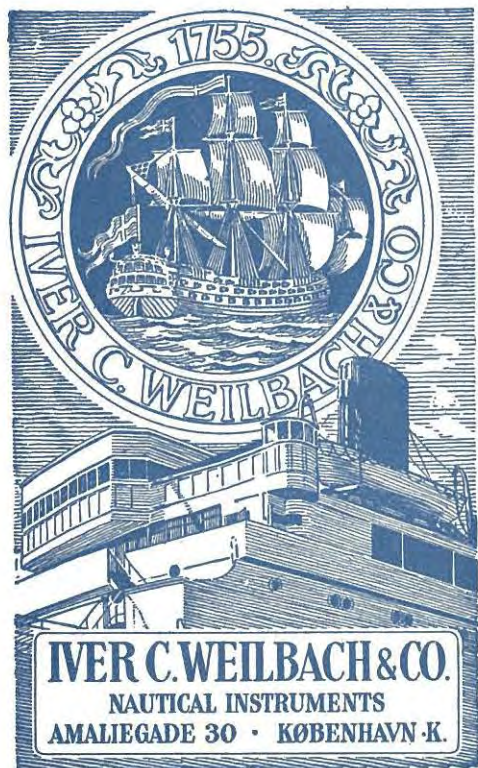
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzendia“



## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen modtager  
Værdipapirer i »Aabent Depot«,  
administrerer Formuer, baandlagte  
Midler, Legatkapitaler o.l., samt paa-  
tager sig Indtægtsforvaltning.  
Vejledning gives i

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



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

## C. K. HANSEN

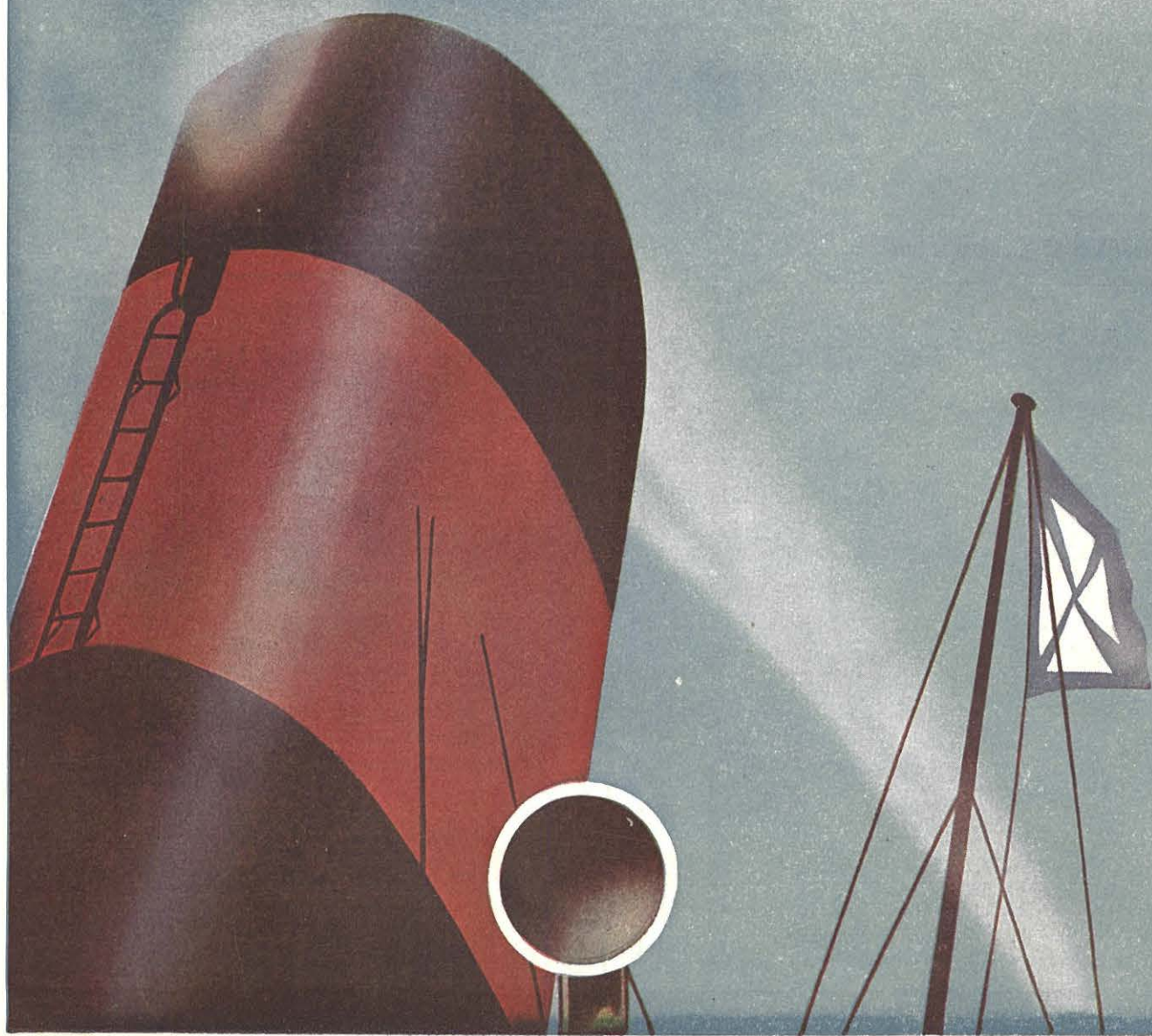


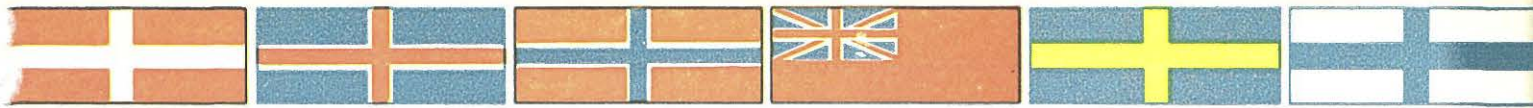
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

# Det forenede Dampskibs-Selskab





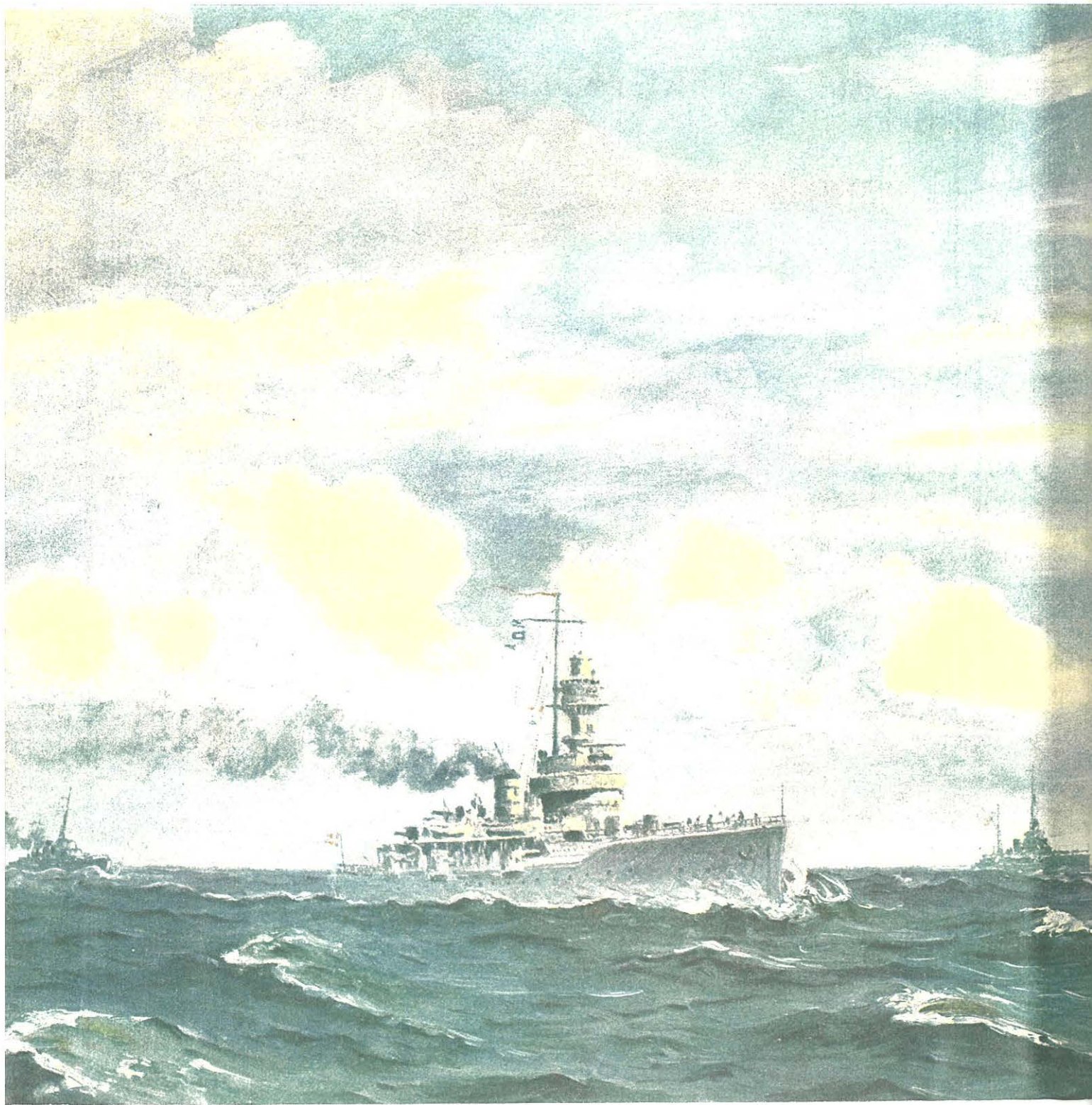
# VIKINGEN

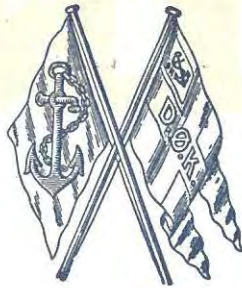
75 Øre  
1. November

Niels Juel under Øvelsessejlad

Maleri af FR. LANDT

1946 - Nr. 11  
23. Aargang





AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

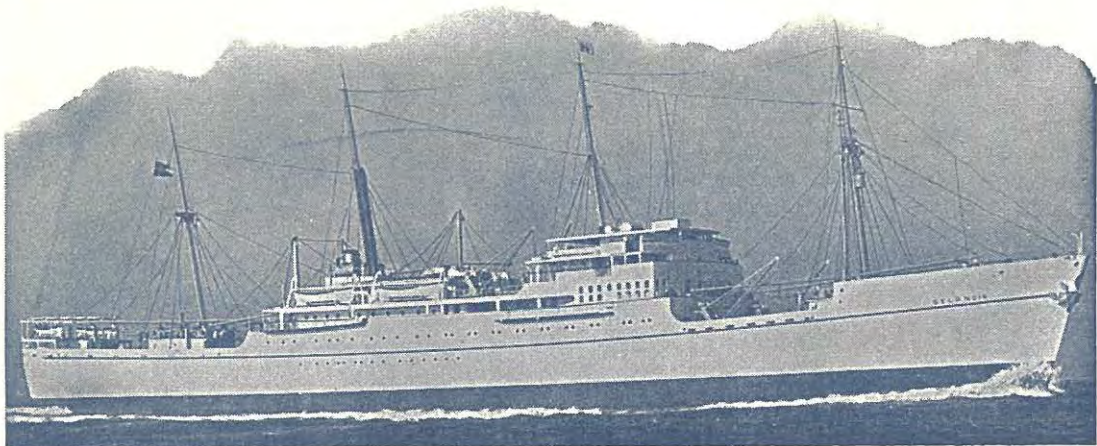
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i 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 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

## En Kæmpedampers Historie

»Queen Elisabeth« er vendt tilbage til Civillivet

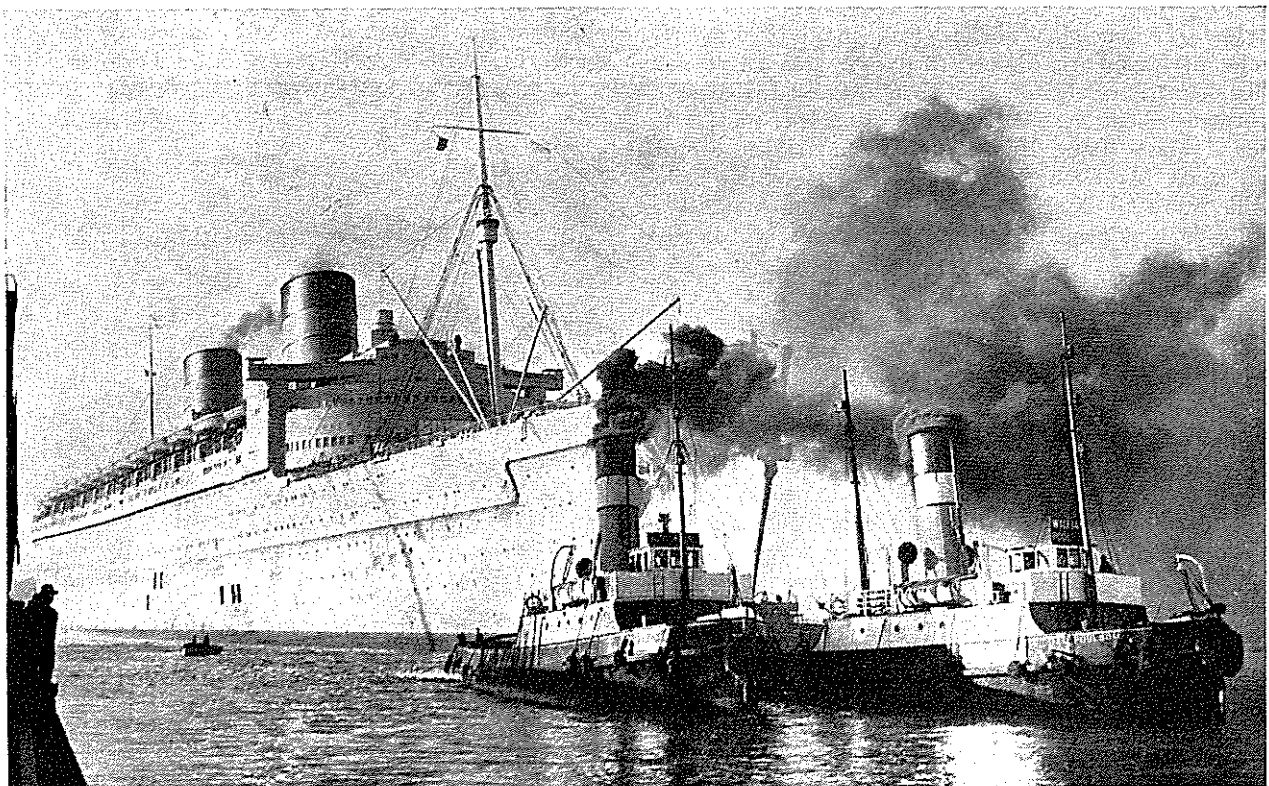
**E**FTER at have tilbagelagt en Distance paa omkring 750.000 km stod Cunardliniens og Verdens største Damper „Queen Elisabeth“ den 16. Oktober ud paa sin Jomfrurejse fra Southampton til New York og er, medens dette skrives, allerede paa Vejen tilbage til England. Selvom dens første Rejse som Passagerskib saaledes er blevet forsinket med mere end seks Aar, har Giganten dog ikke under Krigen ligget paa den lade Side, men har tværtimod maattet slide og slæbe i det som en anden Tramper.

Kølen til „Queen Elisabeth“ blev lagt paa John Browns Skibsværft paa Clyde i December 1936. I Forvejen ejede Cunardlinien „Queen Mary“, og det var

Meningen, at denne og det nye Skib til sin Tid skulde sikre en fast ugentlig Forbindelse mellem Europa og Amerika.

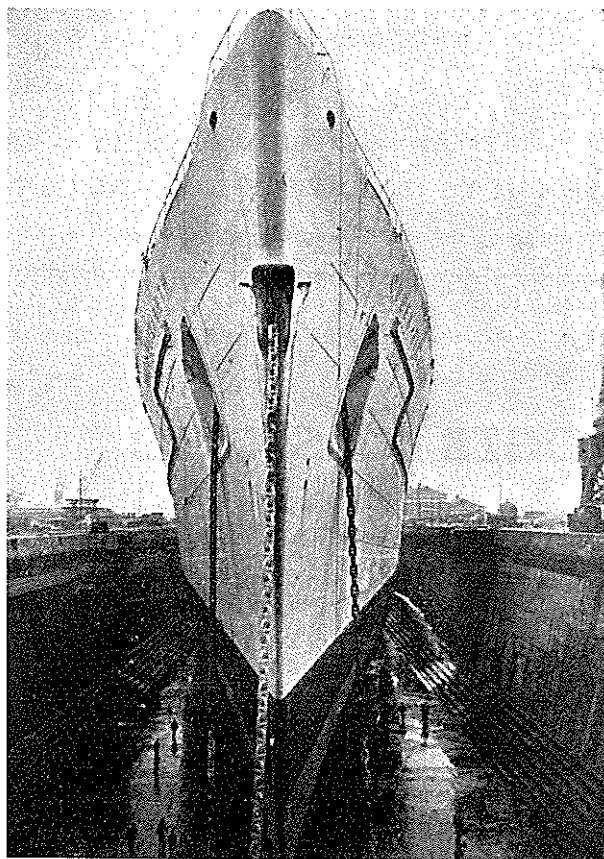
Den 27. September 1938 gled Vidunderet i Vandet efter at være blevet døbt af den engelske Dronning. Hurraraabene fulgte det paa Vejen ned ad Beddingen. En vigtig Milepæl i Kæmpeskibets Historie var naaet, men endnu skulde der gaa lang Tid, før det var helt færdigt.

Krigen satte en brat Stopper for dets fornemme Karriere og tvang det til at tage aktivt Del i Kampen mod Diktaturet. Skibet var ikke engang helt færdigt, da det traadte ind i Krigen som Troppetransporter. I



„Queen Elizabeth“ vender tilbage til England med en Transport af befriede Krigsfanger fra det fjerne Østen.





*Efter endt Militærtjeneste undersøgtes Skibet fra Stævn til Hæk, og omfattende Reparationer blev foretaget ombord. Her ligger det i „King George V.-Dokken“, og man faar et godt Indtryk af dets Størrelse ved at sammenligne det med Arbejderne i Dokkens Bund.*

dybeste Hemmelighed havde man planlagt dets Afrejse til New York. Malet i en dyster, graa Farve, der slet ikke passer sig for et Skib af „Queen Elisabeth“s Format, sejlede det ud fra Clyde og naaede til U.S.A. den 7. Marts 1940. Her blev Giganten ribbet for al sin Stads. Møbler og Inventar af enhver Art, der ikke vilde være til Nytte for dets Arbejde, blev taget i Land og blev gemt forskellige Steder i Verden. Baade i Amerika og Australien laa ved Krigens Slutning meget af det kostbare Inventar oplagret. I Stedet for al Pragten blev det 85.000 Tons store Skib forsynet med simple Soldaterkøjer, og alle Vinduer og Skylighter blev forsynet med Mørkelægningsrekvisitter.

Snart strømmede Soldaterne ombord for at blive sendt til Kampomraaderne. Nogle af dem kom aldrig tilbage. Mere end 810.000 Soldater har med deres sømbeslaaede Støvler sat Mærker i Skibets fjorten Dæk. Selvfølgelig var Gigantdamperen ogsaa armeret, saa den i givet Fald kunde forsvare sig, men heldigvis slap den ud af Krigen uden andre Skrammer end dem, mange Passagerer uvægerligt forarsager.

Mandskabet bestod baade af Englændere, Amerikanere og Canadiere. Omtrent al Luksus ombord maatte vige for de mere krigsvigtige Ting. Saaledes blev der ombord oprettet et stort Hospital, og ogsaa Skibets Køkkener maatte vige for mere simple Soldaterkabysser.

Omtrent seks lange Aar gik med at føre Soldater

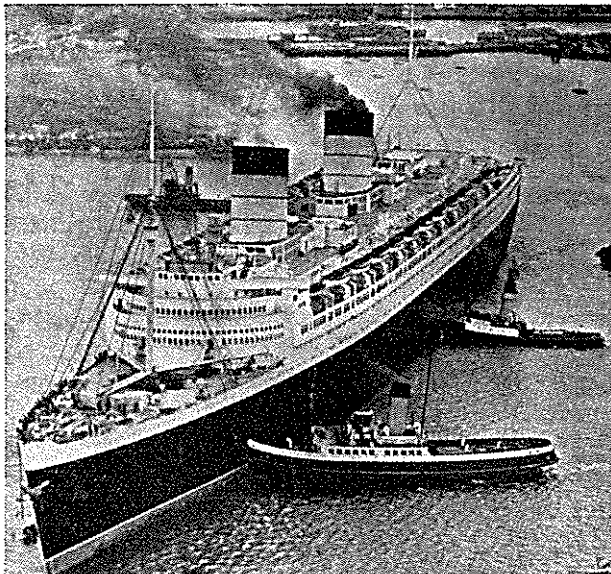
og kvindelige Rødekorsfrivillige over, hvor det gik haardest til. Men selv ikke da Freden kom, blev det stolte Skib „hjemsendt“ fra sin Militærtjeneste. De mange tapre Mænd og Kvinder skulde ogsaa hjem igen. Mange var tilsyneladende ganske uberørte af Strabadserne, de havde været udsat for, men mange andre kom med det hjem som Invalider. „Queen Elisabeth“ har imidlertid ogsaa ført mange unge Kvinder som nye amerikanske Statsborgere til U.S.A. sammen med deres Mænd og eventuelle Børn. Alvorsscener skiftede saaledes hurtigt med Glædesscener paa dette Verdens største Skib.

Den 6. Marts i Aar blev Damperen endelig permitteret. Efter at have udført sin sidste Rejse som Troppetransportskib gik den ind i Southampton Havn. Som før nævnt var den sluppet for voldsomme Oplevelser i hele sin lange Tjenestetid, men to Dage efter, at den var naaet hjem til England, opdagedes det, at en Røgøjle stod op fra Skibet, og det viste sig, at der var Brand ombord.

Der blev straks slaet Alarm, og lidt over Klokken 9 g. m. mødte Southamptons og hele Oplandets Brandvæsen med stor Udrykning. Branden var opstaaet i et af Lazaretterne paa Bagbords Side af Promenadedækket. Heldigvis havde Flammerne ikke naaet at faa rigtig Magt, og før Klokken slog 11, var Branden slukket. Takket være en resolut Indskriden var Skaden paa „Queen Elisabeth“ ikke videre omfattende. Men man var nu for Alvor blevet opskræmt. Denne Brand var nemlig den ottende i Rækken af Skibsbrande i Southampton i Løbet af kort Tid. Da det hovedsagelig var Troppetransportskibene, der var blevet hjemsogt, hældede Politi og Militær til den Anskuelse, at det var Sabotører, der havde været paa Færde. Da den anden Kæmpeliner „Queen Mary“ næste Dag ankom til Havnen, traf man meget vidtgaaende Sikkerhedsforanstaltninger for at sikre den mod Sabotage. Ogsaa paa „Queen Elisabeth“ og Havnens andre Fartøjer blev der holdt meget strengt Opsyn. Et Vagtkorps paa 200



*„Queen Elisabeth“s Forer, Captain Comodore Sir James Bisset, smiler glædestraalende, fordi hans Skib endelig faar Lov til at virke efter Bestemmelsen.*



Den 16. Oktober stak Kæmpeskibet ud paa sin første Rejse som Atlanterhavsliner. De kraftige Bugserbaade lignede Legetøjskibe i Forhold til „Queen Elisabeth“.

Mand patruljerede hver Dag og Nat siden overalt paa det store Skib. Om det virkelig drejede sig om Sabotage, eller om Branden blot var et hændeligt Uheld, fik man vist aldrig opklaret.

Arbejdet med at faa „Queen Elisabeth“ bragt tilbage til sit oprindelige Udseende skred dog raskt frem. Det store Skibs Inventar kom lidt efter lidt tilbage til England, hvor det blev opmagasineret forskellige Steder. Foruden alt det Materiale, der før havde været ombord, hobede der sig Masser af Ting op, som ikke var kommet ombord, da Skibet stak af til Amerika. Det var faktisk lidt af et Problem, hvor man skulde gøre af alt det Inventar, der enten skulde ombord i eller tages i Land fra Damperen. Man maatte derfor anmode om Luftfartens Assistance, hvilken man fik. Paa Flyvepladser og Flyvemaskinværksteder samlede der sig en anselig Dynge af Materiel fra Oceanlineren.

Det værste Problem frembød dog Indkvarteringen og Transporten af den store Hær af Arbejdere, Kæmpeskibet holdt beskæftiget. I Southampton blev der snart oprettet en særlig Lejr for dem, og henved 40 Rutebiler bragte dem til og fra Arbejdet. Da Fartøjet efter at have gennemgaaet et Eftersyn paa Clyde atter ankom til Southampton, rekvirerede man to Ekstratog til de Arbejdere, der skulde følge med.

Man forstaar, hvilket Arbejde det har kostet at gøre Skibet til en Passagerliner igen, naar man hører, at der blev haaret 12.000 Redningsbælter og transporteret 260 Tons Troppemateriel i Land. For at gengive Skibet dets oprindelige rene Farver blev der anvendt 30 Tons Maling. Atter blev „Queen Elisabeth“ forsynet med al den Luksus, der tilkommer det. Sportspladser og Sportsrekvisitter blev atter bragt i Orden, og Spisesaloner, Køkkener og Biograf gjordes rede til

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

at opfylde Fredens fordringsfulde Passagerer. De mange sømbeslaaede Støvler havde givet Skibet visse Ar, og mange Steder var det derfor nødvendigt at isætte nye Dæksplanker. Kilometer af Løbere blev udlagt paa Gange og i Saloner. Til at polere Møbler op var der engageret lige ved 100 franske Kvinder, som ogsaa var indkvarteret i Byen.

Heller ikke Maskinen slap for et strengt Eftersyn. Alt blev undersøgt og prøvet. Elektrikerne havde vel nok noget af det værste Arbejde, idet de skulde undersøge og eventuelt reparere 4.000 miles Ledninger og Kabler.

Den 6. August gik Kæmpedamperen i Dok. Her slap selv ikke Ror og Skruer for et nøjere Eftersyn. Det er forresten ikke et ganske almindeligt Ror, der sidder paa „Queen Elisabeth“. Det vejer lige ved 140 Tons. Skruerne, af hvilke der er fire, vejer hver 32 Tons.

Endelig var Skibet klar til Afgang efter at have gennemgaaet en Forvandling, der vist kan siges at være enestaaende i Søfartens Historie. Rederiet haaber paa, at det kan gennemføre fem Rejser frem og tilbage over Atlanten i Aar. Man behøver ikke at være bange for ikke at faa Passagerer nok ombord. Alle Billetter var udsolgt til den første Tur saavel som til de fire næste. Det vil altsaa sige, at „Queen Elisabeth“ inden Nytaar har ført 11.575 Passagerer fra England til Amerika og lige saa mange den anden Vej, idet det har Plads til 2.315 Passagerer paa hver Rejse. Heraf rejser de 850 paa 1. Klasse, 720 paa 2. Klasse og de sidste 745 paa 3. Klasse. Forhaabentlig bliver Skibets Tid som „Værnepligtig“ enestaaende i dets Historie, saa det i Fremtiden kan faa Lov til at gøre sine lange Rejser over „Dammen“ til Gavn for England og for hele Verden.

*Otto Ludwig.*

## Schweiz atter uden Flaade

I 1942 købte den schweiziske Stat fire Dampere af Grækenland for en meget høj Pris. Nu er Krigstidens vanskelige Forhold paa Verdenshavene tildels atter afklarede, og Adgangen til fremmed Skibstonage er ogsaa blevet lempet, hvorfor Schweiz ikke mener at have Brug for sine Fartøjer mere og ønsker at sælge dem. Man vil altsaa ikke for Fremtiden kunde møde det schweiziske Flag paa Havene mere.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

# INGEN JUL PAA HAVET UDEN

## »Jul paa Havet«

Trods utallige Vanskeligheder udkommer „Jul paa Havet“ atter i Aar i et meget smukt Udstyr. Omslaget er saaledes trykt paa det fineste engelske kriderede Karton, og Papiret er af samme udsøgte Kvalitet som de forrige Aar. Hvad Indholdet angaar, saa er „Vikings“ Julehefte i Aar en fænomenal Rejseleder. I Ord og Farver fører det Læseren Jorden rundt fra Fiskerihavnen i København til Hudsonbugten og fra Rholte ved Præstø til Shanghai. Og sikke en Rejse. Alvor og Spænding skifter med Hygge og Munterhed.

Vi begynder Rejsen paa Grønland. Oscar Knudsen har fremtryllet en rigtig Grønlandsstemning paa Hefkets Omslag. Hans sikre Penselstrøg er som skabt for et Søens Julehefte.

Fra Grønlands Snemarker fører Oscar Jensen os tilbage til Danmark, hvor vi i Grenaa gaar ombord i „Gazellen“ eller „Plimsolleren“, som Forfatteren kalder baade den og Fortællingen. Ingen forstaaer som Oscar Jensen at fortælle om de gamle Sejlskibe, og man følger med stigende Interesse det gamle Skib paa dets Færd i Nord- og Østersøen, til det tilsidst ikke kan mere. Illustrationerne hertil er tegnet af H. Schøslers-Pedersen.

Maleren C. F. Sørensens smukke Maleri „Sejlere i Sundet“ fortæller ligeledes om en svunden Tid omend paa en mere romantisk Maade (Billedet er udlånt af Kunstsalon). Vi bliver lidt endnu deroppe under Kronborg, men springer frem i Tiden helt op til Foraaret 1946. H. Schøslers-Pedersen viser os et smukt Maleri af Fiskerflaaden fra Thyborøn paa Demonstrationstur til København. Derpaa følger endnu et Maleri. Den estiske Maler D. Godycki Cwirko fører os ud til Fiskerihavnen i København. Cwirko har i fuldt Maal forstaaet at gengive den særegne Stemning, der hersker derude en raakold Vinterdag (Billedet er udlånt af Kunstsalon).

Men nu gaar Turen atter mod Grønland. Erik Jespersen, der selv har levet mange Aar blandt Grønlanderne som Præst, leder os ombord paa et af Grønlandsskibene med Fortællingen „Skibsdrengens Juleaften“. Oscar Knudsen har illustreret den hyggelige Fortælling.

Hakon Mielche er vor næste Rejseleder. Hans Fortælling „Et dagligdags Liv“ omhandler en Dansker, der er lidt udover det sædvanlige. Han hedder Julius Petersen og er fra Rholte. Ligesom Forfatteren selv har han set ikke saa lidt af Jorden, og Hakon Mielche forstaaer som sædvanlig at fortælle med megen Humor. Det gælder ikke alene, naar han skriver, men ogsaa, naar han som her selv illustrerer.

Saa kommer der atter et Par Malerier. Først et Motiv fra det gamle København af Vilh. Arnesen. Det hedder „Dampbaad med Kularbejdere sejler under Knippelsbro“. Det smukke Maleri giver ligefrem Beskueren en vemodig Følelse ved at minde om de gode gamle Dage.

Et pragtfuldt Maleri af en hollandsk Liner, der slæbes ud af Havnen, viser os dog, at der ogsaa nu om Dage findes Romantik i Havnen. Ja, Maleren V. Quistorff er den moderne Skibsfarts Maler. Han forstaaer at gengive selv Jernkolosernes Skønhed paa Lærredet.

„Fregatten „Lindormen“ er en Fortælling af Gustav Kragh fra Begyndelsen af det 18. Aarhundrede. Ingen herhjemme var som Gustav Kragh i saa høj Grad inde i vor Flaades Historie og i den Grad i Stand til at fortælle os den paa en spændende og samtidig humoristisk Maade. Den herlige Skildring er illustreret af Oscar Knudsen, og Paul Sinding har som de gamle Orlogsskibes Maler udført to pragtfulde Malerier forestillende to Episoder under „Lindormens“ Rejse. Under det ene har Gustav Kragh skrevet et lille tankevækkende Digt.

Vi dvæler lidt endnu ved vor Flaades Storhedstid. Gustav Olander fortæller lidt om Skibspræsterne og deres lange Rejser. Skildringen er pragtfuldt farveillustreret af Oscar Knudsen.

Derefter tager vi Springet til Østen, nærmere betegnet til Alor Star. Med gnistrende Humor fortæller Bendt Rom om en Juleaften hos den derværende Prins. Det er ikke nogen kedelig Juleaften, man her faar at læse om, og naar Kjeld Simonsen tegner til, bliver den endnu morsommere.

Atter gaar Turen tilbage til Danmark. Fr. Landt har malet et Billede, som han kalder „Aftenstemning“. Lodsmaleren foreviger her en Sommeraften paa Havet og gør det saa smukt, at vi længes endnu mere efter Sommer.

Det næste Billede viser os ogsaa den danske Sommer fra sin bedste Side. Ivar T. Rohde har kaldt sit smukke Maleri for „Sommerdag ved Snekersten“.

Nu gaar Turen til Island. Marineforfatteren Kay Jungersen fortæller paa sin muntre Maade om et Orlogsminde. „Langs Nordlandets Kyster“, som Fortællingen hedder, er illustreret af Oscar Knudsen.

Derpaa følger to morsomme Sider af Kjeld Simonsen. Der fortælles her, hvordan Søren Skibsdreng kunde tænke sig at holde sin Jul, og hvordan den i Virkeligheden blev.

„Drømmen paa Havet“ er et usædvanligt smukt Digt af en af Danmarks største nutidige Digtere, Axel Juel. Ernst Kähler har lagt Tegninger til de pragtfulde Strofer.

Saa tager vi atter paa en Rejse til Østen. Denne Gang er det Aage J. Chr. Pedersen, der viser os Vejen. „Spionen fra Santa Fe“ foregaar dels ombord paa et af Ø.K.'s store Skibe og dels i Kinas store Havnebyer. Denne virkelighedsbetonede Fortælling, der vil tale til mange, er illustreret af Oscar Knudsen.

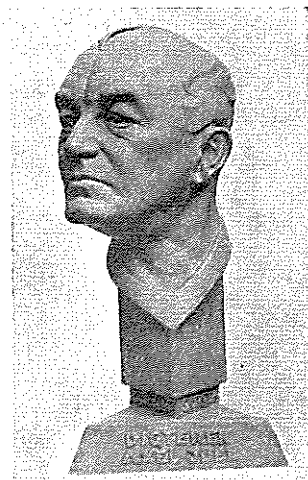
Maleren Joh. Kock har som Bidrag til det smukke Julehefte et pragtfuldt Maleri „Fiskere for Hjemgaaende“. Vilhelm Arnesen viser endnu et stemningsfuldt Maleri fra Københavns gamle Havn, der vil begejstre Læserne. Derefter kommer Maleren S. Kjelland-Brandt med to meget smukke Billeder. Det ene hedder „Ocean-Race“ og viser denne Malers fantastiske Evne til at male et oprørt Hav. Det næste, „Fiskerbaaden øses“, beviser, at Kunstneren ogsaa forstaaer at gengive et Hav i Ro.

„Clippersejlsads“ er en forrygende Fortælling af Chr. Christiansen fra The-Clippers Tid med en Skildring af en Kapsejlsads fra Foochow til England. H. Schøslers-Pedersen har illustreret det vilde Jag. — Med et pragtfuldt Vintermaleri afslutter Robert Pan Rejsen ved „Bombebøssen“ paa Christianshavn.

Som De sikkert vil forstaa af ovenstaaende, overgaar „Jul paa Havet“ endnu en Gang sig selv. Det har været en overmaade stor Kraftanstrengelse at udsende det smukke Hefte i Aar. Utallige er de tekniske Vanskeligheder, der har været at overvinde. Juleheftet er omtrent udsolgt fra Forlaget, men De kan endnu faa et Eksemplar hos Deres Bog- eller Bladhandler. — Prisen er ligesom sidste Aar Kr. 5,50.

# Livets, Lykkens og Landets Sanger

Af Axel Juel er i disse Dage udsendt nyt Oplag af „Konge-Eventyret“, snart følger Ny-Udgave af „Himmel og Hav“ og en tredje Udgave af Udvalgte Digte. — I den Anledning fortæller Arnold Hending om den landskendte og populære Digter.



Versets stille Verden og Teatrets magiske Tumbleplads kaldte med lige lokkende Stemmer paa den unge stud. polit. *Axel Juel*. — Allerede som syvaars Dreng havde han skrevet sine første famlende Poemer, og senere var de unge Kærlighedsdigte kommet til, men intet var endnu offentliggjort. Blufærdigt gemte han sit Hjertes Enetale, blev cand. phil., studerede Jura, Latin og Fransk og lod sig om Aftenen besætte og berige af *Martinius Nielsens* Forestillinger og især af *Emmanuel Larsens* klare og energiske Karakterskildringer.

Det brødes i den unge Mands Sind — og han, som forlængst havde erklæret *Euterpe* sin Kærlighed, tilbød nu, i farlige Drømme om scenisk Karriere, Thalia Ægteskab.

Fløjtespillet og Lyrikens Muse bøjede sit Hoved, medens det vakkende følsomme Sind gjorde den ungdommelige Inklinatión.

I *Emmanuel Larsens* Stue, hvor *Olaf Fønss* fyldte Rummet med sin virile Kraft, netop som Juel traadte ind til *Time*, deklamerede Juel „De Nætter ruge saa lange og sorte“ — som han havde erfaret alle Elever maatte give sig hen i — men netop denne hans Viden blev det Skær, hvorpaa hans Skuespillerdrømme første Gang strandede.

Han lod sig hemme ved den Tanke, at det maatte være et rent Martyrium for Læreren bestandig at høre om Hakon Jarls Død af mere eller mindre begavede Skuespilleraspiranter — og Juel anede her en fundamental Fejl hos sig selv.

Han skrev Vers i Margenen af „*Don Carlos*“ og gik saa til Prøve i Diplomatfrakke! Mærkværdigt lidt grebet af Situationens Betydning — og bagefter forstod han, at Pladsen som Helt paa Dagmar-teatret var det klogest at give en anden!

Vejen tilbage til *Euterpe* blev gjort uden bitre Refleksioner, og en Dag stod hans første Digt „*Solgod*“ i „*Tidsskrift for Aandskultur*“.

Leve af at skrive Vers var næppe hans Tanke. Det ses ogsaa deraf, at han gaar ind i det praktiske Arbejde og bliver Assistent i Marineministeriet — en Plads, som dog ikke raner mere af Døgnet, end at han ogsaa faar Tid til at samle sine Digte i en Bog og tillige giver sig Stunder til at skrive i Teaterbladet „*Masken*“.

*Holger Drachmann* havde været Juels Ungdomskaarne Digter, senere valgte han sig *Viggo Stucken-*

*berg*, og det er da ogsaa denne Digtters Stemme, man tyst fornemmer bag nogle af Versene i „*De første Blomster*“ og „*Frimodige Sange*“, der udsendtes for snart 40 Aar siden.

Men Alvoren og Ynden, og nu og da et kapriciøst Indfald i et Digt om en Kvinde, er Juels retmæssige Ejendom, og Mandigheden og Blufærdigheden, der har fulgt denne Digter siden, lyser klart igennem allerede i de første Bind Poesier, der gav Løfter, som den senere Produktion saa straalende ikke alene indfriede, men overfløj.

Juel blev aldrig den heftigt producerende Skjald — og det kan om hans Vers siges, at han ikke i et eneste Tilfælde gav en Linje fra sig, før hvert Ord og hver Tanke var vejet — og fra hans første til hans sidste Samling har man kunnet lide paa ham, thi Simili er ham fremmed, og Ukrudt har aldrig kunnet trives, hvor han vandrede.

I hans Digte — og i Digtene af alle Genrer — udformes en Kunst, der ikke alene er let tilgængelig, men simpelt hen raffineret enkel. Hans Styrke er det menneskelige Spil, om Kærlighed, om Vandringer, om Hav og Himmel. Det sunde Vejr gaar gennem det alt sammen. *Miniaturekunst af en Mester!*

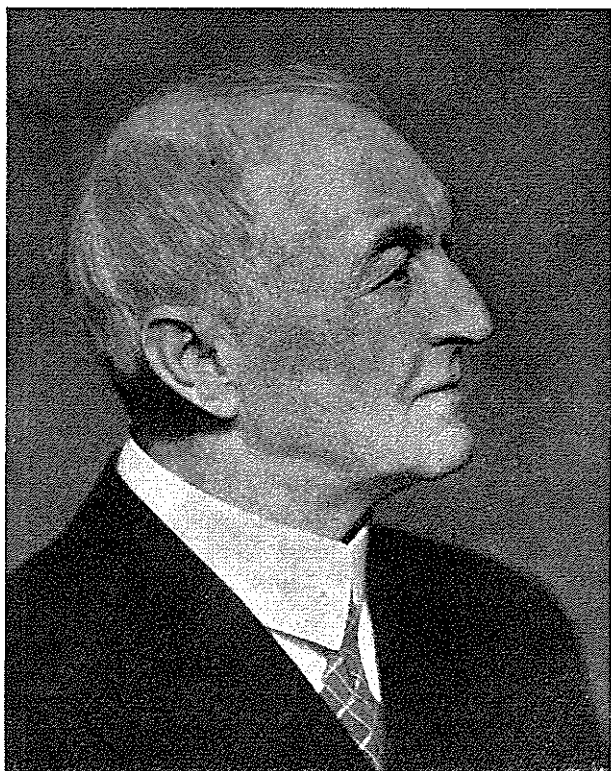
Men Axel Juel har, selvom hans Vers fra første Færd gjorde Lykke, dog næppe kunnet ane, hvor folkeyndet han vilde blive efterhaanden som „*Vandringsmanden synger* —“, „*Himmel og Hav*“ og „*Ved Kærlighedens Korsvej*“ banede sig Vej ud til et forstaaende og lyttende Publikum.

Det er denne Digtters Særkende og vel ogsaa hans Styrke (dog er det set, at det ogsaa er erklæret for hans Svaghed), at han kunde Beherskelsens Kunst, at hans Følelsers Væld aldrig randt ukontrolleret over Versets Skaal.

Har han end været fristet til Brug af farlige Farver eller brede Gebærder, har han med Klogskab og Finhed formet sin Kunst saa den paa Papiret fremstod lutret og klar som Krystal.

Hist og her ses Mærker, svage Aftryk af det røde, rindende Blod, det stormfulde Pres i Sindet — det tegner sig dog kun som Blæst bag en Rude.

At han blev Folkets Digter — den mest udbredte siden *Jeppe Aakjærs* Dage, drev ham ikke til at blive det mindste banal eller „folkelig“. „*Rugens Sange*“ kom i 26 Oplag, det er 26 Tusind Eksemplarer; Juels „*I Lykkens Timer*“ naar det halve Tal — men ogsaa



Axel Juel

det er meget! Det svarer til Henri de Règnièrs 175 Tusind i Frankrig og Rainer Maria Rilckes 350 Tusind i Tyskland.

Det er maaske nok „Flaget“, der scorer de fleste Maal — undskyld Udtrykket — men ogsaa en lang Række andre Digte har vundet en overvældende Popularitet, og mange i det mindste en sikker Plads i Hjerterne. Hvad skyldes nu denne formidable Popularitet?

Mon ikke dette: at Juel for det første har specialiseret sig, at han gennem alle Aarene har vist sine Læsere det samme Ansigt ... et højst sympatisk Fysiognomi, indtagende i sin Mandighed, adlet af sunde Tanker og en lys Tro paa alle gode Kræfters Sejr.

Det blev hans Triumf, at han sejrede ved at sige store Ting med de almindeligste Ord. Fløjte og Cello vandt ham de samme Hjerters Taknemlighed.

Hvad mere er: *han er dansk!* Livet, Lykken og Landet toner med Mildhed og Myndighed i hans Sange — og han føjer hver Strofe ind i et *almen-menneskeligt* Billede.

Herman Bang sagde, at alt hvad en Digter skriver, maa være et Brudstykke af en Tilstaaelse. De Ord kan passe paa Juels Digtning!

Han selv har sagt: „Lyrik er oprigtig Tale. Læser

jeg, hvad en sand Digter har skrevet, saa forekommer det mig, at en klog og erfaren Mand for denne Aften var min Ven.“

Det er netop saadan, man har det, naar man læser Juel. Fortryllelsen udbliver ikke. Hans Vers er som ædel Vin af gammel, god Aargang, der skænkes op, medens Syner og Sang forener sig og skubber Hverdagens Dør i.

Han er den lykkelige Vandringsmand — men ikke bare en opstemt Troubadour ... thi han kender Sorgens Cello — ogsaa hans Sind har Ar af de Skuffelser, Livet gav ham. Ogsaa derfor har han Glæder og Visdom til os alle.

Og nu kommer altsaa om føje Tid den tredje Udgave af udvalgte Vers — en *trede* Udgave er noget af et Særsyn paa Parnasset. Men heri skal vi saa igen møde hans karske Sind, hans stærke, men saa rolige Sang — og Sange til Danmark. Hvem har vel skrevet myndigere og mildere om vort Fædreland end Juel. Var det ikke i „Hav og Himmel“ hans Helgolands-Kantate stod, den hvori det hed:

I Tidens Gry en Verden steg  
af Hav, af Hav!  
Og Lande dukked frem og veg  
for Havets Magt i trodsig Leg,  
nu minder kun om Urtids Eg  
det gule Rav.  
Ja, Verdens Liv i Lyst og Nød  
sank atter hen i Havets Skød  
og tav.

Og hvem har vel formet en Danmarkssang med enklere Midler end Juel i „Fædrelandet“, der har denne dejlige Optakt: Hvor gryer saa skær en Dag ...

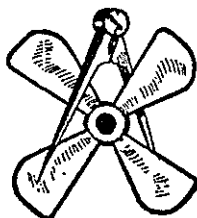
Forleden fortalte Digteren, den, der skriver disse Linjer, at han haabede paa at faa sit Spil „Jomfruen paa Tinge“ — et Skuespil, der har kostet ham Aars Møje, op paa Friluftsteatret.

Man maa haabe, det lykkes; thi man synes ærlig talt ikke, at Danmark er besværet med alt for mange Spil, der med Talent er digtet for Dyrehavens under-skønne helt igennem saa danske Scene.

Engang skrev han:

Aa, om mit Hjerte randt engang  
med Kølighed og Fred,  
saa Mennesker kom langvejs fra  
at lædske sig derved ...

„Flaget“s lykkelige Digter har allerede forlængst set sine Drømme virkeliggjort!

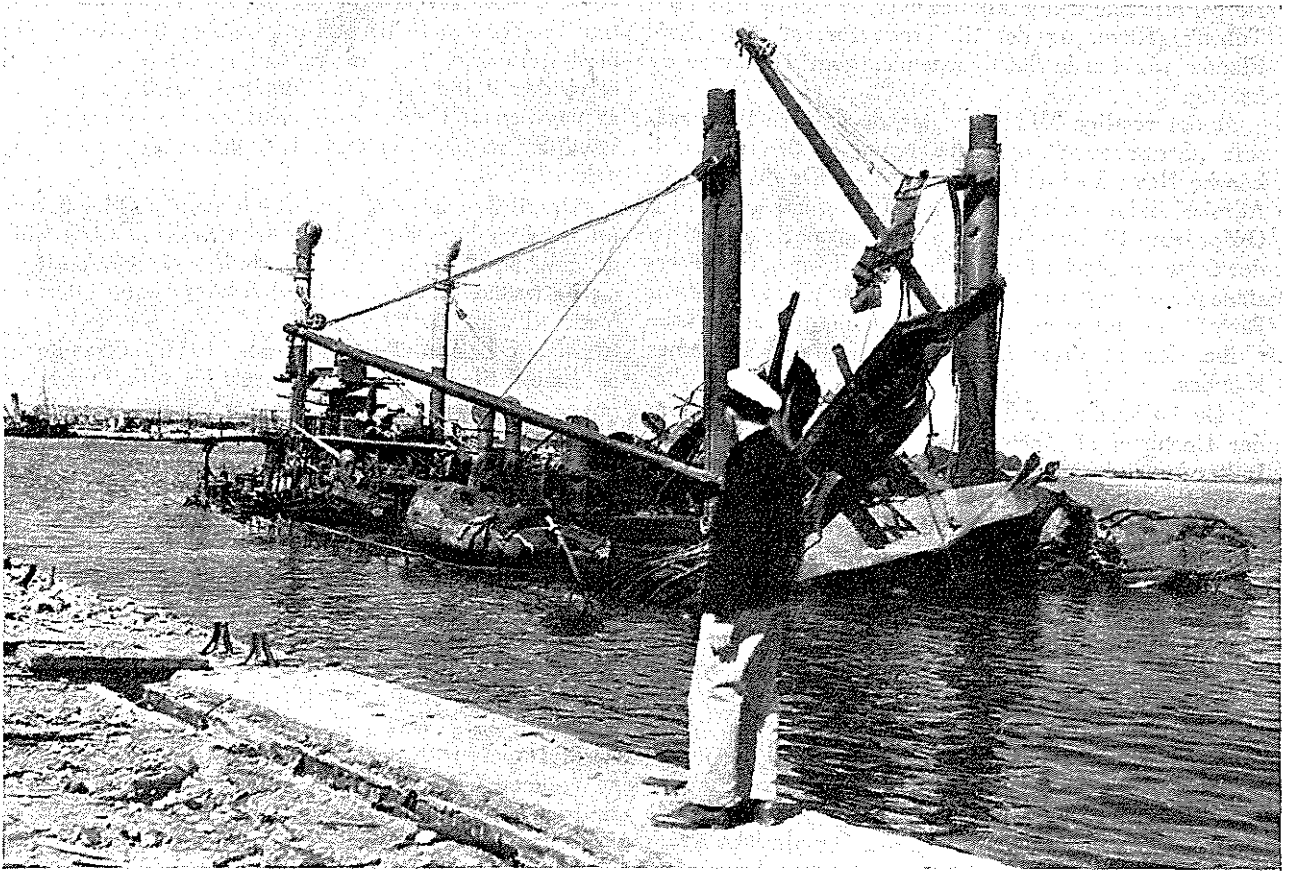


## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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)



Her ses Resterne af et italiensk Ammunitionsskib, der kom i for nær Forbindelse med de engelske Luftbomber.

## 6 Aars Søkrig

# Kampen om Middelhavet

Af V. K. SØRENSEN

**M**IDDELHAVET er en af det britiske Imperiums store Søruiter. Det er den direkte Rute til Indien og endnu mere vigtigt til det nære Østen. Fra September 1939 til Juni 1940 var dette Søomraade saare fredeligt; de Allieredes Kontrabandekontrol med den neutrale Skibsfart var det eneste Tegn paa, at der var Krig i Verden. Den franske Flaade dominerede i den vestlige Del af Havet, og den østlige Del holdtes under Kontrol af den engelske Middelhavsflaade, der yderligere var forstærket med et fransk Slagskib og nogle kraftige Krydsere.

Frankrigs totale Sammenbrud og Italiens Indtræden i Krigen paa Tysklands Side i Juni 1940 ændrede imidlertid med et Slag den strategiske Situation i Middelhavet. England mistede pludselig den Støtte, som Europas næststørste Flaademagt hidtil havde ydet, og i det østlige Middelhav maatte den britiske Admiral Cunningham erkende, at hans Slagskibsflaade kun var halvt saa stor som den italienske, og Forholdet med Hensyn til Krydsere og Torpedobaade var i endnu højere Grad til Italienernes Fordel. Italienerne havde saaledes en stærk Stilling i Middelhavet. Den støttede

sig først og fremmest paa Base-Triangelen Sardinien-Sicilien-Tripolis og den østligere Linie Tolvørne-Cyrenaica. Tunis, Algier og Marokko var efter Frankrigs Kapitulation infiltreret af Aksemagterne. Endelig havde Italien ved Langfredagskuppet 1939 bemægtiget sig Albanien og derved skabt et Brohoved paa Balkan lige ud for den italienske Støvles Hæl og dermed indledet den Ekspansion i og omkring Middelhavet, der skulde gøre dette til „mare nostrum“, „vort Hav“ for Mussolini. Det stærke italienske Luftvaaben og den oprustede Flaade var dog endnu ganske uprøvede. Italien havde saaledes alle Muligheder for at overskære den britiske Trafik gennem Middelhavet, og Englands Krigsledelse førte da ogsaa efter Italiens Indtræden i Krigen den vigtigste søgaaende Trafik rundt om Afrika i Stedet for den kortere Vej gennem Middelhavet. Til Gengæld blev den italienske Handelsflaade af den britiske Blokade indespærret i Middelhavet, endnu mere effektivt end den tyske i Østersøen og Nordsøhavene, idet den britiske Flaade straks ved Krigsudbruddet havde taget Initiativet; det østlige Middelhav blev gennemtrawlet lige til Italiens Kyst,

flere italienske Skibe blev sænket og andre beskudt i Tobruks Havn, og det til Trods for, at Mussolinis Flaade var baade hurtiggaaende, godt bevæbnet og kraftig.

I det vestlige Middelhav laa de franske Slagkrydsere „Strassbourg“ og „Dunkerque“ i den nordafrikanske Havn Mers-el-Kebir ved Oran. Da den franske Admiral ikke mente at kunne efterkomme en britisk Opfordring til Overgivelse, saa Admiral Sommerville, der førte en Styrke fra den britiske Hjemmeflaade bestaaende af nogle svære Skibe og Hangarskibet „Ark Royal“ sig nødsaget til at uskadeliggøre de franske Skibe, for at disse ikke skulde falde i Tyskernes Hænder.

De italienske Styrker i Abessinien og Eritrea under Hertugen af Aosta udviklede snart efter Italiens Indtræden i Krigen en vis Aktivitet. De blev dog i betydelig Grad hæmmet af Forsyningsvanskeligheder, efter at Forbindelsesrute med Hjemlandet gennem Suezkanalen var blevet afskaaret af en britisk Flaade. Paa den anden Side raadede Englænderne kun over meget svage Styrker. De kunde saaledes ikke hindre, at Italienerne besatte Britisk Somaliland. Fremstød fra Eritrea i Hovedretning mod Khartum og fra det sydlige Abessinien ind i Kenya kunde derimod opfanges nær Grænsen.

Trods sin Styrke faldt Mussolinis Flaade igennem, hver Gang den kom i Kamp mod engelske Krigsskibe. Der forekom Slag, hvor engelske Jagere kæmpede mod italienske Krydsere og sejrede. Og engelske Krydsere tog Kampen op med større og bedre bevæbnede italienske Slagskibe med samme Resultat. Den italienske Flaade undgik derfor omhyggeligt at nærme sig den engelske.

Den 28. Oktober 1940 tilstillede Italien Grækenland et Ultimatum med Krav om visse Baser. 1½ Time før Fristens Udløb overskred italienske Tropper den græk-albanske Grænse. Men først da ogsaa Tyskerne i Foraaret 1941 gik til Angreb mod Jugoslavien og Grækenland, lykkedes det at slaa den græske Modstand ned.

Efter Angrebet paa Grækenland blev det nødvendigt for den britiske Øverstkommanderende at rette et afgørende Slag mod den italienske Flaade for at beskytte Farvandet ved de græske Kyster og Øer og sikre de Konvojer, der førte livsnødvendige Forsyninger til Grækenland. Og naar den italienske Flaade ikke vilde møde Briterne til Søs, maatte de opsøge den i Havn.

Det skete ved Angrebet paa Flaadehavnen Taranto den 11. November 1940. Taranto var den italienske Flaades Hovedbase. Her laa Størstedelen af Italiens Flaade, deriblandt seks Slagskibe. Om Aftenen den 11. November naaede Hangarskibet „Illustrious“ og dets Eskorte en Position 150 miles fra Taranto. Herfra startede de britiske Flyvere, og til Trods for et kraftigt Forsvar af Luftværnsbatterier, Ballonspærringer og Torpedo-Net lykkedes det Flyverne at faa anbragt 11 Torpedoer i tre Slagskibe, saa Halvdelen af den italienske Slagskibsflaade dermed blev gjort ukampdygtig for lang Tid — og at beskadige et stort Antal Krydsere og Torpedobaade med Bomber. Kun to engelske Flyvemaskiner gik tabt ved dette Angreb.

Denne Sejr fæstnede Englands Sømagt i Middelhavet.

Hangarskibet viste sig her og siden som et nyttigt Vaaben baade til at forsvare den britiske Flaade mod italienske Angreb fra Luften og til at angribe selve den italienske Flaade. Sejren ved Taranto viste, at Værdien af Flaadens Flyvemaskiner som et Vaaben imod Skibe, selv liggende for Anker, er hævet over enhver Tvivl.

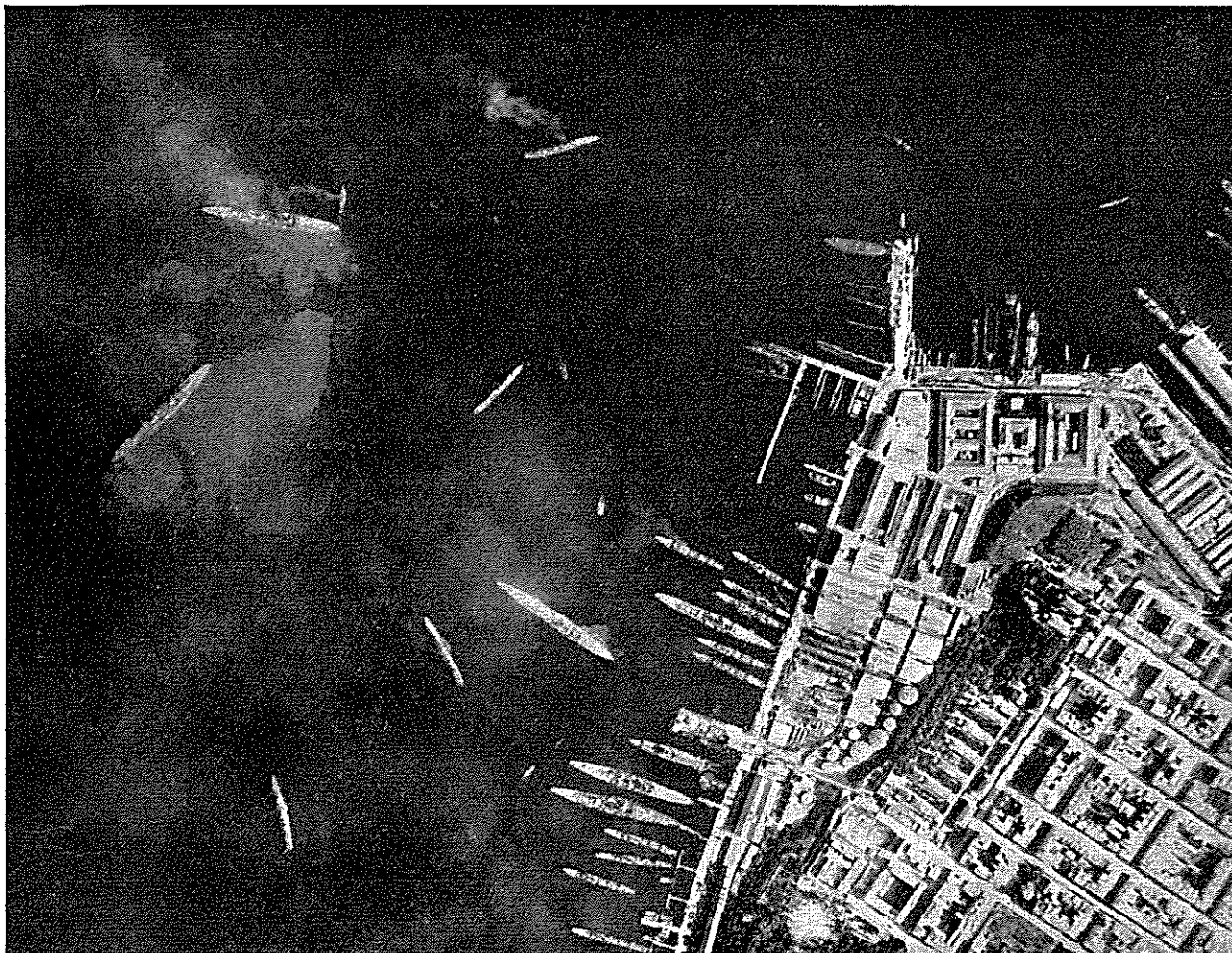
Op til Januar 1941 beskyttede den britiske Flaade nu regelmæssige Forsyninger til Grækenland og Malta. En britisk Armé blev uskadt ført til Grækenland, og italienske Baser blev bombarderet baade i Øst og Vest.

Men i Begyndelsen af Januar 1941 indtraadte en ny Fase i Slaget om Middelhavet. En tysk Luftstyrke havde faaet Baser i Syditalien og angreb nu britiske Skibe og Konvojer til Malta og Grækenland. Vanskelighederne og Omkostningerne ved at beskytte Konvojer fra Vest til Øst gennem Middelhavet blev nu i betydelig Grad øget. Den tyske Luftstyrke skulde tillige sikre Aksens Konvojer til italiensk Afrika. Det uophørlige Bombardement af Malta de to første Maaned af 1941 tjente dette Formaal. Malta skulde gøres usikker for Undervandsbaade og Flyvemaskiner, som kunde betyde en Fare for italienske Skibe, der fra syditalienske eller sicilianske Havne gik over til Tripolis.

Malta er et Led i den Kæde af Baser, som markerer Imperiets Ruter. Det var den eneste Havn, der stod aaben i Middelhavet mellem Gibraltar og Alexandria, efter at Frankrig havde trukket sig ud af Krigen. Maltas Stilling i Begyndelsen af Juli 1940 syntes imidlertid haabløs. Der var næsten ingen Tropper paa Øen, og hele Luftbeskyttelsen bestod af fire gamle Gloster-Gladiatorer. Aksens Flyvere bombarderede Malta næsten 3000 Gange, og alligevel fortsatte denne Klippe med at være Basis for det engelske Forsvar i det centrale Middelhav. I en kritisk Periode paa mange Maaneder var der kun tre engelske Krydsere til Støtte for de haardt trængte Forbindelseslinier i Middelhavet, medens Italienerne havde deres Flaade i Orden. Mange af de allierede Konvojer blev fuldstændigt revet op. En Overgang var det udbombede Malta da ogsaa lige ved at bukke under. Det var den Gang, man ikke længere vilde udsætte Handelsskibe for Farerne paa Rejsen til Malta. En engelsk Undervandsbaad maatte da gaa med Flyverbenzin, Tørmælk og Æggepulver til den næsten udsultede Ø.

Men Udholdenheden blev belønnet. Pantellaria, Lampedusa, Sicilien, Korsika, Sardinien, en efter en blev de erobrede af de allierede Styrker. Malta var ikke længere den eneste Frihedens Højborg i det centrale Middelhav. Livsaaren gennem Middelhavet var paany sikret paa hele Strækningen fra Gibraltar til Suez.

I Mellemtiden havde Admiral Cunningham gennemført en haard Træning af sit Mandskab og ved stadig Aktivitet søgt at udligne Fjendens Overlegenhed i Styrke. Men Tyskerne nøjedes ikke med at angribe Malta med deres Luftvaaben; for at lette Transporten af deres Hær til Nordafrika og sikre Forsyningerne hertil fik de Italienerne til under Rommels Offensiv at risikere et Slag i Middelhavets østlige Bassin, Slaget ved Kap Matapan, den 27. Marts 1941, der blev en overlegen Sejr for Englænderne. Kampen begyndte om Eftermiddagen, hvor et italiensk Slagskib



*Tarantos Havn efter det engelske Luftbombardement, der tildelte den italienske Slagskibsflaade et haardt Slag. Det lyse paa Billedet omkring de brændende Skibe er Oliepletter paa Vandet.*

blev ramt af en Torpedo, Italienerne søgte at undslippe i den tilstundende Nat, men Cunningham vilde ikke slippe dem, selv om et natligt Søslag med svære Skibe i et Farvand fyldt med fjendtlige Krydsere og Torpedobaade maatte betragtes som et risikabelt Foretagende. Den britiske Kampflaade fra Alexandria sænkede i Slaget ved Kap Matapan tre tunge italienske Krydsere og to Torpedobaade. Kun een Flyvemaskine gik tabt under Torpedoangrebene paa de italienske Slagskibe. Slaget ved Kap Matapan er Kulminationspunktet for den britiske Flaades Overherredømme i det østlige Middelhav i 1941. Det var en militær og moralsk Gevinst af uhyre Betydning for Storbritannien, som netop var i en vanskelig Stilling alene mod Tyskland og Italien og med Luftwaffes Trusel om at knuse de engelske Byer hængende over Hovedet, bogstavelig talt. Efter dette Nederlag vovede den italienske Flaade sig ikke for Resten af Krigen ud af sine Baser, selv ikke da den ved Reparationer og Nybygninger maatte formodes at være blevet styrket igen.

Da Sejren ved Kap Matapan blev vundet, var Aksens Modoffensiv i Libyen allerede begyndt. Til Grækenland havde Tyskland sendt saa store Styrker, at det blev nødvendigt at trække den britiske Ekspeditionshær tilbage, Flaaden skulde afværge en søværts Invasion paa Kreta og gjorde det med store Tab for

Fjenden — men den tyske Invasion fra Luften kunde ikke afværges, og Flaaden maatte evakuere de britiske Tropper ogsaa fra Kreta.

De Operationer, der udspillede i de græske Farvande i Løbet af April 1941, da den britiske Armé blev udskibet fra det græske Fastland til Kreta og senere fra Kreta til Ægypten, er Paralleller til Begivenhederne ved Dunkerque et Aar tidligere. Med Opbydelse af alt, hvad man fra britisk Side kunde præstere af Fartøjer i det østlige Middelhav, lykkedes det at overføre Resterne af den britiske Armé til Kreta under stadige Angreb fra Luften og under Faren for, at ogsaa den italienske Flaade skulde gribe ind i Kampen.

Kreta havde i den kritiske Situation i Middelhavet Foraaret 1941 stor strategisk Betydning. I allierede Hænder kunde den muligvis anvendes som Springbrædt ved et Forsøg paa igen at faa Fodfæste paa Balkan. For Sø- og Luftkrigsførelsen i det østlige Middelhav havde Øen ogsaa stor Betydning. Fra Baser paa Kreta kunde Sø- og Luftstridskræfter nemlig effektivt kontrollere Sejladsen gennem det ægæiske Hav og ogsaa gribe aktivt forstyrrende ind mod Trafikken paa Havnene i Syrien, Palæstina og paa den nordafrikanske Kyst lige til Bengasi. Afstanden til Bengasi var knap 500 Kilometer, til Derna i Libyen



kun 300 Kilometer, til Nilens Munding (Alexandria) cirka 600 Kilometer og til Peloppones cirka 100 Kilometer. Kreta havde desuden stor Værdi som Flankebeskyttelse og som Springbrædt ved Aktioner østpaa fra græske Baser mod Lilleasien.

Denne Ø var da ogsaa det første Punkt, britiske Tropper stiledede imod, da Italienerne begyndte Krigen mod Grækenland. I de første Maaneder ankom navnlig Flyvere, Luftværnsartilleri og teknisk Mandskab for snarest at faa udbygget Kreta som et stort „Hangarskib“ i Middelhavet. Imidlertid naaede de britiske Styrker ikke at komme sig efter de store Anstrengelser ved Evakueringen af Grækenland, før et nyt Problem laa for: Kretas Evakuering. Det tyske Angreb mod Øen indledtes med kraftige Bombardementer mod de Skibe, der i Suda-Bugten paa Kretas Nordkyst lossede Materiel, derefter fulgte Angreb mod Flyvepladserne, og den 20. Maj 1941 kom selve Invasionen. Ved tidligste Daggry fløj flere Hundrede Bombemaskiner ind over Øen og indledte et heftigt Bombardement af Flyve- og Flaadebaser efterfulgt af Landsætning af store Styrker tyske Tropper fra Svæveplan og med Faldskærm.

Invasionen paa Kreta blev en Overraskelse for mange. Trods engelsk Herredømme til Søs blev Øen ikke blot erobret fra Luften, men den engelske Middelhavseskadre blev tillige tvunget — efter store Tab forarsaget af Luftstridskræfter — til at trække sig tilbage til Alexandria og ud af Kampen. Den britiske Flaade var dog endnu Herre i alle Farvandene omkring Øen, og Forsøget paa om Natten ad Søvejen at overføre yderligere en tysk Bjergjægerdivision krønedes først med Held efter den 22. Maj, da de engelske Søstridskræfter ved voldsomme Bombeangreb var fordrevet fra Havet Nord for Kreta og havde sænket nogle Krydsere og Jagere i Farvandet mellem Kreta og det græske Fastland.

Erobringen af Kreta gennemførtes udelukkende med Flyvestridskræfter og Lufttransporttropper over et Hav behersket af fjendtlige Søstridskræfter. Det var Invasionen af en Ø, der gennem et halvt Aar var forberedt til Forsvar af overlegne Tropper paa Jorden.

Det er forstaaeligt, at Forløbet gav Englænderne noget at tænke paa!

Det der skete, var en Bekræftelse paa, at Operationerne til Søs saavel som til Lands i en moderne Krig maa understøttes af Flyvevaaben, dersom Modstanderen har et saadant til sin Raadighed.

Med Besættelsen af Balkanhalvøen, Kreta og de ægæiske Øer havde Aksemagterne udstrakt en nordlig Fangarm mod den nære Orient og Suez. Samtidig med at dette skete, greb Tyskerne ogsaa ind i Nordafrika, og det lykkedes dem en Tid ogsaa fra denne Side at naa frem i truende Nærhed af den vigtige Kanal-munding.

Den tyske Omfatningsoperation mod Suez, i hvilken Kreta-Operationen og General Rommels Offensiv i Nordafrika var Dele, skulde imidlertid paa Grund af Forholdet til Rusland blive skudt ud i Fremtiden.

Stærke allierede Luft- og Landstyrker koncentreret i det nære Østen var allerede ved at udvikle den uhyre Front fra Murmansk til Tobruk i hvis hele Udstrækning Aksens Armeer mødte ubrydelig Modstand. Luftsejrene over England, Sejrene til Vands og i Luften

ved Taranto og Kap Matapan og Sejrene til Lands i Cyrenaica og Abessinien var til Trods for de senere Tab, Nederlag i Grækenland og paa Kreta og det følgende Tab paany af Cyrenaica alligevel en Sejr, Englænderne kunde være stolte af.

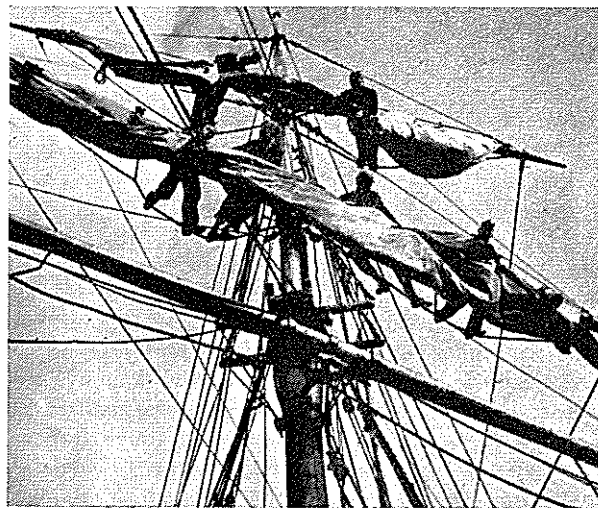
Klokken 22 den 23. Oktober 1942 hørtes Sækkepiber i Ørkenen. Det var Signalet til Nordafrikas Befrielse. Den engelske 8. Armé, som var blevet tvunget tilbage til Ægypten, begyndte sin March mod Vest. England var i Offensiven. Tyske og italienske Tropper blev drevet tilbage gennem Libyen.

Men den Offensiv, der endte med, at hele det afrikanske Fastland blev befriet, kunde ikke have været gennemført, dersom ikke store Skibskonvojer i Maaneder var sejlet den lange Vej rundt Kap Det gode Haab til Alexandria for at bringe den 8. Armé, der stod indeklemmt i Ægypten, Forstærkninger og Krigsmateriel i uhyre Mængder. 12.000 Sømil sejlede Konvojerne med Forsyninger til Ægypten. Først de 3.000 Sømil over det farefulde Atlanterhav til Amerika, hvorfra de tog en sydøstlig Kurs mellem den brasilianske Kyst og Afrika. Efter at have passeret Afrikas Sydspids var endnu Det indiske Hav og Det røde Hav tilbage.

Langsomt, men sikkert skabtes Betingelserne for den store Fremrykning mod Nazisterne og Facisterne.

Men endnu var Slaget om Middelhavet ikke vundet.

V. K. Sørensen.



## Jubilæum

Sømandshøjskolen har til den 11. November bestaaet i 40 Aar, og i den forløbne Tid har den gjort et værdifuldt Stykke Arbejde. Over 2500 Elever er blevet uddannet paa Skolen, der dels underviser i Land og dels paa Skoleskibet „Arken“. Undervisningsplanen er godkendt af Navigationsdirektoratet, og Eleverne modtager Tilskud fra Handelsministeriet. Skolen vil ogsaa ind i Fremtiden fortsætte sit Virke og lægger den 1. November ud med Vinterskolen, der har Plads til 50 Elever. Den 1. April slutter Vinterens Kursus, og et Foraarskursus begynder. Det sidste afsluttes den 1. Juli.

Paa Billedet ser man nogle af Eleverne tilvejs paa „Arken“ i Svendborg Havn.

# Endelig hjemme - -

Dansk Skibsfører vender hjem med „African Reefer“  
efter syv Aars Fravær.



Kaptajn S. Jacobsen.

„Saa, nu er det sket —“

„Hvad er sket?“

„Tyskerne er gaaet ind i Danmark.“

„Det er Løgn!“

Denne Samtale udspandt sig mellem „African Reefer“s 1. Styrmand og dets Kaptajn tidlig om Morgen den 9. April 1940, medens Skibet var paa Vej fra U.S.A. til Middelhavet med en Ladning Frugt. Styrmanden havde hørt den sørgelige Meddelelse gennem Radioen, men ingen ombord vilde ligestraks tro ham.

Kaptajn S. Jacobsen ændrede imidlertid straks Kurs, og samme Dag ankom Skibet til Funchal paa Madeira, hvor det laa omtrent 14 Maaneder. „Men saa stak vi af til U. S. A. den 11. August 1941 uden at faa Lov,“ fortæller Kaptajn Jacobsen.

„Uden at faa Lov —?“ spørger jeg.

„Ja, uden Hitlers Tilladelse,“ svarer Kaptajnen smilende.

Kaptajn Jacobsen rejste fra Danmark den 19. December 1939 med Flyvemaskine til Glasgow og har først for kort Tid siden genset Danmark og sin Familie. Han er en Mand, paa hvem man tydeligt kan mærke Glæden over Hjemkomsten. Man mærker ogsaa tydeligt, at han fra den Dag, han blev modtaget af Familie og Venner i Aalborg Havn, har været vant til at maatte besvare en Masse Spørgsmaal, og han gør det ikke uden Lune.

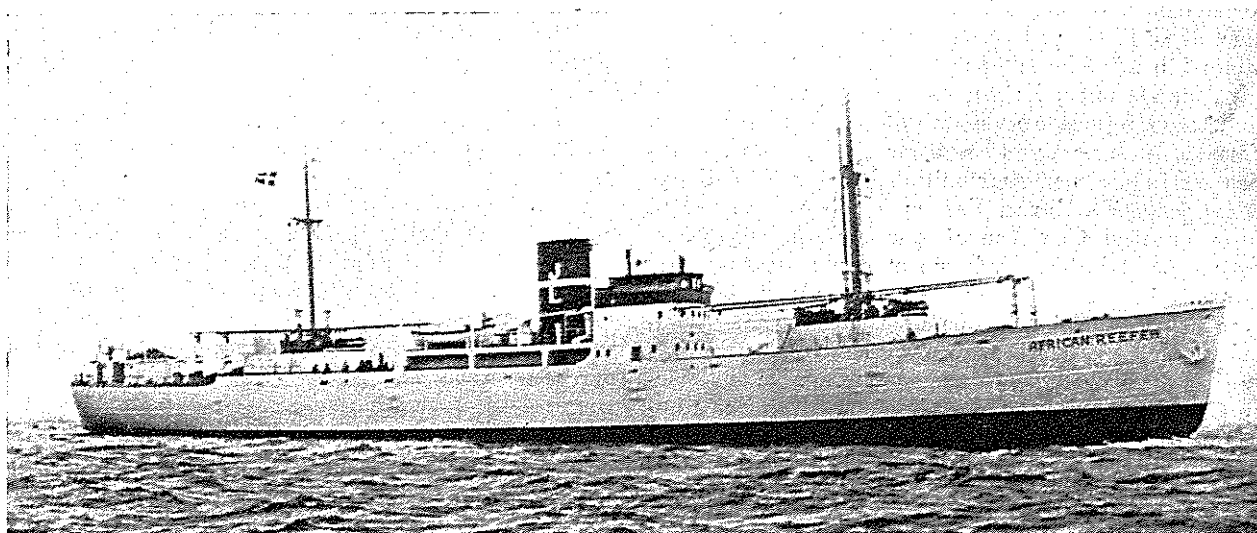
„Da jeg kom hjem,“ fortsætter Kaptajnen, „fik jeg da ogsaa at vide, at Hitler ikke kunde lide det, jeg havde gjort. Mit Hus og mine Skibsførerpapirer blev nemlig straks efter vor Afrejse fra Funchal beslaglagt af Tyskerne.“ Efter et Øjeblik's Pause fortsætter han: „Naah, det havde nu ikke nogen videre Betydning. Tyskerne havde ikke megen Gavn af Huset. Min Kone fik Lov til at blive boende, og hvad bedre var, hun havde en Tid en Sabotør boende der ogsaa.“

„Men lad os høre lidt mere om Deres Oplevelser derude. Hvad skete der, da De kom til New York?“

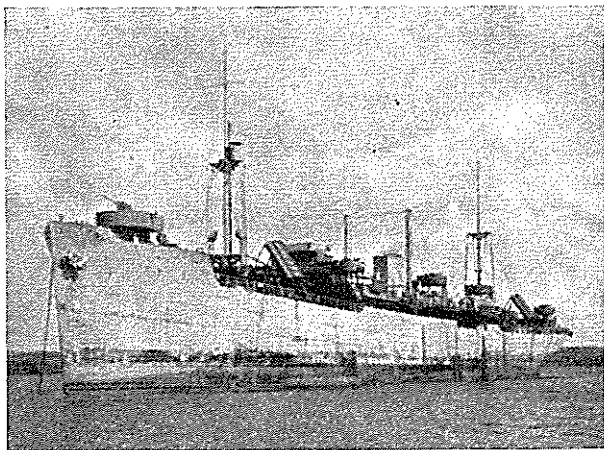
„Vi blev straks indregistreret under panamask Flag og sejlede en Tid med Sukker mellem Cuba og Philadelphia, indtil vi blev dirigeret til Baltimore, hvor Skibet kom under amerikansk Flag. Vi fik saa en meget vigtig Last af Krigsmateriel ombord, som var bestemt for Manilla, men vi kom ikke derover i denne Omgang takket være Japanerne, der indledede Krigen mod U. S. A. ved at angribe Pearl Harbour. Hele Lasten blev saa taget i Land igen, og Skibet blev armeret. Da dette var gjort, fik vi atter Lasten ombord og sejlede til Australien med den. Efter den Tid sejlede vi med Proviant til Soldaterne, baade til dem i Land og til Marinerne.“

„Havde De nogle Oplevelser paa disse Ture?“

„Ja, den 24. April Kl. 17 efter at være gaaet fra Baltimore saa vi i et Farvand, der var fuldt af Vrag



„African Reefer“ sejlede lige til den 14. Juni i Aar for U. S. A. Foruden dets Fører har ogsaa dets 2. og 3. Mester, Maskinmestrene Poulsen og Preuthen, sejlet for de Allierede under hele Krigen.



Det franske Motorskib „Aldelaran“ i graa og kedelig Krigsmaling og armeret med Antiluftskjts.

af torpederede Skibe pludselig noget, der lignede en Sejlbaad, ikke saa langt fra os. Vi syntes, der var noget lusket ved den. Det kunde godt være en U-Baad. Vi vidste, at Tyskerne kunde finde paa at camouflere sig saadan for at narre Skibene. For en Sikkerheds Skyld bemandede vi Kanonerne. Det var næsten mørkt, og vi kunde ikke se ret langt væk. Men Kl. 21,25 varskoede l. Styrmand en sort Skygge, der bevægede sig henimod os, hvorfor vi begyndte at sejle i Zig-Zag. Skyggen nærmede sig stadig. Vi kunde ikke forstaa, hvorfor Kanonbesætningerne ikke fyrede, men det var temmelig nyuddannede Soldater, vi havde ombord, og ogsaa Officeren var lige kommet fra Skolen. Heldigvis forsvandt Skyggen pludselig. Jeg er sikker paa, at det var en U-Baad, men vi saa ikke mere til den.“

„Har De nogensinde været krigsforlist?“

Kaptajn Jacobsen ryster paa Hovedet og siger: „Nej, aldrig. Jeg har været ualmindelig heldig.“

„De har maaske slet ikke været med, hvor det gik haardt til?“

Jo, det har jeg. Det gik ofte slemt ud over de Konvojer, jeg sejlede med i.“

„De fik ikke Lov til at beholde „African Reefer“ under hele Krigen?“

„Nej, Amerikanerne mente, at det egnede sig godt for Marinen, og den 28. August 1942 blev det overtaget af U. S. Navy. I Stedet fik jeg et tidligere fransk Motorskib „Aldelaran“ paa 9000 t.“

„Har De under Krigen været i Europa?“

„Ja, vi sejlede næsten overalt paa Verdenshavene. Foruden at have været saadanne Steder som Australien og Indien med Ammunition har jeg flere Gange besøgt engelske Havne. Paa en af disse Ture var vi forøvrigt med i en Konvoj paa omkring 90 Skibe, hvoraf det lykkedes Tyskerne at sænke de tyve. Det var omkring Jul 1943. Forresten regnede vi lidt længere hen slet ikke U-Baadene for noget, naar vi sejlede i Konvoj. Saa godt var vi beskyttede. Det var værre for de Baade, der sakkede agterud. De var mange Gange et let Bytte for Tyskerne. — Nej, det aller værste for en Konvoj var dog Taagen. De kan tro, man skulde være vaagen.“

„Men det franske Skib, fik De jo heller ikke Lov at beholde?“

„Nej, kun til Juni 1944, hvor jeg kom ind i „U. S. Army-Transport“ som „Delivery-Master“.

„Hvad bestilte De der?“

„Jeg førte en stor Sandsuger, og det var paa den, jeg fik at vide, at Tyskerne havde kapituleret. Kort derefter gik vi ind til San Francisco.“

„Hvordan blev De egentlig behandlet derude? Mange fortæller jo, at Amerikanerne i Begyndelsen var meget kølige overfor Danskerne.“

„Det passer ogsaa, men efterhaanden kom vi til at staa i et bedre Lys, og jeg tror, at Danskerne i Dag er godt anset derovre.“

„Hvad er den bedste Nyhed bortset fra Fredsbudskabet, De fik fra Danmark derude i det fremmede?“

„En Hilsen, jeg fik fra min Kone kort efter Kapitulationen,“ smiler Kaptajn Jacobsen, „men under Krigen var det Meddelelserne om den 29. August herhjemme, der vakte størst Glæde blandt os. Den Dato vendte op og ned paa det hele, og vi behøvede ikke mere at være bange for at tale Dansk.“

„De har vel mødt mange Søfolk af forskellige Nationaliteter? Hvilke var de bedste?“

„Det er ikke let at svare paa. Jeg har haft de mest blandede Besætninger. I det franske Skib var Styrmandene og jeg de eneste Danskere. Ombord var der bl. a. 12 franske Søfolk fra Normandiet. De havde været ombord paa deres Skib fra før, det blev overtaget af Amerikanerne. Det var dygtige Søfolk. Iøvrigt synes jeg, at man maa beundre Amerikanerne for, at de kunde stille saa mange Sømænd. Ofte var deres Uddannelse mangelfuld, men det skyldtes den meget korte Uddannelsestid, Krigen medførte.“

„Hvorfor er De egentlig først kommet hjem nu saa længe efter Krigens Slutning?“ spørger jeg.

„Jeg har rejst rundt derovre og været med til at overtage de danske Skibe, Amerikanerne havde beslaglagt. „African Reefer“ skulde have været leveret tilbage i Marts, men grundet forskellige Vanskeligheder blev det først frigivet fra U.S. Navy den 14. Juni. Selvfølgelig var det noget medtaget efter Krigsanstrengelserne, og det skal nu gennemgaa et Eftersyn og en omfattende Reparation paa Aalborg Værft, der vil tage ca. 6 Maaneder.“

„Og De selv — hvad skal De nu lave?“

„Om et Par Timer tager jeg med Toget til Vejle. Min Kone og min Datter venter mig paa Hovedbane-gaarden.“

„Ja, saa gaar det vel ikke at optage Dem længere, men fortæl os lige, om De kan genkende Danmark og Danskerne, og fortæl os ogsaa lidt mere om Fremtidsplanerne.“

„Jeg synes ikke, Danskerne har forandret sig Spor, og det har jeg heller ikke selv. Mange af dem, der er kommet hjem, fortæller, at de har svært ved at finde sig til Rette. Men da min Kone og jeg saa hinanden igen, ja, saa var det maaske ligestraks noget underligt, men vi er efterhaanden atter kommet i de vante Folder, som om der ikke havde været syv Aar imellem os. Det er dejligt at være hjemme igen. Nu skal jeg holde en lang Ferie — i alle Tilfælde Julen over. Det vil sige, en af de nærmeste Dage skal jeg være Censor ved Eksamen ved Svendborg Navigationsskole. Jeg har tidligere ført Skoleskibet „Fanø“. Naar Ferien er forbi, skal jeg atter sejle for Rederiet Lauritzen.“

O. Ludwig.

# „100 DØGN I REDNINGSBAAD og paa Korallø“

DETTE er Titlen paa en spændende Bog, vor Medarbejder, Journalisten, Kunstfotografen og Foredragsholderen, *Carl Østen* har faaet udgivet paa *Bran-ners Forlag*, og som er blevet til paa Beretning af Radiotelegrafist *Sigfred K. Bruun*, der som Telegrafist ombord paa M/S „Nordhval“ („Norden“) oplevede Skibets Sænkning af Japanerne i det stille Ocean 1941. Af en Besætning paa 40 Mand naaede i en defekt Redningsbaad Bruun og syv af hans Kammerater efter Lidelser i Form af Sult og Sygdom efter 38 Døgns Forløb Koralløen Tarawa i Gilbert-Gruppen. Selve Sænkningen kom 24 Mand ombord i Redningsbaaden, men Saar fra Japsernes Beskydning i Forbindelse med Sult, Tørst og andre Strabadser decimerede Antallet undervejs, hvorved kun en Tredjedel af Baadens Besætning naaede Land, mere døde end levende. Tarawa var imidlertid besat af Japserne, som dog kun kom over Øen en Gang daglig paa Inspektion i en Flyve-maskine. I to Maaneder, inden det lykkedes disse 8 Mand (2 Nordmænd, 1 Australier og 5 Danske) at flygte derfra sammen med Øens koloniale Stab af Englændere, kom de nær ind paa Livet af de Indfødte, Mikronesierne. Forfatteren har her i disse Kapitler, der nærmest maa klassificeres som en fin og yderst interessant Rejseskildring, med en Skildrers bedste fortællende Ord, givet et nærgaaende Indblik i disse Indfødtes Levesæt og Skikke. Desuden er Koralløen Tarawa fremstillet som et Paradis, ja, saa attraktivt, at man gerne ønsker sig derhen den Dag i Morgen. Med Spændingen følger man Flugten, som lykkeligt ender paa Fidji-Øerne, hvorfra U. S. A. naas. Her indtræder efter en lang og nødvendig Rekreation vore brave danske Søfolk igen i den allierede Sejlads indtil Krigens Afslutning i Europa.

Med Forfatterens Tilladelse gengiver vi Uddrag af Bogen:

„Saa hørte jeg Raabet: „*Nu sejler Bagbords Redningsbaad.*“ Jeg kunde høre paa Stemmen, at det var 3. Styrmand, der raabte fra 3-Dækket. Jeg nærmest sprang ned ad Bagbord Trappe fra Broen for at naa hen til Baaden. Paa 3-Dækket ramtes jeg af noget haardt i Nakken Det sortnede for mine Øjne, og jeg faldt om paa Dækket. Nogle Sekunder efter var jeg atter paa Benene og skyndte mig hen mod Redningsbaaden. Da jeg var kommet udfor dens Plads, hørte jeg en Stønnen fra En, der klagede sig ved Maskinhuset. Jeg fandt en Skikkelse liggende med Overkroppen ud over Dørtrinnet. Det var vor 4. Mester. Jeg prøvede paa at rejse ham op og spurgte, om jeg ikke skulde bære ham hen til Redningsbaaden. Han, som lige var kommet op fra Maskinen, var kun iført Bukser og Undertrøje, der var gennemvædet af Blod, kunde jeg mærke, ligesaa, at Kødets paa ham var skudt

eller sprængt i Laser. Han protesterede imod, at jeg vilde bære ham derhen, bad mig lade ham ligge og om, hvis jeg nogensinde kom hjem, at hilse hans Forældre fra ham. Jeg forsøgte atter at overtale ham, men han svarede ikke mere. Døden havde taget ham til sig. Saa kravlede jeg over til Lønningen, hvor Redningsbaaden skulde være. Den var allerede firet af og laa paa Vandet en halv Snes Meter borte. Men den vilde alligevel være den nærmeste Redning, eftersom det under Japanernes stadige Beskydning af Skibet vilde være livsfarligt at kravle over Dækket til Styrbords Redningsbaad, som maaske allerede var langt borte. Tilsyneladende var jeg sidste levende Mand ombord, en uhyggelig Følelse paa et Skib, der gennem Beskydninger af et fjendtligt Fartøj er dømt til Undergang. Der var nu kun eet at gøre: at svømme ud til Redningsbaaden. Opholdt jeg mig faa Minutter længere ombord paa Skibet, vilde jeg uden Tvivl blive ramt af en Kugle eller et andet Sprængstykke. Jeg fik fat i en Tov-Ende, der hang ned fra Baadedækket, for at ville svinge mig ud fra Skibssiden, og opdagede da, at der i dens nederste Ende hang en Mand. Jeg raabte til ham, at han skulde give Slip og svømme ud til Redningsbaaden, men han svarede tilbage, at det turde han ikke, da der var Hajer. Nu kunde jeg ogsaa skimte deres lange, mørke Legemer, der bevægede sig lige under Havoverfladen. Men min Frygt for disse Havets Uhyrer var ikke i dette Øjeblik den, der vejede tungest i min Afgørelse, for naar Skibet gik ned, vilde jeg uvægerlig være prisgivet dem. Der var kun eet at gøre: At tage Chancen og svømme ud til Redningsbaaden.

— — —  
Ved 3-Tiden om Eftermiddagen var Øen saa nær, at vi regnede med at kunne være inde paa Kysten i Løbet af en halv Times Tid. Denne Beregning slog imidlertid fejl, eftersom en stærk sydliggaaende Strøm, der løb langs Kysten en kvart mile ude, besværliggjorde Farten fremad. Sejlet stod stadigt, og for at faa Baaden hurtigere gennem Strømsætningen satte vi fire Aarer i Vandet og begyndte at ro. Det blev kun til nogle begynderagtige Forsøg. Vore Kræfter var efterhaanden blevet saa svage, at vi ikke kunde bruge en Aare. Vore fortvivlede Forsøg paa at naa Land maa være blevet observeret af de Indfødte, vi havde kunnet skimte inde paa Bredden, for kort efter kom en halv Snes Personer svømmende ud til Baaden. Disse Indfødte var af lysebrun Farve og lignede Polynesiere. Vi spurgte dem paa Engelsk, hvor vi var, og nogle af dem kunde paa Pidgin-Engelsk forklare os, at Øen, vi var kommet til, hed Tarawa. Den kendte vi af Navn og vidste, at den hørte til Gilbert-Gruppen. Vi var altsaa kommen derhen, hvortil vi havde sat Kursen. Snart

havde nogle af de indfødte entret vor Baad og overtaget Roningen. Iøvrigt pegede de Fingre ad os for at vise, hvor forfærdelige vi saa ud, langskæggede og radmagre, som vi var. Havde vi haft et Spejl, kunde vi vel næppe have kendt os selv igen. Selv om vi ikke havde hørt noget om Kannibalisme paa disse Øer, eller vore Hjælpere saa ud til at ville os noget ondt, vilde der i hvert Fald ikke kunne blive nogen kraftig Suppe paa os. Da de Indfødte manøvrerede Baaden gennem Brændingen, var vi dem meget taknemlige, for det kunde vi ikke selv have klaret. Inde paa Bredden var de Indfødtes Skare vokset. De raabte og vinkede til os paa en saa venlig Maade, at vi maatte føle os velkomne, og allerede inden vi naaede helt ind til Bredden, vadede nogle af dem ud til os med Kokosnødder, som de aabnede og gav os. Vi drak Saften med Begærlighed, dels var den en Forfriskning, og dels var vi jo ved at forgaa af Tørst. Kort efter — Klokker kunde vel være ca. fire — stødte Baaden mod Grunden 10—15 Meter fra Bredden. De Indfødte trængte sig om os for at bære os i Land, den ene mere villig end den anden, hvilket vi maatte betragte som en stor Ære, og hvilken Transportmaade vi aldrig havde været ude for ved tidligere Landgange i vort fleraarige Sømandsliv. Vi kunde imidlertid ikke støtte paa vore Ben, men maatte sætte os i Sandet. Medens andre Indfødte halede Baaden paa Land, kom to hvide Kvinder og en hvid Mand straks hen til os, hvilket viste, at det ikke var en helt uciviliseret Ø, vi var kommet til. Vi erfarede, at Kvinderne var Nonner fra Australien og Manden en fransk Munk. Det første, de spurgte os om paa Engelsk, var, hvortil vi havde været i Baaden, hvorpaa vi svarede 36 Dage, idet vi samtidig oplyste dem om Datoen for Sænkningen af „Donerail“, og at vi var blevet sænket af Japanerne. Ved nærmere Samtale herom opdagede vi, at vi ikke havde været 36, men 38 Dage i Baaden. Datoen for vor Landing skete altsaa den 17. Januar i Stedet for den 15. Som i mange andre Tilfælde maa det være Datolinjen, der har spillet os et Puds, og det er vel gaaet til paa den Maade, at en af os har ment, at vi har passeret den paa een Dato, en anden paa en anden, saa at vi, da vi gjorde Regnskabet op, har faaet trukket to Dage for meget fra.“

Telegrafist *Bruuns* og hans Kammeraters Oplevelser er, som det delvis fremgaar af ovennævnte Fragmenter, ganske enestaaende, selv blandt Søfolk, ja, i



**CHR. ANDRESEN**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

gen saadan Grad, at de nærmer sig det fantastiske. Bogen som Helhed giver ikke alene et Indblik i den danske Sømands Indsats for sit Lands Frihed ved Sejlads i allieret Tjeneste, de mange Farer og Strabadser, han under Krigen kunde komme ud for, men den vil ogsaa være en Hyldest til ham samt en Udfyldning af den Lakune, der bogmæssigt set angaaende danske Søfolks Ophold i U. S. A. og deres Sejlads i det stille Ocean under sidste Krig hidtil ikke har været udfyldt, hvormed være sagt, at denne spændende, kvikke, rejsebeskrivende og tildels historiske Bog bør vinde Indpas paa Boghylderne under samtlige danske Længe- og Breddegrader.

Red.

## Gustav Kragh død

Forfatteren Gustav Kragh er pludselig død den 7. Oktober af et Hjerteslag. Alle „Vikings“ Læsere kendte Gustav Kragh fra hans mange Bidrag i Bladet, og faa nærede saa stor en Kærlighed til Søen og Marinen som han. Ved sit lodige og underholdende Stof var han med til at hæve „Vikings“ op i et kulturelt Plan, som blev værdsat fra alle Sider, og hans aldrig svigtende Kærlighed til Marinen gjorde, at han havde et indgaaende Kendskab til alt maritimt Stof. •

For „Vikings“ bliver hans Bortgang et stort Tab, og vi synes i Øjeblikket, at det bliver meget svært at erstatte ham. Hans fine og noble Karakter gjorde ham meget afholdt, og Redaktionen føler, at en virkelig Ven er gaaet bort.

Ære være hans Minde.

Axel Bærentzen.

Telefon:  
C. 48168

Telegram:  
Dantransport

**DAN-TRANSPORT A/S**

Assurance — Befragtning  
Spedition

Vestergade 26. K.

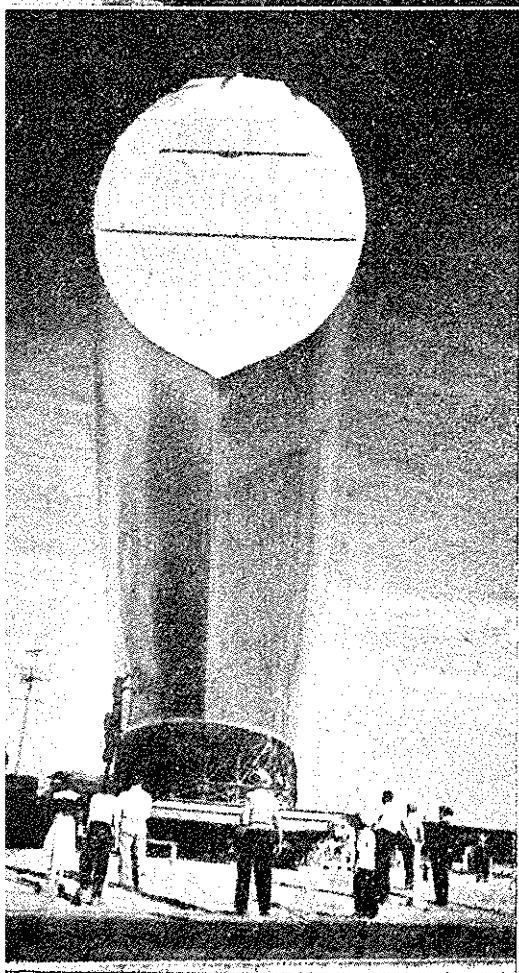
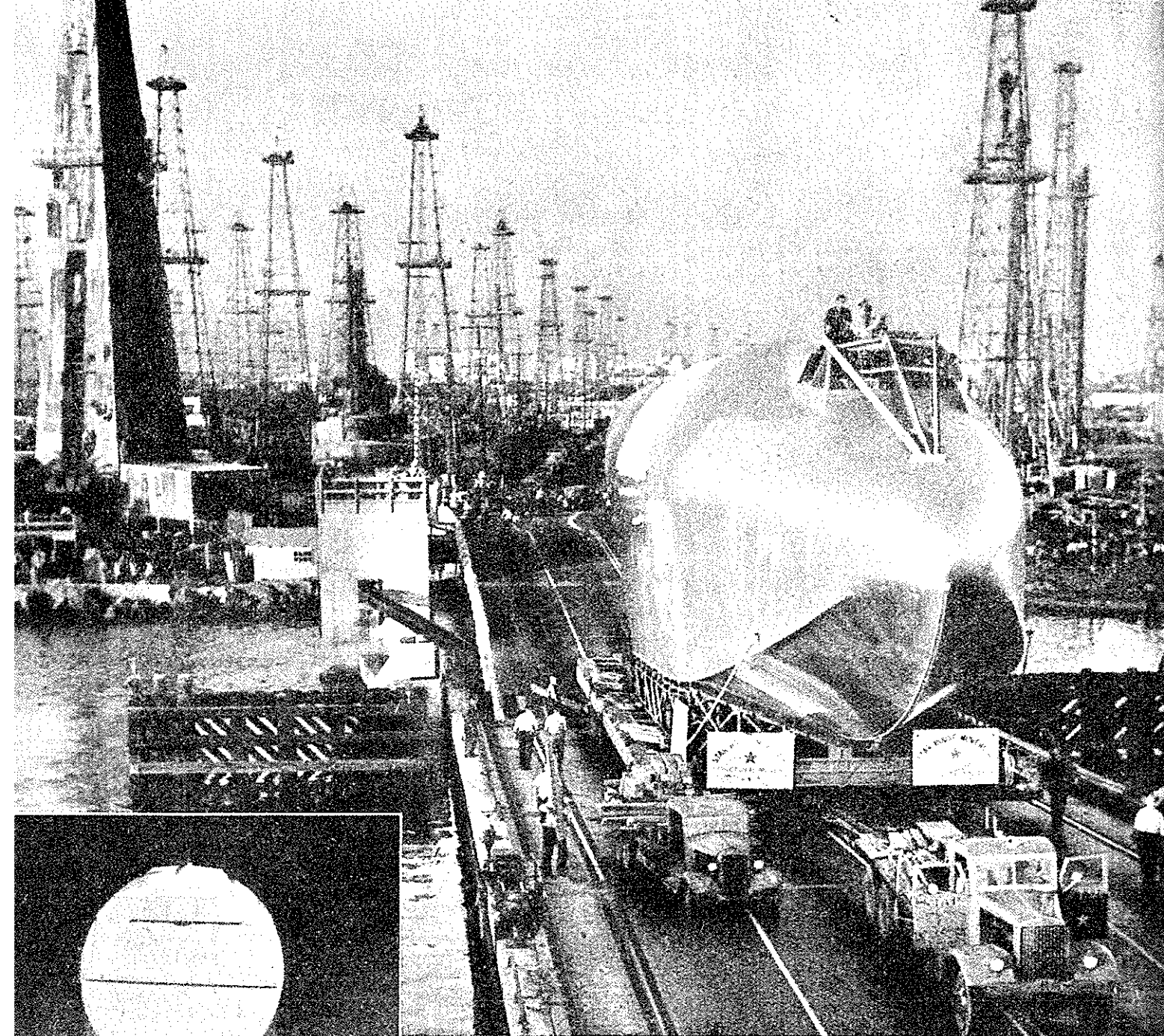
Fragtagetur for:  
REDERISELSKABET

**NAVITAS A/S**

Vestergade 33. K.

Telefon:  
C. 1656

Telegram:  
Asnavitas



## Henry Kaisers Flyvebaad

Henry Kaiser erklærede under Krigen, at han kunde bygge 5000 Fartøjer af den Art, som ses paa Billederne, om Aaret. Mangemillionæren Howard Hughes blev interesseret i Sagen og skød 4.000.000 Pund til til Bygningen af den første. Denne er nu færdig. Den siges at være i Stand til at kunne bære 60 Tons Gods eller 700 Soldater over en Afstand af 3000 miles. Den var oprindelig beregnet som Troppe-transporter. Prisen paa den ligger omkring 5.000.000 Pund. Den ser unægtelig højt interessant ud, og det fortælles, at den kan løbe en uhyre stor Fart. Ifølge „Picture Post“ mener flere Ekspertter, at Monstrumet er for stort og tungt og slet ikke kan gøre sig i Praksis. Arbejdet med Flyvebaaden har staaet paa i fire Aar. Fornylig blev den ad Vejene slæbt til Long Beach i Californien, hvor der var tilstrækkeligt dybt Vand til en Prøvetur. Endnu foreligger der ingen Resultater af denne, men det bliver spændende at høre nærmere. Paa det øverste Billede ser man Flyvebaaden blive slæbt over en Bro ved Long Beach, og paa Billedet til venstre ser man den bagfra. Den ligner nærmest en Maaneraket fästret af Jules Vernes Fantasi, men i Atomalderen har man jo ikke Lov at tvivle og være skeptisk. Det er ikke usandsynligt, at Fremtidens Trafikmidler paa Havene vil faa et Udseende ikke fjernt fra dette Uhyres.

## „Frederik II's Soret“

Paa Chr. Erichsens Forlag har Louis E. Grandjean et erhvervshistorisk Kulturbillede i Form af et lille, interessant Skrift om Kong Frederik den Andens op imod 400 Aar gamle Lov: „Frederik II's Soret“ — den første Soret, som er givet af en dansk Konge. Før denne udsendtes, havde de søfarende Folk i danske og svenske Farvande haft „Visby Soret“ at rette sig efter, men Kong Frederiks Soret er et langt betydligere og mere systematisk Værk.

Der er ingen Tvivl om, at Soretten giver et helt godt Billede af Datidens Søfartsforhold, idet der fortælles om Befragtning, Forhyring, Havari, Panteretigheder og Disciplinens Haandhævelse om Bord i et kraftigt, til Tider saltvandsfriskt Sprog. Louis Grandjean har sikkert Ret, naar han i Bogens Indledning skriver, at Spirene til vor moderne Sølov ligger i denne gamle Lov, selv om den har Rødder i den Sædvane, som ligger forud. Hvert af Lovens Afsnit kommenteres klart og tydeligt, og det er baade interessant og fornøjeligt at læse disse Afsnit for enhver, der har Tilknytning til Søen og dens Mænd.

Cap. 2 lyder f. Eks. saaledes:

„Naar nogen Skipper vil hyre Folk til Skibets Behov, da skal han først tilspørge enhver besynderlig, med hvem han sidst har sejlet, og om han med Vilje og Venskab er skilt fra denne. Kan han det ikke med Brev eller gode Vidner bevise, da skal Skipperen ikke hyre ham.“

Denne Bestemmelse er i Virkeligheden Begyndelsen til Nutidens Søfartsbog.

Om Bord har Skipperen den fulde Jurisdiktion, han kan straffe og benaade. Og har Datidens Søfolk været raa og forsorne Gutter, som skulde tages med haard Haand, har Soretten skrappe Bestemmelser for Disciplinens Haandhævelse.

Cap. 6 bestemmer saaledes:

„Om en Baadsmænd (Matros) formedelst Drukken-skab eller anden Ulydighed ikke vil være sin Skipper følgagtig, naar Vinden blæser, da skal Skipperen ingenlunde forligge sin Vind, men hyre en anden udi hans Sted.“

I Sejlskibenes Tid var Vinden naturligvis af stor Betydning. „Børen bier efter ingen, sejl derfor, naar Vinden blæser!“ siger et gammelt Ordsprog. Og derfor var det naturligvis af største Betydning, at Mandskabet var ombord, naar Vinden var føjelig. I det følgende Cap. 7 bestemmes strenge Bøder — „5 Mark til Kongen og tre Mark til Byen“ — hvis Besætningen gaar i Land og bliver der uden Tilladelse.

Fulde Søfolk kan afmønstres og maa tilbagebetale Hyre. Ved Slagsmaal om Bord betales der Bøde af den, er forvolder Skade. Drab ombord medfører Tab af Hyren.

Saaledes fortsættes der 75 Afsnit igennem. Der findes i Cap. 75 — Bogens sidste — udførlige Bestemmelser om Bjergeløn, Stranding og Vrag. Til disse bemærker Louis Grandjean, at Kong Christian den Anden allerede 26. Maj 1521 havde givet en Lov om Stranding og Vrag, som har vundet stor Navnkundighed. I denne paabydes det Lensmanden at holde Vagt langs Stranden, og dersom nogen flakker om ved Stranden under Stormvejr under Paaskud af at søge Heste e. l. skal de straks ophænges i den der rejste Galge. Man var nemlig vant til at svinge med Lygten for at vildlede Skibene i Storm og faa dem til at strande for at faa bjærget Vraggodset.

Desværre skæmmes ogsaa denne interessante Skildring af Louis Grandjeans ejendommelige, udanske Retskrivning, som ikke vil formere Salget af Bogen.  
Gustav Kragh.

## „Tordnende Røg“ en Mandfolkebog

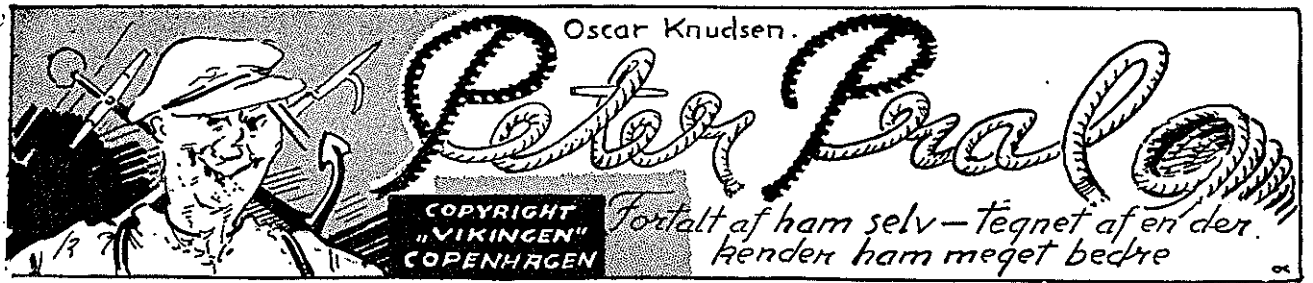
Knud Andersen har hos Gyldendal faaet udsendt en Fortsættelse af „Den blinde Ørn“. Hans nye Bog kan dog udmærket læses, uden at man kender den første. Man stifter gerne Bekendtskab med Knud Andersens Bøger, og man slipper dem sjældent, før man har nydt hver Linie i dem. „Tordnende Røg“ er baade vittig og alvorlig. Den fortæller om Elskov paa mange Maader. Den er sommetider haardkogt, men man føler aldrig Væmmelse som ved saa mange andre moderne Bøger. Dette er en Mandfolkebog, der giver Læseren en Følelse af at leve med i Hovedpersonen, Kaptajn Frejdig Sønderhavs, mange Oplevelser, og

der er sandelig mange. Man følger ham om Bord, i Junglen og i Selskaberne, saavel de store og fornemme som de mere intime. Sønderhav er et Mandfolk, man forstaar og føler med. Han er ikke nogen Engel, men akkurat et Mandfolk. Knud Andersen har taget Personerne lige paa Kornet, saavel de hvide Mennesker som de sorte. Bogen vrimler med underfundige Paafund. Hvad mener De om dette: „De to Indfødte lovede højt og hedensk at holde Mund“?

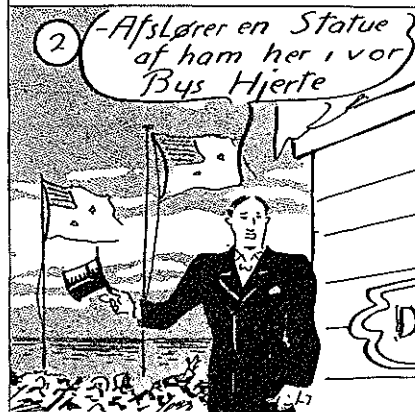
Personerne siger mange drøje Sandheder om Livet og Menneskene. Mange Gange er det rene Guld-korn, der kommer fra deres Mund, hvilket maaske nok kan virke lidt unaturligt, for alle Mennesker, man møder, er vel ikke lige slagfærdige. Men man læser Bogen med en Tendens til at le højt hele Tiden, for den rummer Humor af fineste Kvalitet.

— wig.

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



Som De vil huske, sov jeg ind ved Foden af Statuen paa Princetowns Torv og drømte, at den var af mig, og at der blev holdt Taler for mig: „Holten fra Princetown”. Smukke og kloge Ord blev der talt om mig - - -



Jeg skvat op af Søvne og - - „gnikkede” med Øjnene, som der staar hos Holberg i hans berømte Drama „Jeppe från berget”. Jo, missandten, den sonore Stemme blev ved, selv om jeg vitterlig var vaagen - - - jeg lyttede intenst ...!



Det var en pragtfuld Tale. Den talte til de skønneste Dele af Menneskets Indre. Jeg kunde høre paa Taleren, at han selv var dybt bevæget. Jeg kunde ikke selv have holdt en bedre eller mere velbygget Tale.



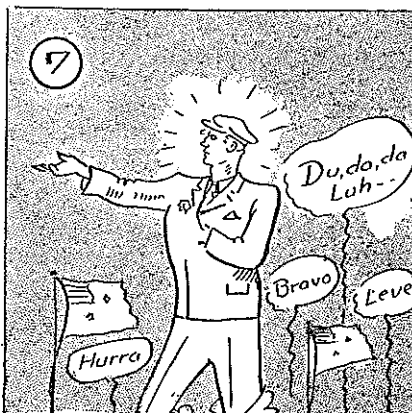
Det gav et Spjæt i mig. Forst nu gik det op for mig, at det virkelig var mig, Talen gjaldt. - - Kende ikke mit Navn - nej - rigtigt, jeg havde jo heller ikke sagt mit Navn den Dag - - aha, - „Dynamus” vilde man kalde mig - ikke noget daarligt Paafund. Dynamit - dynamisk - Dynamus - en Triologi.



Læseren er jo nok allerede klar over, at jeg var faldet i Sovn paa den anden Side af Monumentet over mig selv og, at ingen endnu havde opdaget mig - - En pudsig Situation.



Udraabet „Vent lidt!” kom fra mig. Men det druknede aldeles i Larmen - for nu faldt Dækket for min Statue - - -



En pragtfuld Statue, der lignede mig slaende. - - - Flagene smældede og Musikken lige saa. - - - Der stod jeg i det blændende hvide Marmor.



Bemærk Udraabet nederst til højre. Hvis man havde lojet et r til „leve” vilde Udraaberne have været Sandheden ganske nær. Men det anede den brave Mand vel ikke selv. - - - Hør de umyndiges Rest.



Dette lille Optrin udspillede ved Foden af min Statue! Parodisk! - - Uværdigt! - - Man kendte mig ikke - - samtidig med at man aflørede en Statue af mig. - - - Oh - alfa - oh - omega. Deres hengivne Sir P. P.



# „Søfartens Bibliotek“

Der er vel næppe mange af „Vikingen“s Læsere, der ikke kender denne udmærkede Institution, hvis Hovedformaal er at skaffe Besættningerne i Danmarks Koffardiskibe gode Bøger til Gavn og Underholdning.

Biblioteket udlaaner, anbragt i Bogskabe eller Bogkasser, Bøger, der omhandler Faglitteratur, oplysende Litteratur samt underholdende Skønlitteratur, saavel dansk som udenlandsk. Det er stiftet af „Dansk Dampskibsrederiforening“, „Danske Navigatorers Bibliotek“, „Marinens Skibsbibliotek“, „Maskinmestrens Bibliotek“, „J. Lauritzens Skibsbiblioteker“, „Det Østasiatiske Kompagni“ og „Sømandsbiblioteket for Danmark“. Midlerne til Anskaffelse og Fornyelse af Bøgerne samt til Bibliotekets daglige Drift tilvejebringes ved Tilskud fra „Dansk Dampskibsrederiforening“, Tilskud fra Staten samt ved frivillige Bidrag fra Søfartsorganisationer og Venner af Søens Folk. Det har foreløbig til Huse i Nyhavn 44, og dets Leder er den kendte Sømand og Forfatter, Kaptajn E. Juel-Hansen.

Biblioteket har udsendt en smukt illustreret Beretning om sin Virksomhed i Aaret 1946—47. Af denne fremgaar, at der i Aarets Løb har været 44.289 Udlaan, men foruden disse har en Mængde Bøger, hvis Antal ikke kan opgives, været udlaant til Skibe, som under Verdenskrigen og i Aaret 1945 sejlede for de allierede Magter. Efter Krigens Afslutning har Biblioteket øget sin Virksomhed stærkt, idet de fleste af Handelsmarinens Skibe ogsaa har laant Bøger i Biblioteket. Der stilles saaledes store Krav til dette, og naturligvis er det vanskeligt for det at opfylde disse. Biblioteket har haft betydelige, i mange Tilfælde uerstattelige, Tab af Bøger ved de talrige Krigsforlis — Bogbestanden er gaaet ned fra 27.415 til 26.862 Bind, skønt der i det sidste Aar er indkøbt for ialt 50.225 Kroner Bøger!

Foruden de søgaaende Udlaansbøger ejer Biblioteket en Studiesamling paa 4607 Bind — hovedsagelig mere værdifulde og vanskeligt erstattelige Værker, der staar til Afbenyttelse i et af Bibliotekets Lokaler. Studiesamlingen har i Aarets Løb været besøgt af 269 Personer. Beretningen viser forøvrigt, at „Søfartens Bibliotek“ har to andre Opgaver: Udgivelse af maritime Skrifter og Underholdningsaftener for Søfolk.

I Juli 1945 udsendtes Bibliotekets femte Skrift, Kaptajn Carl W. Sølvørs „Om Ankre“ og i 1945 første Halvbind af Louis E. Grandjeans: „Søkortets Stednavne“. Disse Bøger er begge anmeldt i „Vikingen“.

I Samarbejde med „Søfartsklubben“ har Biblioteket arrangeret Underholdningsaftener for hjemmenværende Søfolk. Disse Underholdninger — der fra Oktober 1945 til Marts 1946 har fundet Sted hveranden og hverfjerde Torsdag i hver Maaned i Søfartsklubben, Nyhavn 65 — har været til stor Glæde for Deltagerne, ialt 559 Søfolk.

Beretningen indeholder, foruden udmærkede Billeder af Skibstyper fra Skibsfartens store Periode, to interessante Artikler af Kaptajn Juel-Hansen: „Om Kolterstokkens Anvendelse“ og „Lidt om Oprindelsen til Ordet „Røjl““ og er i det hele en virkelig læseværdig, smuk og velskreven Aarsberetning.

Heldigvis har Biblioteket mange Venner, som støtter det med rede Penge eller Boggaver, men samtidig med at Bestyrelsen i Beretningens Indledning takker alle Venner og Bidragydere for deres Arbejde og Støtte, haaber den ogsaa, at baade gamle og nye Venner vil støtte Bibliotekets samfundsnyttige og udmærkede Gerning i det kommende Aar med Penge og Boggaver.

Det haaber og ønsker „Vikingen“ ogsaa!  
Gustav Kragh.

## „Sveriges Flotta“

I Slutningen af forrige Maaned fejrede Foreningen „Sveriges Flotta“ sit 40-Aars Jubilæum med en storstilet Fest i „Konserthuset“ i Stockholm. Festen indledtes af Flaadens Musikkorps, hvorefter Prins Bertil holdt Velkomsttalen. Blandt Gæsterne saas bl. a. Kronprinsessen og den svenske Konges Bror, Admiralen og Jordomsejleren Oscar Bernadotte.

Af Talerne kan nævnes Skibsreder Tor Erland Broström, som gav en kort historisk Oversigt over svensk Skibsfarts Historie. Admiral Ströbäck talte derefter om den svenske Orlogsmarine, som har haft en ikke ringe Andel i Landets Evne til at forhindre en Invasion. Endelig talte Foreningens Generalsekretær, Dir. Niels Eriscon.

Til Slut uddelte Prins Bertil Foreningens Fortjenstmedaille i Guld eller Sølv til en Række betydelige svenske Personligheder. Efter denne Fest afholdtes en Festmiddag paa „Grand“, hvortil ca. 250 Gæster var inviteret.

*Har De læst Sejl og Motor?*

*Pensioneret Havnefoged*

## Chr. Outzen død

I Begyndelsen af Oktober afgik pensioneret, fhv. Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved Døden i en Alder af 87 Aar. Et Fald for nogle Maaneder siden, der havde et Hoftebrud til Følge, blev Dødsarsagen. Selve Døden sov han lige ind i, en harmonisk Afslutning, der havde sin Analogi i et Liv af harmonisk Retskaffenhed og Rettænkthed, bundede i god, gammel Sømandsære. Med Chr. Outzen er en af de gæve, stoute Sømandsskikkelser, som havde pløjet Verdenshavene med Sejlskibene i deres Guldalder, gaaet bort. Det tynnder efterhaanden ud i deres Kreds. Outzen havde en glimrende Hukommelse og Evne til at berette, hvilket bl. a. har konkluderet i en Serie Artikler i „Vikingen“, hvori han berettede om sine brogede Oplevelser til Søs og til Lands, herunder som Guldgraver og Altmuligmand i Australien, da dette Land var i Støbeskeen. Om sine særlige Oplevelser som Havneassistent i Københavns Yderhavn bringer „Vikingen“ andetsteds den sidste Beretning fra Hr. Outzen, en Beretning, han ikke skulde have den Glæde at se paa Tryk. „Vikingen“s Redaktion følger sig i en Mindets Taknemlighed til øvrige kondolerende med et „Ære være hans Minde.“  
C. Ø.

# KONGELIGE

# PIRATER

Den 12. Juli 1588 var den spanske Armada som allerede beskrevet afsejlet fra Ferrol paa sin anden Start, efter at den første fra Lissabon var mislykket. Den 18. i samme Maaned laa en Plymouth-Skipper, Thomas Flemming, og krydsede med en lille Kaper ud for Lizard. Op ad Formiddagen observerede han langt mod Syd en Masse hvide Klatter, der fortonede sig skarpt i Horisonten mod en skyfri Himmel, og hans skarpe Syn og øvede Sømandsøje sagde ham straks, at disse hvide Klatter var store Skibes Sejl og kun kunde sættes i Forbindelse med de mægtige spanske Galeoner, som han havde hørt saa megen Tale om. Han var fuldt ud klar over den spændte Tilstand i Plymouth og de Forberedelser, som der med febrilsk Travlhed blev taget for at møde den ventede Fjende — Fjenden, som han faktisk havde været paa Udkig efter; og han gav straks sin lille Kaper dens fulde Sejl og asede af Sted hjemover.

Fredag den 19. Klokken fire om Eftermiddagen stævnede Thomas Flemming ind i Plymouth-Sund og ankrede, hvorefter han omgaaende lod sig sætte i Land og overbragte Nyheden til den derværende Øverstkommanderende over de engelske Flaadestyrker, Lord Admiral Howard. En gammel Historie siger, at Lord Howard, Francis Drake og John Hawkins samt et Par andre af Søens senere berømte Mænd var samlede i et af Skibskaptajner hyppigt besøgt Værtshus paa Plymouth-Ho og var midt i et Spil Kegler, da Thomas Flemming kom jagende ind i Sundet med sin Kaper; og at Drake, efter at han tilfældig havde kastet Blik-

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

(Fortsat fra forrige Nummer)

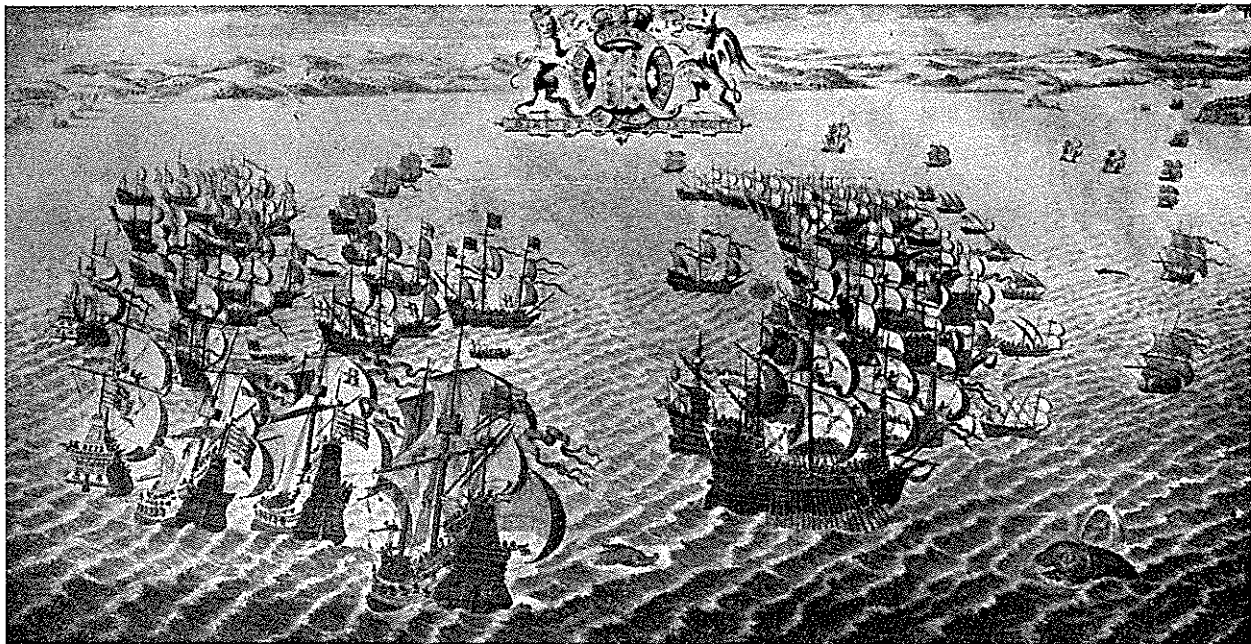
ket ud over Søen og havde set Kaperen gaa til Ankers og dens Baad blive roet ind mod Havnen, øjeblikkelig havde afbrudt Spillet. Historien er dog muligvis fri Fantasi — eller slet og ret en Skipperløgn. Faktum er dog, at der for Englænderne var meget at udrette og efter Drake's Mening aabenbart ikke Tid til længere at spille Kegler.

Alle Skibenes Besætninger blev sporenstregs beordret om Bord; men da Vinden blæste haardt og ret ind i Havnen, naaede man den Nat med store Anstrelser kun at faa 6 Skibe varpet ud. Efter Sigende gav Lord Howard selv en Haand med og halede for ti, hvilket naturligvis kun kan tjene ham til Ære; men denne Kraftpræstation skal vel ogsaa kun opfattes som Udtryk for, at han ved sit Eksempel ansporede Søfolkene til i særlig Grad at lægge Kræfterne i.

Efterretningen om Armadaens Ankomst havde



Den spanske Armadas Ankomst til Kanalen ud for Lizard.



*Armadaen ved Fowey med de engelske Skibe i Hælene.*

bredt sig som en Løbeild, og hele Natten lyste Bauner langs den engelske Kanal-Kyst og langt inde i Landet. Lørdag Formiddag fik man yderligere 24 Skibe varpet ud fra Havnen i Plymouth, og med denne Forøgelse stod Lord Admiral Howard om Bord i „The Ark Royal“ i et skarpt Kryds mod den friske sydvestlige Vind ud af Plymouth-Sund for at møde Fjenden.

Imidlertid var den spanske Armada med mindsket Sejlføring og følede sig forsigtigt frem krøbet op langs Kysten, og da Mørket faldt paa, befandt den sig endnu vesten for Dodman, uden at man fra den havde set noget engelsk Skib. Ved Midnat opsnappede Spanierne et engelsk Fiskefartøj, og fra dette skaffede de sig Underretning om, at den engelske Flaade var gaaet til Søs fra Plymouth den samme Morgen. Da Maanen noget senere stod op, skimtedes fra Armadaen nogle uklare Skygger af Sejl, som passerede mellem den og Landet, og da Dagen brød frem, befandt de to Modstandere sig Ansigt til Ansigt — dog i tilbørlig Afstand fra hinanden.

I en kompakt Masse og formeret som en Halvmaane med en Afstand af syv Sømil mellem Maanens to Spidser laa Armadaen paa dette Tidspunkt mellem Rame Head og Eddystone — dog lidt vestlig for dette store og farlige Stenrev, som den Gang kun var synligt over Vandet som et hvidt Braad om en sort Knold og endnu ikke var afmærket med noget Fyrtaarn. Den avancerede langsomt, skønt den havde alle Sejl til, men under den sammenpakkede Sejlads tog Skibene Vinden fra hinanden og der kom ofte Kludder i Gellerne.

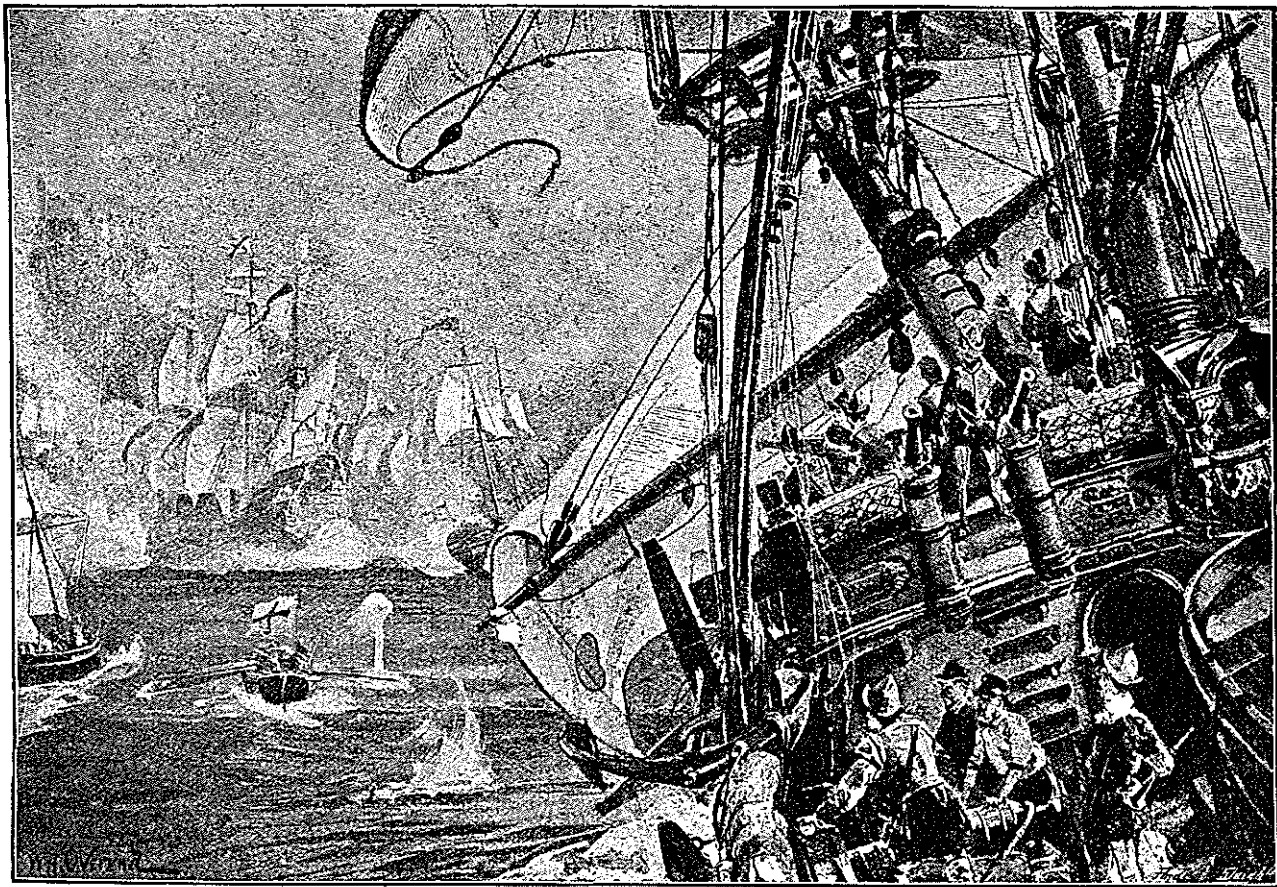
De engelske Skibe fulgte i to Afdelinger troligt Trop med Armadaen mellem den og Indsejlingen til Plymouth-Sund — Lord Howard om Bord i „The Ark Royal“ og med 10 andre Skibe som sin Afdeling nærmest Armadaen og Drake med „Revenge“ og sine øvrige Skibe længere inde mod Land.

I Antal var de spanske Skibe nærmest fire mod

hvert engelsk. I Størrelse var der overhovedet ingen Sammenligning, og Medina Sidonia, der naturligvis var opmærksom paa Forskellen og vel ogsaa følte sin egen Overlegenhed, har aabenbart ment, at der allerede nu tilbød sig en gunstig Lejlighed til at give Englænderne en Forestilling om sine strategiske Evner — og eventuelt samtidig en lille Forsmag paa, hvad de kunde vente sig. I hvert Fald afgav han Signaler til nogle af sine Skibe om at holde til Vinden og skille de to engelske Flaadeafdelinger fra hinanden og holde dem separerede. Men der var to Faktorer, som han ikke havde medtaget i sin strategiske Beregning — for det første, at Englænderne kunde sejle tættere til Vinden end hans egne Skibe — og for det andet, at de smaa engelske Skibe havde meget sværere og mere langtrækkende Skyts end de spanske. Med den største Lethed naaede Howard op til Luvart og forenede sig med Drake.

Imidlertid havde Englænderne faaet Forstærkning. Hawkins, Seymour, Winter og Frobisher havde faaet Plymouth-Havn tømt for hvert eneste Skib og saa godt som hver eneste Sejlbaad og var sluttet op med Howard og Drake. Ganske vist blev Seymour og Winter straks sendt bort for at overvaage Prinsen af Parmas Foretagende ved Flanderns Kyst, men i deres Sted kom andre til fra andre engelske Kanal-Havne, eftersom Parterne trak østover, og Medina Sidonias Strategi resulterede saaledes i, at Armadaen snart fik hele den samlede engelske Hovedstyrke i Ryggen.

Ved Fowey brød Drake med sin Afdeling ud fra Hovedstyrken, strøg som et brølende Uvejr ned langs den spanske Formations Agterkant og dængede Bredside efter Bredside ind i Halvmaanens Bue, uden at de smaa spanske Messingkanoner formaaede at gøre ham nogen Skade. Fire store Galeoner gjorde ihærdigt Forsøg paa at komme klods ind paa ham og i Nærkamp. Men Englænderne havde med deres smaa og let haandterlige Skibe den Fordel, at de selv kunde bestemme, hvorledes Kampen skulde føres, og under disse For-



*Drake's Admiralskib „Revenge“ under Kampen med de fire Galeoner.*

hold var Nærkamp og Entring ikke noget for dem mod de spanske Skibes talstærke Bemanding med Søfolk og Soldater. De holdt sig med behændige Manøvrer paa Afstand, mens de støt arbejdede med deres overlegne Skyts. Galeonerne var for langsomme i Vendingen og blev med deres enorme Kasteller og andre høje Overbygninger sikre Maal for en voldsom Kanonild, der spredte Død og Ødelæggelse paa deres med Søfolk og Soldater tæt pakkede Dæk.

Kampene holdtes gaaende til Kloken fire om Eftermiddagen, da Vinden friskede, og Medina Sidonia samtidig syntes at have indset sin fejlslagne Strategi. Han gav pludselig Signal til de fire Galeoner om at holde inde med Skydningen og slutte op i Formationen; og saa stod Armadaen videre ind gennem Kanalen — fremdeles med Englænderne i Hælene.

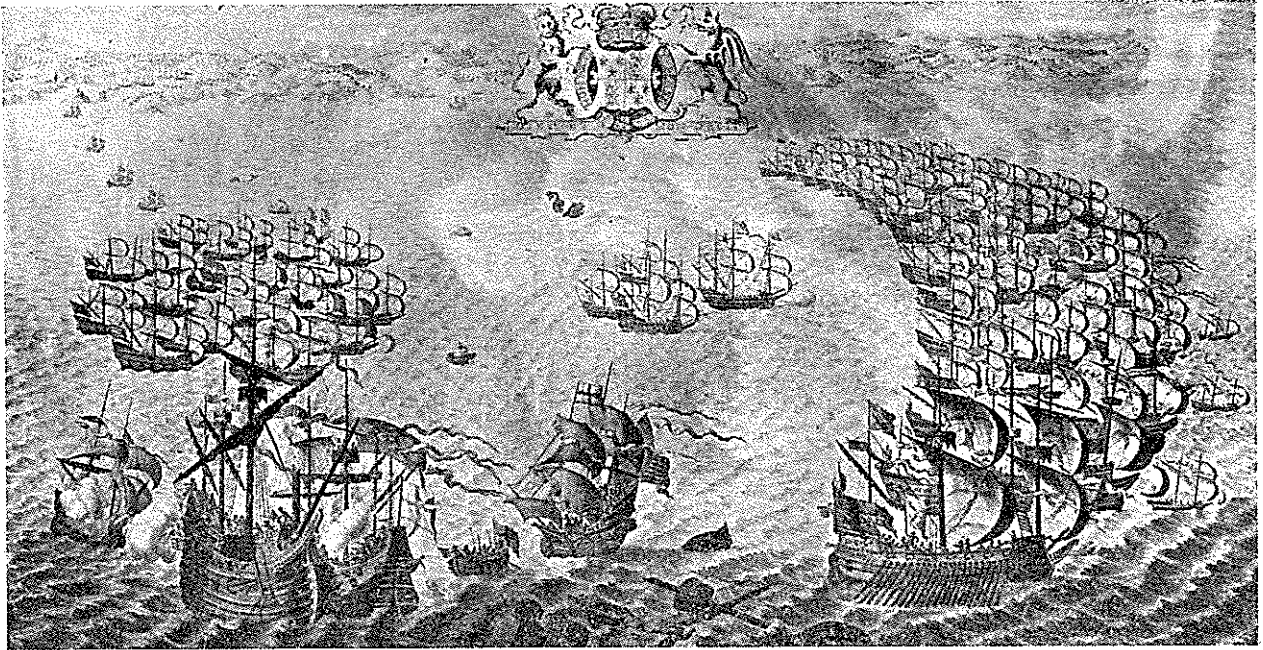
Med den opfriskende Vind, der efterhaanden blev byget og meget ustadig, begyndte der snart at komme Uorden i Armadaens Formation. Galeoner og mindre Skibe skilte sig ud fra Halvmaanen i separate Grupper, og under dette Virvar sakkede Galeonen „Santa Ana“ med Viceadmiral Juan Martinez da Recalde som Chef agterud. Denne Galeone var under Kampen ved Flowey blevet haardt medtaget af Drake's „Revenge“, og for at den ikke skulde falde i Hænderne paa Englænderne, vendte Galeonen „Capitana“ om for at komme den til Undsætning. „Capitana“ var en af Armadaens største Galeoner, men dens Chef var en Kludrehas af en andalusisk Kontreadmiral ved Navn Don Pedro de Valdez. Under Vendingen kolliderede han med Galeonen „Santa Catalina“, og herunder brækkede

de „Capitana“'s Fokkemast af ved Dækket og gik over Bord i et Kaos af Sejl og Rig, som gjorde det umuligt for Galeonen at manøvrere.

Dette Uheld gjorde Medina Sidonia aldeles forfjamsket. Vejret var blevet stormende, Søen urolig, og en mørk Nat stundede til, og til Trods for sine undergivne Admiralers Protester overlod han „Capitana“ til sin Skæbne. Galeonen faldt i med „Revenge“, og Don Pedro de Valdez overgav sig uden Modstand, efter at Englænderne havde sendt ham en varm Hilsen, og Drake gennem sin Raaber havde fortalt ham, fra hvem denne Hilsen kom.

Tabet af denne Galeone har for Medina Sidonia sikkert været mere føleligt, end han havde villet indrømme over for sine Admiraler. Den havde 500 Mand om Bord og blandt disse Armadaens Skatmester, som havde hele Krigskassen i sin Varetægt — foruden en stor Kiste fyldt med juvelbesatte Sværd, som Kong Philip havde tiltænkt de katolske Adelsmænd i England. Drake tog 55,000 Guld-Dukater ud af Prisen, og med sin indgroede Pirat-Natur delte han paa egen Haand disse Penge mellem sit Mandskab. Han tømte den ogsaa for dens store Beholdning af Krudt, som kom ham særdeles tilpas, da han omtrent var udgaaet for dette Foder til sit Skyts, hvorefter den havarerede Galeone blev slæbt ind til Weymouth, hvor dens Ankomst vakte vild Begejstring blandt Byens Indvaanere.

Tabet af „Capitana“ var dog ikke den Nats eneste Uheld for den spanske Armada. Der var paa Trods af Reglementets strenge Forordninger opstaaet heftige Stridigheder mellem Søfolkene og Soldaterne paa flere



*Drake's Erobring af Don Pedro de Valdez's Galeone „Capitana“.*

af Skibene — Stridigheder, der endog i flere Tilfælde var gaaet over til Haandgribeligheder. Paa Galeonen „San Salvador“ var Spektaklerne udartet til blodige Sammenstød, og i Stridens Hede havde en forrykt Soldat kastet en tændt Fakkelt ned i Skibets Krudt-Magasin med det Resultat, at hele Galeonens Agterkastel røg i Luften, og den Del af dens Besætning, der ikke røg med, jumpede over Bord. Mange af disse druknede, men en Del blev fisket op af andre spanske Skibe. „San Salvador“ blev kort efter bordet af Lord Howard og John Hawkins med Prisemandskab, som fik Ilden efter Eksplosionen slukket, hvorefter Prisen blev overladt til den tidligere omtalte Kaper-Kaptajn Thomas Flemming, som fik den slæbt ind til Weymouth.

Den følgende Dag — Mandag den 22. — fik et roligt Forløb for baade Spaniere og Englændere. Det var saa godt som Vindstille — dog med enkelte svage Pust og en svær Dønning fra Vest. Spanierne fordrev Dagen med at slikke deres Saar — udbedre de Skader, de havde lidt, mens de engelske Skibe laa langt agterude og lurede i Horisonten. De ventede kun paa Vind for at gøre et nyt Fremstød. Hen mod Aften naaede de dog at komme nærmere ind paa Spanierne.

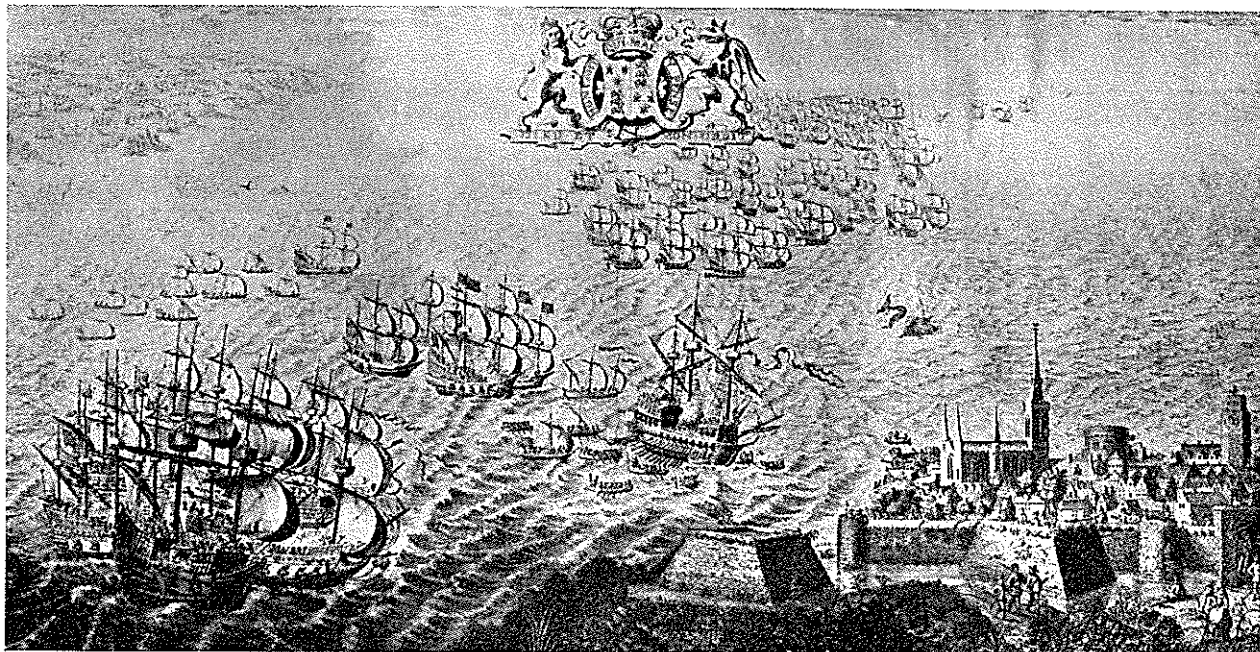
Tirsdag den 23. var Armadaen ud for Portland, og her sprang en stiv Brise op fra Nordost, som gav Spanierne Luven. De holdt Englænderne mellem dem selv og det læ Land; og i den Hensigt at drive Modstandernes Skibe paa Grund, holdt hele Armadaen pludselig indover. Men saa gentog Historien sig med de smaa engelske Skibes Evne til at sno sig. Saa længe Vinden holdt sig, var Lord Howard i Stand til om trent at føre sine Skibe, som det behagede ham, og Vinden holdt sig støttig. Som Myg om Elefanter sværmede de smaa engelske Skibe om de store og klodsede Galeoner, der forgæves søgte at komme i Nærkamp. De spanske Kugler gik over de engelske Skibes Skrog og gjorde kun ringe Skade i deres Takelage, mens Englænderne med stor Præcision hamrede deres Metal ind i Modstandernes høje Skibssider; og under disse Omstændigheder kom Medina Sidonia

med sit Flagskib „San Martin“ ud for en haard Behandling, indtil Kampen stilnede af ved Solnedgang, da det engelske Krudt slap op.

Mange spanske Skibe havde under denne Kamp lidt betydelig Skade. En stor venetiansk Galeone og tre mindre var gaaet til Bunds med op imod 700 Mand efter deres Modstanderes løselige Skøn, mens der paa engelsk Side ikke havde været noget Tab af Skibe og kun een Mand dræbt. Skaderne paa de spanske Skibe lod sig dog til dels udbedre under den videre Fart, og hele Affæren var langtfra saa alvorlig for Kong Philip's planlagte Foretagende, som den trykkende Stemning, der havde bredt sig blandt Skibenes Mandskaber, som havde mistet Tilliden til deres Ledere.

„Krudt!“ var nu det eneste, der blev raabt om Bord paa de engelske Skibe — „Krudt! Krudt! Mere Krudt!“ Og hele den følgende Dag pilede Baade i stille Vejr frem og tilbage mellem Skibene og Kysten for at bringe de haardt tiltrængte Forsyninger af baade Krudt og Kugler ud til Skibene. Samme Dag holdt Lord-Admiral Howard Krigsraad med sine Skibschefter, og det blev vedtaget, at Flaaden skulde deles i fire Eskadrer under Kommando af de fire mest øvede Navigatører og med Lord-Admiralen om Bord i „The Ark Royal“ som selvskreven Øverstkommanderende. Drake med „Revenge“ skulde lede den anden Eskadre, John Hawkins den tredje og Frobisher den fjerde. Fra hver af disse Eskadrer skulde der udtages mindre Fartøjer til i Nattens Mørke samtidig at angribe Fjenden fra alle Sider; og under disse Angreb skulde det være nødvendigt at tage Hensyn til Vind eller Vindstille, da disse smaa Fartøjer i alle Tilfælde skulde kunne klare sig med deres Aarer. Denne Raadslagning varede det meste af Eftermiddagen, og mens den stod paa, fortsatte Armadaen i Fred og i temmelig god Orden for en meget flov Vind Sejladsen mod Øst — tre eller fire og undertiden flere Skibe i Række tæt efter hinanden og under Beskyttelse af de største og stærkeste Galeoner.

Den følgende Morgen brød frem med høj Himmel



*I den mest tænkelige Uorden bragte Medina Sidonia sine Skibe til Ankers ved Calais.*

og fremdeles med let Vind. Det var Torsdag den 25., og det var St. Dominici's Dag — indviet til denne Helgen, som Medina Sidonia ansaa som sin særlige Beskytter, og som han ogsaa nu tillidsfuldt ventede Hjælp fra. Englænderne begyndte Dagen med et Angreb paa Galeonen „Santa Ana“ — den tidligere omtalte Viceadmiral Recalde's Flagskib, som under Skærmydselen den 21. havde faaet en meget haard Behandling af Drake, og som heller ikke nu kunde følge Trop med Armadaens øvrige Skibe. Det var John Hawkins, der med sin Eskadre indledede Dagen med et Angreb paa Efternøleren, men dette mislykkedes, da en Sværm af spanske Galejer kom deres betrængte Landsmand til Undsætning og tvang Hawkins til at trække sig tilbage. Dette mislykkede Angreb gjorde dog hverken fra eller til og gav ikke Viceadmiral Recalde nogen større Mulighed for at høste fremtidig Udmærkelse; thi den paafølgende Nat svigtede „Santa Ana“ atter Kammeratskabet og skilte sig ud fra sine Fæller. Dog kom Galeonen ved denne Lejlighed ikke ud for Angreb, men den drev over til Le Havre, hvor den grundstødte og blev totalt Vrag.

Under denne lille Episode mellem Hawkins og Galejerne var Armadaen imidlertid naaet frem til tværs af Øen Wight, og her benyttede Lord Howard en frisk Brise til med sin Eskadre at gøre Forsøg paa at skabe Forvirring i de spanske Skibes kompakte Rækker. Med „The Ark Royal“ og fulgt af sin Eskadres øvrige Skibe stod han ret ind mod Armadaens Centrum; men de øvrige Skibe kunde ikke følge med „The Ark Royal“, som snart befandt sig ganske alene omringet af store Galeoner, og just da flovede Brisen, og det blev Vindstille. Om Bord i Galeonerne stod Entregaster klar paa deres Poster med Haandvaaben og Entrehager i Beredskab. Deres Mærs var tæt besat med Musketerer, og deres Chefer triumferede allerede over, at de snart skulde have den engelske Lord-Admiral som deres Fange. Men hver af disse Dages Oplevelser kunde lære dem en ny Lektie. Som ved Trylleri faldt elleve Baade

i Vandet fra „The Ark Royal“s Sider og tog Skibet paa Slæb. Et Øjeblik efter kom Brisen igen og fyldte dens Sejl, og den slap ud af Klemmen uden nogen som helst Molest, da Galeonerne trods alt ikke havde været nær nok til at række den med deres smaa Kanoner.

Imidlertid havde Vinden ført Lord Howards øvrige Skibe frem, og med dem kom ogsaa Skibe fra de tre andre Eskadrer — Drake med „Revenge“, Robert Southwell med „Elisabeth“, Hawkins med „Victory“, Frobisher med „Triumph“, Fenner med „Leicester“, Lord Sheffield med „The White Bear“ — og i familiær Enighed begyndte de nu allerede at hamre løs paa Armadaens Bagtrop — efter Spaniernes Opfattelse med endnu sværere Skyts end tidligere, men dette var naturligvis kun Indbildning, som var fostret af Frygt. Saaledes fortsatte Englænderne med en dundrende Kanonade op efter Armadaen paa dens Vej videre ind gennem Kanalen, indtil de igen ikke havde mere Ammunition. Og mens de om Fredagen skaffede sig nye Forsyninger heraf, fik Medina Sidonia Fred til at fortsætte Sejladsen ind i Kanalens smalle Ende mod Calais.

Lørdag Morgen den 29. var Englænderne atter klods i Hælene paa Armadaen, som nu nærmest syntes at blive drevet frem som en Flok forvildede Faar, og samme Dags Aften bragte Medina Sidonia sine Skibe til Ankers ved Calais i den mest tænkelige Uorden, mens han med en utryg Fornemmelse og bange Anelser saa „de engelske Djævl“, som han kaldte dem, dreje bi i kun en Søjls Afstand fra hans Ankerplads. Ikke desto mindre følte han en vis Befrielse — en Lettelse som fra en tyngende Byrde, hvorunder han til Tider havde været segnfærdig. Han havde dog fuldført Kong Philip's Ordre og havde bragt den store Armada saa langt frem, at den kunde komme i Forbindelse med Prinsen af Parma og hans Landgangshær. Ganske vist havde han haft visse Uheld og mistet et Par Skibe, men han havde gjort, hvad han under

Omstændighederne kunde gøre, og nu stod det til Parma at besørge Resten og fritage en fortunlet Grande for det Ansvar, som allerede havde graaet hans Haar.

(Fortsættes i næste Nummer.)

## Store Planer for Københavns Havn

Den 1. Oktober afholdt Havnevæsenet et Møde for Pressen, hvor Havnedirektør M. Blach fortalte, at Københavns Havn har store Chancer for i Fremtiden at blive Nordeuropas Fordelingshavn, da saadanne Havne som Hamborg og Bremen lang Tid endnu ikke vil have nogen videre Betydning. Man har derfor Planer om at modernisere Havnen for et Beløb af 14 Millioner Kroner. Der skal bl. a. bygges nye Pakhuse, saa man undgaar, at Skibene skal vente paa at faa deres Last losset. Ligeledes vil man i nogen Grad mekanisere Ind- og Udslibningen, og man vil opføre nye Lokaler for Havnearbejderne.

Havnedirektøren slog desuden til Lyd for, at Danmark skal prøve at faa en Eksport i Gang til Canada, og man vil i den Forbindelse snart udsende et Propagandaskrift, der ogsaa skal have til Hensigt at aabne

Amerikanernes Øjne for vor Havn. Imidlertid er man ogsaa paa den anden Side af Sundet i Gang med at modernisere og udvide Havnene. Malmø ofrer saaledes 40 Millioner svenske Kroner paa dette Arbejde, medens Stockholm har budgetteret et Beløb paa 120 Millioner.

## Tysklands Flaade

Efter hvad vi erfarer, er det Tyskerne tilladt at have en Handelsflaade paa 425 mindre Skibe. Paa Potsdam-Konferencen blev det som bekendt besluttet, at Tyskland indtil videre ikke maa lade nye Skibe løbe af Stabelen, og de Skibe, de har faaet Lov at beholde, maa ikke komme udenfor tyske Havne. De fleste af Skibene kommer til at høre hjemme i den engelske Zone.

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

# Søværnet

Unge Mænd, 16 til ca. 19 Aar (med visse Faguddannelser, saasom: Maskinarbejder, Finmekaniker, Kleinsmed, Tømrer, Snedker, Kok dog til ca. 22 Aar) antages i Begyndelsen af Januar 1947 som

## Math-Elever

til frivillig, midlertidig Tjeneste i mindst 2 Aar og 5 Maaneder.

Værnepligten aftjenes samtidig.

Efter Gennemgang af en Eksercerskole af ca. 5 Maaneders Varighed uddannes Eleverne i forskellige Tjenestegrene, der for ikke faguddannede er: Artilleri, Matros, Mine, Radio, Intendantur (herunder Kontor) og Sanitet og for faguddannede: Torpedo-, Artillerimekaniker, Maskin, Skibbygger og Proviant (Kok).

Legemsundersøgelse, Prøver m. v. finder Sted i November—December Maaned d. A.

Anmeldesskema samt nærmere Oplysninger om Lønningsforhold og om Antagelse som Math og senere eventuel Forfremmelse til Befalingsmand (Underkvartermester, Kvartermester og Materielmester) faas ved Henvendelse (skriftlig eller mundtlig) til Søværnskommandoens Personelkontor, Holmen, København K. Telf. Sundby 5671.

Ansøgningsfristen udløber den 2. November 1946.

# DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# Minder og Episoder

## fra Københavns Yderhavn —

*Flv. Havnefoged i Sydhavnen Chr. Outzen, som vil være kendt gennem en længere Artikel-Serie i „Vikingen“, beretter nedenfor om det interessante Liv, der rørte sig i Københavns Yderhavn indtil Krigsudbruddet 1914 og i hans Tjenestetid som Havneassistent der fra 1899—1919.*

EN Dag fik jeg Ordre af Havnemesteren til at sejle ud til en russisk Tremastetskonneret, der laa for Anker paa Yderreden. Havnemesteren havde fra det kejserlige russiske Generalkonsulat faaet Meddelelse om, at en Styrmand og 2 Matroser fra Skonnerten havde været paa Konsulatet og beklaget sig over, at deres Kaptajn vist havde „Delirium tremens“, fordi han sad den meste Tid af Dagen i Kahytten og skød med Revolver, hvorfor Konsulatet anmodede Havnemesteren om at foranledige at Skonnerten blev indbragt til Yderhavnen, og at Kaptajnen fik en Tilsigelse om at møde paa Konsulatet. Under disse Omstændigheder, hvor jeg kunde risikere, at Kaptajnen eventuelt vilde gaa angrebsvis til Værks, bad jeg om at faa en Inspektionsbetjent og 3 Betjente med i Patrouillebaaden. Desuden blev der rekvireret en Lods og en Bugserbaad, for at vi, hvis Kaptajnen skulde sætte sig imod Letningen af Ankeret paa sit Skib, selv kunde besørge den. Den russiske Styrmand med Matroserne fulgte med i vor Baad, og da jeg spurgte Styrmanden, om Kaptajnen havde flere Patroner, svarede han mig, at Kaptajnen havde købt flere Æsker med Patroner i Hull. Efter at have entret Russeren spurgte jeg Inspektionsbetjenten, om han vilde meddele Kaptajnen Konsulatets Ordre. „Nej,“ svarede han, „det er Deres Bestilling, men dersom han vil øve Vold, træder vi til,“ hvortil jeg tilføjede: „Ja, naar jeg er skudt.“ Selvom man vel ikke i mit Liv med de mange Livsfarer, jeg har været ude for, kan beskyldte mig for at være en Kryster, maa jeg tilstaa, at det var med blandede Følelser, at jeg entrede ned ad den stejle Kahytstrappe, hvor det var den letteste Sag for Kaptajnen at gennemhulle mig for hvert Skridt, jeg tog. Da jeg endelig var naaet ned i Kahytten, fandt jeg Kaptajnen siddende med en Flaske Cognac foran sig paa Bordet, men tilsyneladende ædru. Om det var Chok'et eller Skrækken ved gennem Køøjet at se de danske Havne- og Politimyndigheder mandstærkt lægge til ved hans Skib, der pludselig havde gjort ham ædru, eller det er Styrmanden, der har givet mig en overdreven Opfattelse af Situationen, skal jeg lade være usagt, men jeg kunde ikke paa nogen Maade mærke, at Kaptajnen var beruset og endnu mindre, at han havde Delirium. Jeg overbragte ham saa mit Ærinde, hvortil han svarede: „Gør med Skibet, hvad De vil, men det bliver paa Deres Ansvar.“ Samtidig lagde jeg Mærke til, at Skodderne i Kahytten bar flere Huller stammende fra Skud, saa paa det Punkt havde Mandskabet altsaa Ret. I Konsulatet forklarede Kap-

tajnen, at medens hans Skib laa til Ankers ved Helsingør, og han var taget i Land, havde Styrmanden og Folkene stjaalet af Skibets Tovværk og solgt det til Kadrejere for et Anker Brændevin, hvilket havde bevirket, at Mandskabet under Skonnertens Kryds ned gennem Sundet var optraadt berusede. Han var derfor gaaet ned i Lukafet og havde beordret Ankeret med Brændevinen bragt hen i Kahytten, men havde ikke haft til Hensigt at berøre Tyveriet, før Skibet var ankommet til sit Hjemsted i Riga. Dog, da nu Sagen var kommet frem, begærede han Mandskabet straffet for Tyveriet. Med Hensyn til Mandskabets Klage over, at han skulde have været beruset, forklarede han, at han i det mindste havde været i Stand til at navigere sit Skib ved Krydsning fra Helsingør til Københavns Rhed, og at han, hvad hans Skyderi angik, havde Lov til at øve sig i Skydning, og skulde Kuglerne molestere Skibet, var han kun ansvarlig overfor Rhederiet. Desuden var han Hovedejer af selve Skonnerten. Saa resolverede Konsulen, at Mandskabet skulde sendes til Rusland som Arrestanter, hvorefter Kaptajnen med nyt Mandskab fortsatte Rejsen til Riga med sit Skib.

I Tiden kort før forrige Verdenskrig ankom der Sommer og Efteraar den ene prægtige Lystsejler efter den anden, tilhørende en Del engelske Lords og amerikanske Millionærer. Under en af mine Patrouille-tjenester skaffede jeg Plads til en amerikansk, barkentinerigget Lystsejler ved at rykke nogle Smaaskibe sammen. Efter denne Manøvre raabte Lodsens paa Lystsejleren til mig, at dens Kaptajn vilde tale med mig. Efter at jeg var kommet ombord, præsenterede han for mig Ejeren af Skibet, Mr. Howard Gould, Millionær og Søn af Jernbanekongen Jay Gould, og hans Frue, som begge gav mig Haanden og sagde det traditionelle: „I am glad to see you, how do you do.“ samt underholdt sig med mig en Tid. Da jeg skal til at forlade Skibet, kalder Kaptajnen mig hen til en Side og vil overrække mig 1 £ Sterling, som jeg dog ikke kunde tage imod, da Havnevæsenets Folk ikke maatte modtage Gratialer, men som ellers vilde have været et kærkomment Tillæg til Datidens smaa Lønninger. Kaptajnen kunde ikke forstaa mit Afslag og sagde, at Mr. Gould maaske havde undervurderet min Stilling, og at det ingen Rolle spillede, om man gav mig 1 eller 5 £ Sterling. Endvidere fortalte han, at det var det første Sted, hvor Havnevæsenets Personale havde nægtet at modtage Gratiale, og Skibet havde ellers forinden været i mange europæiske Havne. Derimod



tog jeg imod en Indbydelse til at komme ombord igen og bese Skibet, som var udstyret med al tænkelig Pragt. Saaledes laa der udfor hver Lænestol i Biblioteket Skind af Dyr, forskelligt for hver Stol.

— — —  
Det var ikke Smaasummer, der tilflød Havnen og Byen fra disse Rigmænd. Saaledes købte en af disse engang for 10.000 Kr. Smykker hos en af Byens kendteste Juvelerer. Men de var nu ikke alle lige flotte. Finansmanden, Franskmanden Rotschild, som ombord paa sin flotte Yacht gæstede København, gav saaledes ikke en Øre i Drikkepenge til den Chauffør, der havde befordret ham og hans Følge til Nordsjælland, hvorimod Chaufføren maatte hen i „Lumskebugten“ for at veksle for at kunne give Finansfyrsten 50 Øre igen! Mange af disse store Navne har jeg glemt, men af flere husker jeg Vanderbilt samt „Kødkongen“ fra Chicago, Mr. Armour, som bad mig komme ombord og faa en *drink*. Under vor Samtale bemærkede han, at mit Navn ikke lød dansk, hvorfor jeg maatte forklare ham, at det stammede fra de frisiske Øer, som før 1864 havde hørt til Danmark. Da jeg derefter tillod mig at sige til ham, at hans Navn var godt beskyttet, svarede han: „I heard that wittiness before.“ Vi talte forøvrigt længe sammen, inden Tjenesten kaldte mig. Jeg kan ikke tænke tilbage paa alle disse store Mænd med deres Ligefremhed uden at tænke paa vore „småa Store“ i deres Ophøjethed i vor egen lille Andedam!

Men alle disse Havne-Besøg overstraaledes af de russiske og engelske Kejserskibes Besøg. Nogle enkelte Gange kom Kejser Nicolai II paa sit Skib „Standard“, der jo var bygget hos „Burmeister & Wain“. Sidste Gang han gæstede Danmark med det, ankrede det op ved Helsingør, maaske paa Grund af, at Kejseren foretrak den kortere Befordring med Tog til Fredensborg, eller at han ikke yndede den store Sammenstimling af Mennesker paa Toldboden, der var uden Afspærring. Ved et af Kejsers Besøg i København, opdagede Havnemesteren, da Kejseren var ved at stige i Land, at en lille, sortsmudset Person, der kunde se ud til at være Udlænding, havde stillet sig helt nede ved Kongetrappen. Havnemesteren gav derfor en stor og stærk Havnebetjent Ordre til at stille sig lige bag denne Person med denne Besked: „Dersom den Fyr tager sig til Lommen, naar Kejseren nærmer sig, saa kvæl ham paa mit Ansvar.“ Jeg tænkte straks paa, om Fyren nu f. Eks. skulde tage sit Lommelørklæde frem. Til alt Held satte han ikke en Haand i Lommen, saa der skete intet. Ved disse Kejsersbesøg opholdt der sig Opdagere fra det russiske, politiske Politikorps her i Byen, og de kom jævnligt in i Havnevæsenets Vagstue for at benytte Telefonen. En Gang spurgte jeg en af Opdagerne, om de ikke frygtede et Attentat. „Egentlig ikke her i København,“ svarede han. „Vi kender den danske Folkekarakter. Enkelte Danske kan godt ivre imod Fyrstehusene, men dersom et uskyldigt Menneske bliver dræbt, vil Folk rive Morderen i Stumper og Stykker, og det ved de Folk, som vi er paa Udkig efter.“ Der skete jo heller ikke et eneste Attentat-Forsøg i disse for vort Land paa Fyrstebesøg saa rige Aar.

En Gang, da „Polarstjernen“ lige var ankommet, blev der ringet til Havnevæsenet fra Prinsesse Marie

om at sende Bud til Kejsersinde Dagmar med Forespørgsel om hun kunde modtage Prinsessen med sine Børn. Jeg fik Hvervet overdraget og sejlede med Patrouillebaaden ud til „Polarstjernen“ og kom ombord i den. Man var endnu ikke færdige med at fortøje, hvorfor der herskede stort Virvar, saa at jeg ikke straks kunde finde den vagthavende Officer. Imidlertid fik Chefen, Fyrst Viasemsky, som kendte os alle ved Havnepolitiet af Udseende, Øje paa mig og spurgte om mit Ærinde. Da jeg havde forklaret ham det, sagde han, at jeg kunde gaa hen i Salonen agter og selv overbringe Kejsersinden Prinsessens Forespørgsel. Lige indenfor i Salonen stod en af Kejsersindens Livkosakker, som paa Tysk spurgte mig, hvad jeg ønskede. Da jeg havde forklaret ham, at Chefen havde sendt mig med en Besked til Kejsersinden, gik han ind i den indre Salon for at melde mig, og straks efter stedtes jeg for denne, en af Jordens mægtigste Damer. Selvom kongelige Personer som Kong Chr. IX og Prins Valdemar førhen havde talt til mig i min Tid som Lærling i Marinen, da jeg i 1874 var ombord i Fregatten „Jylland“ paa dens Togt til Island i Anledning af Tusindaarsfesten, følte jeg mig noget benovet ved at skulle tale med Kejsersinden, men jeg maa sige, min Generthed straks forsvandt paa Grund af hendes elskværdige og ligefremme Væsen. Da jeg havde overbragt Prinsesse Maries Forespørgsel, fik jeg den Besked, at Prinsessen skulde faa Svar, saasnart Kong Frederik VIII havde været ombord. Samtidig spurgte jeg Kejsersinden, om hun ønskede Telefon etableret ombord, hvilket hun gerne vilde. Dette lod sig nemt gøre, da Kablet i Forvejen gik til en Pæl paa Estakaderne. Inden jeg trak mig tilbage, betragtede Kejsersinden mine Ærme-Distinktioner og udbrød: „Jeg ser, der er Forandring.“ „Ja, Deres Majestæt, det er der. Havnepolitiet har faaet nye Distinktioner.“ Det forbavsede mig meget, at en Dame af hendes Rang og fra et Land, hvor der var i hundredvis af forskellige Uniformer, havde opdaget Ændringen, der siden hendes sidste Besøg var sket med Københavns Havnevæsenes Uniformer. Endvidere var jeg forundret over, at man ikke hørte Spor af Accent i hendes Dansk efter saa mange Aars Ophold i Rusland. Derefter gik jeg fra Borde og sejlede tilbage til Toldboden med Kejsersindens Besked.

Ved disse Fyrstebesøg forefaldt der naturligvis en Del Ekstratjeneste saavel for Politiet i Land som for Havnepolitiets Vedkommende. Kejsersinde Dagnars gode Hjerte og smukke Tankegang paaskønnede det, idet begge Institutioners Embeds- og Bestillingsmænd i de forskellige Klasser fik prægtige Gaver. Jeg for mit Vedkommende fik et Aar et dobbeltkapslet Guldur, et andet Aar et Sølvcigaretetui og et tredje et Par smukke og værdifulde Manchetknapper med indfattede Brillanter, Rubiner og Ædelstene samt det russiske Vaaben. — Med Verdenskrigens Begyndelse i 1914 blev der sat Punktum for disse Kejsers-Yachters Besøg, de sidste i Københavns Havn. Og Kongedøtrene og Fyrsterne er ogsaa borte. Selvom jeg forfremmedes til Havnefoged i Sydhavnen i 1919, staar det rige maritime Liv, der i sin Glans og Pragt udfoldede sig i Yderhavnen under min Tjeneste fra 1899 til 1919, som det interessanteste i min Tid indenfor Havnevæsenet“, slutter Hr. Outzen.

Carl Østen.

# Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1946



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraas Rederi A/S, Aabenraas  
 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 Petroleumsselskab A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/S D. F. K.  
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jøhnsen, A/S, Aabenraas  
 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 Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lørche  
 D/S Samsoe  
 D/S Solnae  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Sviteers Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugserifdeling  
 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

## M/S „Stockholm“

Den 9. September løb Svenska Amerika Liniens nye Last- og Passagermotorskib af Stabelen fra Gö-taverken i Göteborg. Det skal være færdigt til Aflevering i Efteraaret 1947 og er det største Passagerfartøj, der nogen Sinde er bygget i Sverige.

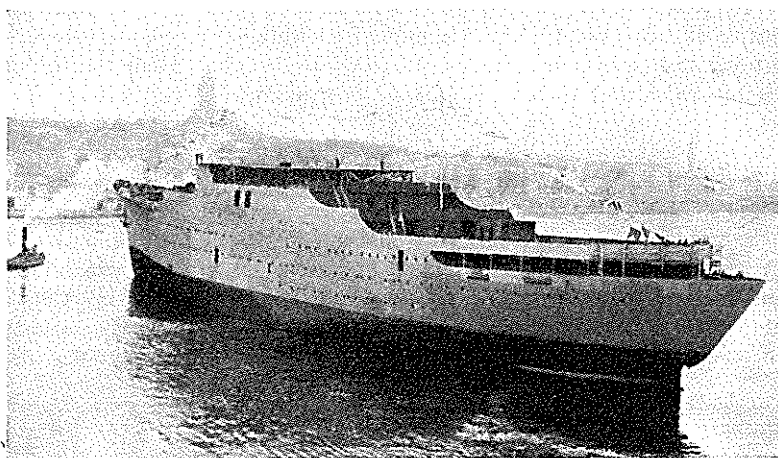
Det har en Længde overalt paa 159,93 m, en største Bredde paa 21,03 m og har et Dybgaende med fuld Last paa 7,55 m. Den totale Dødvægtskapacitet incl. Bunkers, Vand, Proviant, Passagerer og Besætning bliver ca. 4700 ts, Deplacementet ca. 15.000 ts og Bruttotona-gen ca. 11.000 ts.

Udseendet adskiller sig betyde-

lig fra den hidtidige konventionelle Type. Linierne er slanke og moderne, og Strømlinieprincippet er til-lempt over hele det elegante Skrog med Overbygninger. Stævnen er stærkt fremfaldende med saakaldt „soft nose“, Agterskibet har lang-strakt Krydserhæk. Rigningen med kun en Mast afviger ogsaa fra det traditionelle.

Skibet bygges til Lloyds Regi-sters højeste Klasse og efter sven-ske og internationale Forskrifter og faar Isforstærkninger. Svejsning er anvendt i stor Udstrækning.

Arrangementet af Fartøjet er ud-arbejdet særlig med Tanke paa at opretholde regelmæssig Fart Göte-



„Stockholm“ umiddelbart efter Stabelafløbningen.



**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Tilvenstre Rederichefen, Generalkonsul Axel Jonsson. I Midten Gudmoderen Fru Ann-Ida Broström og tilhøjre Værftets Direktør, Hugo Heyman.

borg—New York. Den kontraktmæssige Fart er derfor 19 kn paa fuld Last, hvilket med en passende Margin ved Afgang Lørdag Eftermiddag fra Gøteborg skulde give Ankomst tidlig Mandag Morgen efter ca. 8 Døgn's Rejse.

Skibet kan medføre en Nyttelast paa 2500 à 5000 ts. De seks Lastrum er store og rummelige og forsynet med store Luger samt rationelle Last- og Losseanordninger for at lette Befordring af Styk- og Ekspresgods. Der findes 12 Bomme, hver med 5 ts Løfteevne. For Laster af Kød, Fisk, Frugt og andre letfordærlige Varer findes en Kølelast paa ca. 600 m<sup>3</sup>, delt i tre Afdelinger. Temperaturen skal kunne holdes ved  $\pm$  18°. Den samlede Lastrumkapacitet er ca. 8700 m<sup>3</sup> bales.

Apteringen er indrettet for Passagerer paa to Klasser, Cabin- og Standardklasse. De to Spisesaloner, en for hver Klasse, ligger paa samme Dæk ved Siden af hinanden. Fra det velindrettede Køkken kan Servering ske direkte til hver af dem. I umiddelbar Tilslutning til Køkkenet findes Pantry, Køleskab, Frugt- og Salatrum, Bageri, Konditori, Opvaskerum m. m.

Stor Opmærksomhed er der vist paa Salonerne, der for begge Klasser ligger paa øverste Dæk, hvor der findes smagfuldt udstyrede Opholdsrum, Rygesaloner med Bar, Skrivestuer, Verandakafeer m. m. Til Passagerernes Brug er der ogsaa Gymnastiksal i Forbindelse med Svømmebassin og finsk Badstue, Frisørsaloner, Biograf samt Butik, Post- og Telegrafkontor m. m. Desuden er der en velindrettet Sygeafde-

ling med Kamre for Syge, Operations- og Konsultationsrum.

Forslag til Indretningen af Saloner er indhentet fra Sveriges førende Indendørsarkitekter, og de præmierede af dem er nu i Arbejde. Der lægges megen Vægt paa den kunstneriske Udsmykning, og Rederiet har engageret flere kendte svenske Kunstnere dertil.

For at skaffe det størst mulige Dæksareal til Passagerernes Fornøjelse og Bekvemmelighed er fire af de seks Lastluger forsænket ned til Dækshøjde, saa man undgaar de opstaaende Lugekarme. De to forreste Luger har Staaldæksler.

Kamrenes Placering er bemærkelsesværdig derved, at de alle er Yderkamre. Det har den store Fordel, at de alle har Dagslys og direkte Adgang til den friske Luft gennem Køjer eller Ventil.

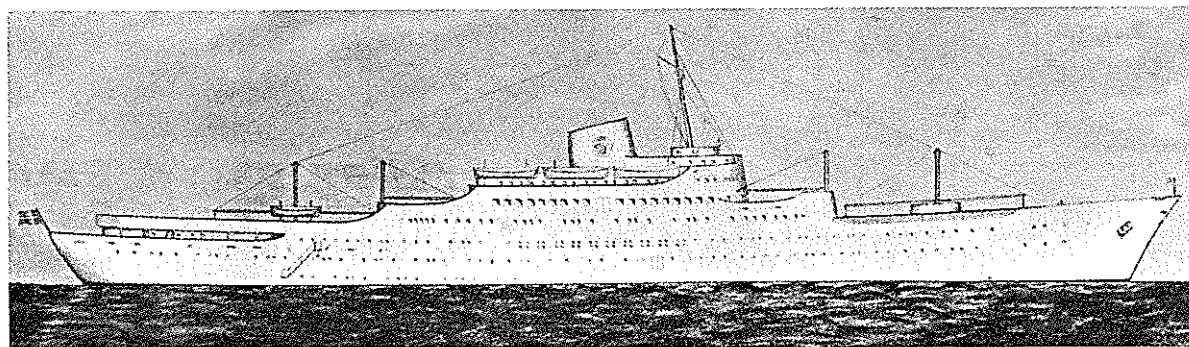
Kamrene er i Cabin-Klassen udelukkende En- og Tomandskamre. De fleste har private Bade- og Toilettrum. I Standard-Klassen er største Delen Tomandskamre, men der findes et mindre Antal Tre- og Firemandskamre.

Kamrene bliver rummelige og Udstyret af høj Kvalitet. I Udstyret indgaar en Del praktiske Anordninger. I Cabin-Klassen tænder f. Eks. en Lampe i Garderoben, naar Døren aabnes, og Hattehylden er af Glas, saa Lyset gaar gennem den, og hele Garderoben bliver godt oplyst. Et andet Arrangement, som man venter bliver meget populært hos Passagererne, er, at der i alle Brusere og Baderum er „fire Slags Vand“, d. v. s. varmt og koldt Saltvand og Ferskvand.

Apteringen ligger paa ikke mindre end syv Dæk, som er forbundne med gennemgaaende, direkte Trapper og Elevatorer paa begge Klasser. Paa forskellige Steder installeres Højtalere til Ordregivning samt højtalende Telefoner og Lokaltelefoner. Der findes fire Telefoner for Tilslutning til Land, naar Skibet er i Havn.

Centralradioanlæg til Underholdning installeres med Højtaler paa de aabne Dæk, i Spisesalonerne og Opholdssalonerne for Passagererne samt i Opholdsrummene for Besætningen. Desuden faar Skibet elektrisk Centralur i Styrehuset med 50 Biure.

Passagerantallet er paa en almindelig Atlanterhavstur 364, 50 paa Cabin- Klassen og 314 paa Stan-



M S Stockholm, som den vil komme til at se ud, naar den bliver færdig.

dard-Klassen. Besætningen incl. Officerer er med fuldt Passagerantal 150.

For Besætningen er der sørget godt. Officererne har udelukkende Enmandskamre, Mandskabet En- og Tomandskamre. Alle er lyse og rummelige Yderkamre med tiltalende Udstyr. Der findes fire Messer foruden fem særskilte Opholdsrum, hvoraf et udelukkende er for det kvindelige Personale. Til Mandskabet findes foruden Baderum ogsaa Tørrerum for vaade Klæder.

I Officerskamrene findes Dampradiatorer. Ellers opvarmes der overalt i Skibet gennem et Luftkonditioneringsanlæg, som samtidig sørger for en god Ventilation af alle Rum.

Skibet har en omfattende og effektiv Brandbeskyttelse, hvorved man har søgt at udnytte de nyeste Erfaringer paa Omraadet. Man er derved gaaet langt ud over de gældende Fordringer. Foruden brandsikre Skodder og brandsikkert Materiale i en vis Udstrækning findes der Kulsyre-Brandslukningsanlæg i Last-rummene, komplet Sprinkleranlæg i hele Apterengen, hvorigennem en eventuelt opstaaet Brand automatisk slukkes, særlig Brandstation med Gasmasker og anden Udrustning, maskinelle Skumslukningsapparater og Kometstraaleanordninger for Belægning af Motorrummene med Skum m. m.

Til Overbygningerne er anvendt Letmetal i stor Udstrækning. Saaledes er Skorstenen, Bestikhus og Styrehus, Dækshus paa Baadedækket og seks af Skibets otte Redningsbaade af Letmetal.

Redningsbaadene staar under Patentdaivider og er fire Baade med haanddrevne Propeller og fire Motorbaade med Motorerne i vandtæt Udførelse. To af de sidstnævnte er lette, saakaldte „emergency boats“, som bruges, naar Søsætningen skal ske særlig hurtig. Hver af de store Redningsbaade kan med et elektrisk Spil sættes i Vandet og hejses af kun een Mand.

Den nautiske Udrustning bliver selvfølgelig af højeste Klasse og omfatter bl. a. Gyroskopkampus, Ekkolod, SAL-Log og Radiopejlanlæg. Desuden findes Radiotelegraf og -telefon. Desuden skal Radar og muligvis noget af det nye radiotekniske System for Langdistancenavigering installeres.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af to ottecyklindrede totakts, enkeltvirkende Dieselmotorer af Göta-verkens Type og Fremstilling direkte koblet til hver sin Skrueaksel og udviklende tilsammen 14,600 I.H.K. ved 110 O/M. De er de største, som hidtil er bygget i Sverige. Cylinderdiametere er 760 mm og Slaglængden 1500 mm.

Der bliver fem Hjælpemotorer, tre sekscyklindrede og to trecylindrede enkeltvirkende firetakts Dieselmotorer, normalt udviklende 560 resp. 180 E.H.K. Samtlige Hjælpemaskiner er elektrisk drevne. Hoved-

motorer og Hjælpemotorer er placeret i adskilte Rum.

Det elektriske Dæksmaskineri bestaar af Ankerspil, tolv 5 ts Lade- og Lossespil, Forhalingspæl og elektrohydraulisk Styremaskine.

Et moderne Freon-Køleanlæg tjener til Nedkøling af Køle- og Fryserum for Last og Proviant. Fjerntermometer og Fjernfugtighedsmaalerne har Aflæsning i Maskinrummet.

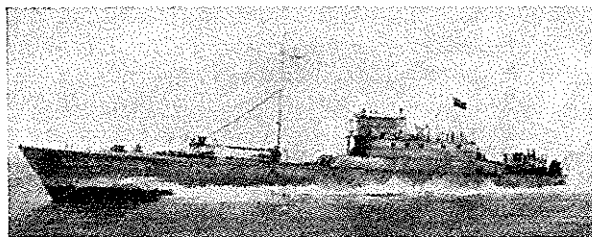
En særlig Dieselmotor til Drift af en 40 kW Generator til Nødbelysning er installeret paa Baadedækket.

Til Dampopvarmning, Varmeslanger i Forbrugstankene, Brandslukning og andre Formaal, hvortil skal bruges Damp, er installeret to oliefyrede Kedler, hver med en Varmeflade paa 56 m<sup>2</sup> og et Damptryk paa 7 kg/cm<sup>2</sup>. Desuden findes en Udstødsgaskedel med en Varmeflade paa 200 m<sup>2</sup> og et Arbejdstryk paa 7 kg/cm<sup>2</sup>.

Et Evaporatoranlæg har en Kapacitet paa 40 ts pr. Etmaal.

## „Gay Viking“ Blokadebryderen

Under Krigen blev Sverige heftigt angrebet bl. a. i den amerikanske Presse, fordi det leverede f. Eks. Kuglelejer til Tyskland og derved hjalp det til at holde sine Flyvemaskiner i Drift, efter de store Kuglelejerfabrikker i Tyskland var jævnet med Jorden. Sverige var imidlertid tvunget til at levere til



„Gay Viking“ paa Nordsoen.

Tyskland, da den svenske Industri var fuldstændig afhængig af Kultilførslerne derfra. Forsendelserne til Tyskland udgjorde imidlertid knapt 3 pCt. af dets Behov for Kuglelejer, og England fik omtrent halvt saa meget, hvilket gik til paa følgende Maade.

„Gay Viking“ og fire Søsterbaade blev anvendt som Blokadebrydere mellem Sverige og England. Trafikken blev opretholdt fra Lysekil paa den svenske Vestkyst, og Lasten bestod paa Turene mod Vest særlig af Kugle- og Rullelejer og andre Specialfrembringelser, hvorpaa der var stor Mangel i England.

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

Baadene blev bygget paa Camper & Nicholsons Værft i Gosport. De to første blev ændret under Bygningen fra det første Projekt til et mere til Formaalet passende, d. v. s. de fik større Lasteevne. De tre sidste byggedes fra Begyndelsen efter de nye Fordringer. Med en Længde paa 53,5 m og en Bredde paa 6,75 m har „Gay Viking“-Typen et for sin Størrelse usædvanligt stærkt Fremdrivningsmaskineri. Det yder ialt 2400 AHK, hvilket man ansaa for nødvendigt, for at de kunde undgaa hurtiggaaende fjendtlige Patrouillefartøjer og Undervandsbaade.

Maskineriet bestaar af tre 16-cylindrede Paxman

Dieselmotorer, koblede til tre Propelaksler gennem Gear. Hver Motor udvikler 800 AHK ved 1500 O/M og har ligesom Propelakslerne en betydelig Hældning agterover. Motorerne monteredes paa Underlagsskiver af Gummimetal, og Akslerne fremstilledes af Monelmetal. En lignende Legering anvendtes til Propel-lerne og til Stævnrørene og andre Dele under Vandlinien. Hver Baad forsynedes med hydraulisk Styre-maskine, koniske Rullelejer som Tryklejer og store Lyddæmpere for at opnaa saa lydløs en Gang som muligt under Sejlads om Natten og derigennem formindske Risikoen for Opdagelse.

## Forbrændingsturbinen til Skibsbrug

Der er lige faldet autoritative Udtalelser, der kunde tyde paa, at det ikke vil vare længe, før vi vil faa at se et Antal Skibe forsynet med Forbrændingsturbiner. Saaledes sagde Formanden for John Brown and Co., at maaske „i en meget nær Fremtid“ Fremdrivningsmaskineriet i Skibe vilde være Forbrændingsturbiner, medens Sir Maurice Denny bemærkede, at den første Forbrændingsturbin „var lige paa Trapperne“.

Selv om vi i flere Artikler i „Vikingen“ har holdt vore Læsere underrettet om den tekniske og økonomiske Udvikling af forskellige Forbrændingsturbin-konstruktioner, saa vil en mere samlet Oversigt sikkert være af Interesse. Et 5000 B.H.K.-Sæt er ved at blive installeret i et ombygget Liberty-Skib i Amerika, og to Sæt Skibe er under Bygning for U.S.A. Marine, i hvilke Forbrændingsturbiner vil blive installeret. Et engelsk Tankskib er under Bygning og skulde forsynes med fire Dieselgeneratorer til Strøm til en enkelt Skrue, men et af disse Sæt vil blive erstattet med en 2000 H.K. Forbrændingsturbin, naar de nødvendige Prøver har fundet Sted. Til Erstatning for en Benzinmotor i en Motortorpedobaad bygger Metropolitan-Vickers en Forbrændingsturbin, medens Forsøgssæt er konstrueret af andre engelske Firmaer, heri medrogn et 500 B.H.K.-Sæt, som C. A. Parson and Co. har bygget.

I Schweiz har Brown Boveri fuldført Prøverne med et 15.000 H.K. Forbrændingsturbinanlæg, der driver en 10.000 kW Generator, og Firmaet har ca. 10 Enheder i Ordre. Sulzers vil have et 7000 H.K.-Sæt

klar til Prøver næste Aar, og Escher Wyss har haft et Forsøgssæt gaaende i nogle Aar. I Sverige vil en 2500 H.K. Forbrændingsturbin være færdig næste Aar.

Mange Skibsredere er yderst interesserede i at faa Tegninger udført af Installationer og har rettet detaillerede Forespørgsler. Et skandinavisk Rederi er parat til at give en Ordre paa et Skib med en 8000 H.K. Forbrændingsturbin, men har for Tiden stillet den i Bero paa Grund af den paatrængende Nødvendighed af at faa ny Tonnage.

Med Forbrændingsturbiner er Installation af Bakturbine ikke heldig. Derfor maa Udviklingen af det nye Fremdrivningsmaskineri ske i Forbindelse med enten elektrisk Overføring eller med Skruer med drejelige Blade. For Tiden ser det ud, som om det sidste vil vise sig mere anvendeligt end den elektriske Fremdrivning paa Grund af forskellige tekniske og økonomiske Fordele, man opnaar. De Resultater, man kommer til i Sverige, hvor man bygger et 19 kn, 9000 ts Motorskib med V.P.-Skruer og et tilsvarende med Skruer med faste Blade, vil blive af stor Værdi.

Med de Forbrændingsturbiner, der hidtil er bygget, har man ikke opnaaet en termisk Virkningsgrad paa mere end 25 pCt. Sulzer haaber imidlertid med deres 7000 B.H.K. Forbrændingsturbin at opnaa godt og vel 50 pCt. og et Forbrug af ikke mere end 0,19 kg Kedelolie pr. B.H.K./Tim. Ved 25 pCt. er det tilsvarende Forbrug noget over 0,25 B.H.K./Tim. sammenlignet med 0,16 til 0,17 kg pr. B.H.K./Tim. for Dieselmotorer. Konkurrencen vil derfor være afhængig af, om Forbrændingsturbinerne udelukkende kan bruge Kedelolie, hvilket alle Fremstillere af dem paastaar. Denne Paastand maa imidlertid bevises over en længere Periode, og det maa nødvendigvis være med en Olie med et meget lavt Indhold af Aske.

Hvis Dieselmotorer paa den anden Side som Resultat af de nu paagaende Eksperimenter viser sig at kunne arbejde i lang Tid med Kedelolie, saa vil Konkurrencen for Forbrændingsturbiner under 8000 A.H.K. blive svag. Vægten for et Sæt Forbrændingsturbiner er med den nuværende Udførelsesform 51 til 56 kg pr. B.H.K. eller ca. 40 til 60 pCt. lavere end en tilsvarende Dieselinstallation. Der er ikke megen For-

### NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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

skel i den nødvendige Plads i Sammenligning med de nyeste Dieselmotorarrangementer.

Udgiften til de nyeste Forbrændingsturbineinstallationer vil til at begynde med være omtrent 20 pCt. højere end for en tilsvarende Dieselmotor, men vil gaa ned til det samme, naar der er samlet tilstrækkelig Erfaring. I Øjeblikket kan man sikkert placere Ordre paa Forbrændingsturbiner med aabent Kredsløb og af enkel Konstruktion med relativ lav termisk Virkningsgrad til 400 à 480 K<sub>r</sub>/B.H.K. incl. Hjelpe-maskineri.

I flere Lande er Fabrikkerne godt igang med Konstruktion og Bygning af Forbrændingsturbiner. Rederne maa nu foretage det næste Skridt. I mange Retninger er det et meget uheldigt Tidspunkt, For-

søgene med Forbrændingsturbinerne er ved at være færdige paa, da det i det næste Par Aar er vigtigere for Rederne at skaffe Skibe end at være Foregangs-mænd paa et nyt Omraade. Ikke desto mindre maa man antage, at Fordelene vil tilflyde den, der gaar over til Forbrændingsturbinen, forudsat at den holder de Løfter, som den har givet. Særlig de Redere, som har et omfattende Rekonstruktionsprogram, vil udmærket kunne drage Fordel af, hvis de har seks, otte eller endog flere Skibe af samme Konstruktion under Bygning, da at lade et af dem forsyne med Forbrændingsturbine. Det vilde maaske nok forsinke Færdiggørelsen, men den tekniske Risiko vilde være ringe, og den indhøstede Erfaring vilde være af stor Betydning for Fremtiden.

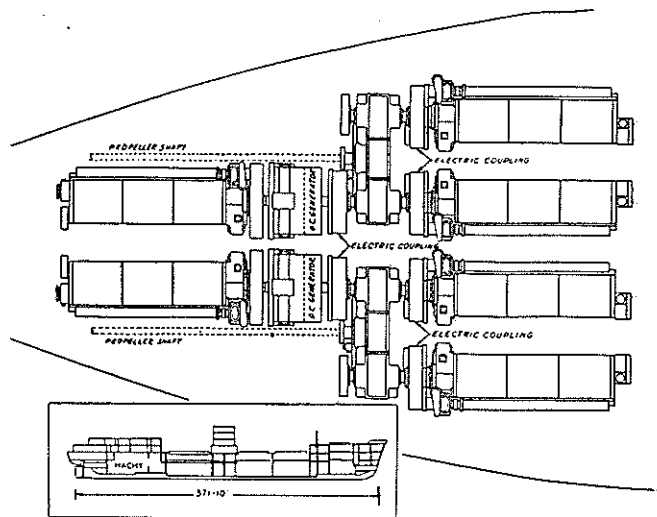
## 17-kn Skibe med seks Motorer

**Amerika bygger 6 3770 ts Skibe til Frankrig til Middelhavs fart**

Et nyt Maskinarrangement udføres i seks Fragtskibe, som den franske Genopbygningskommission har bestilt hos Tampa Shipbuilding Co., Florida for nogen Tid siden, og som skal leveres i 1947, det første i Begyndelsen af Aaret. De er alle 113,55 m lange overalt, er dobbeltskruede og er bestemt til Fart mellem Frankrig og Nordafrika. De har seks Motorer i det viste Arrangement. Motorerne er af Nordbergs firetakts, trykladede Type med seks Cylindre og udvikler hver 1200 B.H.K. ved 520 O/M. De fire forreste er af den direkte omstyrbare Type og driver parvis de to Skrueakser gennem elektriske Koblinger. De to agterste Motorer er ikke omstyrbare og er koblet til Generatorer til Strømforsyning til Spil og andre Formaal, naar Skibet ligger i Havn. Til Søs kan de imidlertid kobles til Skrueakserne og derigennem give forøget Fremdrivningskraft. Skrueakserne ligger langs og underne den to Hjælpe-motorer. For Bak kan kun de fire Motorer anvendes, men for Frem kan ethvert Antal fra to til seks benyttes, hvilket giver en stor Tilpasningsevne.

Der findes en stor Spildegaskedel, til hvilken Udstødsgassen fra alle Motorerne ledes, og til Søs bruges Dampen til at drive en Turbodynamo, som giver

den nødvendige Strøm til Skibet under Gang. En særlig oliefyret Kedel giver den nødvendige Damp i Havn.



Plan af Motorrummet og Profil af Motorskibene, der bygges i U. S. A. til Frankrig.

## Ordrene strømmer ind til Skibsværfterne

Götaverken har faaet en Ordre paa et 23.000 ts Motortankskib til Onstad Shipping Co. A/S, Oslo. Det skal leveres i 1950.

Et endnu større Tankskib er af Sigurd Herlofson bestilt hos Kockums Mek. Verk A/B. Det bliver paa 24.400 ts og konstrueres til en Fart paa 14 kn. Skibet bliver næsten 100 pCt. svejst. Leveringen skal ske i April 1950.

Dette store Tankskib har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærene 173,72 m.

Største Bredde 23,47 m. Dybde til Hoveddækket 12,95 m. Dybgang med fuld Last 9,70 m. Dødvægt Kapacitet 24.400 ts. Rumfang af Last-Olietanke 54.000 m<sup>3</sup>. Fart paa Prøvetur med fuld Last 14 kn. Maskinkraft 7000 B.H.K.

Motoren bliver en dobbeltvirkende Kockum-MA.N. Dieselmotor, der løber 110 O/M. Der installeres to Hjælpediesellaggregater paa 150 kW, to oliefyrede Kedler og en Udstødsgaskedel. Der bliver to Pumpe-rum. Ankerspillet, Spillene og Lastoliepumperne bli-

ver dampdrevne og Styremaskinen elektrisk eller elektrisk-hydraulisk. Skroget bliver delt i 12 Hovedolietanke og 12 Vingetanke.

Desuden har Kockums ogsaa fra Hans H. Torgersen & Co. A/S, Tønsberg modtaget Ordre paa et Søsterskib til det ovennævnte.

Disse Bestillinger er afgivet paa Grundlag af toaarige Kontrakter med en amerikansk Befragter. Uden dette vilde Bygningen af disse Kæmpebaade være et meget risikabelt Foretagende, da de kun kan anvendes i specielle Farter. Paa Grund af Dybgangen — 10,35 m — og den store Længde kan de kun anløbe visse store Havne. Bag de afsluttede Timecharters staar et Datterselskab til det store Oliefirma Californian and Texas Petroleum Co. En Del af Tonnagen skal indsættes for Transport af Olie fra Irak til U.S.A.'s Vestkyst.

To svenske Værfter har saaledes tilsammen Ordre paa tre Tankmotorskibe paa tilsammen 71.800 ts D.W.

Det forlyder desuden, at et endnu større Tankskib paa 26.000 ts er bestilt for norsk Regning ved et engelsk Skibsværft.

Rederi A/B Transatlantic, Göteborg, som allerede har to 19,5 kn, 8500 ts Lastbaade under Bygning hos Götaverken, har desuden bestilt en 19 kn, 7000 ts Lastbaad, og det dermed sammenhørende Selskab Transpacific Co. en Søsterbaad hertil. De skal have Plads til 12 Passagerer og leveres i November 1948 og Maj 1949.

Transatlantik Co. har yderligere hos Eriksberg bestilt en 6300 ts, 16,5 kn Lastbaad for Levering i 1948. Den skal have Plads til 12 Passagerer og en Kølelast paa 1400 m<sup>3</sup>. Disse to Rederier har nu 7 Motorskibe i Ordre.

Wilh. Wilhelmsen, Oslo, som har 15 Motorskibe i Ordre, har yderligere bestilt tre Skibe.

To af dem, 9000 ts med 5050 B.H.K. Maskineri, skal bygges paa Kockums Værft. Den tredje paa 9500 ts, 15,5 kn, skal bygges hos Ansaldo i Genua.

Den samlede Motortonnage, dette Rederi nu har under Bygning, er 160.000 ts D.W., og det første Efterkrigstidsskib vil være færdigt i December. Flere af dem vil komme i Drift i 1947.

## Hvalfangst med Aeroplaner

I England har man lige fuldendt Bygningen af et meget moderne Skib beregnet til at deltage i Jagten paa Hvalerne. Det 15000 Tons Fartøj er bygget paa 17 Maaneder, hvilket er Rekordtid for et Fartøj af denne Art og Størrelse. Skibet har det mest moderne Olierafinaderi ombord, og foruden at det skal være Moderskib for 10 Hvalfangerbaade, er det beregnet til at kunne medbringe tre Luftfartøjer af „Walrus“-Typen, som den engelske Marines Luftvaaben brugte under Krigen. Fartøjerne, der startes fra Skibet ved Hjælp af Katapult, skal fungere som Observationsmaskiner og ogsaa bruges til Vejrtjenesten. De kan vedligeholde Forbindelsen med Moderskibet ved Hjælp af Radio, og desuden er de forsynet med Radaranlæg.

Det nye Skib, der kan behandle 1200 Hvaler paa en Sæson, skal være klar til Afgang den 1. December, hvor Fangstsæsonen gaar ind i de antarktiske Have.

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

A/S DET DANSK-NORSKE  
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



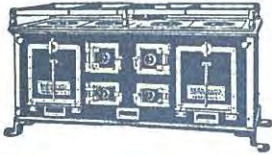
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.  
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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



**INTERNATIONAL  
SKIBSFARVE**  
Til Inden- og Udenbords  
Faæs i alle Verdenhavne

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK  
A/S**

Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI

**SVENDBORG**

Aarhus - Kolding - Haderslev



*Deres*

*Bankforretninger*

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

34 Afdelinger i København og Omegn

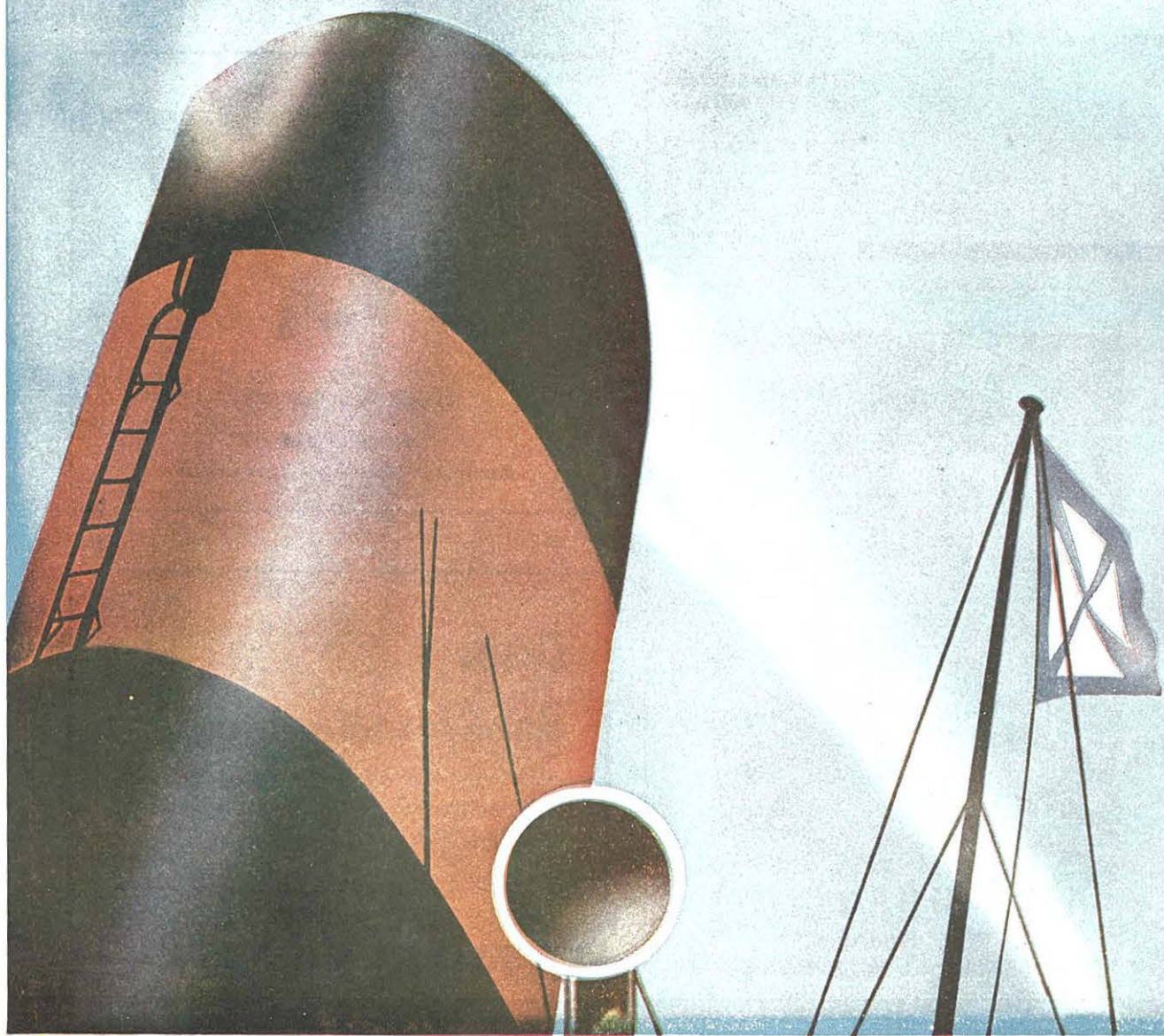
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

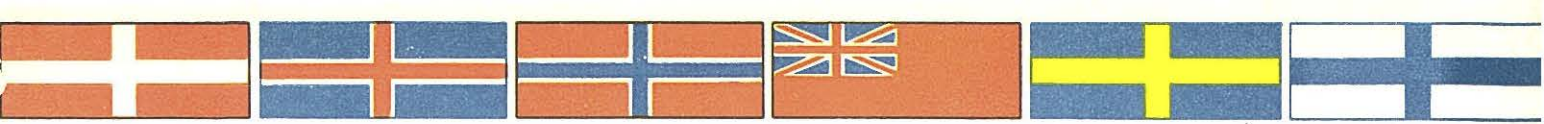
**HANDELSBANKEN**





# Det forenede Dampskibs-Selskab





# VIKINGEN

75 Øre  
1. December

*Damper i Ballast*

Maleri af V. QVISTORFF

1946 - Nr. 12  
23. Aargang



AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i 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

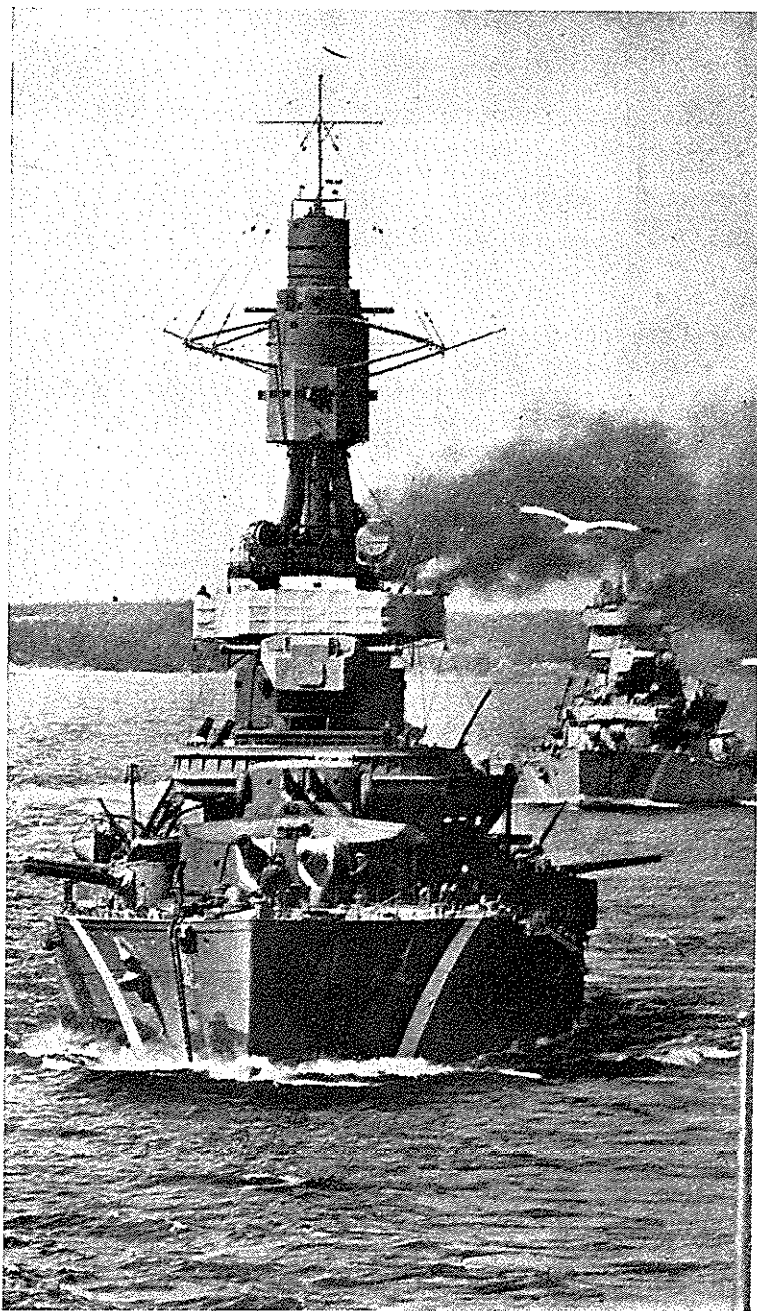
## Sveriges moderne Orlogsflaade

Anmeldelse af sidste Bind af „Svenska Flottans Historie“

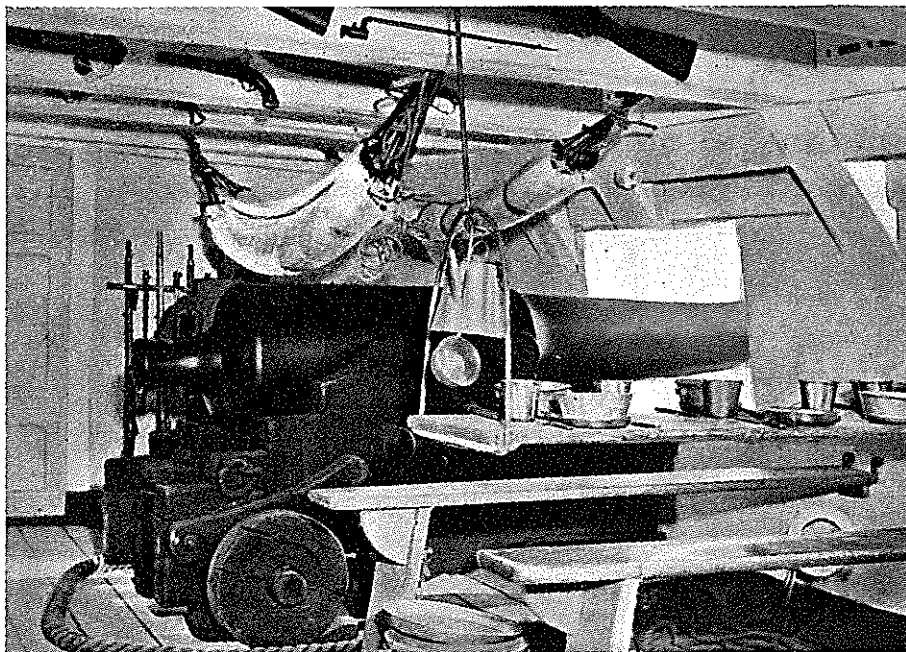
TREDIE BIND af „Svenska Flottans Historie“ er et ligesaa pragtfuldt Festfyrværkeri af Tekst og Billeder som de to forrige Bind, der har været anmeldt i „Vikingen“ henholdsvis den 1. Februar 1943 og den 1. Februar 1946. De tre Bind udgør tilsammen et smukt Monument for den svenske Orlogsflaade gennem Tiderne. Det maa have været et Kæmpearbejde at frembringe et saadant Værk. Der er ikke sparet paa noget for at gøre det absolut fyldestgørende. Redaktionskomité og Medarbejderstab er saaledes sammensat af de Personligheder, der har størst Kendskab til svensk Søkrigshistorie, med Admiral Otto Lübeck i Spidsen.

Hvad Indholdet af Bind III angaar, saa omhandler det den svenske Flaades Historie fra 1815 helt op til 1945. Stoffet kan med stort Udbytte studeres ogsaa af Danske, fordi de to Landes Historie paa saa mange Tidspunkter har noget tilfælles, og fordi vi herhjemme stadig kan lære noget af Svenskerne.

Det sidste Bind er paa 675 store Sider og rummer desuden en Mængde Billedsider, hvoraf mange er udført i smukke Farver. Bogen berører utallige interessante Spørgsmaal lige fra Udenrigspolitik til Militæridræt og Sjøleforsorg. Mange Steder fanges Interessen af muntre Illustrationer til Bogens forskellige Afsnit. Som sagt kan vi herhjemme lære en Del af Svenskerne. Dette gælder f. Eks., naar der er Tale om at bevare Minderne fra vor Flaades Storhedstid. Ved at læse Museumsdirektør Gerhard Albes glimrende Artikel om det svenske Marinemuseum forstaar man endnu mindre, hvorfor man herhjem-



*Svenske Panserskibe paa Øvelsestøgt under Krigen. Forrest ses „Dronning Victoria“, der var stærdigbygget i 1921. Agten for den sejler „Gustav V“, der løb af Stablen et Aar senere.*



*Et morsomt Billede fra Sjöhistoriska Museet i Stockholm, hvor man har rekonstrueret et Hjørne af Batteridækket paa en svensk Korvet fra Midten af det forrige Aarhundrede. Som man ser, har Forholdene om Bord paa Orlogsskibene bedret sig betydeligt siden da, selv om Pladsen om Bord ogsaa i vore Dage bliver udnyttet til det yderste. Selvfølgelig havde man heller ikke dengang Tilladelse til at have Kojerne spændt ud om Dagen, men her er det gjort af Hensyn til Udstillingen.*

me ikke gør lidt mere for at delagtiggøre hele Folket i vor Marines stolte Minder.

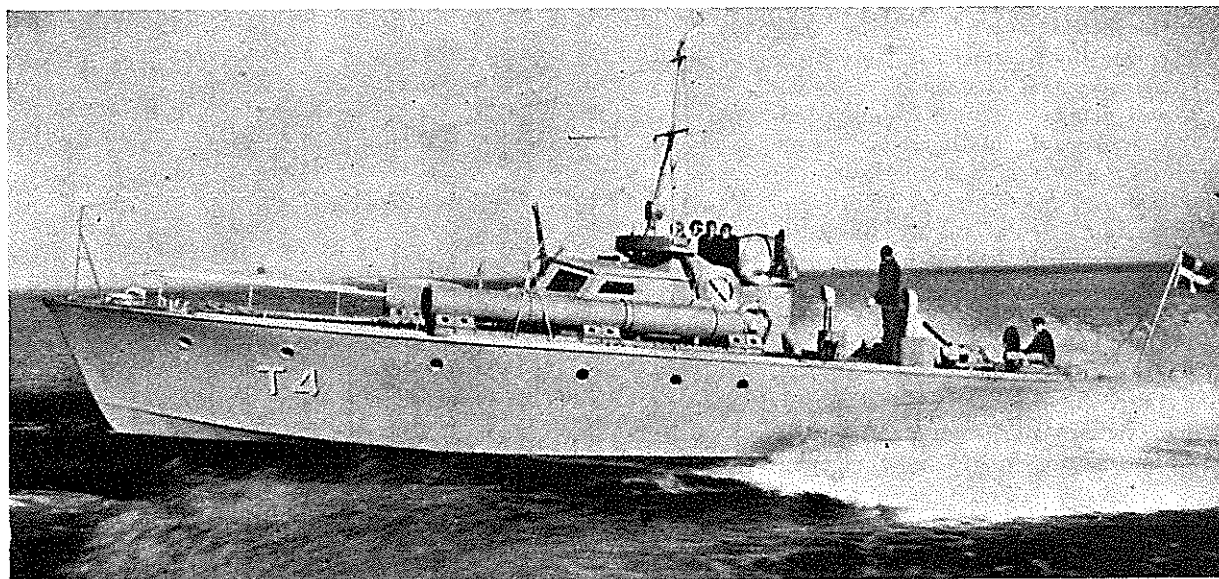
Det Afsnit i tredie Bind, der vil interessere de fleste danske Læsere mest, er dog Skildringen af den svenske Flaade under Krigen, i Dag og i Fremtiden. „Den svenske flottan i dag“ er et Afsnit af Kontreadmiral Yngve Ekstrand, der her fortæller om Flaadens Udvikling fra de første Krigsrygter i 1939 til Krigens Slutning i 1945. Ifølge Kontreadmiralen satte man i Sverige straks alt ind paa at gøre Flaaden i

Bygning eller Ombygning, satte man Tempoet yderligere i Vejret. Paa kortest mulig Tid havde man gjort Flaaden til en vigtig Faktor, som Stormagterne maatte regne med. Forholdene var i 1939 noget lignende dem i 1914. Blot krævede den nye Situation dobbelt saa megen Aarvaagenhed som ved den første Verdenskrigs Begyndelse, fordi der var indført et Begreb, der hedder Lynkrig. Desuden raadede man nu ikke over saa stort et Antal uddannet Personel som ved Begyndelsen af den forrige Krig, og man havde heller ikke nær saa

Stand til at yde en væsentlig Indsats. I Slutningen af August Maaned 1939 indkaldtes Størstedelen af det nødvendige værnepligtige Personel samt Reservepersonellet. Den 1. September samme Aar var næsten alle anvendelige Fartøjer klar. Da Personellet gennem Sommerens og Eftersommerens forcerede Øvelser var blevet godt trænet, stod Flaaden saa godt rustet, som det forhaandenværende Materiel tillod det.

Den 2. September var Patruljeringen langs Sveriges Kyster i fuld Gang. Paa Forsvarsberedskabsdagen d. 3. September kunde man erklære Kystflaaden for at være i fuldt Krigsberedskab. Kort Tid efter forstærkedes Marinens Luftvaaben desuden med en Torpedodivision.

Paa Værfterne, hvor man havde Fartøjer under



*En af de svenske Motortorpedobaade, som i de senere Aar er blevet anvendt i saa stor Udstrækning. Denne paa Billedet er bygget hos Vosper i Portsmouth i 1939. Den er forsynet med to Rekylgeværer i Luftværnsaffutage samt to Stk. 45 cm. Torpedorør. Farten er paa 41 Knob.*

mange lettere Kampenheder. Men man klarede Situationen ved at presse Personelreserverne til det yderste og ved samtidig at indsætte gamle og udrangerede Vedtbaade i Patruljetjenesten.

Vagtjenesten langs Kysterne samt Mineudlægningen og Minestrygningen udførtes af de lettere Enheder, medens man stadig holdt de største Enheder i højeste Beredskab ved de forskellige Baser. Med Hensyn til Minestrygningen stiftede ogsaa Svenskerne Bekendtskab med de nye Minityper, der af de kæmpende Magter blev udkastet fra Luftfartøjer, hvorfor Mineekspertene stadig maatte finde paa nye Metoder til Uskadeliggørelsen af Minerne.

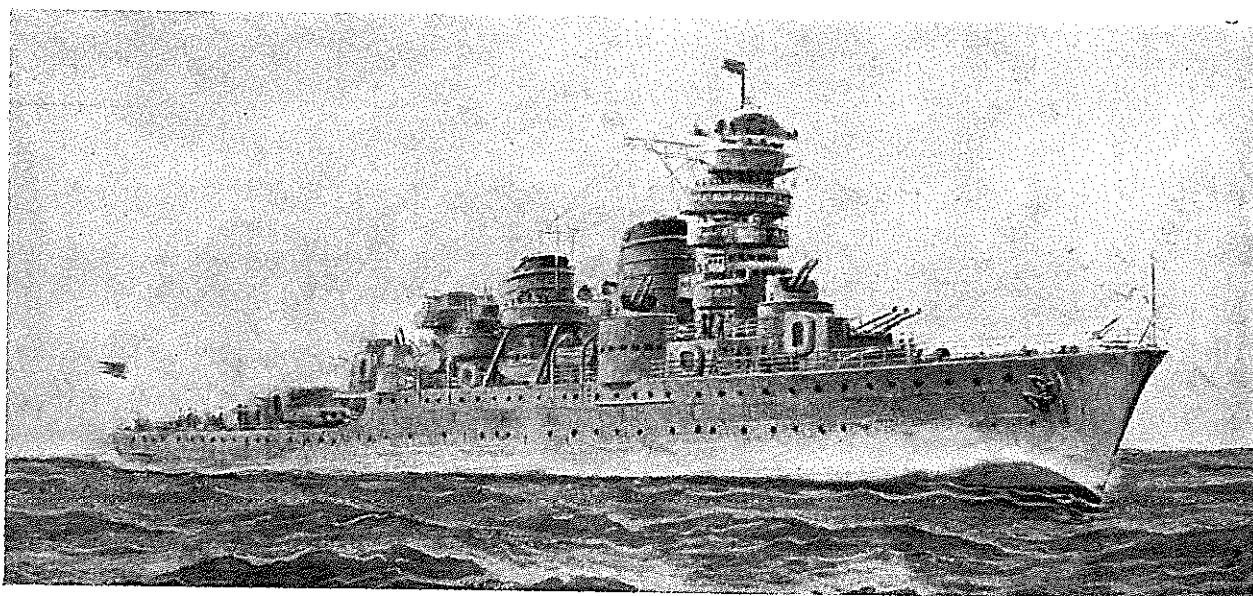
Flaadens Værdi for Forsvaret blev efterhaanden indlysende for alle, og ved flere Lejligheder har betydende Mænd givet Udtryk for deres Syn paa Sagen. Forsvarsminister Sköld sagde ved en Stabelafløbning i Malmø 1942 bl. a. følgende: „Icke av någon försvarsgren ha vi hittills under dette krig haft så stort behov som av flottan.“ Ved en senere Lejlighed udtalte Forsvarsministeren atter sin Mening om Marinen, idet han bl. a. sagde: „Den frågan bör aldrig mer få ställas; behöver vi en örlogsflotta? Så länge Sverige behöver et försvar behöver det också en örlogsflotta.“

Marineöverdirektör Yngve Schoerner har skrevet et stort Afsnit om Søkrigsmateriellets Udvikling fra omkring 1880 til vore Dage. I dette Afsnit behandles Udviklingen af de forskellige Fartøjer fra U-Baade til Krydsere. Ogsaa Artilleriets, Minernes, Torpedoernes, Radioens og Maskineriets Udvikling bliver udførligt behandlet. Et meget interessant Underafsnit er Omtalen af den „Femaarsplan“, som i 1942 blev vedtaget for det svenske Forsvar. Planen blev udarbejdet efter Erfaringer delvis hentet fra Krigen, som rasede lige uden for Landets Kyster. Man maatte saaledes tage stort Hensyn til Luftvaabnet. Man forøgede derfor Antallet af Anti-Luftskyts om Bord paa Fartøjerne og gjorde dem tillige bedre beskyttede mod Bombeangreb fra Luften. Det blev ligeledes nødvendigt, at man styrkede Samarbejdet mellem Flaade og Luftvaaben.

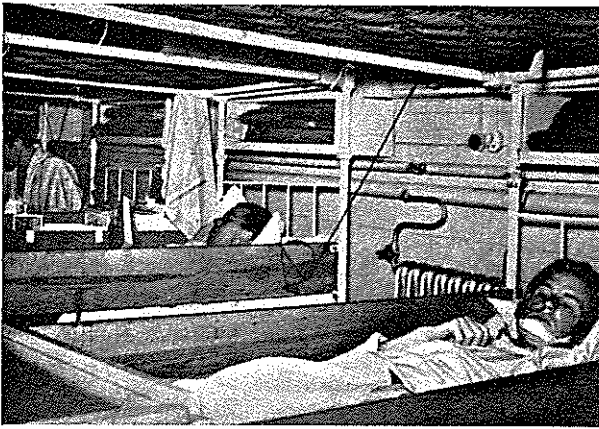


Under den sidste Krig blev Samarbejdet mellem Hær og Flaade udvidet. Her ses nogle Soldater gaa i Baadene fra en Orlogsmand for at foretage en Landgangsovelse paa Kysten.

Ogsaa med Hensyn til Bygningen af nye Fartøjer skete der en Revolution i det svenske Søværn. For at aflaste Industrien og samtidig spare Tid indstillede



Dette smukke Billede af den nye Krydsler „Tre Kronor“ er i Bogen gengivet i smukke Farver efter en Akvarel af G. Kaudern. Fartøjets smukke Linier vil henrykke enhver sagkyndig. Læg Mærke til Kanontaarnet paa Bakken. Det er første Gang, et svensk Skib faar Trippeltaarn. Herhjemme er Begrebet endnu ukendt.



*I 1940 fik den svenske Flaade sit første Lazaretskib, idet en af Sveabolagets Dampere byggedes om. Om Bord paa dette Skib er der gjort alt for at gøre Sygeplejen saa betryggende som muligt, og man har ogsaa sørget for, at Patienterne ikke skal kede sig unødigt, idet man har installeret Radio-telefoner ved hver Køje.*

man indtil videre Bygningen af større Skibe som Panserskibe, Monitorer o. l. Man koncentrerede sig saa om Fremstillingen af lettere Enheder. Det gjaldt om at skaffe Jagere, Torpedobaade og U-Baade samt lettere Krydsere. Desuden projekterede man et nyt Skoleskib af Barktypen til Brug for Søværnets Skoler.

I Dag ligger Antallet af Fartøjer i den svenske Flaade betydeligt højere end i Begyndelsen af Krigen, selv om man har været udsat for flere Totalhavarier. Vi husker saaledes alle med Sorg, da Jageren „Klas Uggla“ sprang i Luften, og da U-Baaden „Ulven“ efter en Minesprængning sank med hele sin Besætning. Ligeledes husker mange, da en anden U-Baad, „Illern“, gik tabt ved en Kollision.

Flere af de projekterede Fartøjer er endnu ikke færdigbyggede. Dette gælder bl. a. to Krydsere af en helt ny Type for svensk Søværn. De to Fartøjer kommer til at hedde „Tre Kronor“ og „Göta Lejon“. Den

første bliver bygget paa A.-B. Götaverkan, medens den anden bliver til paa Eriksbergs Mek. Verkstads A.-B.

Formaalet med disse Fartøjer er, at de skal kunne virke offensivt. De har saaledes en meget stærk Armering. Hovedbestykningen bestaar af syv 15 cm Kanoner med høj Elevation. Ladningen af disse Kanoner sker helt ved Hjælp af Maskinkraft, saaledes at Skudhastigheden bliver sat i Vejret. Krydserne forsynes endvidere med et Antal tip-top moderne Anti-Luftkanoner. De automatiske 40 mm Kanoner er gyrostabiliserede og er forsynet med en Mængde moderne Anordninger. Desuden findes der om Bord en Del 20 mm Kanoner af Bofors-Typen. Krydserne forsynes tillige med hver to Stk. 53 cm tredobbelte Torpedoudskydningsapparater. Fartøjerne kan endvidere medføre og udkaste Dydbomber.

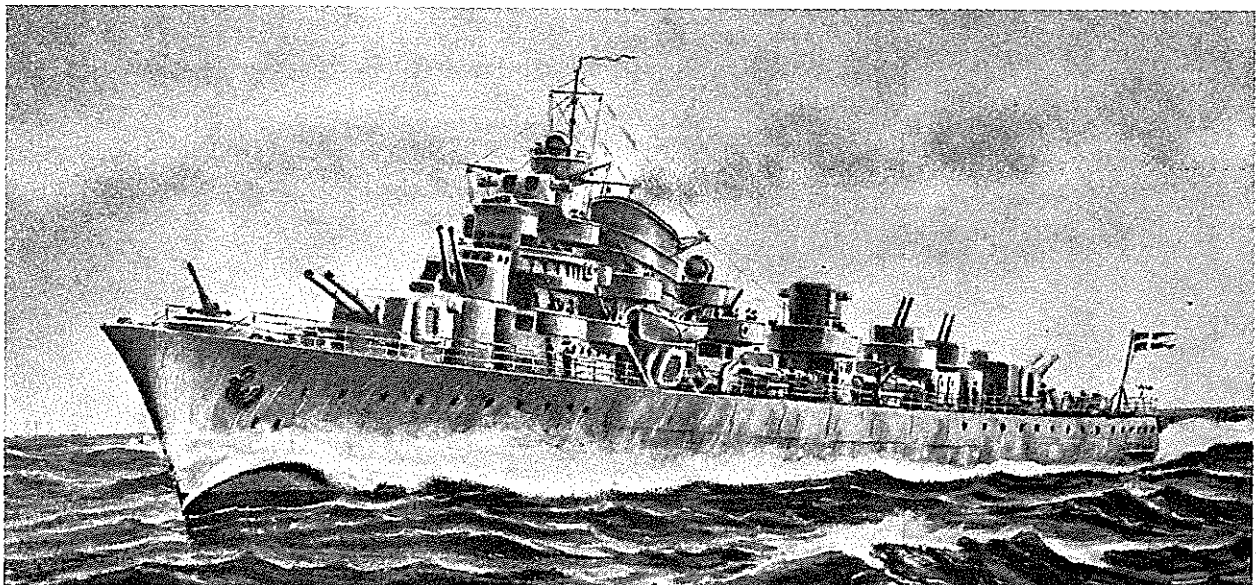
Krydsernes Data er følgende: Længde overalt 180,15 m, største Bredde 16,50 m og Dybdegaaende 5,70 m. Deplacement 7,470 tons. Desværre er der ikke opgivet nogen Maximumsfart.

Besætningen kommer til at bestaa af 38 Officerer, 76 Underofficerer og 503 Menige. Størstedelen af Mandskabet kommer til at sove i faste Køjer.

Krydserne bliver dampdrevne, og de er forsynet med det mest moderne tekniske Apparat. De faar saaledes hele fire Radorum, hvoraf de to er anbragt under Panserdækket.

Endvidere har Sverige to moderne Jagere under Bygning, der bliver ikke saa lidt større og kraftigere end den bestaaende Type, hvis Baade er opkaldt efter svenske Byer. Længden bliver paa 111 m, Bredden bliver 11 m og Dybdegaaendet 3,4 m. Hovedarmeringen kommer til at bestaa af 4 Stk. 12 cm Kanoner — ligeledes med høj Elevation. Desuden faar Jagerne Luftværnsartilleri og 6 Stk. Torpedorør samt Apparater til Udkastning af Dydbomber. Farten bliver paa 35 Knob.

Naar man ser Fortegnelsen over den svenske Flaades Enheder, forstaaer man, at det ikke drejer sig om en Lilliputflaade. Saaledes tæller Styrken ialt syv Pan-



*Gösta Kaudein har udført denne Radering af en af de endnu ikke færdigbyggede Jagere. Efter Billedet at domme, bliver det et flot Syn at møde disse Fartøjer, naar de pløjer Bølgerne med en Fart af 35 Knob.*

serskibe, hvoraf flere dog er forældede. Med de to Krydsere, der er under Bygning, tæller Krydserflaaden ialt 6 Enheder. Naar man ligeledes regner de to nye Jagere med, som endnu staar paa Beddingen, tæller Jagerflaaden ialt 29 Fartøjer, hvoraf det ældste er bygget i 1909.

Noget ukendt herhjemme er de smaa hurtiggaaende Torpedobaade, som Sverige har bygget de sidste ti Aar. Disse Baade, hvoraf den svenske Flaade har 20, har en Længde fra 17 til 20 m.

Den svenske Undervandsflaade er heller ikke helt lille, da den tæller ialt 26 Fartøjer. Af disse er de seks bl. a. beregnet til Udlægning af Miner. Vedtæbadsflaaden tæller 20 Skibe. Af Ministrygere findes

der 14 større Fartøjer samt ca. 25 mindre, næsten som det danske Søværns M. S.-Baade. Iøvrigt er den svenske Flaade i Besiddelse af en Del Moderfartøjer, Depotskibe o. l.

„Sveriges Flottas Historie“ giver Læseren Oplysninger om en Mængde andre Ting, der er værd at vide. Mangt og meget af det, der findes i den svenske Orlogsflaade er ukendt i vor egen, men det vil føre for vidt at omtale det altsammen her i Bladet. Imidlertid kan vi roligt anbefale vore Læsere selv at købe Værket, der kan faas for den efter danske Forhold utroligt lille Pris af 90 Kroner pr. Bind.

*Otto Ludwig.*

## Fanø Navigationsskole

Den 25. Oktober sluttede Eksamen ved Navigations-skolen paa Fanø.

Til Styrmandseksamen indstilledes 7 Elever, som alle bestod. A. C. Nielsen, Nordby, og J. P. S. Hansen, Toftlund, fik begge Udmærkelse, idet de opnaaede henholdsvis 189 og 179 Points. Maximum er 205 Points.

Til Skibsførereksamen indstilledes 7 Elever, hvoraf 6 bestod. Højest opnaaelige Pointsum er her 168. O. Hahlmann, Løjt Kirkeby, opnaaede som den bedste af de seks 152 Points.

Af de 9 Elever, som indstilledes til Radioekspedientprøven, bestod alle med fine Resultater.

Ved Afslutningsfesten var mødt flere Repræsentanter for Søfarten og for Nordby Sogneraad med Navigationsdirektør H. A. Guldhammer i Spidsen. Sko-

lens Bestyrer bød velkommen og takkede de forskellige fremmødte for deres Trofasthed mod Skolen. En speciel Tak rettede han til Sogneraadet og Byen i det hele taget, fordi man der viser Skolen saa stor Interesse.

Efter at have talt til Eksaminanderne om Tidens Udnyttelse uddelte Bestyreren Eksamensbeviserne til dem, der havde den fornødne Sejltid. Tilsidst udtalte Bestyreren, at han vidste, at de afgaaende Elever vilde møde Vanskeligheder i det praktiske Liv, men han mente, at Stormene kun vilde modne dem.

„Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond“ uddeler denne Gang 6 Portioner à 250 Kroner til flittige og trængende Elever ved Skolen. Nye Kursus paa alle Afdelinger er allerede begyndt.

## Søofficer i Reserven

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes medio Februar 1947. For at kunne antages maa den Paagældende have dansk Indfødsret og have

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

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

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1947 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

## Søofficersskolen

Holmen, København K. Tlf. Central 16172.





# 4

## helt rigtige Julegaver

*For de fleste er det ikke saa lidt af et Hovedbrud at finde paa, hvad man skal forære Familie og Venner til Julen. Men Vikingens Forlag kan hjælpe Dem, idet det har udsendt fire Bøger, der vil være det helt rigtige for enhver, der interesserer sig for Søen.*

### „Barken Margrethe“

Det er Bogen om dansk Søfart. Den er kendt af næsten alle fra Filmen af samme Navn. Det er den ideelle Gavebog til alle Mandfolk i Alderen fra 10 til 90 Aar. Bogen er paa 270 Sider (Format 21×29 cm) og er rigt illustreret med originale Fotografier fra Filmen. Paa Grund af det store Oplag faas „Barken Margrethe“ for Kr. 4,50, hvilket er en meget billig Pris i Dag.

### „De skal nok blive glemte“

Denne Bog vil tale indtrængende til alle, der følger Livet paa Søen. Den handler om den blodige Vinter 1939—40, hvor danske Søfolk kæmpede en haard Kamp mod Søkrigens Djævelskab for at holde Forsyningerne til vort Land i Gang. Carl Chr. Tverstedts Bog fortjener at blive læst af alle. Ikke alene er den velskrevet, men den vil staa som et smukt Minde om de Søfolk, der blev derude under Krigen. Pris Kr. 7,50.

### „Leopardlængen“

Denne Bog er en Hyldest til det gamle Nyboder. Gustav Kragh har med den forstaaet at skildre de gamle Nyboderfolks Liv og har draget en Mængde baade morsomme og interessante Ting frem fra de smaa gule Huse. Et ungt Nyboderpars Kærlighed er Bogens Hovedtema. Den er dog ikke alene underholdende, men tjener tillige som en historisk Skildring. De vil ikke fortryde det, hvis De giver Dem i Lag med den. Prisen for den er Kr. 8,50 og i Karton Kr. 10,00.

### „Den shanghajede Præst“

Det er vel nok en spændende Titel, og den holder, hvad den lover. O. M. Børup Sørensen har med denne Bog sikret Dem en let Underholdning ovenpaa den tunge Julemad. Den foregaar i Slutningen af de stolte Sejlskibes Guldalder og er forrygende spændende. Prisen er Kr. 6,50, og i Karton koster den Kr. 8,00.

*Hvis Bogen ikke kan skaffes hos Deres sædvanlige Boghandler, saa bestil den direkte paa Vikingens Forlag.*

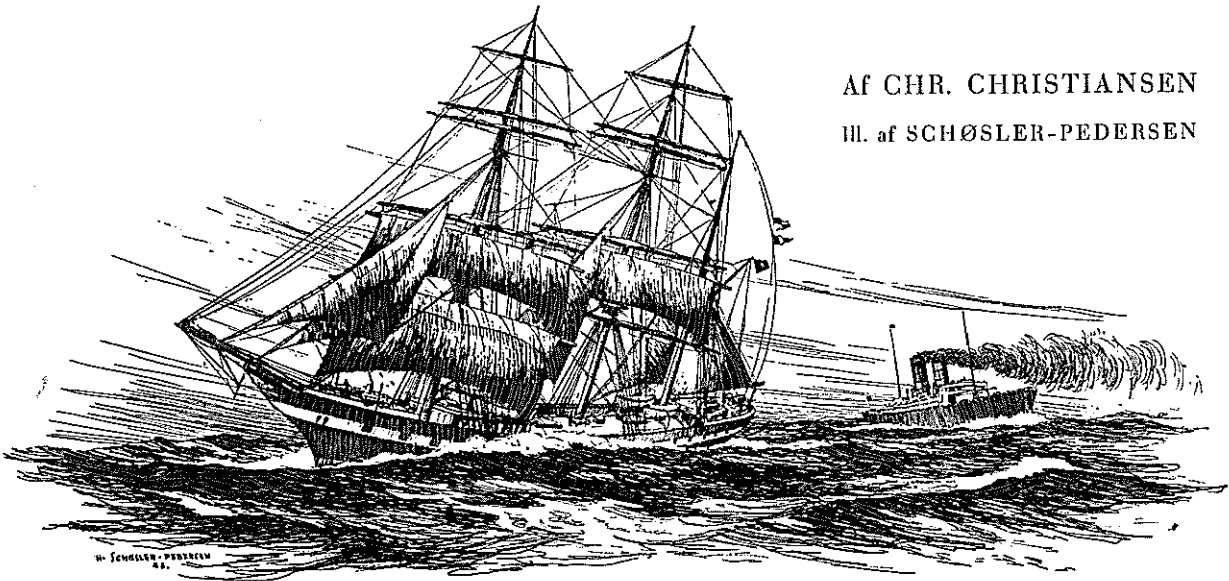
**VIKINGENS FORLAG**

CHRISTIANSBORGGADE 1, KØBENHAVN V.

TELF. BYEN 8040

Af CHR. CHRISTIANSEN

Ill. af SCHØSLER-PEDERSEN



For fire Dage siden havde Cunardlinjens »Colonia« passeret ham.

# Han kom alligevel hjem til Jul.

SAARøg den Juleaften ved Land," sagde gamle Billy Colchester og kylede Sydvesten hen i en Krog af Lukafet, hvorefter han langsomt begyndte at hale det drivvaade Olietøj af: „Og jeg er bange for," fortsatte han henvendt til Kammeraterne, „at dette her bliver „Capella"s sidste Rejse. Den Gamle ved vist ikke rigtig, hvor vi er, og hvor Pokker skulde han ogsaa vide det fra. Efter det Vejr, vi har haft, siden vi prajede Cunarderen udfor Queenstown“.

„Jeg har vidst det hele Tiden," brummede O'Brien. „Altsaa at vi aldrig kom hjem med denne her Skude, Lige siden Svenske John rømte den Morgen, vi skulde gaa fra Tocopilla, fordi han havde set Rotterne svømme fra Borde om Natten.“

„Sludder og gammel Overtro," brummede en af Matroserne, og blev afbrudt i videre Diskussion ved at Lukafdøren blev revet op, og Andenstyrmands Hoved kom tilsyne i Døraabningen.

„Alle Mand ud og bjærge For-Mærsejll!" Mændene knurrede, men fik alligevel i en Fart det vaade Olietøj halet paa sig igen og løb ud paa Dækket.

I fire Døgn havde Barkskibet „Capella" af Liverpool ligget og hamret i en forrygende Snestorm i det irske Hav, og Kaptajn Kendall var betænkelig ved Situationen. Og det var langtfra uden Grund. For fire Dage siden havde Cunardlinjens „Colonia" pas-

seret ham paa sin Vej ind til Queenstown, han havde faaet sin Position opgivet og bedt om at blive rapporteret, og siden da havde han sejlet med skiftende Vinde, Snetykning og Taage. Ingen Landkending, ingen Observationer, og nu, da han efter al sin Beregning skulde være paa Højden af Holyhead og skulde holde ned efter Indløbet til Mersey, anede han ikke, hvor han befandt sig. Lodskuddene havde givet saa usikre Resultater, at han ikke kunde rette sig efter dem; og tilmed var det hen paa Eftermiddagen begyndt at blæse op, og nu ved Otte-Tiden paa Aftenen blæste det en fuld Storm fra Nordvest, og Sneen faldt saa tæt, at den bogstavelig talt stod som en Mur omkring Skibet. Nu havde han drejet Skibet til for Store-Undermærsejll for at vente paa, hvad Tiden vilde bringe. Han gik hen til Førstestyrmand, der lige var kommet op paa Poopen for at overtage Vagten.

„Fordømt," sagde han til Styrmanden, „efter Bestikket skulde vi være tværs af Holyhead og endda godt klar af Landet. Men jeg tør ikke holde indefter, før jeg faar en ordentlig Stedbestemmelse. Med stormfuldt Vejr er Strømsætningerne her i det irske Hav højst forskellige, og holder vi indefter, kører vi lige i Land, hvis vi er for sydlig. Og desuden, hvis vi er i Ruten, skulde vi vel høre Taagesignaler fra ind- og udgaaende Skibe. Men vi har ikke hørt det mindste — ikke andet end den hæse, brystsvage Musik fra vort eget Hyleapparat oppe paa Bakkén.“

„Nej,“ svarede Styrmanden, „det er vel nok bedst at holde den gaade her, til vi faar en Klaring, saa vi kan se, hvor vi er. Men Pokkers kedeligt er det. Efter saadan en Rejse. 60 Dage fra Tocopilla. Og Mutter og Rollingerne sidder hjemme i Liverpool og venter os med Julemaden, efter at de har faaet at vide, at vi var udfør Queenstown for fire Dage siden.“ Han skutede sig, kastede et Blik paa Kompasset og gik saa hen i Læ af Mesanmasten, medens Skipperen aabnede Døren i Kahytsskappen og forsvandt ned gennem denne.

Nede i Kahytten bøjede Kaptajnen sig over Kortet, der laa udbredt paa Kahytbordet. Ved det usikre Lys fra Hængelampen, der svingede frem og tilbage under Skibets svære Overhalinger, afsatte han med en Passer forskellige Punkter i Kortet, medens han med en Lup nøje studerede de angivne Dybder og Bundarter, da han pludselig lagde Passer og Lup fra sig, rettede sig og lyttede. Gennem Kahyttdøren hørte han Lyden af Stemmer; de kom antagelig fra Stewardens Kammer. Denne var Dagen før blevet slaaet ned af en Sø, var blevet slynget over mod Skanseklædningen med en saadan Kraft, at hans højre Ben var brækket og Ryggen slemt læderet. Efter at Kaptajnen og Førstestyrmand ved forenede Anstrengelser havde faaet Benet sat sammen igen, lagt det i Skinner og faaet Mandens øvrige Læsioner forbundet, var Manden blevet lagt tilkøjs, og Skibsdrengen, en rask Gut paa 16 Aar, var sat til at passe ham samt varte op og gøre rent Agter. Det var Stewarden, der talte:

„Jeg siger dig, Johnny, vi kommer aldrig til gamle „Pool“ med „Capella“. Det er et Ulykkesskib. Og jeg kommer heller aldrig levende fra dette her. Lige før den Sø legede Himmelspræt med mig, stod jeg udenfor Kahyttdøren og saa ud over Havet. En stor Havmaage blev ved at kredse over mig i Højde med Mesanmærset. Jeg stod og funderede over, hvad den Fyr egentlig havde i Sinde, da den pludselig slog ret ned — faldt lige ned gennem Luften og satte sig paa min højre Skulder. Jeg blev saa forskrækket, at jeg ikke engang greb efter den. Og siden, —“ den gamle Mand gjorde en Pause og hviskede derefter næsten Ordenc frem, „siden, medens jeg har ligget her, har jeg to Gange set Haanden, set den ovre paa Skottet der.“

„Haanden,“ mumlede Drengen med en Stemme, der skælvede af undertrykt Rædsel.

„Ja, Haanden, min Dreng. Den sorte Haand. Det betyder, at jeg har gjort min sidste Rejse. Og det med Maagen ogsaa. Og det har det gjort, siden Fatter Noah gik tilsøs i det første Fartøj, der flød paa Vandet. Forlis, det er, hvad det varsler.“

Kaptajnen rynkede Brynene og gjorde et Par Skridt henimod Kahytsgangen for at stoppe Stewarden i at forskrække Drengen, da han standsede ved at høre høje Raab ude fra Dækket, samtidig blev Kahytsskappedøren revet op, og Styrmandens Stemme lød gennem den:

„Brænding i Læ, Kaptajn, vi har Landet her om Styrbord, og vi er ikke mere end et Par Kvartmil af det.“

Som ved et Trylleslag var Sne, Skyer og Taage fejjet bort, og Himmelhvelvet laa klart over dem, men Stormen hylede endnu vildere henover det fraadende

Hav. Og ikke langt fra Skibet ragede mørke Stenmasser op, pisket af hvide Skumskyer. Det var Brændingen, og dens Brølen hørtes tydeligt, selv gennem Stormens Susen og Havets Larmen.

„Vi maa være Sønden for Holyhead, og det er et eller andet Sted paa Kysten af Anglesea, vi har der i Læ,“ sagde Kaptajn Kendall, medens han lod Kikkerten løbe hen langs den stormpiskede Kyst. Vi maa prøve paa at sejle os klar af Landet, koste hvad det vil, vi har ingen anden Udvej. Sæt For-Mærsejl igen og lad os prøve, om det kan holde til det.“

Mærsejlet blev sat og blæste ud af Liget, inden det endnu var skødet helt for. Bedre gik det ikke med den rebede Fok. Efter at have faaet et Lodskud, der gav 40 Favne Vand, blev begge Ankere firet i Bund og Kæderne stukket ud paa Tamp. De holdt et Stykke Tid; hvert eneste Tag. Skibet tog i Ankrene halede Forskibet under, saa det blev begravet i den grønne Sø til hen forbi Stormasten. Og efter et Kvarters Forløb snappede begge Kæderne over paa een Gang. Saa var der ikke andet at gøre end at haabe paa Redning fra Land, og man begyndte at affyre Kanonslag og sende Signalarakter op for at varsko Folk i Land om, at et Skib var i Havsnød og trængte til Hjælp. Og med uhyggelig Fart drev det dødsdømte Skib ind mod de savtakkede Klipper til sit sidste Hvilested, medens det forkomne og udslidte Mandskab trængte sig sammen paa Halvdækket ... det eneste Sted paa Skibet, hvor der nu var til at være, og gjorde sig klar til at tage den sidste Dyst for Livet.

Overalt i Land var man i fuld Gang med at fejre Julen. Det var en rigtig Jul med Sne, selv om den rasende Storm var lidt udenfor det ønskede Program. Ogsaa i David Bevans Fiskerhytte udenfor Moelfra Bay holdt man Festaften, skønt de to Gamle nu var alene om det. Fire Sønner var vokset op i det lille Hjem, men de var spredt over hele Kloden. En var i Staterne, en anden i Australien, den tredje Soldat i Indien, og for et Aarstid siden var den fjerde, Moderens Øjesten John, taget bort fra Hjemmet trods Moderens Bønner og Forestillinger. Hvorfor kunde han ikke blive hjemme og hjælpe Faderen med Bedriften, der var noget Landbrug og Fiskeri med Siden af. De levede ikke i Velstand, men det gav Dagen og Vejen, og her var der bedre at være end paa det store, vilde, troløse Hav. Men Drengen var af en anden Mening, Udlængselen drev ham, og tilsidst gav Faderen efter, rejste med ham til Liverpool og fik ham anbragt om Bord i Barkskibet „Capella“. Og nu kunde han snart være hjemme, for i Gaar havde de faaet Meddelelse fra en af Faderens Venner i Liverpool om, at „Capella“ var rapporteret for fire Dage siden af en Cunarder udfør Queenstown. Med lidt Held skulde den have været paa sit Bestemmelsessted allerede i Gaar. Men en Sejlskudes Ankomst kan man aldrig være sikker paa, den er udelukkende afhængig af Vind og Vejr. Om Eftermiddagen havde gamle Bevan været inde i Byen og havde telefoneret til Rederiet i Liverpool, men de kunde ingen Besked give om Skibet, havde ingen Efterretninger haft, siden „Capella“ var blevet rapporteret, og de ventede heller ikke at faa nogen, før Skibet tog Lods og Slæbedamper ved Mersey. Saa gik den Gamle hjem med den

Besked, og han og Konen spiste deres Julemad alene. Og nu sad de og hyggede sig hver paa sin Vis, han med sin Pibe og hun med Strikketøjet, men begges Tanker var hos Sønnen.

Under et Uvejr føler man sig som Regel dobbelt godt tilpas, naar man selv sidder lunt og godt inden Døre, men paa denne Aften følte ingen af dem sig rigtig tilpas, en knugende Angst greb dem begge, hver Gang Vinden tog et ordentlig Tag i det gamle Hus, og da et særlig heftigt Vindstød ramte Hytten, saa Vinduerne klirrede, udbød Fru Bevan:

„Vorherre holde sin Haand over de Stakler, som er paa Søen i Nat.“ Det havde hun sagt saa ofte før, naar Elementerne rasede, og det hørte ikke til Sjældenhederne paa denne Kyst, men da havde han altid kunnet svare, at hvor John var, var Vejret sikkert bedre, det kunde han ikke trøste hende med i Aften, saa han svarede sindigt:

„Naaja, Mor, vi ved, at „Capella“ er midt ude i det. Men vi ved ogsaa, at det er et godt Skib, og at Kaptajn Kendall er Mand for at haandtere det. De rider nok den Krasser af, og om et Par Dage har vi Drengen hos os. Og hvis de er her i Nærheden, kan du stole paa, at Kendall vil holde sig godt klar af denne Kyst.“

Han tav pludselig, og begge stirrede med aaben Mund paa hinanden, for gennem Stormens Susen og Brændingens Larm havde de hørt en Lyd, der ikke var til at tage fejl af. Et Kanonskud. Der blev et Øjeblik Stilhed, medens de begge sprang op. Saa løb Manden hen til Vinduet, rev Forhænget fra, medens han raabte: „Skrud Lampen ned, Mor!“ Og han stirrede ansændt ud i Natten.

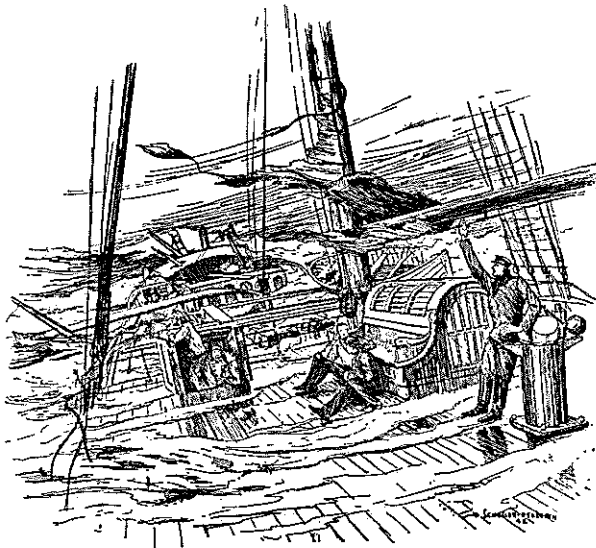
„Det er holdt op med at sne, og Himlen er klar,“ sagde Manden til sin Kone, der nu ogsaa var kommet hen til Vinduet. „Maaske har vi hørt fejl, eller det var Stormen ... oh!“ En lang Ildstraale skød op bag Klipperne, højt oppe i Luften sprængtes Spidsen af den, og gule, røde og blaa Gnister faldt som Springvand ned gennem Luften:

„Det er et Skib i Havsnød, og de fyrer Nødskud af og sender Raketter tilvejs for at faa Hjælp. Saa enten er hun allerede paa Klipperne eller i Færd med at drive ind. Jeg vil gaa ud og se, om Kystvagten har observeret hende.“

„Aah,“ mumlede Konen, „hvis det er „Capella“ med vores John.“

„Hvorfor skulde det nu absolut være det,“ svarede Manden, medens han trak sine Søstøvler paa, „der er andre Skibe end „Capella“ paa Havet i Nat. Men hvem det saa end er, saa maa vi hjælpe dem, hvis vi kan.“ Nu havde han faaet Oliefrakken paa og løb ud af

Døren, ned til Klipperne. Og der saa han Skibet, det stod og huggede voldsomt i den svære Sø. Ikke langt fra Land, højst et halvt Hundrede Meter, men paa et meget farligt Sted. Han kendte Kysten ud og ind som sin egen Bukselomme, her var ingen Tid at spille. Og saa hurtigt han kunde, løb han ned mod Moelfra Bay, hvor Redningsstationen var, for at alarmere Redningsmandskabet. Men han var ikke kommet ret langt, før han mødte Kystvagten. Strandingen var blevet observeret, og Mandskabet i Moelfra Bay var underrettet om den, men foreløbig kunde de ikke komme til Hjælp. Et andet Skib var gaaet paa Land længere sydpaa, og hele Redningsmaskineriet var i fuld Gang dér med at redde Besætningen. Kystvagten sagde, at naar dette var besørget, vilde Redningsmandskabet ufortøvet komme op til Strandingen ud for gamle Bevans Hus.



Først gik Fokkemasten, kort efter Stormasten, og det saa nu ud til, at Skibet vilde brække over midtskibs.

Om Bord i „Capella“ var Forholdene fortvivlede. Et Kvarterstid efter, at Skibet havde taget Grunden, gik Fokkemasten over Bord, kort efter Stormasten, og da det saa ud til, at Skibet vilde brække over Midskibs, tabte Besætningen fuldstændig Modet. De krøb sammen i Kahytten, Kahytsgangen, ethvert Sted, hvor der var en Smule Læ for de mægtige Søer, der uafbrudt væltede over Halvdækket. Kaptajn Kendall stod stadig

og spejdede ind mod Land, og han var snart klar over, at Strandingen var observeret derfra, for han kunde tydeligt se en Del Mennesker forsamlede paa Klipperne derinde. Af og til raabte de ud til Skibet, men Elementernes Larmen overdøvede alt. Og han forstod, at Redningsmandskabet maatte være optaget andetsteds og først vilde komme til „Capella“, naar de var færdige der. Men kunde Skibet holde sammen saa længe? Han stod og tænkte paa, hvad han skulde gøre for at redde sine Folk, da Skibsdrengen John kom hen til ham:

„Kaptajn!“ sagde Drengen til ham, „jeg kan svømme i Land med en Line.“

„Er du gal Dreng, svømme i dette Hav. Og selv om du naaede ind, vilde du blive pulveriseret mod Klipperne, før du kunde klatre i Land.“

„Well, Kaptajn, her er jeg født og vokset op, her har jeg ligget og plasket, siden jeg kunde staa paa mine Ben. Min Faders Hus ligger derinde bag de Klipper. Og ret udfor, hvor vi nu ligger, lige mellem de to Sten der, er der en Aabning, kun en halv Snes Meter bred, og indenfor er Vandet smult ... min Faders Baad ligger der. Og,“ tilføjede han, „jeg kan svømme, det kunde jeg næsten, før jeg kunde gaa. Jeg skal bringe en Line i Land.“

Kaptajnen saa paa den kække Dreng, der stod høj og rank foran ham. Dør var ingen Tvivl om, at denne Knægt vidste, baade hvad han vilde og kunde. Og skulde der gøres noget for at redde Mandskabet, maatte det gøres nu, medens de endnu havde Mesanmasten at sætte Grejerne til at sætte en improviseret Redningsstol fast til: „Godd, min Dreng, hvis du tror, du kan klare den.“ ... Drengen var allerede i Færd med at tage sit Tøj af. Saa fik han en Logline om Livet, og da den næste Sø brød over Capellas Halvdæk, fulgte han med den. De ombordblevne saa hans lyslokkede Hoved af og til komme tilsyne mellem Søerne, saa forsvandt det i den fraadende Brænding derinde ved Klipperne. I aandeløs Spænding ventede man, hvad Udfaldet af denne heltemodige Daad vilde blive. Og saa, efter en Ventetid, der forekom dem som en Evighed, saa de Folkene inde paa Klipperne løbe rundt mellem hverandre, mærkede, at der blev rykket stærkt i Loglinen og saa en Mand derinde svinge med noget hvidt.“

„Ved Gud,“ raabte en af Matroserne,“ han har klaret den. Han er kommet i Land med Linen.“ Og tiltrods for deres fortvivlede Stilling brød hele den skibbrudne Besætning ud i et rungende Hurra.

„Capella“ var strandet paa et Rev, der laa et halvt Hundrede Meter fra det egentlige Land. Herimellem var Vandet dybt nok. Drengen havde taget nøje Mærke paa Landet, inden han sprang ud med Søen. Det første han gjorde, da han fik Hovedet op af Vandet, var at strække ud efter Stedet, hvor han vilde ind. Og da han, endnu paa Toppen af den samme Sø, fik Øje paa Stedet, lod han Søen løbe fra sig, gled ned i Bølgedalen og blev løftet op paa Forkant af den næste Sø. Nu kunde han tydelig se Slugten, en Aabning mellem Klipperne paa en halv Snes Meter, og han vidste, at var han først derigenom, var han i Sikkerhed. Med en svimlende Fart løb Vandet igennem her, fossende og skummende, for saa et Øjeblik efter at blive suget tilbage i Havet igen. Det var det farlige ved Turen. Alt ahang af, om han havde Kræfter nok til at holde sig fra at blive revet tilbage igen med Søen. Tre Gange kom han næsten helt igennem, men ikke langt nok til at kunne komme ind i den lille Bugt indenfor. Og tredie Gang var han saa udmattet, at han følte, alt vilde være forbi, om han ikke kom igennem næste Gang. Endnu medens han var nede i Dalen, strakte han ud; den næste Sø, et kæmpemæssigt Vandbjerg, slyngede ham bogstavelig talt ind gennem Kanalen; han følte, at hans højre Knæ tørnede voldsomt mod Klippevæggen, men han følte næsten ingen Smerte, thi i næste Øjeblik befandt han sig midt i et Orgie af sydende, boblende Vand, en ren Heksekedel, hvis Indhold hævede og sænkede sig, som om et Kæmpestempel var i Virksomhed under ham. Med Opbydelse af sine sidste Kræfter svingede han rundt og kom ud af Suget, saa midt i Skumhavet en mørk Plet, sin Faders Baad. Det gav fornyede Kræfter og Mod. Han kæmpede sig frem og fik fat i Baadens Lønning, blev hængende her et Øjeblik for at faa pustet ud og sled sig saa op i Baaden, hvor han sank ned paa en af Tofterne, medens Saltvandet, han havde slugt under denne forfærdelige Svømmetur, løb ham ud af Halsen. Han var

halvt bevidstløs, sansede næppe, men i hans Underbevidsthed var der noget, der sagde ham, at hans Mission endnu ikke var udført. Og pludselig fik han fat paa Linen, han havde om Livet, og det hele stod klart for ham igen. Rystende af Kulde og Anstregelserne rejste han sig; nu kunde han ikke støtte paa det højre Ben, det Knæ havde han ikke haft Tid til at tænke paa. Men i Land maatte han med den Line. Han fik halet Baaden ind til den primitive Baadebro, slæbte sig op i Land krybende paa Hænderne og det venstre Ben og slæbende det bekadigede efter sig. Saa hørte han høje Raab, en Summen af Menneskestemmer, mærkede, at nogen løftede ham op. Han greb fat i Linen og fremstammede, „Linen, hal ind i den,“ og saa gled han ind i Bevidstløsheden. — — —

Befolkningen paa Anglesea's Kyst driver, ligesom saa mange andre Kystboer andre Steder paa Kloden, baade Landbrug og Fiskeri og er en haardhudet Race. Gang paa Gang har de kæmpet mod Elementerne og reddet i Tusindvis af Menneskeliv. Saasart de havde faaet Linen, vidste de, hvad de havde at gøre. Da de havde faaet den halet klar af Klipperne, signalerede de ud til Havaristen, og da et Signal derfra gav dem Vished om, at alt var rede, halede de Loglinen ind. Til Tampen af den var anbragt en sværere Line. Atter udveksledes Signaler, atter halede Redningsfolkene til sig, og denne Gang fik de fat i en svær Pertline, paa hvilken var anbragt en Baadsmandsstol med Ind- og Udhaler. Pertlinen blev fastgjort oppe paa Klippen, Signalet til, at man var klar, givet, og saa gik man i Lag med at hale „Capella“s Besætning i Land. Men første Gang gik det galt. Det var den gamle Steward, der blev surret til Stolen, og da han var midt paa Linen, slækkede den op, ned i Brændingen gik det, et Par Gange huggede den mod Klipperne, og da Redningsmandskabet fik ham halet op, hang han livløs i Stolen, slaaet tildøde mod Klipperne. Og saaledes gik hans egen Spaadom i Opfyldelse. Et af Stikkene, som Linen var gjort fast med, var skrænset, men om det var om Bord eller i Land, blev ikke konstateret. Alle de andre kom velbeholdne i Land og blev ført bort fra Strandingstedet og fordelt i de forskellige Hjem, og et Kvarter efter knækkede „Capella“ midt over og forsvandt i Havet.

Da Kaptajnen som sidste Mand var kommet godt i Land, var hans første Spørgsmaal, hvor John var, og hvorledes han befandt sig. Og gamle Bevan, der efter at have baaret Sønnen hjem og overgivet ham til Moderens Omsorg atter havde sluttet sig til Redningsmandskabet, bad Kaptajnen følge med hjem, saa han selv kunde tale med ham. Og her laa John i den festligt oplyste Stue; træet var han, og Knæet var ophovnet, men Moderen mente, at hendes varme Omslag nok skulde hjælpe paa det. Lykkelige og stolte var begge de Gamle, og Johns Øjne straaledede ogsaa af Glæde, da Kaptajn Kendall fortalte ham, at Efterretningen om hans kække Daad vilde flyve Landet rundt, og at Rederiet sikkert vilde belønne ham og senere sørge for hans videre Uddannelse. „For,“ sagde Kaptajnen henvendt til Forældrene, „der er Stof i den Gut, det er den Slags Dreng, Gammelengland har Brug for.“ Og Mor Bevan smilede glad og tilføjede: „Saa kom han alligevel hjem til Jul.“

# Et Forlis under Island

*En dansk Sømand, der har sejlet i allieret Tjeneste under Krigen, fortæller her om en dramatisk Grundstødning med S/S „Manø“ i Atlanterhavet, der viser, at de Farer, som Søfolkene dengang var udsat for, ikke blot var Torpedering, Bombning eller Minesprængning. De søfarende skulde midt i Krigslarmen ogsaa vogte sig for de Farer, som Søfarten selv i Fredstid er truet af.*

DET skete Kl. 3.40.

Vi sejlede i en Konvoj bestaaende af tre Skibe, en Islænding, en engelsk Baad og os, en dansk Lastbaad.

Den engelske Baad sejlede i Midten, vi paa dens Bagbords Side og Islændingen længst til Styrbord.

Det havde været en forholdsvis stille Vagt lige fra Kl. 24.00, hvor vi havde afløst den anden Vagt med de sædvanlige kammeratlige Bemærkninger samt Ordre om Skibets Kurs o. l. Det var temmelig mørkt, og der blæste en temmelig frisk nordlig Vind, men der var ingen særlig Grund til Ængstelse for, at en eventuel tysk Undervandsbaad skulde se os, da vi jo ikke var nogen stor Konvoj, og Mørket samtidig skjulte os. Til Gengæld kunde vi heller ikke se U-Baaden, hvis han var der, da det altid var vanskeligt at se disse Fartøjer, naar der var en Smule Sø, eller naar Vinden blæste Søerne til Skum.

Tiden gik som altid paa Vagterne til Søs. Den samme ensformige Skiften af Rorstørn, Udkig og Fløj-tørn. Styrmanden gik paa den ene Side af Broen og en Matros paa den anden. Igennem Vindens Fløjten hørte man Rorsmandens Forsøg paa at holde Skibet paa Kursen. Vi havde nu de sidste 4—5 Timer løbet lige ved Siden af hinanden for at gøre Konvojen kortere.

Pludselig saa vi, at den islandske Damper, som laa længst ude til højre, sendte en Masse hurtige Lys-signaler til Engelskmanden i Midten, men vi kunde ikke fatte Signalerne paa den Afstand. Saa svingede han. Lidt efter fulgte den engelske Damper ham. Vi blev hurtigt klar over, at her var noget galt, og idet vi satte „Fuld Kraft frem“ paa Maskinerne, svingede vi efter de andre.

I det samme vi svingede rundt, lød der et frygteligt Brag, og Skibet hoppede op og ned som en Gummibold. — Vi var stødt paa et undersøisk Skær.

Nøjagtigt to Sekunder efter det første Brag lød de stærke Alarmklokker over hele Skibet, og hele Besætningen var paa Benene mere eller mindre paaklædte. Nogle løb med deres Papirer i den ene Haand og et Redningsbælte i den anden. Andre havde kun naaet at faa noget af Tøjet paa og løb med Resten i Hænderne. Men kun een Ting var fælles for dem alle. Det var Tanken om at komme op paa Baadedækket, hvor vi havde vore Redningsbaade anbragt. Disse var i Forvejen svunget ud over Siden, saa de var klar til at fire ned i givet Tilfælde.

Vi kunde alle mærke, at Fordækket hurtigt sank ned i Klipperevnen, saa inden længe var vi alle samlet paa Baadedækket.

Det blæste op. Snart stod Vandet op over Forskibet, snart sank det. Kamrene var inden længe slaaet ind forude. Paa Baadedækket stod vi og saa, hvordan alt kom flydende ud af Dørene. Det flød med Madrasser, Bøger, Træstumper, Papir og Tøj. Dørene var knust eller brutalt revet af deres Hængsler.

Kort efter begyndte Vandet, som kom op fra Hullerne i Bunden af de forreste Lastrum, at rive Luger og Presenninger af, hvilket resulterede i, at Lugerne skød op i Luften med en Fart, som var de skudt ud af en Kanon.

Tilslidst begyndte de svære Skærstokke, der var lavet af Jern, at komme op ogsaa. Disse tunge Jernplader kunde de stærke Kraner i Londons Dokker ikke løsrive fra Lugekarmen, men Vandets Pres skød dem op i Luften med samme Fart som Trælugerne.

Vi var lastet med Cement i Papirssække, og da det blev vaadt, laa vi som murede fast i den Klipperevne vi var løbet ind i.

I Begyndelsen svingede Skibet fra den ene Side til den anden. Nu laa vi derimod fast, og Skibet laa som en Mole midt i Atlanterhavet. Mens vi laa stille, begyndte Vandet at brække over os med stor Voldsomhed. Skibet kunde ikke mere give sig, saa Vandet ikke fik den Kraft paa i Faldet, som det havde. Men noget maatte give sig. Den Redningsbaad, der hang paa bagbords Side, Vindsiden, fik en kraftig Sø, der splintrede den totalt til Pindebrænde, der selvfølgelig hurtigt vaskedes bort.

Den ene af de kraftige Davider, Baaden hang i, forsvandt med Fartøjet. Den anden blev bøjet hen langs Dækket. Dørene langs hele Vindsiden blev slaaet ind. Selv Døren til Kabyssen, der bestod af to Jern-døre, blev bøjet hver sin Vej og slaaet ind i Kabyssen. Alle Luftrørene var trykket flade og laa langs med Dækket eller var revet helt af. Vandet trængte nu ind i alle Kamrene Midskibs, som alle laa højere end Kamrene forude. I selve Salonen steg Vandet helt op over Bordet, men en ny Sø gjorde ogsaa Ende paa dette Stykke Møbel.

I Kabytten var alle Skabene slaaet ind. Der flød med vandtætte Daaser indeholdende Cigaretter og Tobak.

Det var komplet umuligt at naa over til vor Ferskvandspumpe, som desværre var anbragt netop, hvor det gik allerværst til. Men det varede kun kort Tid, før ogsaa denne var forvandlet til en ukendelig Masse.

Provianten til det daglige Brug, der var anbragt Midtskibs, var snart væk. Kabyssen var fuldstændig raseret, og Pantryet blev ogsaa totalt ødelagt og gen-

nemskyllet af Vandmasserne, der stod godt en Meter over Dørken.

Til sidst maatte alle blive paa Broen eller lige under den, da intet andet Sted var sikkert ombord. Radiostationen var beliggende lige under Broen. En kraftig Sø fik den svære Cementdør til at gaa skævt i, saa det var umuligt at faa Døren op indefra, men et Par aarvaagne Mænd fik snart brækket Cementpladerne op, saa „Fangerne“ kunde komme ud.

Da det blev lyst, var alle Luger og Presenninger vasket væk. Det var et sørgeligt Syn. Alt var revet, flaaet, brækket eller bøjet, alt i den samme Retning ligesom Træerne i Udkanten af en Skov.

En af Matroserne bad 1. Styrmand om Tilladelse til at prøve, om det var muligt at naa forud, da Skibets Mascot, en lille Katteskilling, stadig var forude og ikke kunde komme ud ved egen Hjælp. Han fik Tilladelsen, og mod Forventning kom han tilbage med Katteskillingen efter en Snes Minutters Forløb.

Det var imidlertid blevet Middag, og alle var blevet sultne, men paa det Tidspunkt var der kun Proviant paa et af de mest utilgængelige Steder paa hele Skibet under disse Omstændigheder, nemlig Agterstævnen.

Provianten var anbragt i en Slags Kælder Agter, og alle vidste, at der dér var fuldt af Vand. Det vilde være Selvmord at forsøge en Nedstigning. Samtidig var alle klar over, at der var megen god Mad dernede, hvis man kunde faa fat paa den.

1. Styrmand Laurits Andersen og Matros Ingvar Ahlbo tilbød saa at prøve at gaa ned efter Provianten. Men alene Turen fra Midterskibet til Agterparten var en overmenneskelig Kraftanstrengelse. De naaede dog efter en meget besværlig Klatren fra den ene faste Genstand til den anden hen til Lugen, som førte ned til Proviantkælderen.

Vi andre stod paa Baadedækket og fulgte deres Kamp med Elementerne. Ingen talte, men jeg tror, vi alle stod med Hjertet oppe i Halsen. Efter adskillige Forsøg og mange Neddykninger i det dybe, kolde Vand fik Styrmanden rakt en Del Daasekonserves op til Ahlbo, som laa og klamrede sig fast til Lugekarmen. Der gik stadig Søer ind over dem. Vi stod alle i aandeløs Spænding, hvergang Styrmanden dykkede ned under Vandet. Vilde han komme op igen? Kunde Ahlbo holde sig fast?

Som ved et Guds Under gik det godt, og nu begyndte Tilbageturen. Den var farligere end Turen derhen, da de nu var belæssede med Daaserne. De greb fat i hinanden og forsøgte paa den Maade at hjælpe hinanden, naar en af dem faldt. Gang paa Gang forsvandt de under uhyre Vandmasser, og vi troede, at vi aldrig skulde se dem igen, men atter og atter dukkede de to stoute Mænd op. Igen gik de svære Dønninger over dem, og begge blev revet omkuld.

Vi saa Styrmanden hænge vandret ud over Siden med begge Hænder krampagtigt holdende om en af de svære Barduner, der holdt Masten, medens Vandet for videre paa den anden Side.

Ahlbo var blevet slynget op i den aabentstaaende Luge, hvor han kæmpede fortvivlet for at komme op. Da der var Hul i Bunden af Skibet, steg og sank Vandet i Lugen, og vi troede alle, han var færdig, da han gik op og ned og hvert Øjeblik kunde risikere at faa

Hovedet knust paa Skærstokkene eller komme ind under Dækket. En af Matroserne paa Baadedækket hev et Stykke Tov ned til ham, medens han gjorde den anden Ende fast til et Gelænder. Ahlbo kunde dog ikke slippe Skærstokken, da den holdt ham oppe, hver Gang Vandet sank ned i Lugen. Til sidst blev han skyllet op af Lugen, da en svær Sø gik over, men et Øjeblik efter blev han atter skyllet ned i den, da Vandet trak sig tilbage.

Efter nogle Minutters Forløb løftede en svær Sø ham op paa Dækket, og denne Gang lykkedes det ham at holde sig fast og komme op paa Baadedækket. 1. Styrmand naaede ogsaa efter en haard Kamp i Sikkerhed. Da han naaede tilbage til os andre, var han slemt forslaaet.

At Provianten var gaaet tabt, siger sig selv, men ingen følte Sult. Vi var alle saa glade ved at se dem tilbage.

1. Mester havde reddet en Del Cigarer og delte dem beredvilligt ud til alle, der ønskede at ryge. Det hjalp jo ogsaa baade paa Sulten og Nerverne. Det hjalp ogsaa paa Kulden, syntes man. Der var jo ikke mange, der havde tørt Tøj paa.

1. Mester selv havde for at redde andre ogsaa sat sit Liv paa Spil. Saasart det stod ham klart, at Vandet vilde trænge ind i Maskin- og Fyrrum, gik han selv ned og blæste al Dampen ud af Kedlerne. Det var et meget farligt Arbejde, idet Vandet kunde have naaet Kedlerne, før Dampen var lukket ud, og i saa Tilfælde vilde der ikke have været nogen af os levende nu, fordi vi alle var samlet over det Sted, hvor Kedlerne var anbragt. Jeg er overbevist om, at vi skylder 1. Mester om ikke Livet saa en velment Tak for, hvad han den Nat udførte.

Medens vi ombord kæmpede hver sin Kamp for Livet, havde tre smaa engelske Krigsskibe forsøgt at komme os til Hjælp, men det var umuligt paa Grund af det haarde Vejr. Ydermere befandt vi os midt paa et Skær, og det var dem umuligt at komme ind til os. Da der var gaaet nogle og tredive Timer, besluttede vi at forlade Skibet for at forsøge at svømme ud til Skibene, der kredsede rundt om os.

Vi skulde springe ud fra Agterparten af Poopen i tre Hold paa otte Mand. Krigsskibene smed en Masse Redningsflaader ud til os og pumpede samtidig Olie paa Vandet for at stille det.

Desværre blev Flaaderne drevet langt forbi os af Vind og Vejr, saa vi naaede ikke at faa fat paa dem. Saa var der bare een Chance, og det var at flyde paa de Redningsbælter, vi alle gik med. Men de havde alle været vaade længe. Jeg antager, det tog os ca. tre Kvarter at svømme eller drive ud til de engelske Krigsskibe. Nogle var heldige at finde Vraggoods paa Vandet, de kunde holde ved, men de fleste maatte haabe paa Forsynet og egen Evne. En af Besætningen naaede ud til et af Skibene i bevidstløs Tilstand kun oppebaaret af Redningsbæltet. Jeg stod og saa, hvorledes den engelske Næstkommanderende sprang ud i Vandet iført fuld Uniform, store Søstøvler og en lang gul Stortrøje for at redde vedkommende, hvilket ogsaa lykkedes for ham.

Den ulykkelige havde faaet en dyb Flænge i Ansigtet, hvorefter han havde mistet Bevidstheden. De fleste af os var iøvrigt mere eller mindre forslaaede

Fortsættes Side 26

# ALT HAR SIN AARSAG

Af Otto Ludwig

I Mariner som den danske og engelske er Traditionerne næsten lige saa talrige som Personellet. En af de gamle Skikke, som enhver Orlogsgast har været med til at hævde, er den at sige „Skaal“.

Paa Søen har man kendt til denne Skik, maaske netop fordi Drikkevarerne altid har betydet saa meget for Søens Folk. Vinen og Øllet har ligefrem været en Del af Orlogsgastens Løn. Særligt paa Tordenskjolds Tid har Drikkevarerne betydet en Del, da Maden paa Søen dengang var meget ensformig og ikke videre vitaminrig. Saaledes blev der i Aaret 1736 indført en ny „Spisestaxt“, der gav Mandskabet Ret til en vis Portion Brændevin hveranden Dag.

I England har man ogsaa længe kendt til en saadan Forbedring af Kostsammensætningen, der ellers tit viste sine slette Egenskaber ved, at Mandskabet led af alskens Sygdomme, bl. a. Skørbug. I England har dette bevirket adskillige Traditioner. De gæve Folk drak hver Dag en Skaal for en ganske bestemt Ting. Saaledes drak de om Tirsdagen „Mødrenes Skaal“. Om Torsdagen drak man „for Kongen“. Om Lørdagen kom Turen til „Kæresternes og Konernes Skaal“. Men disse Mænd var ikke smaalige. Om Onsdagen havde de nemlig en „Skaal for os selv!“

Ogsaa hos Officererne drak man Skaaler. Skaalen for Kongen var ligefrem obligatorisk. Nu er det imidlertid saaledes, at man plejer at staa op, naar man udbringer en Skaal, men William den 4., som selv havde faretil Søs og derfor kendte Forholdene i Orlogsskibene, tillod allernaadigst, at man udbragte hans Skaal siddende. Rummet mellem Dørken og Dæksbjælkerne var nemlig meget lavt, saaledes at man nemt kunde risikere en Bule i Hovedet ved at rejse sig for hurtigt op. Skikken har holdt sig op gennem Tiderne, og endnu den Dag i Dag sidder de engelske Officerer ned, naar de skaaler for deres Konge. Det er vist ikke, fordi Skibene nu om Stunder har de samme Mangler som dengang, men vel mere fordi Englænderne elsker Traditioner.

Vinen har ogsaa altid spillet en stor Rolle, naar et Skib skulde løbe af Stabelen. I Britannien brugte man saaledes Skikken at drikke for et Skibs Fremtid, idet det gled i Vandet. Man drak denne Skaal af et Sølvbæger, som man saa efter endt Brug kylede i Havet. Men da den engelske Flaade stadig voksede, blev Spø-

gen for dyr, og omkring Aar 1700 fandt man paa at smadre en Flaske Vin mod Skibsstævnen, idet man gav Baaden dens Navn. Indtil Aar 1811 blev dette Arbejde foretaget af kongelige Personer, men saa besluttedes det, at denne Ceremoni skulde foretages af en Dame. Ordren blev efterkommet, og det gik da ogsaa godt et Stykke Tid, til en Dag en af Damerne fejlede sit Kast. Flasken røg forbi Skibet og ramte i Stedet en af Tilskuerne i Hovedet. Denne blev selvfølgelig meget

vred og anlagde straks Sag mod Marineministeriet, der maatte betale en klækkelig Sum i Erstatning.

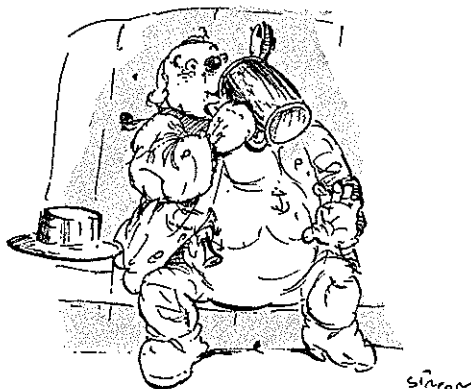
Man indsaar nu, at dette kunde ske mere end een Gang, og derfor bestemtes det, at Vinflasken for Eftertiden skulde fastgøres i en lang Snor. Denne Sikkerhedsforanstaltning har holdt sig lige siden.

Det skal tilføjes, at den danske Marine ikke døber sine Enheder paa denne højtidelige Maade. Skibenes Navne er bestemt og givet lang Tid, før de løber af Stabelen. Men iøvrigt har man stadig bibeholdt det øvrige Ceremoniel. Saaledes plejer et Musikkorps at spille, og idet Baaden glider ned ad Slidsken, raaber de omkringstaaende Hurra, mens de svinger med Huerne. Eventuelle geværbevåbnede præsenterer Gevær.

## Grog.

Med det samme vi er ved Skaaler og Vin, er det paa sin Plads at fortælle om Groggens Historie. Som sagt før, var Drikkevarerne en nødvendig Artikel ombord paa et Skib, der var ude længere Tid ad Gangen. Vandet, hvis der var noget, smagte som Regel muggent og kunde give Anledning til slemme Maveforgiftninger. Imidlertid blev denne Udskænkning af Vin ofte misbrugt, da mere som bekendt vil have mere. Derfor kunde det ske, at Besætningerne ligefrem stjal af Beholdningerne i Lasten. En Følge heraf er det maaske, at Admiral Vering i Aaret 1741 beordrede, at Vinen skulde fortyndes med Vand. I Danmark gik man frem paa en anden Maade, idet man lukkede Brændevinstønderne mere solidt. Blandt andet lod man i Aaret 1743 Tønderne omlægge med svære Jernbaand.

Alt dette vakte selvfølgelig Harme. Særligt i England voldte Foranstaltningerne Postyr. Admiral Vernon, som var almindeligt kendt under Navnet „Old Grog“, gav saaledes Navn til omtalte Drik. Grunden



Vinen og Øllet har ligefrem været en Del af Orlogsgastens Løn.



til Admirals Øgenavn var den, at han altid gik klædt i en Kappe af det saakaldte Grogramstof, der er lavet af Silke og Kamelhaar. Grogram er afledt af Ordet gros-grain, der betyder storfibret.

I Danmark er der ikke meget tilbage af Skikken med at udkænke Rom. For det første er det for dyrt, og for det andet er det ikke mere nødvendigt, da Kosten nu er næsten som i Land, hvor man dog ikke behøver Spiritus hver Dag. Imidlertid er det almindelig Skik, at den danske Marines Folk faar Punch paa Kongens Fødselsdag. I Aaret 1941, da Beholdningerne af Rom som Følge af Krigen var skrumpet ind til nogle faa Draaber, glædede nogle behjertede Forretningsfolk, der mente, de stod i Taknemlighedsgæld til Marinen, deres Efterfølgere ved at skænke dem en hel Del ægte Rom paa Kong Christians Fødselsdag.

#### Vor egen „Linje“.

Æquator er ikke den eneste Linje paa Kloden, hvor man har holdt Daab af Besætningerne. Ogsaa her i Danmark har Søfolkerne maattet lade sig døbe. Dette skete, naar man passerede Kullen nordfra efter et længere Togt. Man kaldte det dengang for at „hønse“.

Skikken er imidlertid meget gammel. Helt tilbage til Kartageniensernes Tid kan vi føre den. Disse Folk maatte ofre til deres Gud, naar de passerede „Grænsen for al Navigering“ eller „Jordens Hjørne“, som de ogsaa kaldte Gibraltarstrædet.

Fra saaledes at være noget religiøs er Skikken gaaet i Arv og er nu blot en Maade, hvorpaa man liver op i det triste Liv paa Søen.

I de to nævnte Tilfælde ser man dog ikke noget til Neptun, der optræder ved den Daab, man faar ved Passage af Æquator.

#### „Son of the Gun“.

Søn af Kanonen. Dette er en Titel, Englænderne giver en Dreng, der synes at være født til Orlogslivet. Den stammer fra den Tid, hvor Kvinderne havde deres Indflydelse paa Livet ombord i Orlogsmændene. Ofte hændte det, at en af disse Damer nedkom med et Barn, medens Kanonerne paa Dækket drøned. Dette skete nede om Læ, og for det meste foregik Fødslen paa selve Mandskabsbanjerne eller i bedste Tilfælde i et Hjørne af disse, hvor der var ophængt et Stykke Sejldug.

I engelsk Omtale af dette Udtryk findes følgende Udtalelse om Emnet, skrevet af en engelsk Brigkaptajn, som sejlede i Middelhavet Aar 1835:

„I Dag betroede Skibslægen mig, at en Kvinde ombord havde døjet i 12 Timer for at føde, og spurgte mig, om jeg vilde lade fyre en Bredside af til Lænsiden. Det gjorde jeg, og hun nedkom med et dejligt Drengbarn.“

„Det skete imidlertid ofte, at der var Tvivl om Pa-

terniteten, hvilket ikke var saa underligt, da de store Skibe havde Besætninger paa flere hundrede Mand. Man var dog ikke raadville. Uden Tøven skrev man i Skibets Logbog, at den og den Dame havde født en „Son of the Gun“.

Men der er sikkert mange Udtryk, som man af og til støder paa uden at vide deres Oprindelse. I den danske Marine har man saaledes i mange Aar kaldt det Tovværk, der var for daarligt til Fortøjning og andet Arbejde, hvor der behøvedes absolut knagstærkt Materiale, men der alligevel blev anset for kostbart til hel at kassere, for „Brandgods“. Saadant Garn kan udmærket bruges til at lave Fender o. l. af. Dets mærkelige Benævnelse har det faaet, fordi man i ældre Tider brugte den Slags Materiale til at forhale Flaadens Skibe med under Brand paa Holmen.

Med det samme vi er ved Tovværket, kan vi ikke undgaa at tale om Ordet Knob, der er et Hastighedsmaal for Fart paa Søen, idet en Knob er 1852 m sejlet paa en Time. Loglinen er saaledes indrettet ved Hjælp af Knobe (een for hver 46. Fod), at Skibets Fart er en Sømil (1852 m) for hvert Knob, der løber ud paa Loglinen i 28 Sek. Tiden maales ved et saakaldt Logglas (Timeglas). Nu maaler man som bekendt ikke Skibes Fart paa denne Maade mere. Man

bruger saakaldte Patentlogge. Men man anvender alt-saa stadig Ordet Knob.

Et andet Ord, man ogsaa tit hører uden egentlig at vide, hvorfra det stammer, er Tupto. Tupto er som bekendt Signalet for, at Marinerne skal kravle til Køjs. Det gives gerne ved Horn.

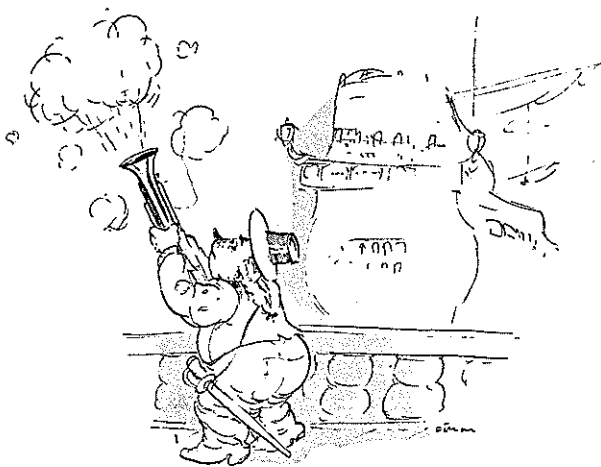
Ordet er hollandsk og betyder den Tid, hvor Værts-husene skal lukkes. Disse „Sømændenes andet Hjem“ kaldes paa nederlandsk „taps“. Da Ordet er ret gammelt, kan man deraf slutte, at det ikke alene har været vor Tids Marinerne, der har søgt Beværtningerne i Stedet for Bankerne.

I gammel Tid blev denne Form for „God Nat“ imidlertid givet med Trommer, ved at Trommeslagerne gik rundt fra Sted til Sted i Byen og tævede løs paa Trommeskindene.

#### Andre Skikke.

Endnu et Par Skikke skal nævnes fra den store engelske Marine.

Skildvægter i den britiske Marine fyrer hver Aften ved Solnedgang deres Gevær af op i Luften. Dette er ikke nogen Form for Hilsen eller noget af den Slags, men ogsaa kun en gammel Overlevering fra den Gang, hvor man brugte Flintemuskedonnere. Paa den Tid var det nærmest et Lotteri, hvis Krudtet og Vaabnet virkede. For at forvise sig om, at der virkelig var Chancer for at ramme eventuelle Fredsfostyrre i Løbet af Natten, prøvede man Muskedonneren paa denne



Man prøvede Muskedonneren.

Maade. — Ovre Vest paa er der ogsaa Tradition for at hejse en Krans i Masten, naar en af Besætningen bliver gift. For ca. 200 Aar siden blev denne Skik brugt, naar et Skib lige var kommet i Havn. I de nærmeste Par Dage lavede man nemlig ikke for meget, da der var en Masse at fortælle Pigerne, der snart kom ombord. Kransen skulde saa fortælle Officeren, der hver Dag efter endt Rengøringstid kom rundt til de i Havnen værende Skibe, at omtalte Skib havde Lov at være lidt i Uorden. Naar han saa dette, undlod han at forstyrre de glade Søkrigere og deres endnu gladere Sweethearts.

I vor Marine har der ogsaa gennem mange Aar hersket en god Tradition, der viser de Danskes Godgørelighed. Den gaar ud paa, at Skibe, der kommer til Grønland, skal give Gaver til den første Eskimo, der viser sig ombord ved Ankomsten til en Boplads. Som Regel faar den lykkelige en dejlig stor Cigar og en halv Snes Kroner i Mønter, hvilket er en meget eftertragtet Præmie.

I Aaret 1921 var Kongen selv med til at hævde denne Tradition, idet han paa denne Rejse foruden de sædvanlige Gaver og det lige saa traditionelle kongelige Haandtryk overrakte Vinderen af Kapløbet en helt ny Riffel.

*Det maa ogsaa til.*

Men Orlogslivet er jo som sagt ikke lutter Lagkage. Meget let kan en Orlogsgast forsynde sig mod Reglementet, og det slipper han ikke saa billigt fra. Der var ikke den Ting, der ikke var Straf for. Saaledes kunde han risikere at blive kneblet eller endog faa skrabet Tungen, hvis han udstødte en Ed. At lyve var ogsaa strafbart. Havde man imidlertid gjort noget meget alvorligt, gjaldt det Livet. Før Eksekutionen blev Synderen fastgjort til et Kors, der blev rejst for Lejligheden i en af Baadene, hvorefter man under Trommehvirvler og Hornfanfarer sejlede forbi samtlige Eskadrens Skibe, hvor Besætningerne var tvungne til at overvære hele Skuespillet med dets Finale, der gerne var Halshugning eller Kjælhaling. Det sidste maa anses for at være den haardeste Dødsstraf, Verdenshistorien kan opvise.

Det, at man saaledes lod Kammeraterne se paa Eksekutionen, skulde vel nærmest virke til Skræk og Advarsel. Dette Synspunkt har man end ikke forladt endnu, da en Menigs Straf gerne bliver oplæst foran hele Besætningen.

*Spor i Civillivet.*

Mange Udtryk og Skikke er ogsaa ligefrem gaaet ind i det daglige Liv i Land, hvad der ikke er noget at sige til, da Søfarten jo optager det halve Danmark.

Tit hører man f. Eks. Folk tale om, at en Ting sker „lige paa Falderebet“, naar de dermed mener i sidste

Øjeblik. „Den sorte Kokarde“ er ogsaa et Eksempel herpaa.

Ligeledes hører man Mennesker tale om „den røde Traad“. Mon de fleste ved, hvorfra dette Udtryk kommer? Det stammer ogsaa fra Orlogsmarinen, hvor man den 6. Oktober 1870 bestemte, at Marinens Tovværk fremtidig skulde gennemtrækkes med en rød Traad, saaledes at Tyveri var vanskeligere at holde skjult.

„Sjover“ er nu et Skældsord. I gamle Dage var det kun et Udtryk for en Arbejder paa Dagløn paa Holmen. Tit var det imidlertid Flaadens egne Søfolk, der efter endt Togt „sjouede“ paa Værftet. Hør blot, hvad Tordenskjolds Matros Trosner skriver i sin Dagbog Fredag den 24. April 1711: „Jeg sjouved om bord paa „Jylland“ og tog hendis støkker og skarp i land, thi hun var bleven læk, og hun skulde kjel hale.“



„Ha, Rollo!“

Ligesaaen bruger man Udtrykket „at stryge Topsejlet“ om at tage Hatten af, hvad der dog er meget betegnende, da Topsejlsstrygningen netop var et Høflighedsbevis.

„Hurra!“ raaber vi ved enhver festlig Lejlighed uden at tænke paa, at vore Forfædre for over 1000 Aar siden brugte det samme Raab. Dengang hed det bare „Ha Rollo!“ Efterhaanden kom det til at hedde „Haro“, og

derefter lidt efter lidt blev det til „Hurra!“ Rollo var som bekendt Vikingernes Fører i Aaret 912, og hans Krigere hilste ham altid med nævnte Raab.

*Hvorfor?*

Der findes mange flere Traditioner, som slet ikke har været nævnt i det ovenstaaende, men dels kender man ikke Oprindelsen til dem alle, og dels er det ikke dem allesammen, der har nogen Oprindelse, der ikke er ganske ligetil og let forstaaelig.

Naar De har læst om dem, der er taget med her, vil De maaske nok smile over nogle af dem, men saa bagefter spørger Dem selv, hvad disse tilsyneladende ligegyldige og unyttige Skikke stadig skal holdes i Hævd for. Vi lever da i en moderne Tid, hvor det er Realiteterne, der taler, mener De maaske. Og De har Ret. Men netop derfor har alle disse Overleveringer deres Berettigelse. Netop nu, hvor Realiteterne taler deres dystre Sprog, er det meget rart at blive mindet om, at der engang var en Tid, hvor der var hyggeligt og fordrageligt paa Jorden og paa Havet. Tilmed viser nogle af Skikkene os jo ogsaa, at der har været Tider før denne med Ulykke og Fortræd. Disse Perioder har dog allesammen kun været Overgange, og denne Kendsgerning giver os Lov til at tro og haabe paa, at Nutidens fortrædsfyldte Dage ogsaa kun er en saadan Overgangsperiode.

Man maa imidlertid heller ikke glemme den Betydning, som Traditionerne altid vil have for sine Ejere. Er det ikke godt at vide, at af de Goder, vi til Dato

Fortræktes Side 20

# Fregatten

## »JYLLAND«

Nu og da faar „Vikingsen“ tilsendt Breve fra Læsere, der i særlig Grad interesserer sig for den gamle Fregat ved Langebro. Mange mener, at Skibet bør omfattes med større Interesse, end Tilfældet er nu. Forleden modtog vi saaledes et Brev underskrevet S. Gjedsted, hvori der ikke alene rettedes en Kritik, men ogsaa blev fremført positive Forslag.

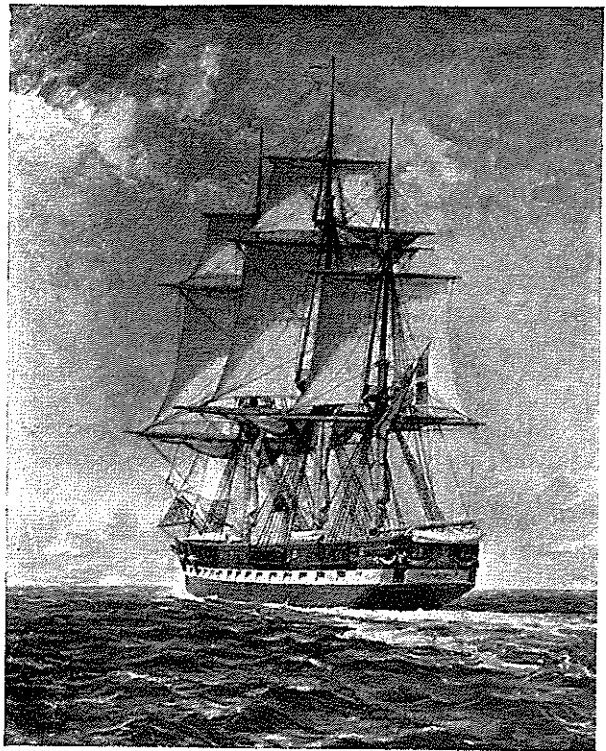
Hr. Gjedsted mener, at Skibet bør have en „Plads i Solen“ og ligge ude ved Langelinie f. Eks., hvor de mange Turister altid kommer. Det bør have Kanoner ombord, og der bør staa Voksfigurer iført originale Dragter ved Vaabnene og ved Roret, ligesom der bør ligge Kugler og Krudt parat, saa man kunde faa et Indtryk af, hvad der i gamle Dage mentes med Hornsignalet „Klart Skib“. Hr. Gjedsted foreslaar, at man for at komme ombord kunne erlægge en mindre Entre. I Dag mødes man paa Landgangen af et Skilt med disse Ord: „Ingen Adgang“. Brevskriveren kritiserer ligeledes, at der staa opstillet Cykler mod Lønningsplankerne.

Hr. Gjedsted er imidlertid ikke den eneste, der har den Tanke, at man bør føre Fregatten „Jylland“ tilbage til sin gamle Skikkelse. Der findes en Forening, der i flere Aar har arbejdet for denne Sag. Foreningens Navn er „Selskabet Fregatten Jyllands Venner“.

„Vikingsen“ forelagde Foreningens Formand, Hr. Assurandør Hedemann, Hr. Gjedsteds Brev. Formanden besvarede beredvilligt alle vore Spørgsmaal angaaende Fregatten.

Som bekendt var det jo oprindeligt Meningen, at „Jylland“ skulde være ophugget, men i sidste Øjeblik blev det reddet af en Del Mennesker, der syntes, det vilde være Synd, om et saadant Kulturminde skulde gaa tabt. Indtil nu er der ofret Masser af Penge paa Skibets Rigning, der helt er, som den var i gamle Dage.

Hr. Hedemann beklagede selv, at det gamle Skib ikke kan fremtræde i den Skikkelse, som det burde, allerede i Dag. Det har været nødvendigt at bruge det til mange forskellige Formaal i Tidens Løb. Det har saaledes baade huset en Skole for traadløs Telegrafi, en Sømandsskole og Tusinder af Feriebørn og Vandrere. Hvert Aar modtager Skibet et Tilskud fra Staten, men dette selv sammen med mange frivillige Bidrag er langt fra nok til at føre de store Planer ud i Livet. Ved at huse Feriebørnene under deres Ophold



„Selskabet Fregatten Jyllands Venner“ sælger til Fordel for det gamle Skibs Vedligeholdelse et Postkort, der er trykt i smukke Farver. Billedet ses her i formindsket Gengivelse.

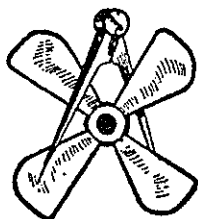
i København tjener Fregatten selv nogle af Pengene til sin Vedligeholdelse. Alting er jo ogsaa kolossalt dyrt i Dag. Til Opstilling og Anskaffelse af Armeringen, 44 Kanoner, skal bruges ca. 200,000 Kroner.

Hr. Hedemann oplyste endvidere, at man allerede har Tegninger færdige til Restaureringens Fuldendelse. Man har valgt en ganske bestemt Periode af Skibets Historie som Forbillede for Arbejdet. Naar det engang kommer til at ligge ude ved Hønsbroen som et Vartegn for København, vil det fremtræde, som det saa ud, da Chr. den Niende i 1874 foretog sin Rejse til Island.

Assurandøren forklarede sluttelig, at man ved at henvende sig til „Selskabet Fregatten Jyllands Venner“, Frederiksberggade 6, altid vil kunne faa udleveret et Adgangskort til Skibet.

For Folk, der virkelig interesserer sig for Bevarelsen af dette gamle, nationale Mindesmærke, er der let Adgang til at vise Interessen. Ved at indmelde sig i Foreningen kan man økonomisk støtte Sagen. Kontingentet er mindst 5 Kroner aarligt eller 100 Kroner een Gang for alle.

X-math.



### 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)

# Styrmand MOGENS HECKSHER fortæller -

Ved CARL ØSTEN

I sit Hjem paa Frederiksberg nyder Styrmand Hecksher sin Ferie efter sin Tjeneste i de Allieredes Rækker. Som saa mange andre hjemvendte Søfolk afventer ogsaa han den kontante Afregning fra den danske Stat, som enhver dansk Søfarende, der 9. April blev afskaaret fra sit Fædreland, har Ret til.

Indrammet over hans Skrivebord hænger hans Daabsattest fra Linjen, dateret 15. Januar 1923, ved hvilken Daab Neptun gav ham Navnet „Bulbideren“.

„Jeg kan ikke sige som de fleste andre Søfolk“, begynder Hr. Hecksher at fortælle, „at jeg som Dreng havde Lyst til Søen. Men Far, som var Reder for *Svitzer*, vilde have, at jeg skulde følge i hans Køl-vand. Saa kom jeg ind paa Kadetskolen, hvorfra jeg gik ud efter et Par Aars Forløb. Dernæst kom jeg med Skoleskibet „København“ paa dets første Rejse i 1921 og var med en enkelt Afbrydelse om Bord paa det i 4 Aar. Efter Styrmands- og Skibsfører-Eksamen paa „Københavns Navigationsskole“ 1926 sejlede jeg blandt andet i *DFDS* og *Svitzer's* Baade til 1936, hvor jeg tog Stilling i Land. Saa kom Krigen med de gode Hyrer, og i November 1939 stak jeg ud som 1. Styrmand med „Margit“ („Myren“), der forøvrigt senere under Krigen forsvandt paa en Rejse fra England til Island. Da vi gik fra England kort før Julen 1939, fulgtes vi med „Grønland“. Det var dette Skib, som paa denne Rejse opdagede en Flaade med et Lig paa, hvilket „Grønland“ lod bjerge om Bord, og som viste sig at være en Maskinmester fra den torpederede eller minesprængte „Jægersborg“. Hans Lig var det eneste, man fandt af denne Dampers Besætning, som alle omkom.

Den 9. April laa vi i Manchester. „Margit“ blev som de øvrige danske Skibe straks beslaglagt af Englænderne. I Slutningen af April dirigeredes vi til Rouen og kom til at sejle under fransk Flag. Det varede dog kun et Par Maaneder, for i Juli kom vi atter under engelsk.

I September 1940 kom jeg om Bord som 1. Styrmand i „Rota“, der skulde hente Fisk fra Island. Sammen med en Del andre Skibe af fransk, hollandsk og dansk Nationalitet, herunder „Bellona“, „Diana“, „Flora“, „Frigga“ og „Ebro“ sejlede den for „Ministry of food“. Denne Fiske-Fragtnings-Flaade talte ikke mindre end 26 Enheder. „Flora“, „Bellona“ og „Diana“ blev Tid efter anden sænket af Fjenden, medens „Ebro“ løb paa Grund paa Nordsiden af Skotland og led Total-Forlis. I dens Lasterum befandt sig den største Fiske-Last, der af frisk Fisk nogensinde er blevet lastet fra Island.

Med „Rota“ gjorde jeg i Tiden 1940—43 saadanne 33 Rejser til Island ialt. Vi var oftest uden Konvoj-Beskyttelse og havde kun en saadan nogle enkelte Gange paa Rejsen op. 4 Gange var vi udsat for direkte Bombeangreb. Den ene Gang var det nær gaaet galt. Vi befandt os lige uden for Nolsø, da et tysk Flyver-

angreb satte ind. Først troede vi, da vi saa Maskinerne, at de var engelske, fordi Englænderne havde lovet os „Paraply“ med. Men da saa Bombningerne satte ind, vidste vi nok, hvem det var fra. En Bombe traf „Rota“ midtskibs paa Gardinet af Baadedækket, men til alt Held for os traf den ikke med Spidsen. I sin Fart tværs henover Baadedækket tog den alt opstaaende med og ødelagde 2. Styrmands Kammer fuldstændigt, inden den gik udover Bagbords Side, hvor den eksploderede i Vandet, hvilket blev vor Redning. „Rota“ havde paa flere af sine første Rejser til Island 12 engelske Trawler-Fiskere med, for at de skulde lære Islændingene, hvordan de skulde ise og stuve Fisken i Dampernes store Lastrum, hvor alle Slags Fisk stuvendes mellem hverandre. Det var beundringsværdigt at lægge Mærke til, hvordan England i Hast havde faaet organiseret denne Tilførsel af dette betydningsfulde Levnedsmiddel, som Fisken var. Losningen — vi plejede alle at losse i Hull — foregik fantastisk hurtigt. Om Bord riggedes i Hast nogle Taljer op, der dreves af elektriske Spil i Land, hvorefter et Par Hundrede Mand tog fat paa Losningen ved at skovle Fisken op i store Vidjekurve, hvilke Taljerne saa tog sig af. Paa denne Maade kunde en 6—700 Tons Fisk blive losset paa ca. et halvt Døgn.

Efter en Ferie i Sommeren 1943 befordredes jeg med en Flyvemaskine til Casablanca, hvorfra jeg skulde videre for at hente „Belgien“ op til England for videre Reparation. Den var blevet sænket ved Sabotage af Franskmændene udfor Porte Lyautey og havde, inden den blev hævet, ligget 7 Maaneder paa Flodens Bund. Den var et værre Vrag at sejle med, saa daarlig, at vi undervejs mistede den Konvoj, vi havde været i fra Gibraltar. Vi naaede engelsk Havn Juleaftensdag, altsaa lige tidnok til at kunne fejre Julen. Det blev en sløj Jul. Ikke en Gave fik vi. Til Gengæld fik vi mere den efterfølgende Jul, baade fra



Dannebrogslaget, som Kaptajn Charles Svendsen her overrækker Skolen.

„Dansk Sømandsmission“ og den engelske Skole, af hvem vi var adopteret. Aaret igennem lavede Pigerne i Skolerne Haandarbejder, der skulde bruges som Julegaver til de de Søfolk om Bord paa det Skib, som den paagældende Skole havde adopteret. Det var et smukt Træk, at Gaverne ikke alene var tiltænkt deres Landsmænd, men ogsaa de udenlandske Søfolk, som var i allieret Tjeneste. Jeg fik saaledes denne Jul baade et Halstørklæde og et Par Vanter. Ogsaa Breve udveksledes Aaret igennem mellem Skolernes Elever og deres Adoptanter. Under et Ophold, som „Skagen“ engang havde i London, blev vi inviteret ind paa den Skole, der havde adopteret os, og blev trakteret med Kaffe og Kager. Skibets Kaptajn, *Charles Svendsen*, overrakte ved denne Lejlighed Skolen et Dannebrogssflag som en Hæder og Tak fra os danske Søfolk.

I Februar 1944 mønstrede jeg som 1. Styrmand om Bord paa „Skagen“ — en 900 Tons Damper tilhørende Reder Fisker Nielsen. I Bristol havde vi indtaget Kul til Portsmuth. I Bristol-Kanalens Munding tilsluttedes vi en Konvoj med Troppe- og Ammunitionsskibe, der beskyttedes af en Mængde Destroyere, Torpedojagere og Flyvemaskiner. Af danske Skibe befandt sig foruden vort i denne Konvoj „Lillian“ (Lauritzen's) samt vistnok endnu en dansk Damper. Da vi befandt os ca. 50 miles fra Isle of Wight, blev Konvojen ved 22-Tiden udsat for et Lynangreb af tyske Motortorpedobaade og Flyvere. Jeg havde Frivagt, men var paa Grund af Luft-Alarmen, der om Natten fandt Sted ved Lyssignaler — om Dagen ved Flag — og Skibenes egne Alarm-Klokker, ilet op paa Agterkanten af Broen. Kort efter ser vi fra „Skagen“ et mægtigt Flammeglimt i Mørket og hører en usædvanlig kraftig Eksplosion omtrent samtidig med, at vi føler en Sviden i vore Ansigter. Det var et Ammunitionsskib, der gik foran os, som var røget i Luften efter en Træffer. Kun 2 af dets Mandskab blev reddet, et usædvanligt Held, for Skibet var sunket i næsten samme Øjeblik, som det blev truffet. En Tank'er, vi havde agten om os, blev ogsaa ramt og sank. At vi ikke kom noget til, er et Guds Under, eftersom vi kun sejlede i kort Afstand fra Ammunitionsskibet. For de angribende Tyskere havde „Skagen“ som det mindre Skib, det var, ikke haft Interesse i Forhold til de den omgivende større Bytter. Angrebet, der kun stod paa i en Snes Minutter, har sikkert ikke været tabsløs for Tyskerne. Konvojen fortsatte og ankrede ved Midnatstid op i Solent-Strædet for at afvente nærmere Ordre. Vi havde paa Fornemmelsen, at noget stort var i Gære. Skulde den store Invasion, som man havde gisnet paa gennem længere Tid, nu løbe af Stablen, tænkte vi. En næsten sikker Bekræftelse herpaa saa vi kort efter vor Opankring. I den ret lyse Nat dampede en Flaade forbi — saa stor, at vi knapt vilde tro vore egne Øjne. Den omfattede vel et Par Tusinde Enheder, antager jeg. Iblandt disse fandtes store Ocean-liners, Invasionskibe, Destroyere, Tank'ere, Minestrygere, 2 Slagskibe, hvoraf det ene var „Warspite“, Slagkrydseren „Blackprince“ o. m. a.,

medens Hurtigbaade pilede ud og ind mellem denne alle Tidens største Armada. Dens Passage forbi os varede omtrent hele Natten.

Dagen efter afgik „Skagen“ fra Konvojen og ankom til Portsmuth ved 16 Tiden. Om Natten indledte Tyskerne et Bombardement af Portsmuth med V-Bomber, der som sædvanlig kom i Serier. De V-Bomber, der ikke af Englænderne var blevet skudt ned, inden de naaede det tilsigtede Maal, gik heldigvis ikke ned i selve Portsmuth eller dens store Flaadehavn, men bagved, hvor de ikke kunde anrette saa stor Skade. Vi stod ogsaa klar ved vore Kanoner under Bombardementet. Uanfægtet af dette gled ude paa Havet Invasionsflaadens endeløse Rader forbi, den Flaadesamling, Verdens hidtil største, der skulde komme til at omfatte ikke mindre end ca. 4000 Fartøjer, som blev konvojeret af ikke mindre end ca. 800 Krigsskibe, medens over 11,000 Flyvemaskiner af alle mulige Slags, den største „mekaniske Fuglesværn“ vor Verden nogensinde har oplevet at se, holdt Luften fri over dem eller banede Vej. Det var Ouverturen til *D-Dag* den 6. Juni. — Saa falder Tæppet — jeg kan ikke fortælle mere!“ — — — *Carl Østen.*

### Alt har sin Aarsag. Fortsat fra Side 17

har faaet af vort Land, kan vi takke vore Forfædre for Størstedelen? — Det er jo netop dette, Traditionerne hjælper os til at forstaa.

Danmark er i disse Aar inde i et Dødvande, fordi dets Folk ikke har villet tage imod denne Lære. Vi har faaet en Arv, som de gamle Skikke viser os sammen med Historien, at vore Forfædre selv har maattet kæmpe sejt for. Har vi derfor Lov at bryde Traditionen? Har vore Børn ikke Ret til selv at kunne føre Arven videre? — Jo! Derfor har Traditionerne ikke alene deres Berettigelse, men ogsaa deres Krav til dem, der kender dem.

Dør en Marines Traditioner, dør den selv! Dette gælder ogsaa for et Land!

Vi har Købere til „Vikingen“ Nr. 2, 1935, til Pris Kr. 2.

Henvendelse til Bladets Ekspedition.

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRÉSUNDBY

**Bunkers:**

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

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

DE FORENEDE KULIMPORTØRER  
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211  
KØBENHAVN K.

# KONGELIGE

# PIRATER

**B**OGSTAVELIG talt var den spanske Armada blevet jaget gennem Kanalen med Englænderne i Hælene og var — som beskrevet i den foregaaende Artikel — den 27. Juli ankret op ved Calais, hvor Medina Sidonia efter Kong Philip's Bestemmelse skulde slutte op med Prinsen af Parma og derpaa — ganske vist efter hans egen Opfattelse — hovedsagelig yde dennes Invasionshær den fornødne Dækning under dens Overførelse til England. Men allerede samme Aften modtog Medina Sidonia ved en Kurér det triste Budskab fra Parma, at det var en komplet Umulighed at faa Invasionshæren indskibet de første fjorten Dage, da Tropperne endnu laa i Lejr paa vidt forskellige Steder i Landet, og de fladbundede Baade, som skulde føre dem over, endnu langt fra var i forsvarlig sødygtig Stand. Ydermere laa Armeringen og Provianten hobet op paa Kajerne i Dunkerque, og det vilde naturligvis ogsaa tage Tid at faa dette bragt i Orden. Parma gav i Skrivelsen Udtryk for sin inderligste Bedrøvelse og beklagede dybt Forsinkelsen; men Hertugen maatte virkelig vente lidt og i Mellemtiden sørge for sine Skibes Sikkerhed.

Medina Sidonia rev sig i sit graanende Haar, da han havde læst dette Budskab. Her laa han og var ude af Stand til at foretage sig noget. Det var endda ikke det værste for ham, at der var begyndt at gaa stærkt Svind i Flaadens Ammunition — og i Provianten, hvoraf meget var kastet over Bord som uegnet til Menneskeføde — eller at hans Officerer og Skibenes menige Besætninger havde vist Tegn til Modløshed. Nej, det værste var, at han havde bragt Armadaen til Ankers paa en meget farlig Red, hvor Fjenden, som en hel Uge havde jaget ham gennem Kanalen, nu laa og lurede paa ham i kun godt og vel et Kanonskuds Afstand — Fjenden, hvis Styrke han havde undervurderet, og som nu yderligere havde faaet Forstærkning.

Med denne Forstærkning sigtede Medina Sidonia til Seymour's og Winter's rekognoscerende Afdelinger, som her havde sluttet sig til den engelske Hovedstyrke.

Den stakkels bekymrede Medina Sidonia fik

## Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt

Af OSCAR JENSEN

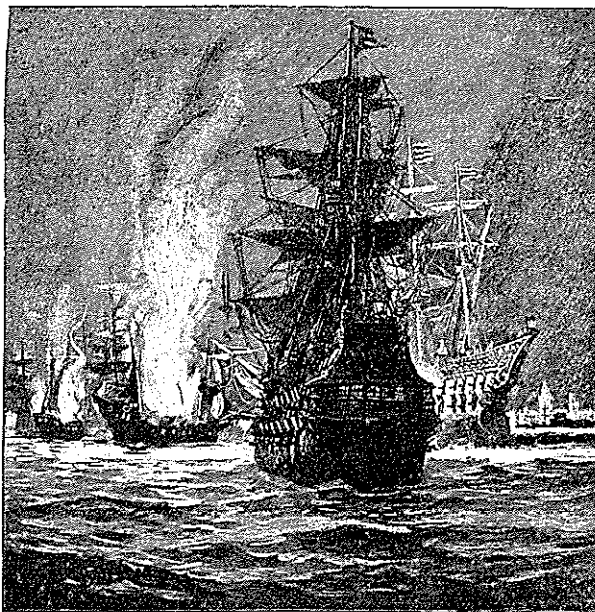
(Sluttet)

ikke nogen rolig Nat, og han fik endnu mindre Lov til at holde den paafølgende Søndag i Fred. Straks efter at Armadaen var gaaet til Ankers, havde Lord Howard pillet otte af sine daarligste Skibe ud fra den samlede Styrke, havde ladet dem tømme for alt brugbart Inventar og fyldte med let fængeligt, brændbart Materiale, hvorefter deres Sider var blevet oversmurt med Tjære, Beg og Krudt, og da dette var besørget, kom Natten.

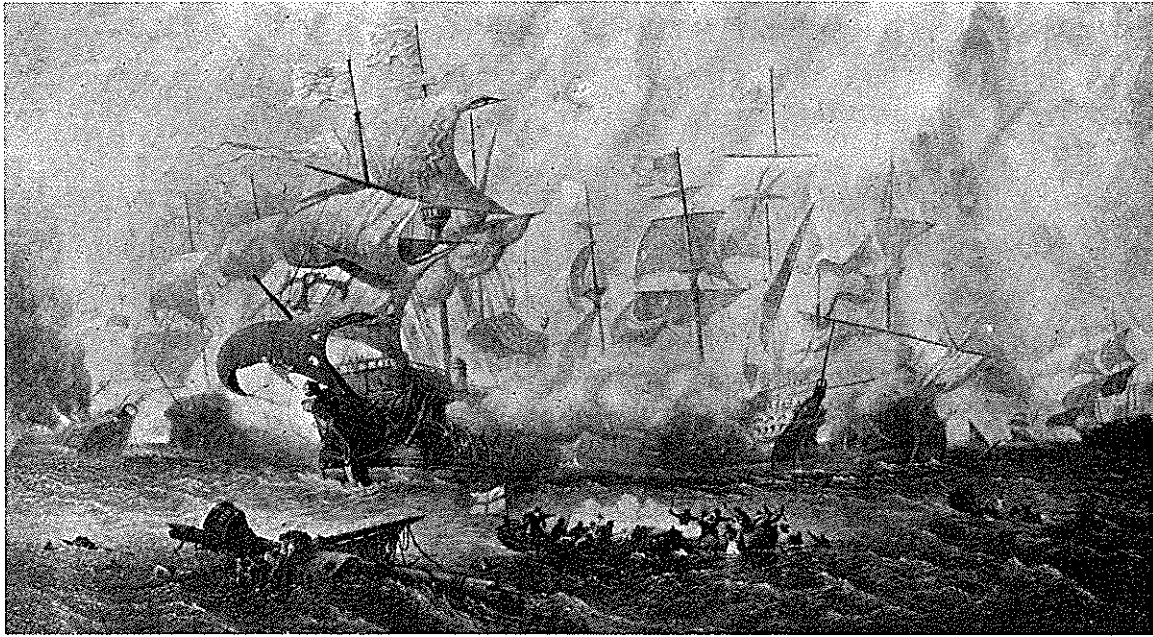
Der var hverken Maane eller Stjerner paa Himlen, og det var meget mørkt. Der blæste en svag vestlig Vind, og for den slap Lord Howard de otte præparerede Skibe i Drift mod den opankrede Armada. Hvert af dem var kun bemanded med nogle faa Mænd, og de havde alle en Baad slæbende langs Siden i kort Fangeline. De stjal sig i det rugende Mørke tæt ind

paa de spanske Skibe, hvorefter deres Bemanding salverede sig i deres Baade, og et Øjeblik efter slog de alle otte ud i lys Lue, der hurtigt blev til et Ildhav, hvori hele Armadaen og Calais laa som i det klareste Dagslys.

Brandere var ikke noget nyt for Spanierne. De havde tidligere været ude for saadanne brændende Skibes frygtelige Virkning under bevægelige Kamphandlinger; hvor langt frygteligere maa det saa ikke have forekommet dem at faa dem ind mellem de mange Ankerliggere, som ikke var i Stand til at manøvrere sig fri af Faren; og angstfulde Raab skar da ogsaa



*De otte Brandere slog ud i lys Lue, der hurtigt blev til et Ildhav, hvori hele Armadaen og Calais laa som i det klareste Dagslys.*



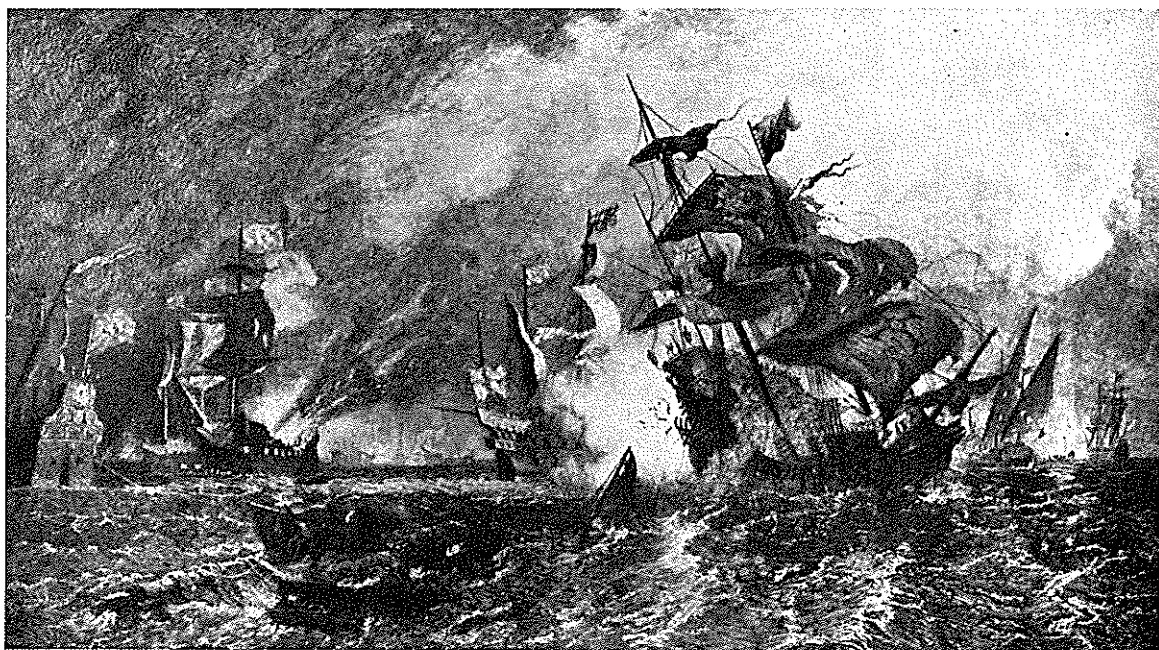
*Slaget ved Gravelines den 30. Juli 1588.*

hundredtonigt gennem den stille Nat og skabte en grænseløs Forvirring. En koldblodig Øverstbefalende med en Smule Aandsnærværelse vilde vel øjeblikkelig have sendt nogle Baade ud for at faa Hold i de brændende Hulke og slæbe dem saa langt bort, at de ingen Skade kunde gøre; men Armadaen manglede i høj Grad koldblodige Befalingsmænd. Fuldkommen konfus brændte Medina Sidonia en Kanon af ud i det Blaa og gav derefter Ordre til alle Armadaens Skibe om at slippe deres Ankre og staa ud til Søs.

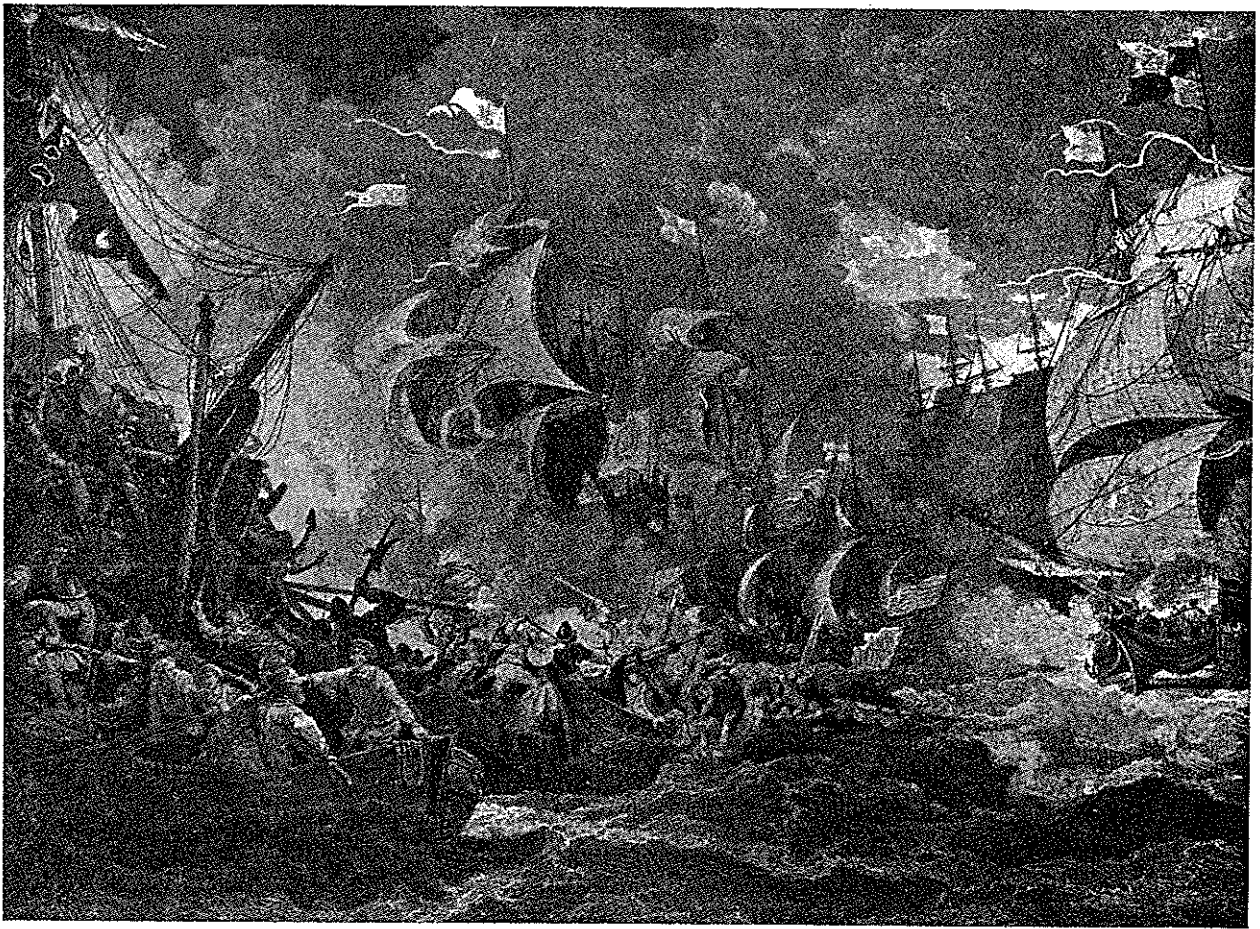
De spanske Kaptajner overgik hverandre i Iver for at komme bort. I et febrilsk Jag blev Ordren efterkommet, og uden nogen større Ravage blev den ogsaa udført, mens de engelske Brandere uden at gøre

synderlig Skade fortærede sig selv, til Ilden naaede Skrogenes Vandlinie, og de gik til Bunds. Medina Sidonia priste sig lykkelig over, at han saa heldigt havde afværget Englændernes Forsøg paa at stikke hans Skibe i Brand; men hans Lykkefølelse varede ikke længere, end til Dagen brød frem og afslørede de hidtil uanede Følger af den natlige Episode.

I Mørket havde Armadaens Skibe skilt sig ud fra hverandre i to Afdelinger. Medina Sidonia med „San Martin“ og fyrretyve af de største og bedste Galeoner red for deres Ankere i en Klynge tæt uden for Havnen, mens de øvrige to Trediedele af Armadaen laa underdrejet for smaa Sejl længere mod Øst. At disse Skibe laa underdrejet skyldtes antagelig, at de kun



*Winter med „The Vanguard“ under Slaget ved Gravelines.*



*Den store Armadas sidste Kamp mod Englænderne.*

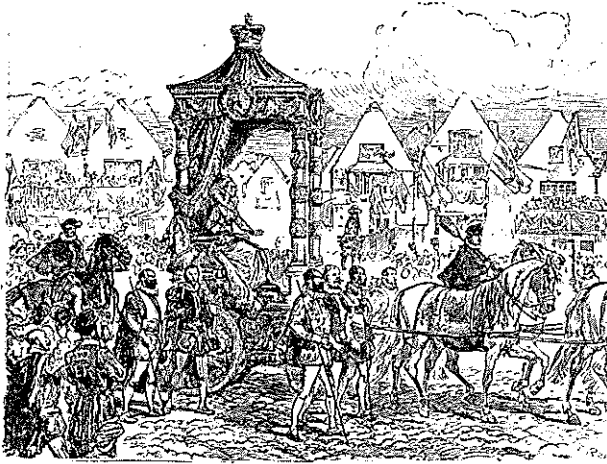
havde haft det ene Anker, som de efter Ordre havde maattet slippe. Skibscheferne paa denne Del af Armadaen var aabenbart ikke opmærksomme paa den Fare, der truede dem ved deres stærke Afdrift mod det læ Land, og en af disse Galeoner stod da ogsaa inden længe fast paa en af Sandbankerne ved Gravelines. Flere fulgte umiddelbart efter den grundstødte Galeons Eksempel, og snart kom Lord Howard, Seymour og Winter jagende med deres Eskadrer efter Resten af den for Vind og Strøm drivende Afdeling af Armadaen. Det kom til en dundrende Kamp, hvorunder især Winter med „The Vanguard“ indskrev sit Navn med gyldne Bogstaver i Englands Søkrigshistorie. Mange af de spanske Skibe drev paa Land under dette Søslag ved Gravelines, og de fik aldrig mere Vand under deres Køle. Enkelte blev skudt i Brand og sprang i Luften, mens andre blev sænkede, og kun forholdsvis faa slap bort i Kampens Hede og flygtede nordover. Enkelte af disse blev dog senere splintret i Stumper og Stykker mod Norges haarde Klippekystr.

Mens dette Slag udkæmpedes ved Gravelines, havde Drake og Hawkins ikke spildt Tiden som uvirkelige Tilskuere. Disse to erfarne Søhaner havde hurtigt opfattet Situationen. De havde set, at Fjendens Styrke var splittet. De saa' Medina Sidonia lette og gaa under Sejl, mens han hejste Signal efter Signal til sin spredte Flaade. De saa', at som Vind og Strøm var, vilde det være umuligt for de underdreje-

de og mod Læ drivende Skibe at komme op og forene sig med ham; og med hele den øvrige engelske Flaade gik Drake løs paa den uheldige Medina Sidonia og hans fyrretyve Skibe — Blomsten af den store Armada.

Det var nu eller aldrig, og der blev ikke kæmpet mod Skibe i lange Rækker eller nogen som helst Formation. Englænderne sværmede rundt om de spanske Galeoner, jagende dem hid og did, efter som de fik deres Ankere op, og uden at give dem den ringeste Lejlighed til Nærkamp rammene deres overlegne Skyts sit svære Metal ind i dem. Galeonerne blev dog ikke de engelske Skibe Svar skyldig, men de skød fremdeles for højt, saa deres Kugler ligesom tidligere gik over Hovedet paa Englænderne, mens de selv var hjælpeløst prisgivet de engelske Kanoner. Dog kæmpede disse Spaniere tappert, og ikke en eneste af Galeonerne gjorde Mine til at ville stryge Flaget. En enkelt, som var synkefærdig, og som havde ydet et beundringsværdigt Forsvar, besvarede en Opfordring til Overgivelse med Haansord mod Englænderne, fordi de unddrog sig at komme i Nærkamp, hvorefter de skød den opfordrende engelske Officer, som havde prajet fra sit Skibs Klyverbom. Dette Skud fik mange flere dødelige Følger; thi det blev fra Modstanderen øjeblikkelig besvaret med en Bredside, der sendte den synkefærdige Galeone til Bunds med Mand og Mus.





*Eskorteret af Adel og Gejstlighed til Fods og til Hest tronede Dronning Elisabeth i sin med Himmel overdækkede Guld-karet paa Vej mod St. Paul.*

Og Kampen rasede videre med uformindsket Hef-tighed fra begge Parter. Galeonerne „San Philip“ og „San Matteo“ blev afmastede og drev hjælpeløse mod den hollandske Kyst, hvor Sø-Geuserne helt gjorde Ende paa deres Tilværelse. „San Martin“ havde til Trods for sine forstærkede Sider snart mistet Halv-delen af sit Mandskab, og fra mange af de andre store Galeoners Spygatter flød ogsaa Strømme af Blod, der for disse Skibes Vedkommende ligeledes vidnede om store Tab af Menneskeliv. Allerede lidt over Middag havde flere af de spanske Skibe bortskudt det meste af deres Krudt, og deres Ild slækkede kendeligt af. Klokkeren fem hørte Kampen helt op — den store Armadas sidste Kamp — den Kamp, der syntes uafgjort, men som i sidste Instans blev en Sejr for Francis Drake og John Hawkins. Havde den varet en eller to Timer længere, vilde alle de spanske Skibe uden Tvivl have overgivet sig eller være drevet paa Grund; men ved den Tid var Englændernes Krudt ogsaa sluppet op, og de maatte trække sig tilbage og overlade til Medina Sidonia, hvorledes han med sine resterende og haardt medtagne Skibe vilde klare sig fri af Grun-dene, hvilket kunde synes vanskeligt mod den nord-vestlige Vind, der nu var frisket op til stiv Kuling.

I dette Tilfælde var Medina Sidonia dog heldig. Vinden drejede om i Syd, og han slap fri og ud i Nordsøen med Resten af sine fyrretyve Skibe, som snart fik Følgeskab af de spanske Enheder, der var undsluppet fra Gravelines, saa hele hans samlede Flaade nu udgjorde halvfjerdsindstyve Skibe, hvis Besætninger dog nu havde mistet en Del af deres tidligere Kampaand.

Imidlertid havde Lord Howard atter forenet sig med Drake og Hawkins, efter at han igen havde overladt til til Seymour og Winter at holde Øje med Prinsen af Parmas Forehavende. Men inden Howard arriverede, var de to Vovehalse, Drake og Hawkins, enedes om at gøre Forsøg paa ved Bluff at jage Medina Sidonia og hans Skibe paa Land eller faa dem til at overgive sig. Howard billigede Planen, og den følgende Morgen gik alle tre Eskadrer i Gang med at forfølge Fjenden, endskønt de faktisk ikke havde Am-munition til nogen Kamphandling.

Det forlød, at dette Bluff-Forsøg meget nær var lykkedes, at en Kaptajn Diego Florez indtrængende havde raadet Medina Sidonia til Overgivelse, og at en Baad allerede var firet for at bringe Forhandlere til Lord Howard, da en Viceadmiral Oquenda traadte til og svor, at han vilde sparke Diego Florez over Bord, dersom Baaden forlod Skibet i dette nedværdi-gende Ærinde. Hvorvidt dette forholder sig rigtigt skal være usagt. Spanierne fortsatte i hvert Fald Flugten nordover for den friske sydvestlige Vind, som voksede i Styrke og snart blev til en forrygende Storm, der skulde blive skæbnsvanger for Resterne af den uheldige Armada.

De spanske Mandskaber havde ikke Klæder, der var egnede for de Breddegrader, som den sydlige Storm drev dem op til. Der herskede Knaphed paa Proviant, og Vandtønderne var næsten tomme. Mul-dyr og Heste gik i Drift under den voldsomme Slinge-rage og maatte lempes over Bord i saa stort Antal, at skotske Fiskere, som var Øjenvidner til Flugten, berettede, at de havde sejlet milevidt mellem fly-dende Kadavere.

Efter at have opsnappet nogle Fiskere, som blev tvunget til at gøre Tjeneste som Lodser, stod Resten af Armadaen omsider i en sluttet Formation vestover mellem Orkney- og Færøerne. Imidlertid faldt det i med Taage, og Skibene mistede Føling med Admiral-skibet og kom bort fra hinanden. To af dem drev i Land paa Hebriderne, og det gik disse, som det var gaaet deres Fæller ved den norske Kyst. Mellem tre-dive og fyrre Galeoner og Galejer naaede til den irske Sydkyst, hvor de forsøgte at komme i Læ ved Kap Clear; men den sydvestlige Storm overvældede dem og førte dem nordover igen, saa hele Irlands Vestkyst mellem Blaskets og Donegal-Bugten snart blev overstrøet med Vrag. Mellem syv og otte Tu-sinde halvdrunknede Spaniere reddede sig i Land, men kun for at blive slagtet af de vilde Irlændere — eller for med den største Skaanselsløshed at blive jaget til Døde af Dronning Elisabeth's herværende Repræsen-tant, Sir William Fitzwilliam. Nogle faa af de span-ske Skibe naaede dog atter med stort Besvær ind i engelsk Farvand, men to af disse blev opbragt af engelske Kapere, mens ét med Nød og næppe slap ind til Le Havre.

Af hele den store Armada naaede kun 53 Skibe tilbage til Spanien og heriblandt ogsaa „San Martin“ med Medina Sidonia om Bord; og af de 50,000 Sømænd og Soldater, som var sejlet ud for at erobre England, gensaa kun 9000 deres Fædreland, og disse var saa syge og nedbrudte, at de brast i Graad, da de skim-tede den hjemlige Kyst og følte den varme spanske Sol.

Efter Tilbagekomsten nedlagde Medina Sidonia straks sin Kommando og rejste hjem til Flugtstolen i sin Have og til sine Fiskedamme. Juan Recalde døde af Glæde over Gensynet med sin Familie, mens Vice-admiral Oquendo skamfuld begav sig til sit Hjem i Santandér, hvor han nægtede at se sin Hustru og sine Børn og laasede sig inde paa sit Værelse, vendte sit Ansigt mod Væggen og drog sit sidste Suk med et bristet Hjerte.

Kong Philip's Optræden efter at hans store For-

haabninger saa grusomt var kuldkastede, kan kun tjene ham til Ære. Han tog mod Ulykken som en Tilskikkelse fra Gud og den hellige Jomfru, pensionerede Enkerne og de Faderløse og beordrede, at der i alle Spaniens Kirker og Klostre skulde opsendes Bønner og Taksigelser til Gud og alle Helgener, fordi Ulykken ikke var blevet større.

I Forhold til den Maade, som man saaledes i Spanien tog mod Nederlaget, gav Englænderne Udtryk for deres Sejr under mere beskedne Former. Man nøjedes med at afholde en Takkegudstjeneste i St. Paul's Katedral, hvortil ogsaa Dronning Elisabeth havde bebudet sin Nærværelse. Ved denne Lejlighed var dog hele London paa Benene. Gaderne, hvorigennem Majestæten skulde passere til Kirken, var bestrøet med Blomster, og Husene var behængt med Faner og brogede Tæpper. Eskorteret af Adel og Gejstlighed til Fods og til Hest tronedede Dronning Elisabeth i sin med Himmel overdækkede Guldkalet trukket af seks hvide Heste paa Vejen mod St. Paul. Hun gjorde sin Entré i Kirken med Lord Howard, Francis Drake og John Hawkins i sit nærmeste Følge; men de, der havde ventet en større Ceremoni, blev skuffede. Den engelske protestantiske Kirkes Overhoved holdt en kort Tale, lovpriste den Almægtige for hans Miskundhed, bad en Bøn for England og takkede for Sejren, og da han hermed havde talt ud, rejste Dronningen sig og formanede salvelsesfuldt alle til at gøre det samme, hvorefter de Tilstedeværende højlydt og med Akklamation ønskede hende et meget langt og lykkeligt Liv til Fordærv for hendes og Englands Fjender.

Saaledes er Historien om de Kampe, der blev Forløbere til, at Spanien mistede sit Herredømme paa Havet. Men Historien om Pionererne, der lagde Grunden til Englands Sømagt — den Sømagt, der knuste dette Herredømme, er endnu ikke helt til Ende, og den skal i det følgende afsluttes i Korthed.

De virkelige Pionerer, der lagde Grunden til Englands Sømagt — de to kongelige Pirater Francis Drake og John Hawkins, foretog efter Armadaens Ødelæggelse endnu adskillige Togter mod de spanske Besiddelser i Vestindien og paa Amerikas Fastland. Snart opererede de i Forening og snart hver for sig, og de skabte Panik og Rædsel blandt alle Spaniere, hvor de viste sig. Om Drake, som Spanierne kaldte „El Draque“ — Dragen, opstod der de mærkeligste Legender, som i denne Overtroens Tidsalder blev taget fuldt alvorlige. Det hed sig saaledes blandt



Under en højtidelig Ceremoni efter den engelske Kirkes Ritual blev Drake's Lig overgivet til Havet.

Spaniere, at han var i Forbund med Djævelen, og som den Kætter, han efter spansk Opfattelse var, passede hans forvrængede Navn jo ogsaa som Haand i Handske til en Discipel af selve Satan. Blandt Almuen i England gik ogsaa det fantastiske Sagn, at han efter at have afsluttet Keglespillet i Værtshuset paa Plymouth-Ho, da Kaptajn Flemming havde rapporteret Armadaens Ankomst, havde forlangt en stor Træblok og en Økse. Og da dette var skaffet til Veje, havde han smøget sine Ærmer op og havde hugget Blokken i smaa Stykker, som han derpaa kastede ud i Plymouth-Sund, hvor de blev til Skibe og skabte den Flaade, hvormed Armadaen blev angrebet og ødelagt.

Men tilbage til Virkeligheden.

Efter Armadaens Fiasko gik alle Prinsen af Parmas Forberedelser i Nederlandene naturligvis ogsaa i Vasken. I det hele taget var det mægtige spanske Imperium saa smaat begyndt at gaa sin Undergang i Møde, hvilket i en væsentlig Grad skyldtes Francis Drake's og John Hawkins' uforsonlige Had til Kong Philip og deres fortsatte Angreb paa hans oversøiske Besiddelser — Angreb, der i Skaanselsløshed ikke adskilte sig fra deres tidligere piratagtige Plyndringstogter, og som ogsaa i Lighed med disse troligt blev understøttet af Dronning Elisabeth.

Den 28. August 1595 sejlede disse to ukuelige Søhaner ud fra Plymouth med 26 Skibe og 2500 Mand for i vaabenbroderlig Forening at udplyndre det Eldorado hinsides Atlanten, hvorfra den spanske Konge hentede sine Rigdomme. Der kan næppe være Tvivl om, at Dronningen var Parthaver i dette Foretagende; thi Halvdelen af de 26 Skibe tilhørte hende. Dette blev Drake's og Hawkins' sidste Rejse. Den 12. No-



Statue af Sir Francis Drake paa Plymouth-Ho

vember, da Flaaden var ankret op ved Portorico, døde John Hawkins pludselig af et Hjerteslag og blev begravet i Land, hvorefter Drake fortsatte Togtet med alle 26 Skibe.

Det formodede Eldorado var som sagt Togtets Maal, men da ingen Englænder havde nøje Kendskab til, hvor dette Guldland var at finde, ud over at det maatte henhøre til Kong Philip's mellem- eller syd-amerikanske Besiddelser, satte Drake det uvilkaarligt i Forbindelse med den rige By Panama. Han styrede derfor direkte mod Centralamerika, hvor han plynd-

rede og afbrændte flere Byer. Han erobrede for anden Gang Nombre de Dios og tog et enormt Bytte, men her blev han ogsaa gjort bekendt med, at Vejen over Panama-Tangen efter hans sidste Besøg nu var saa stærkt befæstet og militariseret, at det vilde være umuligt for ham at trænge frem til Panama med den ringe Styrke, han af Hensyn til sine Skibes Sikkerhed turde blotté disse for til det hasarderede Foretagende.

Denne Efterretning synes at have givet den hidtil ukuelige Francis Drake et alvorligt Knæk. Mismodig indskibede han sit Mandskab igen og stod atter til Søs, og han henfaldt nu til melankolske Grublerier. Han sygnede bogstavelig talt hen og døde om Bord i sit Skib den 28. Januar 1596, da Flaaden befandt sig ud for Puerto Bello. Her blev hans Lig lagt i en Blykiste, og efter en højtidelig Ceremoni efter den engelske Kirkes Ritual blev det under Affyring af en Æressalve overgivet til Havet, der havde været hans rette Element i Livet og saaledes ogsaa blev det i Døden.

Efterretningen om Hawkins' og Drake's Død naaede England med deres Flaades Tilbagekomst til Plymouth i Maj 1596, og Dødsbudskabet fostrede nye Sagn og Legender — i Særdeleshed om Drake. Mange var de Eventyrere, som senere fulgte i disse to Søhæners Kølvand, ingen af dem alle fæstnede sig i det engelske Folks Bevidsthed med saa megen Beundring som Sir Francis Drake; og til hans Minde rejstes der da ogsaa senere en pragtfuld Statue af ham paa Plymouth-Ho, hvor han i alle Englænderes Øjne staar som den betydeligste af de Pionerer, der lagde Grunden til Englands Sømagt. Oscar Jensen.

### Et Forlis under Island. Fortsat fra Side 14

eller saarede. Et Par Mand kom paa Hospitalet, da vi naaede ind til Island.

Englænderne havde først forsøgt at sætte en Baad i Vandet, men den var omgaaende blevet slynget med Bunden i Vejret, saa de maatte fiske deres egne Kammerater op. De fortalte os, at de kun havde regnet med at faa Halvdelen af os reddet, men de fik fat i hver og en af os. Dog lykkedes det dem ikke at kalde Kaptajnen, Kokken og en Fyrbøder til Live igen. De gav dem kunstigt Aandedræt i fire Timer, men alt Liv var forlængst udslukt.

De tre Døde blev begravet fra den smukke Domkirke i Reykjavik under stor Højtidelighed, hvori deltog mange engelske og norske Søofficerer, samt utallige Venner og Bekendte fra de forskellige Skibe.

Det var med stor Sorg, vi bar de Døde til deres Hvilested, da de alle var meget afholdte ombord.

Efter Begravelsen blev vi venligt behandlet af alle Danskerne paa Island. De gjorde alt, hvad der stod i deres Magt for at faa os til at glemme den forfærdelige Tildragelse. Flere Steder fra kom der ogsaa godt og varmt Tøj til os. Det skal aldrig blive glemt.

Da vi havde været paa Island et Stykke Tid, kom vi alle med en Passagerbaad tilbage til England, hvor vi igen blev modtaget med Venlighed og Forstaaelse.

Kort efter skiltes vi og mønstrede ud med forskellige Skibe for atter at gøre vor Pligt.

Leon Leif Mikkelsen.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

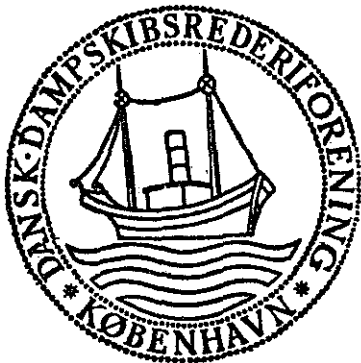
Grundlagt 1889

# Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1946



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Ala  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S 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 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 Bugseriselskab, 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 Sames  
 D/S Solnaes  
 A/S Det store Nordiske Telegrafeselskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-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

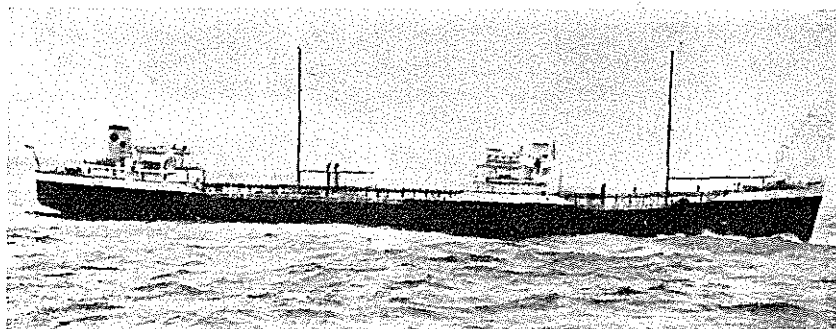
## Forsøg med Kedelolie til Dieselmotorer

De Forsøg, som vi tidligere har omtalt i „Vikingen“, og som er blevet udført af Hawthorn, Leslie and Co. for The Anglo Saxon Petroleum Co., er nu naaet saa vidt, at Søprøver er foretaget med M/S „Auricula“.

Til Forsøgene havde man bygget en enkeltcylindret Motor af samme Standardtype, som anvendes i Anglo Saxon-Skibene. Den er en Hawthorn-Werkspoor firetakt enkeltvirkende, trykladet Dieselmotor med en Cylinderdiameter paa 650 mm og en Slaglængde paa 1400 mm. Den giver ved 120 O/M 500 I.H.K., 390 B.H.K. ved en mekanisk Virkningsgrad paa 78 %. Lufttrykket er 0,316 kg/cm<sup>2</sup>, Brændstofftrykket 457 kg/cm<sup>2</sup> og Brændstofforbruget 162 g pr. I.H.K./Tim. Udstødningstemperaturen er

344° og det indicerende Middeltryk 8,22 kg/cm<sup>2</sup>.

Lederne af Forsøgene kom til det Resultat, at Problemet med tilfredsstillende Resultat at anvende Kedelolie i en Dieselmotor kunde løses ved en effektiv Fjernelse af alle uønskede Bestanddele i den tungere Olie og sikre sig, at den rensede Olie forbrændte saa effektivt i Cylindren, at den termiske Virkningsgrad praktisk talt blev den samme som for Diesellole. Man ansaa, at det vigtigste Problem ikke blot var Fjernelsen af Urenheder i Olien, men ogsaa Fjernelsen af de Bestanddele, som var mindst tilbøjelige til at brænde i Forbrændingskammeret. Hvis dette kunde udføres tilfredsstillende, var det efter de Forsøg, der er udført vedrørende For-



M/S „Auricula“ paa Provetur.



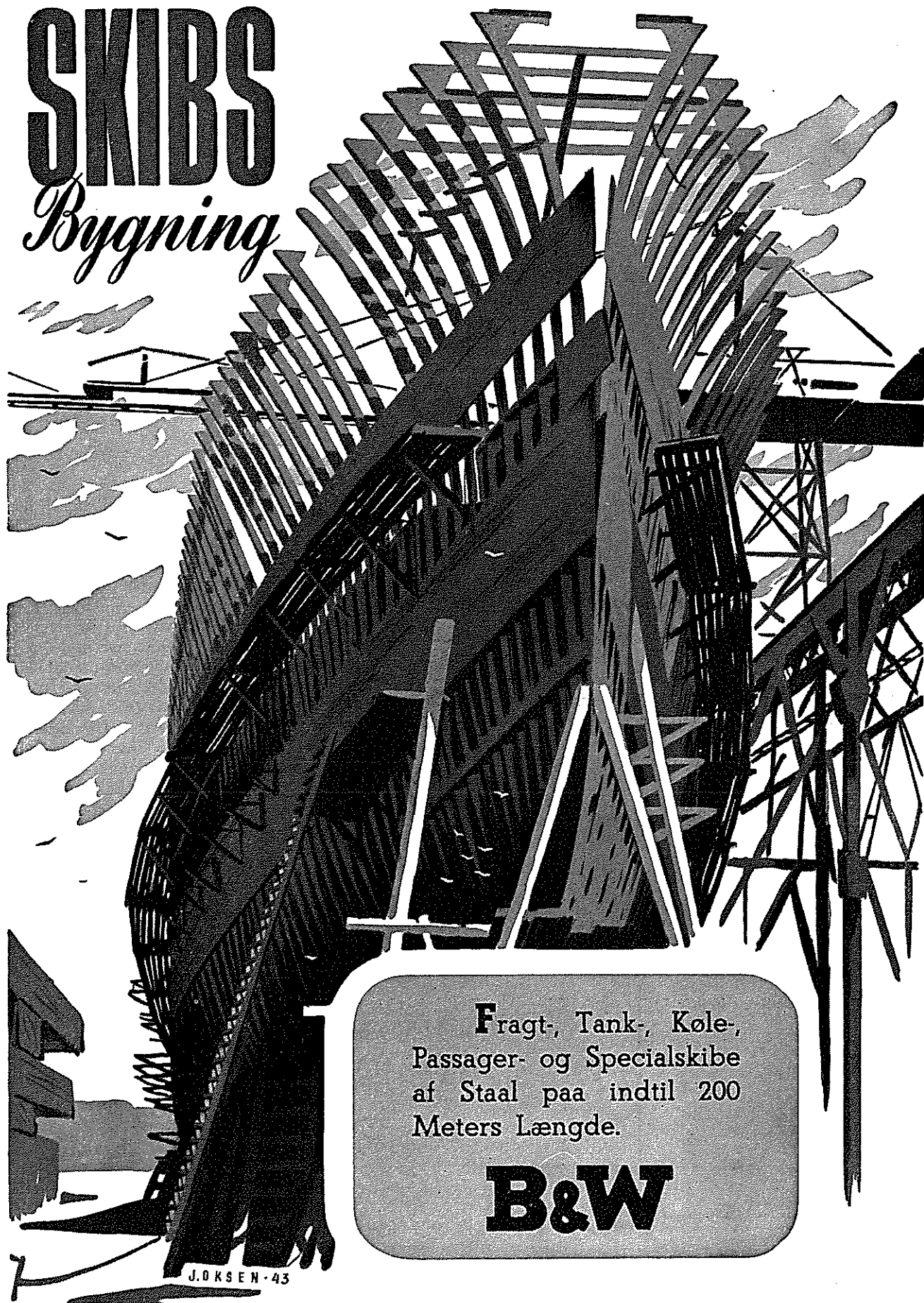
**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

# SKIBS *Bygning*



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

## **B&W**

J. ØKSEN · 43

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



*Cylindertoppen.*

brændingsprocessen og det Kendskab, man derved har faaet til den, øjensynligt, at det vilde være unødvendigt at udføre mange og maaske endda slet ingen Forandringer i Indsprøjtningssystemet. Det viste sig ogsaa at være Tilfældet.

Et meget stort Antal Eksperimenter blev udført for at fastslaa den Renhedsgrad, som var nødvendig, og de Temperaturbetingelser for Systemet som Helhed, der sikrede en tilfredsstillende Drift.

Efter at have kørt en Uge med Dieselolie begyndte Forsøgene med at blande Admiralty-Olie i Dieselolien i forskellige Forhold, til Motoren til sidst kørte med Admiralty-Olie alene med 400 Sekunders Redwood 1 ved  $37,5^{\circ}$ . Det tilsvarende Tal for Dieselolie er 45 Sekunder. Det var dog kun forberedende Forsøg, da man ønskede at bruge endnu tungere Olie. Man fandt ud af, at med visse Reguleringer af Motoren var Virkningsgraden ved at brænde Admiralty-Olie lige saa god som med Dieselolie.

Man begyndte nu Forsøgene med Shell Kedelolie, som kommer fra Venezuela under Betegnelsen „Ordoil“. Den har følgende Egenskaber: Vægtfylde ved  $37,5^{\circ}$  0,977, Viskositet Redwood 1 ved  $37,5^{\circ}$  1450 Sek., Aske 0,1 %, Svovl 2,1 %, Vand 0,8 %, Kulrest (Conradson) 11,2 %, Bundfald 0,04 %.

Man begyndte med 10 % Ordoil sammen med Dieselolie. Efterhaanden reducerede man Mængden af den lette Olie, til Motoren efter et Aars Forløb kørte med 100 % Ordoil. Det var kun nødvendigt at foretage meget faa Forandringer ved Motoren for at holde Oliens Temperatur helt op til Brændstofventilerne. Indsprøjtningstrykket er noget højere, medens Lufttrykket i Gennem-

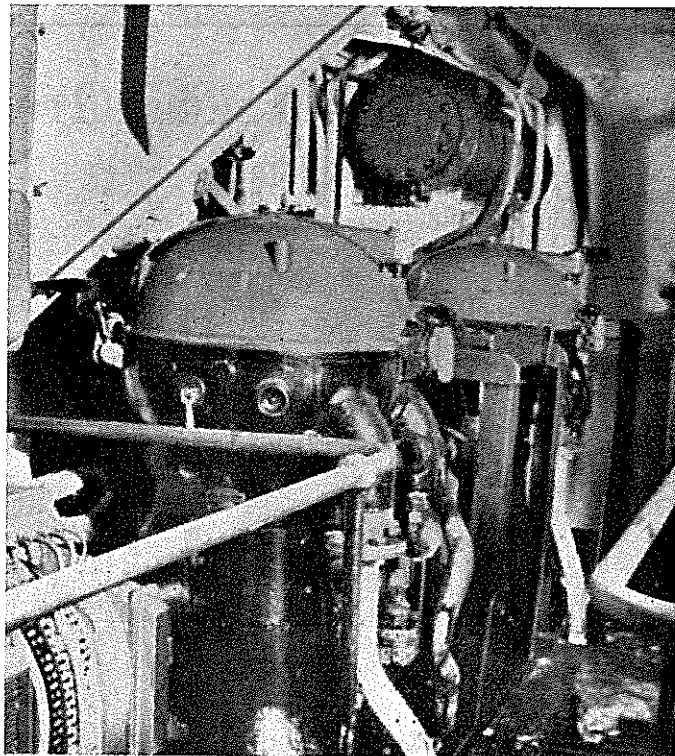
snit er  $0,39 \text{ kg/cm}^2$  over Atmosfærens Tryk, sammenlignet med  $0,316 \text{ kg/cm}^2$ , naar der bruges Dieselolie.

Olieforbruget er noget større med Ordoil, nemlig 169 g pr. I.H.K./Tim. mod 162 g for Dieselolie, hvilket med Selskabets Standardskibe giver et dagligt Forbrug ved 12 kn paa henholdsvis 12,57 og 12 ts. Man forventer dog gennem yderligere Forsøg at kunne formindske denne Forskel.

Det er endnu ikke muligt at fastslaa, om Slid- det paa Cylinderforinger eller Stempelringe er forøget, men det synes, som om det er normalt efter de 950 Timer, Forsøgsmotoren har kørt.

Den største Forandring, som maatte foretages for at opnaa dette gunstige Resultat, var at sørge for en effektiv Rensning af Olien. Dette opnaas ved Anvendelse af to Centrifuger af De Laval-Typen, af hvilke den ene, der kaldes „Renseren“, udskiller de flydende Urenheder og nogle af de faste, medens „Klareren“ udskiller flere faste og de kolloide Stoffer. Da det er nødvendigt, at Olien har en meget større Renhedsgrad end Dieselolie, maa man desuden gøre Separatorerne 50 % større end almindeligt for disse Maskiner.

Olien gaar gennem de to Centrifuger i Serie efter først at være opvarmet til  $93^{\circ}$ , før den passerer Renseren. Denne Temperatur vedligeholdes, og Olien gaar straks gennem Klareren ved Siden af. Den gaar derfra til Forbrugstanken, hvor Temperaturen ikke maa gaa under  $65^{\circ}$ , og Olien sprøjtes ind i Cylinderen ved denne Temperatur paa sædvanlig Maade. Man blev hurtig klar over, at disse Temperaturer skulde holdes med meget smaa Afvigelser, da de, hvis de var højere, vilde bevirke en for stor For-



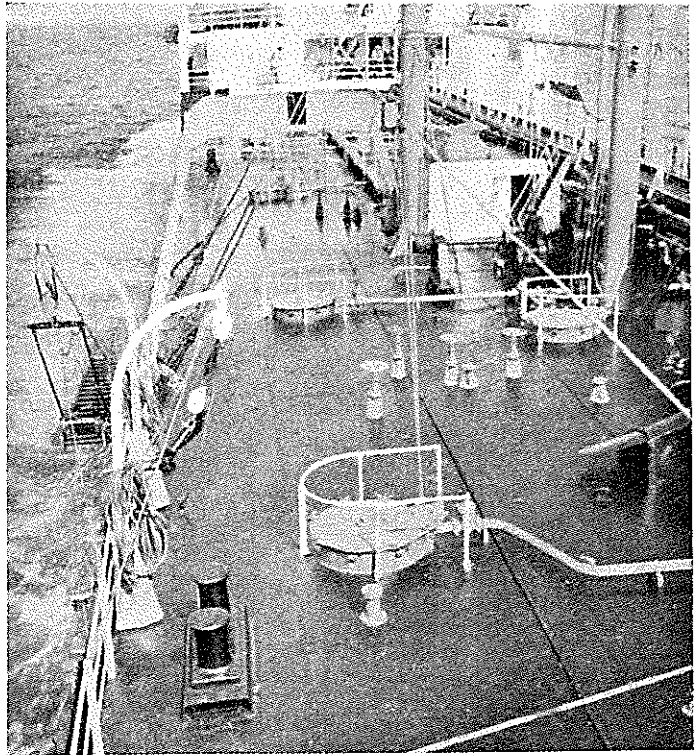
*Renseren (i Baggrunden) og Klareren (i Forgrunden) med Forvarmeren oven over.*

dampning, og hvis de var lavere, vilde give en utilstrækkelig Rensning, saa Virkningsgraden derved vilde blive formindsket.

Start og Manøvrer udføres med Dieselolie, og Motoren gaar normalt en Time, før der skiftes over til Kedelolie. Naar Skibet nærmer sig Havn, er det i Regelen fordelagtigt at skifte over til Dieselolie, en Time før Manøvrerne begynder. Det er ogsaa ønskeligt, at Motoren skal gaa for fuld Kraft, naar der bruges Kedelolie, men det er muligt at skifte over fra Kedel- til Dieselolie og omvendt meget hurtigt og uden at Motorens Gang paavirkes.

„Auricula“ har en Længde paa 147 m, en Bredde paa 10,6 m med en Dødvægt Kapacitet paa 12100 ts. Paa Søprøverne udviklede Dieselmotoren paa en 12-Timers non-stop Prøve med fuld Kraft 3900 B.H.K. ved 122 O/M med Kedelolie mod 3770 B.H.K. ved 120 O/M med Dieselolie. Udstødstemperaturen var 10° højere med Kedelolie, men Omdrejningerne gik to op uden nogen Forandring. Man bør derfor lægge Mærke til den forøgede Ydelse. Paa Dækket kunde det ikke mærkes, om Motoren gik med Dieselolie eller Ordoil, og Forbrændingens Godhed blev bevist, ved at der under hele Søprøven ikke kunde ses Røg.

Efter de sidste Prøver blev to Udstøds- og to Brændstofventiler skilt ad. Udstødsventilerne var praktisk talt uden nogen som helst Aflejring, medens der ved Brændstoffdyserne var en Smule blødt Kul, som var godt borte fra Hullerne, og som ikke syntes at have Tilbøjelighed til at forøges. En Analyse af de udskilte Stoffer fra Centrifugerne viste, at Olien i Renseren havde faaet fjernet det meste af sine Kulstoffer, medens Klartren havde fjernet Asfalterne og Urenhederne.



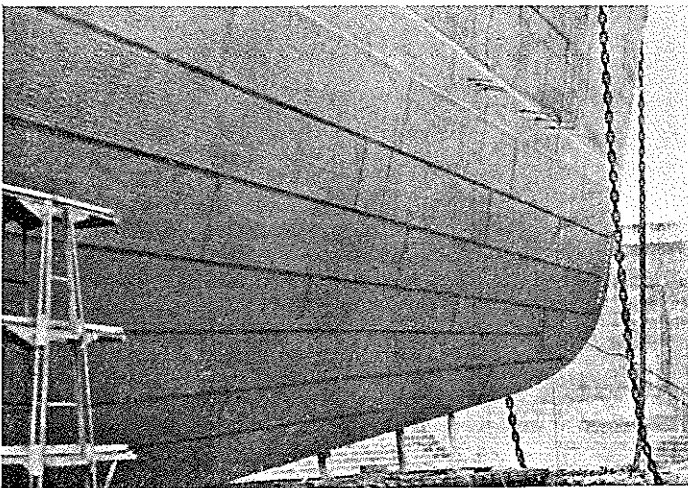
Udsigt over Dækket under Prøverne.

Saa vidt det kan skønnes efter korte Prøver, synes det udenfor al Tvivl, at Kedelolie kan bruges til Dieselmotorer, naar Skibet forsynes med de dertil nødvendige Installationer.

The Anglo-Saxon Petroleum Co. har mere end tyve Motorskibe i Ordre, og det er sandsynligt, at alle disse Skibe vil blive udstyret ligesom „Auricula“.

## Forbedring af Skibets Fremdrivningsegenskaber

Elektrisk Svejsning af Skibsskroget, som er blevet mere almindeligt under Krigen, har bl. a. den store Fordel, at Klædningen bliver glattere, da alle Overlapnin-



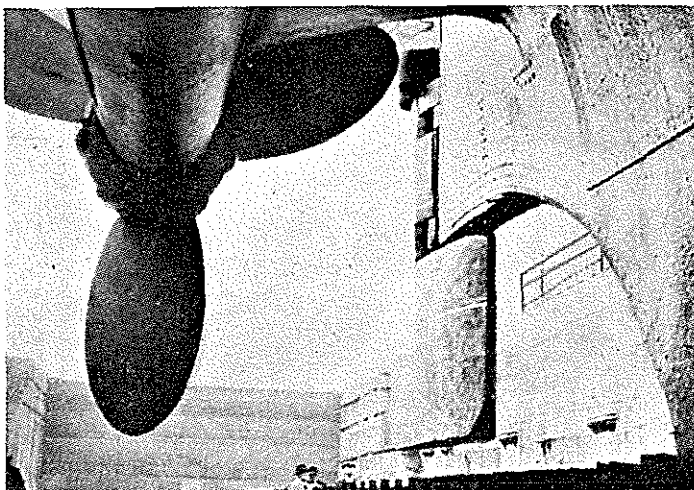
Klædningen paa „Queen Elizabeth“, visende Udjævningen af Fremspræng S. B. for.

ger i Stødene forsvinder, saa Hvirvler derved undgaas. Ikke desto mindre er de fleste Skibe i Drift og de fleste Nybygninger stadig nittede paa den gode, kendte Maade. Det medfører imidlertid, at hver Plade er overlappet baade paa Siderne og i begge Ender. Selv om disse Tykkelser er forholdsvis smaa i Forhold til Klædningens Størrelse, saa betyder de dog samlet ved deres Dannelse af Hvirvler en forøget Modstand under Skibets Fremdrivning, hvilket er bevist i Forsøgstanke.

Ved at behandle Skroget under Vandlinien med en plastisk Blanding kan disse Tykkelser i Naader og Støde udjævnes mod de tilsvarende Plader. Derved opnaar man en jævn Overflade, der lader Vandet løbe forbi uden Hindring under Skibets Bevægelser uden Dannelse af Hvirvler.

En saadan plastisk Blanding er fremstillet af Firmaet Rowan and Boden Ltd., Glasgow. Det er en Blanding, hvor Bindemidlet er Gummimælk, og som binder kraftigt paa fuldstændig rensat Staal.

Den paasmøres koldt. Bredden af den Kile, der skal dannes, er afhængig af Tykkelsen af



Det af plastisk Materiale opbyggede Ror paa „Llangibby Castle“.

den Pladekant, som skal udjævnes. Bredden varierer fra 65 mm for 6 mm Plade til 230 mm for 25 mm Plade. Kilen har i den ene Side Pladens Tykkelse og gaar ud til Nul mod Pladens Overflade. Pladen maa først renses fuldstændig for Snavs, Rust og Fedt ved Skrabning og Børstning med Staaltraadsbørste. Blandingen har en grødlignende Konsistens, er blandet med et tørrende Pulver og spartles paa med en Staalpartel. Naar Blandingen har sat sig, stryges Overfladen med en Pasta med et tørrende Pulver, men uden granuleret Kork. Det giver en jævn, glat Overflade for Vandet under Skibets Bevægelser. Sidst faar Overfladen to

Lag haardttrørende Celluloselak. Behandlingen skal have Lov til at hærde fuldstændig, før den kommer i Vandet, hvilket tager fra tre til fire Dage.

Paa „Queen Elizabeth“ blev oprindelig anbragt 7300 løbende m, medens 2400 l. m skulde anbringes ved Skibets Dokning. Det har først for nylig været muligt at dokke Skibet saa længe, at det var muligt at udføre det. Paa samme Tid blev de oprindelig 7300 m undersøgt og blev fundet at være i udmærket Stand. De eneste Reparationer, der maatte udføres, var paa Steder, som var beskadiget af Pramme, Lægtene eller Fendene. Det første Skib, som fik denne Behandling, var „Queen Mary“, men kun en Del af Skroget blev behandlet som et Forsøg. Da det blev ombygget til sin normale Skikkelse, blev hele Undervands-skibet, ialt ca. 9000 l. m, behandlet, og lignende Arbejde vil ogsaa blive udført paa „Mauretania“.

Som Eksempel paa Blandingen's Anvendelighed kan nævnes Enkeltpladeret paa Union-Castles Motorskib „Llangibby Castle“, som ved Hjælp af Blandingen blev omdannet til et strømlineformet Ror. Den største Tykkelse af Materialet var 0,6 m. Siden det blev udført, har Skibet hele Tiden været i Drift og sejlet 150.000 miles. Roret blev undersøgt i August og fandtes i perfekt Stand. Dannelse af strømlineformede Ror paa denne Maade er blevet udført i adskillige andre Skibe.

Periodisk Behandling af Støbejernspropellere forhindrer Grubedannelse og Tæring, saa Fornylse af Propelleren kan spares.

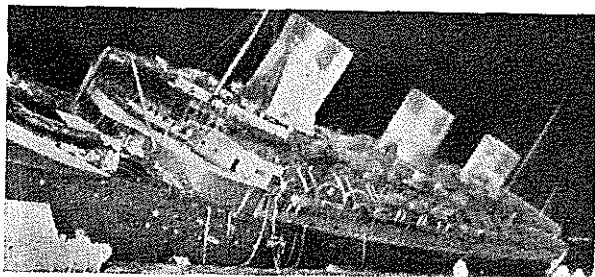
## Bjergningen af „Normandie“

Bjergningen af det sunkne Kæmpeskib „Normandie“, eller som det nu hedder „Lafayette“, blev afsluttet i Oktober 1943, hvorefter Ombygningen af det til Brug for den amerikanske Flaade straks begyndte.

Skibet hærgedes af en Brand den 9. Februar 1942. Det var efter U.S.A.'s Indtræden i Krigen overtaget af de amerikanske Marinemyndigheder. Branden opstod fra Gnister fra en Skærebænder, som tændte Ild i 1100 Redningsbælter, som var stablet op paa Promenadedækket for Sammenbundning og Mærkning. Inden Ilden kunde begrænses, var de tre øverste Dæk fuldstændig afbrændte. Under Slukningsarbejdet var saa store Vandmængder pumpet ind i Skibet, at det medførte, at Skibet mistede Stabiliteten paa Grund af de store frie Vandoverflader. Man havde nok observeret Faren, men før der kunde iværksættes Modforanstaltninger, krængede Skibet over mod Bagbord og kom først til Hvile ved 80° Krængning.

„Normandie“ laa, da Ulykken indtraf mellem

Pier 88 og 90, i North River. Pierne er 335 m lange og har en Afstand paa 122 m. Skibet kom til at ligge med Forenden af det øverste Dæk 23 m fra Bassinets Midtlinie, og Agterenden laa 1,5 m under Pier 88 paa den anden Side af Bassinet. Fem bærende Pæle i Kajen var her sprængt. Vandlinien skar Kølrangen paa styrbords Side af Kølen og det øverste Dæk paa bagbords



Kæmpedamperen „Normandie“ kæntret ved Kajen i New York.

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**  
KØBENHAVN

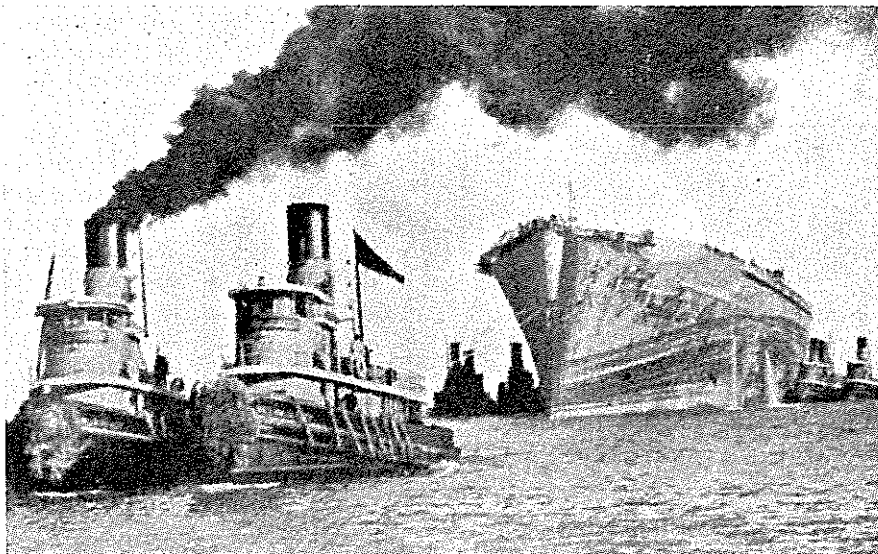


Side af Midterlinien. Skibet var fuldstændig vandfyldt under Vandlinien.

Midtskibsplanet laa ikke vandret, men Agterskibet laa 2,5 m lavere end Forskibet. Det kom sig af, at den forreste Trediedel af Skibet delvis laa paa en opstaaende Del af Bunden, der her var Klippe. De agterste to Trediedele af Skibet laa paa Dyndbund af forskellig Dybde og Fashed. Under Dynd- og Lerlaget bestod Bunden af Klippe, som i Afsatser gik ud mod Floden. Ved forskellige Maalinger af Skrogets Stilling blev det konstateret, at det i de første tre Maaneder efter Branden sank 1 m med Agterskibet, medens Forskibet hævede sig 0,3 m. Derefter viste der sig ingen eller kun ringe Bevægelse i Skroget.

De amerikanske Marinemyndigheder nedsatte straks et Udvalg af Ekspertter til at fastslaa den bedste Bjergningsmaade. Trods Vanskelighederne valgte man Metoden at tætnes Skibet og ved Kontrafyldning af bestemte Rum og Læns-pumpning at søge at bringe det paa ret Køl. For nøje at kunne kontrollere Skibets Bevægelser, var det nødvendigt at inddеле Skroget i et stort Antal vandtætte Rum. For lettere at kunne komme ind i Skroget ved de omfattende Arbejder og for at bringe Tyngdepunktet saa langt ned som muligt fjernede man hele Overbygningen ned til øverste gennemgaaende Dæk.

Som Grundlag for Bjergningsarbejdet laa et omfat-

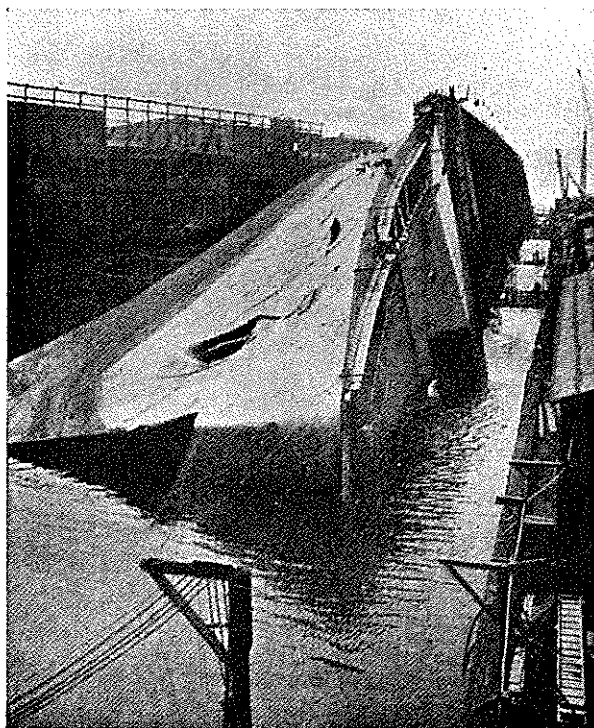


*Bjergningen er fuldført. De forskellige Vandlinier, som det snævsede Vand har tegnet paa Skroget, viser Løftningens forskellige Stadier.*

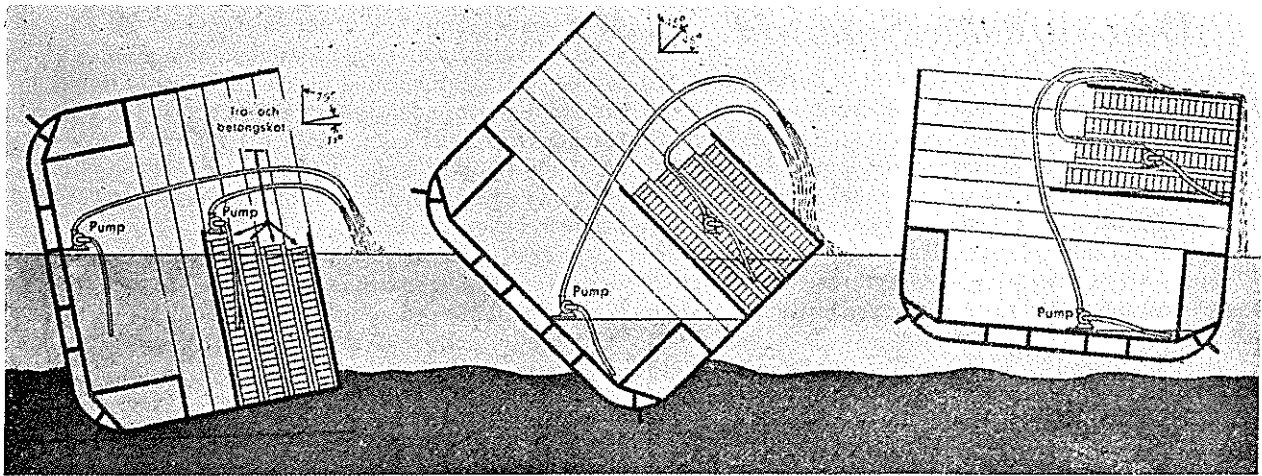
tende Beregningsarbejde med nøje udførte Stabilitets- og Styrkeundersøgelser. Ved Fjernelse af Overbygningerne udførtes Arbejdet saaledes, at Tætninger kunde anbringes over alle Luger og Aabninger paa øverste Dæk. Derefter fjernedes alle Apterings-skodder, al Apterering, alle Møbler og al letfængeligt Materiale i Skrogets Indre baade over og under Vandet. 16 Sideporte i bagbords Side og alle Lastluger tætnedes, og 356 Køjjer tætnedes paa samme Side. Omkring 7700 m<sup>3</sup> Dynd og Slam fjernedes. I Kedelrummet ryddede man op, saa man kunde komme til at fastgøre Kedlerne til Kedelstrøerne. Desuden blev der ryddet op i Maskinrummet, og Turbogeneratore og Propellermotorer fjernet. Alle Aabninger i øverste Dæk under Vandoverfladen tætnedes, og nye Skodder af Træ og armeret Beton blev bygget. Pumpearrangementet og Tætning af alle Rørledninger mellem forskellige vandtætte Rum blev gjort klar, og samtidig kontrollerede man ved Hjælp af forhaanden værende Tegninger Styrken af Dæk og Skodder af Hensyn til den forestaaende Læns-pumpning og Vandfyldningen. Efter at Bjergnings-pumper af forskellig Kapacitet var monteret i Skibet, blev de endelige Stabilitets- og Styrkeberegninger foretaget, og en Del af Pier 88 blev revet ned og Pæle til Beskyttelse for den tilbagestaaende Del blev rammet ned. Pumperne, som alle var benzindrevne, var monteret paa Platforme, som kunde sænkes. Naar Vandstanden sank, saa Sugehøjden kunde holdes saa lav som mulig.

Til Bjergningsarbejdet var en Arbejdsstyrke paa 600—800 Mand og 75 Dykkere nødvendig. Til Vejledning ved Arbejdet og for lettere at kunne instruere Dykkerne blev der lavet en Model af Skibet. Modellen var bygget i Sektioner, der kunde skilles ad, og Dækkene var udført af gennemsigtigt Materiale, saa de indre Dele var synlige. For at studere Skibets Bevægelser udførtes en Model, som blev ophængt, saa den kunde drejes om en langskibs Akse.

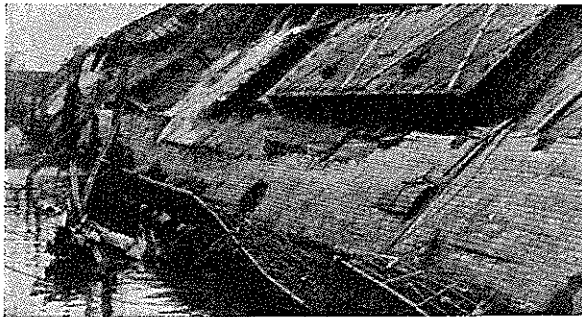
Dykkerens Arbejde var særlig vanskeligt, fordi de indvendige Rum var opfyldt af al mulig Skrammel. Passagerne var lange og trange, og totalt Mørke raa-



*Skibet efter Fjernelsen af Overbygningen.*



Skematisk Billede af Læns-pumpningen.



Bjergningen er kommet saa langt, at øverste genhængende Dæk er oven Vande.

dede i det slamfyldte Vand i Skibets Indre. De store Ophobninger af Slam fik ogsaa Dykkerne til at synke langt ned, særlig i de Rum i bagbords Side, til hvilke Lastportene stod aabne.

Selve Lænsningen og Fyldningen afvejedes saaledes, at Skibet først skulde rejse sig fra Slagsiden paa 80° til 45°, medens det hele Tiden hvilede paa Bunden med bagbords Side. Pumpningen varieredes ogsaa, saa man fik den størst mulige Hjælp af Tidevandet til at lette Skibet, som laa haardt fastsugnet til Bunden. Selve Læns-pumpningen og Løftningen udførtes paa ca. 14 Dage.

Bjergningen af Skibet beregnes at have kostet 4,5 Millioner Dollars, Reparationen og Ombygningen ca. 20 Millioner Dollars.

## Det norske Redningssselskab

Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning fejrer i Aar 25 Aarsdagen for Flagsalget. Selskabet drives helt uden Statstilskud, og Indtægterne, som kommer ind ved Salg af Flag, udgør en væsentlig Del af Drifts-udgifterne til de 28 Redningsbaade, som er fordelt paa Fiskerpladser og aabne Kyststrækninger fra Finmarken til Hvaler. Bergen er den største Bidragyder med 250,000 Kr. om Aaret. Oslo kommer paa anden Plads.

Selskabet har trods de store Udgifter Planer om store Udvidelser. For Tiden har det en Redningskrydser under Bygning, som vil koste 250,000 Kr. Med en Længde paa 23 m bliver den adskillig større end de hidtidige Redningsbaade og desuden af en helt anden Type. Den bygges udelukkende med Henblik paa Maskinkraft, bliver dobbeltskruet og faar Dieselmotorer, der kan give den en Fart paa 12 kn.

Redningssselskabet reddede under Krigen en Snes Skibe med tilsammen 266 Mand. 4455 Fartøjer blev indslæbt og assisteret. I 1945 blev der reddet 10 Baade med tilsammen 55 Mand, og 768 Baade og Skibe blev indslæbt og assisteret. I Løbet af 52 Aar er 3311 Mand blevet bjerget fra Døden, og 145,597 Mand er hjulpet i Havn.

Ved Selskabets Generalforsamling i Bergen blev Regnskabet fremlagt. Det fremgik heraf, at Indtægten i 1945 havde været større end tidligere i Selskabets Historie, nemlig 1,328,000 Kr. Desuden har Selskabet modtaget Gaver som Paaskønnelse for Assistance ydet af Redningsbaadene.

Generalsekretæren, Kaptajn Hans Holter, skriver i Aarbogen, at der bør kunne lægges en Femaarsplan for tolv nye Redningsbaade til Selskabets 60 Aarsdag i 1951.



Hovedopleg 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 danske Sømand

Paa „Samleren“s Forlag udsender Formanden for „Den danske Sømands Fond“, Fabrikant J. Hjort, den 3. ds. Bogen „Den danske Sømand“. Dette smukke Værk, som foruden en Fortale af Udgiveren, indeholder Digte, specielt skrevet til det af Knud Andersen, Kai Flor, Axel Juel, Tom Kristensen og Gustav Kragh, bestaar af en Række Skildringer af Krigsforlis under de to Verdenskrige. Skildringerne er skrevet efter Beretninger, optegnet eller fortalt af danske Sømand, som selv har oplevet det fortalte.

Disse interessante og troværdigt skildrede Oplevelser giver med Sømandens og Fiskerens jævne og stilfærdige Ord Læseren et levende Indtryk af, hvorledes der paa Havet under Verdenskrigenes Rædsler blev stridt, lidt og øvet Heltedaa af gode danske Mænd for at skaffe Danmark de nødvendige Tilførsler.

Tanken med Værket er, at hele det danske Folk ved at tilslutte sig Bogen skal give Sømanden og Fiskeren en oprigtig Tak og et ærligt Haandslag for godt og trofast Arbejde paa Søen — en Tak, vore Søfolk og Fiskere ikke fik efter den første Verdenskrig. Sømanden, som blev derude, hædrede man paa forskellig Maade, og der blev sørget for hans Efterladte, men de af Søens Folk der kom hjem, ofte nervedbrudte eller Invalidere efter frygtelige Lidelser, fik intet. Sømandens modige Færd gjorde, at Virksomheder, Fabrikker og meget andet kunde holdes i Gang; Sømanden var stadig klar til paany at gaa ud og trodse Havets Farer, selv om han lige var sluppet frelst hjem fra et Krigsforlis; Sømanden var vor første Frihedskæmper, sejlede med de Allieredes Skibes og viste derved Vejen til Sejren og Danmarks Frihed. Der findes vel næppe nogen dansk Mand eller Kvinde, som ikke i sin daglige Gerning har haft Fordel af Sømandens Arbejde — og derfor er ham Tak skyldig.

Den Tak kan betales ved at købe og læse Hjorts udmærkede Bog.

En Del af „Den danske Sømand“s Salgspris — Kr. 18,50 — samt hele dens Overskud gaar til „Den dan-

**OVE SKOU**

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

ske Sømands Fond“, der administreres af en Komité, valgt af vore Søfartsorganisationer. Bag Fonden staar foruden de Søfarendes og Fiskeriets Organisationer og saa samtlige store danske Erhvervsorganisationer og betydende Enkeltpersoner, hvilket faktisk vil sige hele det danske Folk. Fondens Opgave er at hjælpe Sømanden og Fiskeren, naar han bliver gammel, syg eller kommer i Nød og Trang.

Værket er nydeligt illustreret af Søfolkernes specielle Tegner, Oscar Knudsen; Klicheerne er leveret af Brødrene Bærentzen, og Trykningen er smukt udført paa absolut godt Papir hos Hertz, Bogtrykkergaarden.

„Vikingen“ giver selvfølgelig „Den danske Sømand“ sin varmeste anbefaling.

Red.

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**

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

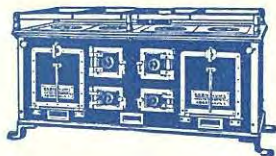
Telefon Byen \* 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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**

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630



**INTERNATIONAL  
SKIBSFARVE**

Til Inden- og Udenbords  
Faæs i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK  
A/S**

Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzendia“

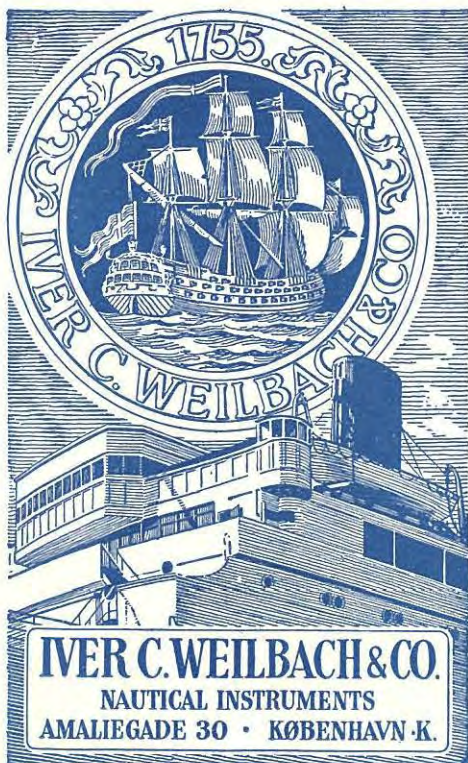
**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



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

**C. K. HANSEN**

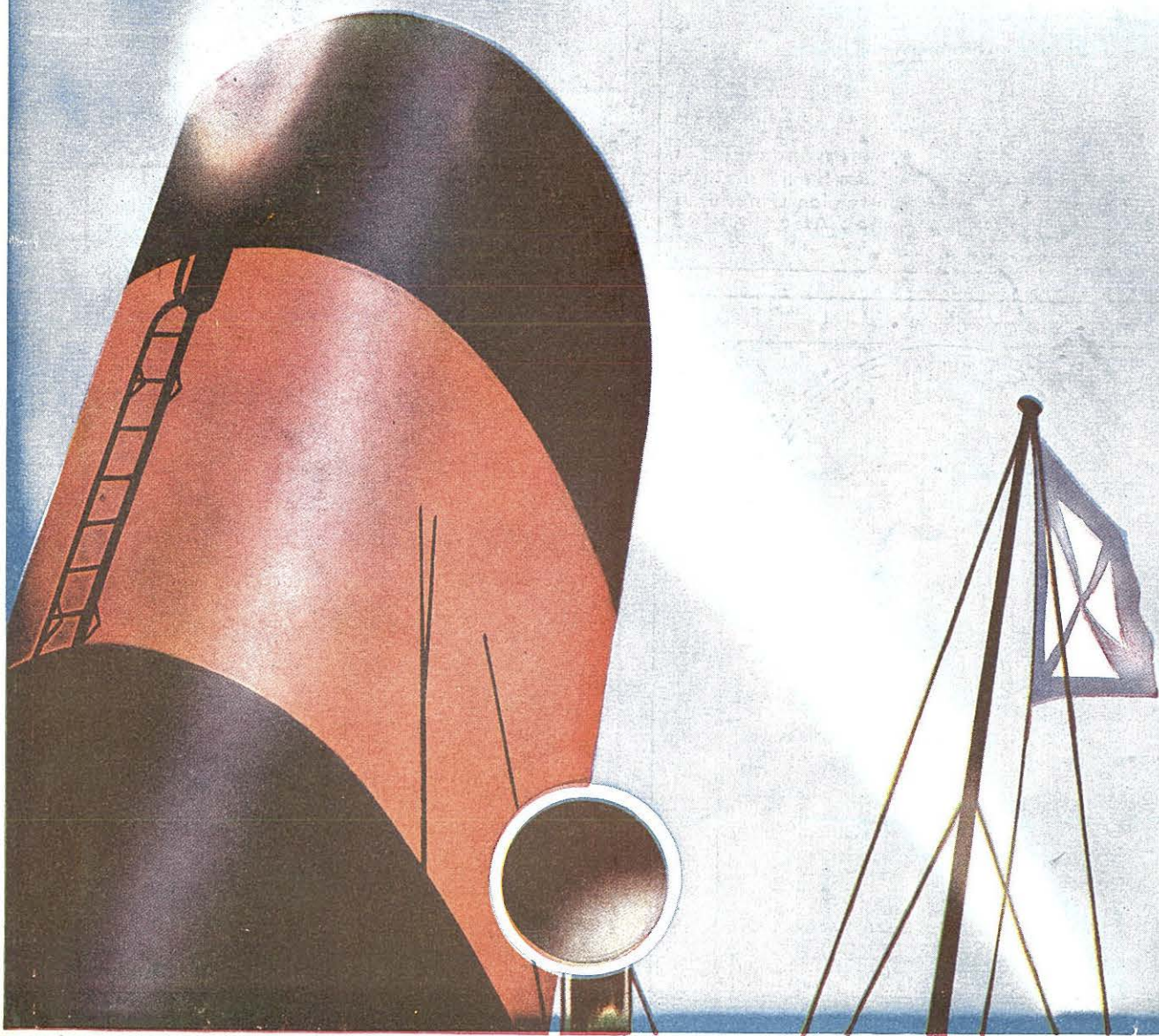


AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

# Det forenede Dampskibs-Selskab



# Ful paa Havet

1946



VIKINGENS  
JULENUMMER

1 R 12A

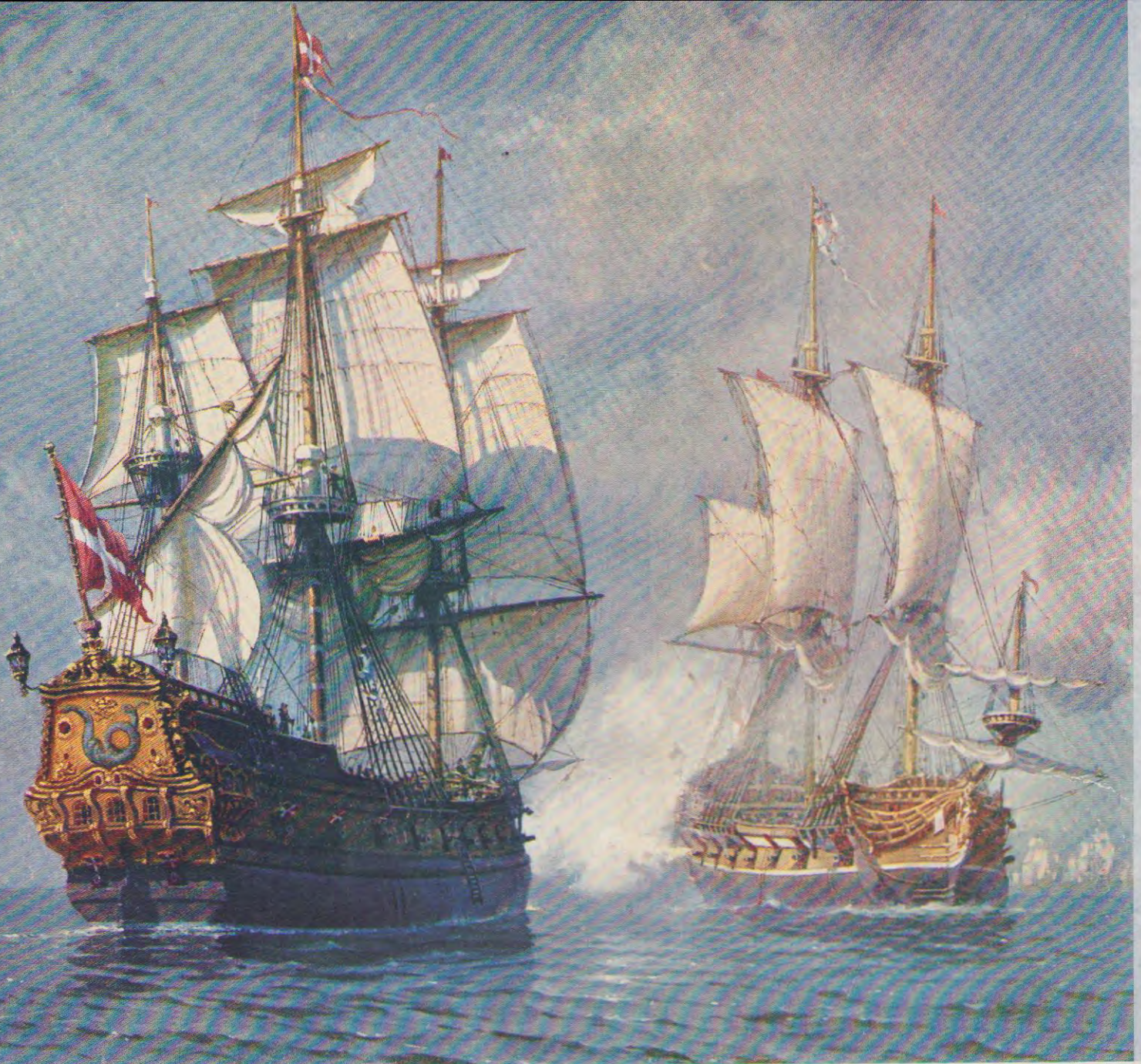


Illustration til „Fregatten Lindormen“.

Maleri af Paul Sinding

## „Et Skud for Boven“

Et Skud for Boven! En Trusel, et Tegn  
eller manende Bud fra en Fjende?  
Hvem vover paa Danmark at sætte en Plet?  
Er Havet ej frit, saa er Kampen vor Ret,  
og Retten kan Sejren vel vinde!

Et Skud for Boven! Kanonerne klar –  
vi vil hævde vor Ret til det sidste!  
Vi hejser vort Flag, under det slaar vi til,  
vort Liv kan vi ofre, men aldrig vi vil  
vor Frihed paa Havene miste!”

Gustav Kragh.

VIKINGENS JULENUMMER

Jul  
paa Havet  
1946

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

---

KØBENHAVN





# Indhold

## FORTÆLLINGER

**Plimsolleren.** Af Oscar Jensen

Illustreret af H. Schøsler-Pedersen

**Skibsdrengens Juleaften.**

Af Erik Jespersen

Illustreret af Oscar Knudsen

**Et dagligdags Liv...** Af Hakon Mielche

Illustreret af Forfatteren

**Fregatten Lindormen.** Af Gustav Kragh

Illustreret af Oscar Knudsen

**Skibspræster.** Af Gustav Olander

Farveillustreret af Oscar Knudsen

**Jul i Alor Star.** Af Bendt Rom

Illustreret af Kjeld Simonsen

**Langs Nordlandets Kyster**

Af Kay Jungersen

Illustreret af Oscar Knudsen

**Drømmen om Havet.** Digt af Axel Juel

Illustreret af E. Køhler

**Spionen fra Santa Fe**

Af Aage J. Chr. Pedersen

Illustreret af Oscar Knudsen

**Clippersejlads.** Af Chr. Christiansen

Illustreret af H. Schøsler-Pedersen

## FARVEBILAG

**Omslag.** Tegning af Oscar Knudsen

**Sejlere i Sundet.** Maleri af C. F. Sørensen

**Fiskerflaaden fra Thyborøn paa Demonstrationstur til København passerer Kronborg.**

Maleri af H. Schøsler-Pedersen

**Motiv fra Fiskerihavnen**

Maleri af D. Godycki Cwirko

**Dampbaad med Kularbejdere sejler under Knippelsbro.**

Maleri af Vilh. Arnesen

**En hollandsk Liner slæbes ud**

Maleri af V. Qvistorff

**»Lindormen« staar op mod »Steenbocken« og »Charles Gallei«**

Maleri af Paul Sinding

**Altergang om Bord i en Orlogsmænd ved Slutningen af det 16. Aarhundrede**

Akvarel af Oscar Knudsen

**Aftenstemning.**

Maleri af Fr. Landt

**Sommerdag ved Snekkersten**

Maleri af Ivar T. Rohde

**Søren Skibsdrengs Drøm**

Humoristiske Tegninger af Kjeld Simonsen

**Fiskere for Hjemgaaende**

Maleri af Joh. Kock

**Parti fra Havnen.**

Maleri af Vilh. Arnesen

**Ocean-Race.**

Maleri af S. Kielland-Brandt

**Fiskerbaaden øses**

Maleri af S. Kielland-Brandt

# Plimsølleren

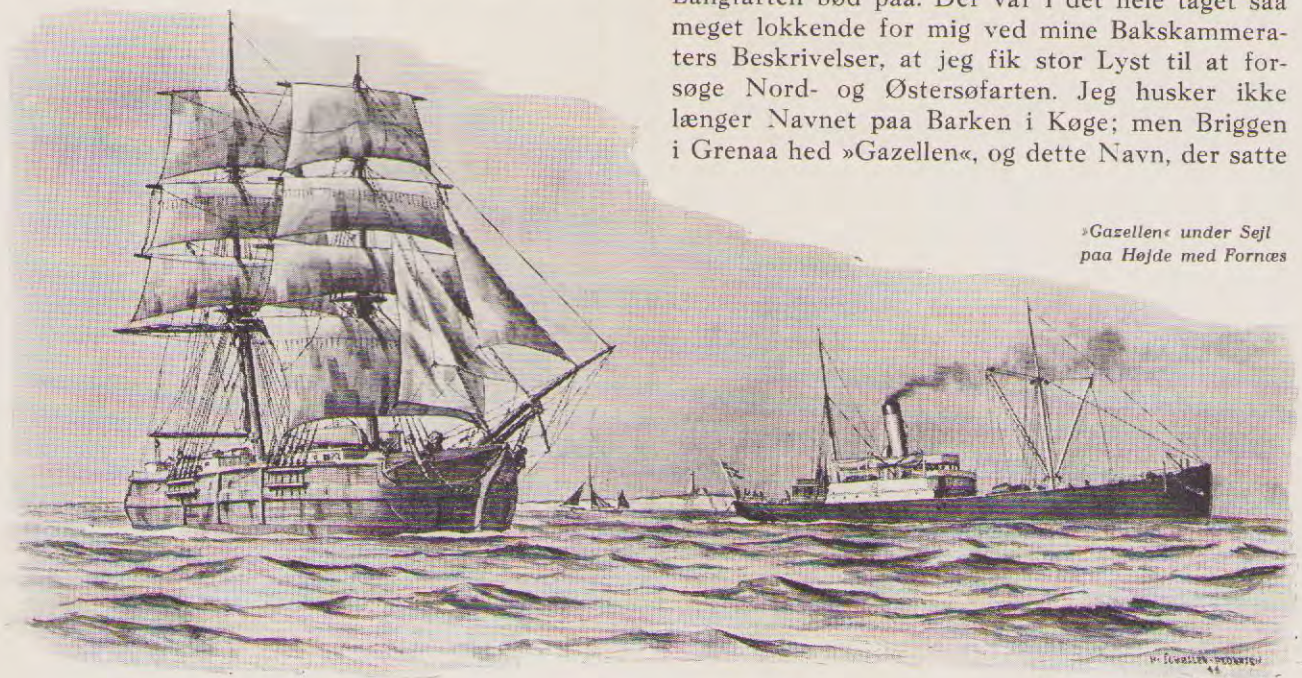
Af OSCAR JENSEN

Ill. af H. SCHØSLER-PEDERSEN

**F**RA JEG SOM FJORTENAARIG gik til Søs, og til jeg begyndte mine Studier paa Navigationsskolen, havde jeg udelukkende sejlet paa Langfart med store Sejlskibe af forskellig Nationalitet. Styrmandseksamen — saavel den almindelige som den udvidede — tog jeg uden Overanstrengelse, og jeg aftjente min Værnepligt i Marinen uden at komme i Krigshumør, hvorefter jeg straks begyndte at føle mig frem efter en Hyre — naturligvis en Andenstyrmandshyre og naturligvis med et Sejlskib; thi efter min Mening den Gang laa det udenfor Mulighedens Grænser at blive Styrmand med en Dampet, dersom man ikke hørte til de privilegerede, der havde formaaende Fortalere, saa jeg holdt mine Fordringer inden for de vante Rammer. I den Anledning satte jeg mig i Forbindelse med den paa den Tid — i 90erne — landskendte Forhyringsagent Jepsen i København. Herfra fik jeg omgaaende ikke mindre end to Tilbud: det ene som Andenstyrmand med en Bark, som laa sejlklar i Køge og skulde til Vestindien — det andet ligeledes som Andenstyrmand med en Brig, der Vinteren over havde ligget i Hi i Grenaa og nu ved Foraarets Komme skulde gen-

optage sin vante Fart paa Nord- og Østersøen, som den havde indstillet, da det foregaaende Aars Efteraarstorme satte ind.

I Marinen havde jeg haft adskillige Kammerater, som aldrig havde sejlet i anden Fart end den, Nord- og Østersøen kunde byde paa. Saaledes var alle mine Bakkammerater, hvad man rammende kunde kalde udprægede Nord- og Østersø-Vandrotter, og alt det, de kunde fortælle om deres Oplevelser i denne Fart, forekom mig i Sammenligning med Langfarten som Sejllads paa en Sommersø, hvilket det jo faktisk ogsaa var efter deres Beskrivelser, for de kunde ikke tænke sig at sejle om Vinteren. Der var jo ogsaa det behagelige ved denne Fart, at man ofte laa i Havn i Modsætning til det, man var vant til fra Langfarten, hvor man som oftest laa til Ankers paa aaben Red eller Kyst og kun sjældent kunde faa Landlov — ja, undertiden var afskaaret fra at betrede Guds grønne Jord i et helt Aar eller maaske to. Saa var Skibskosten paa de korte Rejser jo ogsaa mere varierende — der, hvor man hyppigere havde Mulighed for at faa fersk Kød og friske Grøntsager i Stedet for det evindelige salte Rævesul og de tørrede Brændnælder, som Langfarten bød paa. Der var i det hele taget saa meget lokkende for mig ved mine Bakkammeraters Beskrivelser, at jeg fik stor Lyst til at forsøge Nord- og Østersøfarten. Jeg husker ikke længer Navnet paa Barken i Køge; men Briggen i Grenaa hed »Gazellen«, og dette Navn, der satte



»Gazellen« under Sejl  
paa Højde med Fornæs

mine Tanker i Forbindelse med et smukt, slankt og hurtigt sejlene Clipperskib, var afgørende for min Beslutning. Jeg tog Tjansen med Briggen, som var hjemmehørende — lad os sige i Pærekøbing for at forebygge eventuel unødigt Trætte om denne Side af Sagen — og jeg rejste til Grenaa.

Jeg var tilsagt til straks efter min Ankomst med Formiddagstoget at give Møde paa det stedlige Mønstringskontor hos Havnefogeden for at underskrive Mønstringskontrakten, og her blev jeg præsenteret for »Gazellen«s Fører, Kaptajn Trane — en lang ranglet Herre med rødblisset blodsprængt Ansigt, ildrødt Haar og Fuldskæg og med et Par smaa stikkende Øjne, der uroligt flakkede hid og did uden tilsyneladende at fæste sig paa noget bestemt. Hans Paaklædning var yderst tarvelig — en islandsk Trøje og et Par luvslidte Bukser — paa Hovedet en Skindhue med Øreklapper og paa Benene et Par store spidssnude Træskostøvler. Saaledes havde jeg nu ikke forestillet mig en Kaptajn i Nord- og Østersøfarten, og jeg skal ærligt tilstaa, at han hos mig vakte mere Forundring end Beundring, og da det ogsaa forekom mig, at han udaandede en stram Duft af Alkohol, begyndte jeg at danne mig allehaande Forestillinger om denne Mand, der var betroet Omsorgen for et Skib og dets Besætning.

Mønstringen var hurtigt besørget, hvorefter jeg fik Ordre til at gaa om Bord og melde mig til Førstestyrmanden og med den Besked, at Afsejlingen skulde finde Sted den følgende Dag, og at Kaptajnen var optaget af Udklareringen og først vilde komme om Bord sent om Aftenen, da han ogsaa maatte have sine andre Forretninger fra Vinteroplægningen afviklede.

Saa stod jeg da ved mine Ønskers Maal, som laa fortojet ved Bolværk, og aldrig havde jeg i min hidtidige Sømandstid lidt en større Skuffelse end ved Synet af »Gazellen«, der præsenterede sig i al sin Herlighed som en gammel kultjæret Holk, firkantet i begge Ender som et Dejgtrug og saa kølsprængt, at man skulde tro, at Forstævn og Agterende kappedes om at komme først til Bunds. Ja, i Betragtning af den Pukkel, Skroget havde midtskibs, kunde Skuden mere berettiget bære Navnet »Dromedaren« end »Gazellen«, men den var vel heller ikke født pukkelrygget.

Førstestyrmand Bjørn tog meget ligefrem og kammeratlig imod mig. Han var en gammel gemytlig *all round* Sømand, som i mangt og meget svarede til sit Navn. Han var vidt bekendt for sin kolossale Styrke og sine veludviklede og kraftige Tænder. Han kunde med Lethed bide et Tre-tommersøm over, og han spiste Glas, som om det var Bolcher. Han satte mig straks ind i Forholdene om Bord, og han lagde ikke Skjul paa sin oprigtige Mening baade om Skuden og om Skipperen. Og da jeg meddelte ham, at Kaptajnen

ikke kunde ventes om Bord før sent om Aftenen, svarede han med et gemytligt Grin, at det ventede han virkelig heller ikke.

»Gazellen«s Besætning udgjorde ialt 8 Mand — Kaptajnen, to Styrmande, en Matros, to Letmatroser og en Kok. Skuden var i Ballast med Strandsand i Bunden — fint Strandsand, som var fremskaffet ved Havnefogedens Hjælpsomhed, og det var i Vinterens Løb af nogle forhulede Lediggængere og for en ussel Betaling transporteret om Bord i Sække og pr. Trækvogn. Ikke uden med en vis Ironi indviede Førstestyrmanden mig i denne Ballast-Historie, som jo faktisk ikke kom mig ved.

Sejlene var slaaet under, og »Gazellen« var saa vidt søklar — saa søklar, som den kunde blive med sin haardt medtagne løbende Rig, som efter mit flygtige Skøn tiltrængte et gennemgribende Eftersyn og megen Fornyelse, hvilket jeg tillod mig at bemærke over for Styrmand Bjørn, efter at jeg havde opdaget adskillige Langsplejse paa Fald-Løbene og Givtov.

»Fornyelse!« gentog Styrmand Bjørn med en underfundig Grimasse. »Det skulde De lige fortælle den Gamle. Nej, Andenstyrmand, De ved aabenbart ikke, at denne vidunderlige Paket blandt Søfolk i Nord- og Østersøfarten almindelig kaldes »Pærekøbing Fattighus«, og her om Bord er der absolut ikke Raad til Nyanskaffelser af nogen Art. Her sejler vi paa Lykke og Fromme, paa Loggen og paa Loddet med Kompasset til Hjælp og for øvrigt paa Pumperne.»

I Løbet af Eftermiddagen afhentede de to Letmatroser min Skibskiste og min Køjesæk fra Baneaarden, og jeg indrettede mig i det Kammer, der blev mig anvist, og som jeg skulde dele med Førstestyrmand Bjørn. Det var ikke nogen særlig luksuriøs Kahyt — et trist Aflukke med to Køjer under Nedgangstrappen til Kahytten, og som kun fik et sparsomt Dagslys gennem en lille Rude, der vendte ud til selve Trappen.

Som Styrmand Bjørn havde forudsagt, trak det længe ud med Kaptajnens Forretninger i Land, men da han saa endelig arriverede langt over Midnat, kom han med baade Trommer og Piber. Han steg paa Dækket i sine store klodsede Træskostøvler — trampede lige over Hovedet paa os, saa det gav Genlyd i hele Skuden, alt imens han skiftevis fløjtede og trallede nogle Strofer af en gammel Sømandsvis; og som Slut paa Visen ramlede han ned ad Kahytstrappen med et Rabalder, der kunde vække Døde.

Jeg havde længe ligget og døset uden at kunne falde rigtig i Søvn, og Dagens Begivenheder var som Drømmebilleder eller som Billederne i et Kalejdoskop gledet forbi mit indre Øje. Om jeg virkelig havde drømt, eller hvad jeg havde drømt, havde jeg ingen klar Forestilling om, men jeg havde en Fornemmelse, som vist nærmest kan

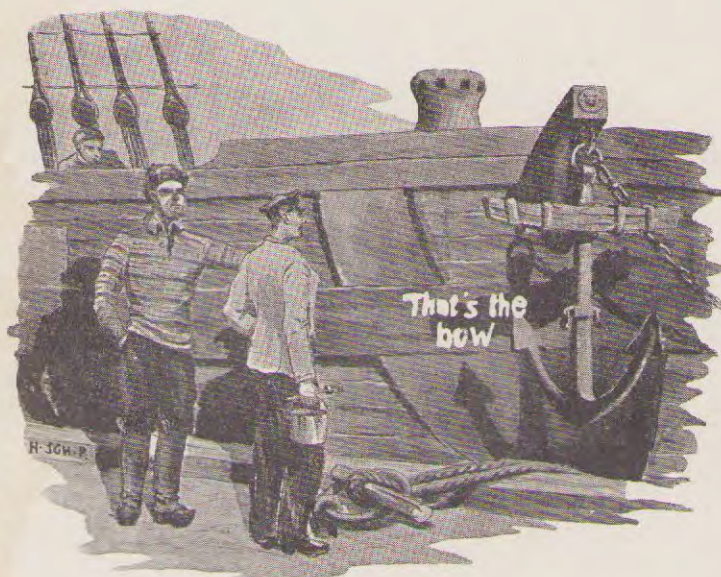
sammenlignes med et uhyggeligt Mareridt, og jeg kom først rigtig til mig selv, da jeg hørte Styrmand Bjørn hviskende spørge om jeg sov. Jeg svarede benægtende i samme dæmpede Tonart, men jeg er ikke sikker paa, at der ikke højlydt fulgte et eller andet Kraftudtryk med Benægtelsen, hvorefter Styrmand Bjørn alvorstydts tyssede paa mig og tilraadde mig at lade, som om jeg sov, og som om jeg intet havde hørt; i modsat Fald vilde Skipperen næppe unde os Ro Resten af Natten.

Saa laa Styrmand Bjørn og jeg og sov Rævesøvn og snorkede om Kap, indtil den forsvirede Skipper under en Del Brokken og Banden fik sig selv stablet paa Benene og ravede ind i sin egen Kahyt, hvorfra vi kunde høre ham rumstere med Flaske og Glas til en sidste Hjertestyrkning, inden han selv tørnede ind efter Dagens anstrengende Forretninger i Land.

Afsejlingsdagen oprandt med høj Himmel og en jævn, frisk sydlig Vind, der var som forud bestilt til »Gazellen«s første Færd i dette Foraar. Vi skulde til Skien i Norge og laste Pitprops til Burntisland — en mindre Kulplads ved Firth of Forth i Skotland. Agten for os laa Fyrinspektionsskibet »Grove«, som skulde ud paa Inspektion samme Dag, og hvis Chef havde indvilliget i at slæbe »Gazellen« ud af Havnen.

Efter de gængse Regler tørnede vi til den følgende Morgen Kl. 6 og begyndte som sædvanlig Dagens Gerning med at spule Dæk, hvorefter vi gik til Frokost. Der blev givet god Tid til at synke Maden og ogsaa til at faa en Røg; thi der var endnu intet, der tydede paa, at vi havde Hastværk med at komme af Sted, og Resten af Formiddagen gik med forskelligt ikke strengt nødvendigt Pillearbejde og forøvrigt med at vente. Kaptajn Trane lod sig ikke se, før Kokken om Middagen havde varskoet til Skafning, og først efter at Styrmand Bjørn havde overbragt ham Besked fra »Grove« om at holde os klar Kl. 1. Der var under Skafningen tilsyneladende ikke noget at mærke paa Kaptajn Trane, der kunde minde om Nattens Svir. Han havde aabenbart helt og holdent sovet Rusen ud, og han lod endogsaa til at være i godt Humør; men da jeg senere lod falde en Bemærkning herom til Styrmand Bjørn, fik jeg det ikke særligt trøsterige Svar, at jeg blot skulde vente, saa vilde jeg nok snart faa ham se i hans rette Søstemning.

Terningerne var imidlertid kastede, og jeg startede paa den besynderligste Rejse med det besynderligste Skib og den besynderligste Kaptajn, jeg nogensinde havde været ude for. Paa Slaget 1 fik »Grove« vor Slæbetrosse, som sprængtes ved det første Forsøg paa at slæbe os ud fra Bolværket. Styrmand Bjørn bandte højlydt og skrupgrinede indvendig, og det var indlysende, at man om Bord i »Grove« tog det skete som en billig For-



Op nu forstod jeg i hvert Fald noget af Aarsagen til Skipperens onde Lune.

nøjelse. Hvad mig selv angaar, følte jeg over for Folkene en vis Forpligtelse til at bevare Alvoren, men jeg bed Tænderne sammen og holdt Mund, endskønt det trak voldsomt i mine Lattermuskler.

Vi fik dog hurtigt en ny Forbindelse etableret, men denne Gang med en Staalwire fra »Grove«, og nu gik det raskt ud af Havnen. Imidlertid var Letmatroserne gaaet i Gang med at løse Sejlene, der blæste ud og blafrede i Vinden som et broget Virvar af gamle og nye Lapper, og vi begyndte at sætte dem, mens »Grove« stadig slæbte af med os. Men ogsaa Sejlsætningen skulde byde paa Genvordigheder. Først knækkede et Led i Kæden til Stor-Undermærskede, og vi maatte forbinde de brudte Parter med et Patentled. Dernæst sprang Drejerebet til For-Mærsefald, saa Raaen, der næsten var hejst helt op, ramlede ned igen i et Raus, og nok et Patentled maatte til for ogsaa at faa denne Skade udbedret; men Patentled og Sjakler var der nok af om Bord, saa man var aabenbart forberedt paa, at der var rustne Svagheder ved alle Kædetræk. Løberen i For-Bramfald og Klapløberen til Klyverfald knækkede ogsaa under Hejsningen og maatte splejse, og det tog altsammen Tid, saa vi kom ikke helt under Sejl, før vi var paa Højde med Fornæs, hvor vi kvitterede »Grove«, som herfra dampede sydover, mens vi for den friske sydlige Vind styrede mod Nord efter Læsø Rende. Indtil da havde Kaptajn Trane selv haft Roret; men nu begyndte han pludselig at trippe i sine store Træskostøvler og raabte paa Afløsning, og han havde aldrig saa saare afgivet Roret med Angivelse af Kursen, før han forsvandt ned gennem Kahytskappen.

»Den gamle blev nok utaalmodig,« tillod jeg mig at bemærke overfor Styrmand Bjørn.

»Han er altid utaalmodig efter et eller andet,

naar han begynder at danse Tranedans,« svarede Styrmanden med sit sædvanlige poliske Smil. »Lagde De ikke Mærke til, hvorledes han stod og trippede og steppede. Nu var han selvfølgelig forhippet paa at komme ned og studere Kortet. Det er han altid, saa snart vi er vel ude af Havn og under Sejl, endskønt han kender baade Kattegat og Nord- og Østersøen som sine egne Lommer. Men han kan ligefrem ikke undvære disse Kortstudier, og han tager sin Tid til dem. De skal ikke vente at se ham paa Dækket igen, før vi faar Landkending af Norskekysten, men saa kan De ogsaa være sikker paa, at han tydeligt har afmærket hele Vejen i Søkortet.«

Jeg forstod ikke straks, hvad Styrmanden mente, og for ikke at risikere at dumme mig, tøjlede jeg min Nysgerrighed, skønt jeg af Styrmand Bjørns Minespil nok kunde skønne, at hans Udtalelse skulde være en Vittighed, der tog Sigte paa Kaptajn Trane.

Det varede dog ikke længe, før Meningen gik op for mig i al dens Alvor. Jeg havde just været agterude og set paa Kompasset, da jeg ved at kaste Blikket ned gennem det aabentstaaende Sky-light til Kahytten saa Kaptajn Trane sidde ved Kahytsbordet med det udglattede Søkort over de danske Farvande foran sig og med en Brændevinsflaske og to Glas placeret midt i Kattegat. Han bemærkede ikke min Nærværelse oppe paa Halvdækket, saa fordybet syntes han at være — maa-ske ikke saa meget i Søkortet som i Flaskens Indhold. Jeg saa ham med rystende Haand fylde begge Glassene, støde dem imod hinanden og drikke dem ud et efter et. Tre Gange saa jeg ham saaledes sidde og skaale med sig selv — naturligvis ikke uden at dette maatte sætte Mærker i Kortet. Men da han saa pludselig begyndte at tralle løs paa »Tra-ra-ta-bomtia«, fortrak jeg skyndsomst for efter og udøste for Styrmand Bjørn og i ramme Alvor min Bekymring for Skipperens Tilstand.

»Ja, var det ikke nok det, jeg fortalte Dem før?« svarede Styrmand Bjørn, da han havde hørt min rystende Beretning. »Men bryd Dem bare ikke om det, Andenstyrmand. Den Slags vil De snart blive vænnet til at se her om Bord. Jeg kender ham, skal jeg sige Dem, og Rederen kender ham ogsaa; men han ejer jo selv den største Part i Skuden, og han er ikke saadan at jage i Land. I hvert Fald lader han sig ikke godvillig sætte fra Bestillingen. Men jeg har Rederens Ordre til at holde et vaagent Øje med ham og hans Navigering, og skulde det ske, at Manden faar Delirium, hvilket jo nok sker før eller senere, saa laaser vi ham bare inde i hans Kahyt Resten af Rejsen. Men sig mig, Andenstyrmand, er De kendt i Farvandet her?«

»Ikke Spor. Jeg har aldrig før været inden for Skagen. Men jeg kan vel faa Adgang til at kigge lidt i Kortet?«

»Det skal De ikke stole for sikkert paa. Men det er saamænd heller ikke nødvendigt med den Vind og det Vejr, vi har i Øjeblikket. Vi holder op gennem Læsø Rende, og skulde Vinden slaa om paa Deres Vagt, eller det skulde blive usigtbart, saa maa De naturligvis varsko den Gamle, og kommer han ikke straks op, saa kalder De paa mig. Foreløbig tager jeg Vagten i Eftermiddag; saa skulde han jo løse mig af Kl. 8, men det bliver nok Dem, der kommer til at løse mig af. Det hedder sig jo ganske vist, at Styrbordsvagten er Kaptajns Vagt, men som De ved, tages dette sjældent bogstaveligt.« . . . Styrmanden missede underfundigt med Øjnene. »Og her om Bord nærer Kaptajnen ubetinget Tillid til sin Andenstyrmand og overlader naturligvis helt og holdent sin Vagt til ham.«

Det var ikke uden med en vis Sarkasme, at Styrmand Bjørn saa udførligt gjorde Rede for dette Forhold; og i Overensstemmelse hermed blev Vagterne inddelt med Andenstyrmand, en Letmatros og Jungmanden paa Styrbords Vagt og Førstestyrmand, Matrosen og den anden Letmatros paa Bagbords Vagt. Kokken havde ingen Vagt.

Ihvorvel Styrmand Bjørns Maade at tage Sagen paa beroligede mig en Del, var det dog med en vis Ængstelse, jeg gik min første Nattevagt i Møde — ukendt, som jeg var, med Farvandet og Forholdene. Som Styrmand Bjørn havde forudsagt, saa jeg ikke noget til Kaptajnen paa Dækket. Derimod kunde jeg gennem Skylightet iagt-tage hele hans Gøren og Laden, og jeg blev mere og mere betænkelig ved Situationen, eftersom Timerne gik. Han sad fremdeles foran det udbredte Søkort med sin Brændevinsflaske og sine to Glas, som han med korte Mellemrum fyldte og tømte, og først da Flasken var tom, rejste han sig, og jeg troede, at nu vilde han komme paa Dækket. Men nej! Han trængte aabenbart kun til at røre Benene, for han begyndte atter at steppe og tralle. Omsider holdt han dog inde baade med sin Trallen og sin Steppen — dette Stepperi, som Styrmand Bjørn vel sigtende til Skipperens Navn betegnede som Tranedans — hvorefter han hentede sig en ny Flaske frem, og saa fortsatte Orgiet.

Imidlertid luntede »Gazellen« nordover gennem Læsø Rende, mens jeg nøje vaagede over Styringen og jævnlig brugte Haandlodet; thi selv om Vinden holdt sig støttig og drev »Gazellen« lige frem paa dens Kurs, tænkte jeg mig Muligheden af, at Strømmen kunde sætte den Øst eller Vest over. Lidt før Vagtskiftet Kl. 4 fik jeg et fast Fyr i Sigte forude om Styrbord, og da jeg gik ned for at purre Styrmand Bjørn, aabnede jeg samtidig Døren ind til Kahytten paa Klem og varskoede Kaptajnen. Jeg fik dog ikke andet Svar end en lydelig Snorke, og da jeg tog Mod til mig og traadte indenfor, fandt jeg Skibets høje Chef i dyb Søvn og hvilende sit trætte Hoved paa sine

foldede Hænder, hvormed han ligesom beskyttende omfattede den væltede Flaske, og hele Kattegat forvandlede til en Brændevinssø.

»Det er Nordre Rønner,« sagde Styrmand Bjørn, da han kom op paa Dækket, og han et Øjeblik havde iagttaget Fyret. »Saa er vi igen Renden.« Og jeg følte mig baade stolt og lettet ved at vide, at Skuden selv havde fundet Vej gennem dette for mig aldeles ukendte Farvand, uden at jeg som Vagthavende havde haft Lejlighed til at se i Kortet og blot, fordi Vinden var god, og jeg nøje havde overvåget Styringen.

Som denne min første Nattevagt forløb de efterfølgende paa omtrent samme Maade; men vi naaede dog velbeholdne Norge og kom ind til Langesund. Paa Vejen herfra og op gennem Fjorden hev vi vor Ballast over Bord, saa da vi naaede Skien, var vi klar til at indtage vor Last af Pitprops. Dette var ikke just noget behageligt Arbejde. De ru og barkede Granstammer, som bruges til Afstivning i Kulminer, var af forskellig Længde og Tykkelse og meget uhandige. De første Bundtiere tog vi ind gennem Bovportene, og det gik let nok, for de blev slidskede ind, og vi kunde slæbe dem paa Plads og stuve dem med de Tømmerhager, som hørte med til Skibets faste Inventar. Resten maatte handes ind over Skibssiden og ned gennem Lugerne, og de var saa overisede, at de næsten ikke var til at holde fast paa. Men Mandskabet tog Jobbet med godt Humør, hvilket vel hovedsagelig skyldtes Skipperens personlige Nærværelse og Snaresnes Mangfoldighed.

Paa Opreisen havde der heller ikke lydt nogen Klage fra Mandskabets Side. Men Kosten var ogsaa god og solid, og Sejladsen havde med det fine Vejr været magelig. Der var af Hensyn til Rigens Skrøbelighed ikke foretaget nogen Manøvre ud over de aller nødvendige, og det vilde der sikkert heller ikke blive paa Skibets fremtidige Sejlads; thi som Styrmand Bjørn sagde: »Faar vi Modvind, gør vi Sejlene fast og drejer under!« Hvilket naturligvis var ensbetydende med, at der slet ikke kunde være Tale om at krydse med denne firkantede Kasse.

Hvad Folkene tænkte om »Gazellen«, havde jeg ingen Anelse om; thi hvis de i det hele taget tænkte noget eller havde nogen Mening i saa Henseende, saa beholdt de den i hvert Fald forude i Lukafet. Hvad mig selv angaar begyndte jeg saa smaat at tro, at jeg var blevet Andenstyrmand med en Ligkiste; og jeg blev bestyrket i min Tro, da vi havde Dækslasten inde, og Kaptajn Trane gav Ordre til at hale alt, hvad vi havde af Fortøjningskæde op fra Kabelrummet og stikke et Par Reb i Skuden.

Naturligvis studsede jeg ved denne Ordre, og jeg troede bestemt, at Manden havde faaet sit store Anfald, og at Tiden nu var kommet, da vi skulde spørre ham inde. Men da jeg kom med

min Formodning til Styrmand Bjørn, forklarede han mig, at det alt sammen var i Orden, for det var strengt nødvendigt at lægge Surringer om Skuden, dersom vi ikke vilde risikere, at den med den Last, den havde inde, vilde skilles ad, naar vi kom til Søs. Og vi maatte nu trække Kæder under Bunden og surre dem sammen oven over Dækslasten, som var i Højde med Lønningen. Om Styrmand Bjørn virkelig tog denne Foranstaltning som en Selvfølge, skal jeg lade være usagt; men for mig var det i hvert Fald en ny Form for Rebning.

Havde Vejret været smukt og Vinden god paa Turen op til Norge, saa blev det samme ogsaa Tilfældet paa Rejsen over Nordsøen. Det var som om Lykken fulgte den gamle Holk — som om Forsynet vilde forskaane den for yderligere Anstregelser og Kampe, inden den sejlede ud paa dens sidste Rejse, der vel næppe kunde være fjern.

Langsomt rullede »Gazellen« vestover.

Skipperen drak til den store Guldmedaille, og Skuden fulgte troligt hans Eksempel. Til sidst kunde vi ikke holde den paa Pumperne, og da vi langt om længe kom Firth of Forth ind, sank den til Dækket. Dybere kunde den gamle, sejlglivede Kasse ikke synke med den Last, den havde inde. Den flød paa Propsene.

Nu gik det smaat fremad; thi skønt vi var i smult Vande, og Vinden fremdeles var god og frisk, kunde vi dog ikke føre mange Sejl paa det døde og dybtliggende Skib af Frygt for at hele Riggens skulde gaa over Bord. Men vi naaede dog omsider op til Burntisland, hvor det viste sig, at den ene Bovport, som Kaptajn Trane i Skien selv havde surret og kalfatret, var gaaet løs.

Toldvæsenet havde aldrig saa saare aflagt sit sædvanlige Besøg om Bord, før tre sømandsklædte Personer med store Bulehatte paa Hovedet og Guldringe i Ørene kom travende op ad Landgangen. De hilste saa kammeratligt paa Kaptajn Trane, at der for dem, der overværede dette Møde, ikke kunde være Tvivl om, at disse tre var hans Kolleger i Nord- og Østersøfarten og hans gamle Kendinge. De blev naturligvis straks inviteret med ned i Kahytten. Her opholdt de sig en rum Tid, hvorefter de alle fire fulgtes i Land — Kaptajn Trane naturligvis for at indklare Skuden.

»De kendte vel ikke disse tre Herrer, Andenstyrmand?« spurgte Styrmand Bjørn, da Kaptajn Trane og hans Besøgende var vel fra Borde.

»Jeg har ikke Fornøjelsen at kende nogen af dem,« svarede jeg.

»Nej, det tænkte jeg nok, eftersom De er ny i Farten. Men disse tre er ellers de bedst kendte og mest berygtede danske Skipperer i denne Fart. Den mindste af dem gaar under Navnet »Bette Fanden«, den længste kalder man »Store Fanden«, og ham, der i Størrelse ligger der imellem, er »Fanden fra Holbæk«; og der siges, at naar dette Trekløver træffer sammen, gør de deres bedste for at tør-

lægge den By, de mødes i. Hvorledes det saa vil gaa, naar de har vores Trane med, kan vi maaske bedst danne os en Mening om i Morgen.»

Over al Forventning kom Kaptajn Trane om Bord samme Aften, men han var til Gengæld ogsaa tidligt paa Benene og i Træskostøvlerne den næste Morgen — antagelig før hans tre berygtede Kolleger endnu havde faaet Sko paa. Hvad der var Grunden hertil faar staa hen; men antagelig maa der være kommet en Kurre paa Traaden mellem Firkløveret. Det var i hvert Fald Styrmand Bjørns Mening; thi den Gamle var i usædvanlig daarligt Humør, og jeg fik straks Fornemmelsen af, at hans onde Lune skulde gaa ud over mig.

»Tag en sort Malerpot og en Pensel, Andenstyrmand, og gaa med mig i Land,« befalede han i en alt andet end elskværdig Tone, og jeg var ikke sen til at efterkomme Ordren.

Jeg fulgte ham troligt i Hælene langs med Kajen hen til Forenden af Skibet, hvor han standsede, pegede op mod Stævnen og sagde: »Mal det over!«

Og nu forstod jeg i hvert Fald noget af Aarsagen til hans onde Lune. En eller anden satirisk Person havde i Nattens Løb paa Skibets Stævn med store, hvide Bogstaver malet: »*That's the Bow*« — en fyldestgørende Oplysning for Folk, som var i Tvivl om hvilken Ende, der var Skibets Bov.

I Burntisland lastede vi Kul til Swinemünde, hvortil vi ankom i synkefærdig Tilstand, efter at vi Nat og Dag i 14 Døgn møjsommeligt havde holdt os oven Vande med »Matrosens Skræk« — den forhadte Nikkepumpe, som er selvskrævet om Bord i alle mindre Sejlskibe af Træ.

Det var Søndag, da vi ankom. Kaptajn Trane var ualmindelig ædru, og om det var af den Grund, eller Aarsagen skyldtes den heldigt overstaaede Rejse faar staa hen. Men det overgik alle mine Forventninger, da han efter Aften-Skafningen stillede i sit stiveste Landgangsrigud og havde ombyttet Træskostøvlerne med et Par Lædersko og inviterede Styrmand Bjørn og mig i Land paa et Glas Øl. Og Invitationen forundrede mig yderligere, fordi vi af Hensyn til Skibets Tilstand stadig gik Søvag.

Det er muligt, at Styrmand Bjørn havde sine Betæneligheder ved at gaa i Land under disse Forhold, men han kom ikke aabenlyst frem med dem, fordi han ligesom jeg, og som han senere sagde, ikke havde tænkt sig nogen længere Fraværelse fra Skibet. Han tog i hvert Fald mod Invitationen — baade for sig selv og for mig, og efter at han havde instrueret Folkene om ikke at forsømme Pumpningen, gik vi i Land.

Det blev dog ikke ved det ene Glas Øl — heller ikke hverken ved det andet eller tredie. Vi maatte følge Trit med Skipperen fra Bier-Halle til Bier-Stube og havnede til sidst i et folkeligt For-

lystelsesetablissement, hvor der baade var Dans og Artistoptræden. Skipperen vilde partout danse, og hans Præstationer i saa Henseende vakte almindelig Munterhed blandt de tilstedeværende Tilskuere, naar han svingede sine tilfældigt og kritikløst udvalgte Partnere, saa de hvinede i vilden Sky. Han dansede og transpirerede og drak, og han kom efterhaanden i en saa løftet Stemning, at han ogsaa vilde gaa de optrædende Artister i Næringen. Men da et Par haandfaste Tjenere formente ham Adgang til Tribunen, entrede han resolut op paa Bordet, som vi sad ved, og han begyndte der at danse sin Tranedans, saa Ølkrusene dansede med, og deres Indhold flød over alle Bredder. Straks var de to Tjenere over ham igen, og de optraadte nu som veritable Udsmidere. Han blev uden Dikkedarer lempet ud af Lokalet og helt ud paa Gaden — naturligvis ikke uden Modstand, og nogle stridslystne Tyskere greb straks Lejligheden til ogsaa at trænge sig ind paa Styrmand Bjørn og mig og lave Tumult. Vi kunde naturligvis ikke lade vor Kaptajn i Stikken, og skønt vi godvillig ogsaa stillede mod Udgangen, blev vi dog indblandet i et voldsomt Skænderi, som dog ikke gik over til Haandgribeligheder, men under hvilket vi tabte Kaptajn Trane af Syne, og da vi kom udenfor, var han sporløst forsvundet.

Styrmand Bjørn og jeg støvede hele Swinemünde igennem for at finde ham. Med vort Kendskab til hans svage Side havde vi naturligvis vor Opmærksomhed henvendt paa alle de Knejper og Bier-Haller, der endnu holdt aabent Hus, men al vor Søgen var forgæves, og da vi hen paa Morgenstunden gav op og kom ned til Havnen, var »Gazellen« ogsaa til Dels forsvundet. Kun det øverste af Masterne ragede op over Vandets Overflade. Hvorledes dette kunde være gaaet til var foreløbig en Gaade, men den blev hurtigt løst. En Svensker, som var Runner for en Søekviperingshandler, havde været om Bord og havde lokket Folkene i Land paa en Drink, og mod deres Løfte om, at de vilde købe nyt Tøj i den Forretning, han repræsenterede, havde han midlertidigt forstrakt dem med nogle Mark. Sammen med ham havde de sviret i hans Stamknejspe lige til den lyse Morgen; og da den gamle kullastede Skude ikke kunde taale at ligge Natten over uden at blive pumpet læns, var den stille og lydlost gaaet til Bunds, uden at nogen havde mærket det.

Kaptajn Trane lod sig fremdeles ikke se. Først da »Gazellen« blev hævet til Losning og Ophugning, fandt man hans Lig i Kahytten. Han var kommet tidsnok om Bord til at gøre den sidste Rejse med sit Skib.

Saaledes endte de begge — den gamle Plimsøller og dens Kaptajn — som Ofre for deres Hang til Drik. Og jeg havde grundigt faaet styret min Lyst til Sejlskibsfart paa Nord- og Østersøen.







Reproduktion: Brdr. Børentzen

Fiskerflaaden fra Thyborøn paa Demonstration



H. SCHÖSLER-PEDERSEN  
46

ionstur til København passerer Kronborg

Maleri af H. Schosler-Pedersen



Godtycki's view 1945

Motiv fra Fiskerihavnen

Maleri af D. Godtycki Cwirik

## Skibsdrengens

## JULEAFTEN

Af

ERIK JESPERSEN

*(fbr. Præst i Grønland)*

GRØNLANDSFARERNE plejer gerne at være hjemme igen og ligge ude i „Tran-graven“ længe før Jul — men denne Gang var det ikke lykkedes at slippe fra Landet før hen i December; der stod nu ellers i den gamle Instruks, at Skipperen efter endt Losning og Ladning ved Kolonien havde at lette Anker og forlade Landet med den første gode Vind, hvormed Gud monne ham forlene. Men den Instruks gjaldt for de gamle stolte Sejlskibe, og den var ofte blevet overtraadt, naar det ikke passede Kolonibestyreren eller Kaptajnen. Den Tid var dog forlængst forbi, nu var det Dampskibe, som besejlede Landet, og de forlod Danmark paa bestemt Dag og Klokkeslet, og i Grønland vidste man gennem Skibets Radiomelding, hvad Dag de vilde anløbe Kolonien, og de forlod Landet paa en bestemt Dag uden Hensyn til Vind og Vejr, som Sejlskibene havde maattet rette sig efter. Nu kan man diskutere om, hvad der var mest romantisk at fare med — Sejlskibet eller Dampskibet; det sidste var i hvert Fald det mest praktiske. To Ture om Aaret, d. v. s. Sommerhalvaaret, var det højeste i gamle Dage, mangen Gang naaedes kun den ene Tur op og hjem. Nu tager „Disko“ sine 4—5 Ture om Aaret.

Humøret hos dem, som var med paa den Tur, her skal digtes om, var just ikke højt i Begyndelsen af Rejsen; 4 Dages liggende underdrejet ud for Kap Farvel for Sydstorm kan tage Pippet fra selv en søvant — og for en søsyg er det en Lidelse uden Lige; jeg taler af Erfaring, da jeg selv har prøvet det 3 Gange; staa op og komme op paa Dækket i frisk Luft er umuligt, da alle Luger og Nedgange er tillukkede, saa man maa pænt blive i sin Køje. I Begyndelsen bider man Tænderne sammen og søger at gøre sig stærk og luller sig med lukkede Øjne ind i Bevidstheden om, at det skal nok gaa; man følger Skibets vanvittige Bevægelser, op og ned, ned og op, frem og tilbage, idet man med Arme og Ben klamrer

sig til Køjesiderne under Forsøg paa at ligge fast; det lykkes ikke; man løftes op, som om man skulde ryge ud gennem Dækket, for saa et Øjeblik at dale, dale og synke, medens de underligste Fornemmelser hober sig op og fornemmes i Mellemgulvet, snart brændende hed, snart isnende kold, indtil man giver blankt op, og giver sig Søsygen med alle dens Kvaler i Vold og ønsker, at det hele var forbi, og at Døden er at foretrække — det er over al Beskrivelse forfærdeligt, men bange er man ikke; man ved, at den dygtige Kaptajn og Styrmand staa paa Kommandobroen og ikke forlader den, saalænge Orkanen raser, og man ved, at paalidelige Maskinmestre passer deres Dont rolig og støt i Skibets Indre, og at man kan stole blindt paa, at Fyrbøderne og Søfolkene ikke svigter et Øjeblik — nej, bange er man ikke, for dygtigere Søfolk end dem, der er ombord paa den kongelige grønlandske Handels Skibe, findes ikke, og nede i Kahytten gør tjenstvillige Hovmestre og elskværdige Kahytjomfruer alt for at mildne ens ublide Skæbne og forsøde Tilværelsen for en.

Men al Ting faar en Ende, ogsaa en Sydstorm — og en skønne Dag fortsætter Skibet atter roligt og støt sin Kurs paa Vejen hjemefter; de søsyge Passagerer faar igen Mod til at tørne ud af Køjen, komme op paa Dækket og deltage i Skibets Maaltider — en lidt broget Samling er det, hvoraf hver har sin Skæbne og sin Historie.

Der er den unge Assistent, som har været i Landet i 6 Aar og nu skal hjem paa Permission; han var forlovet i Danmark, da han rejste op; men ved Kolonien traf han den unge Lærerinde, og det er meget svært — ja, næsten umuligt at gaa Dag ud og Dag ind Aar igennem uden at forelske sig i hende; det gjorde han da ogsaa — Danmark var jo saa underligt fjernt og langt borte — og saa blev han forlovet med hende; hun er ogsaa med, og de er ganske uadskillelige; de vil hjem og giftes i Danmark — men lidt betænkelige er de begge to; for hvordan vil det gaa ved Landgangen? De mindes en Historie fra gamle Dage, da det samme skulde

være sket — ja, da havde de to endda giftet sig i Grønland, inden de rejste hjem. Da saa de nygifte gik i Land, stod den gamle Kæreste med Sviger-mor og Svigerfar paa Bryggen for at tage imod, og der kom Assistenten med sin Hustru — en alt andet end glædelig Situation. Naa, det var før Radioens Tid, hvor der ingen Forbindelse var med Grønland uden med Skib et Par Gange om Aaret. Vore to har gennem Radio givet Besked hjem, men alligevel — det kan gaa saa galt engang endnu. „Men du,“ siger han, „vi holder nu sammen, hvordan det end gaar; jeg svigter dig ikke,“ og hun ser med forskellige Blikke paa sin Assistent og giver ham det eneste Svar, der er at give, idet hun hvisker det Ord, som unge Grønlænderinder har lært hende: *ila asavavkit* — ih dog, hvor jeg holder af dig!

Naa, det gik ogsaa godt for de to, de er gift og oppe i Landet igen.

Og der gaar de to halvgamle Kolonibestyrerfolk op og ned ad Dækket sammen; i 30 Aar har de været deroppe, og nu nærmer de sig de 60; alle Børnene er i

Danmark og venter dem paa Kajen med Børnebørn, som de aldrig har set; de glæder sig som to store Børn urimeligt og tæller Dagene om Bord og maa hvert Øjeblik hen og se paa Kortet, der er slaaet op paa Væggen, hvor Skibets Position er betegnet med Tegnestifter; i tre Døgn har Tegnestiften saa godt som ikke flyttet sig, men nu gaar det fremad fra Dag til Dag med gode lange Distancer. Han er søstærk, den gamle brave Kolonibestyrer; — det er hans femte Tur over Atlanten, og hver Aften faar han sig en L'Lombre med Kaptajnen og Inspektøren, som ogsaa er søstærk; saa søstærk, at han til de syges Misundelse kan sidde og klapre paa sin Skrivemaskine, hvordan Vejret end er. Inspektøren — Landsfoged hedder det nu — er ikke rigtig glad; han staar for at falde for Aldersgrænsen og tage sin Afsked. I en lille Menneskealder har han hersket som en enevældig Konge oppe i den fjerne Koloni — været som en Landsfader for alle sine Grønlændere;

han har elsket dem og de ham, og hans Vilje har været højeste Lov for Danske og Grønlændere. Nu ved han, at han i Danmark som pensioneret vil blive et ganske almindeligt Menneske, som vil synke ned i Ubemærkethed mellem alle de andre — han er slet ikke interesseret i Skibets Fremfart. Endnu om Bord er han og hans Frue de fornemste, og er det med Rette i Kraft af hans Dygtighed og Fortjeneste oppe i Landet — lad Tegnestiften kun flytte sig langsomt — jo mindre, jo bedre!

Lægen, den elskelige Mand, ung og ugift, gaar



*Fire Dages Sydøststorm ud for Kap Farvel kan tage Pippet selv fra en søvant.*

rundt og har et mildt Blik og trøstende Ord til alle dem, der lider ilde. For ham er Grønland „Landet“ fremfor noget andet Land. Han elsker det Land og sine Grønlændere, har utrætteligt færdedes rundt blandt dem paa sine Embedsrejser, om Sommeren i Baad, om Vinteren paa sin Hundeslæde, har passet sit Sygehus uforligneligt, taler Grønlandsk som en Indfødt, og har udnyttet sin Fritid til at skrive en Doktordisputats, som er indleveret og antaget; nu skal han hjem og forsvare den. Han kunde skaffe sig en god og anset Stilling derhjemme, men han ved, at naar Vinteren kommer, og Sneen falder, vil han længes tilbage til sine Hunde og sin Slæde, til de lange Slæderejser, saa vil det gaa ham, som „Boganis“ siger om Trækfuglene: „De kommer igen, de drages mod Nord, op til de Skove, hvor Lykken bor; naar Dagene længes og Vinteren strenges, de kommer, Naturen kan ikke stænges — saa gnaver det Ar, det fik i Fjor, saa vinker de Steder, hvor



*Om Sommeren besøgte han utrætteligt sine Grønlændere i Kajakken.*

Kærlighed bor.“ Og Lægens Øjne bliver store og bedrøvede; for oppe mod Nord ved han, at der sidder en lille brunøjet sød ung Grønlænderinde, som han har tabt sit Hjerte til, og venter paa ham — han er ikke den første, som det er sket for oppe i det vidunderlige altid dragende Land.

Præsten er ogsaa dukket op fra Kahytten, bleg og elendig efter den udstaaede Søsye; han har hørt mangt et Sømandsord, da de laa underdrejet, om at saadan gaar det altid, naar der er Præster med, og han har hørt Kaptajnen, som iøvrigt i sin Godhed og Hjælpsomhed har hjulpet ham med at holde Humøret oppe, sige, at han ved nok, at der paa et Skib ikke maa være flere Bornholmere om Bord end der er Master — for der skal være en Mast til at binde hver af de stædige Herrer fra Øen til. Nu staar han af Sikkerhedshensyn for Søsyeen ved Rælingen og taler med sin Kone, medens deres to smaa Børn leger paa Dækket. Han har for at holde paa Værdigheden taget sin lidt vigtige Alvorspræstemine paa, hvad der iøvrigt med hans ellers milde og glade Sind falder ham lidt vanskeligt. Han staar og tæller paa Knapperne; selv vil han intet hellere end fortsætte sin Gerning blandt de Mennesker, som han er kommet til at holde saa meget af, men Kone og Børn skal hjem — hun af Helbredshensyn, de for at gaa i dansk Skole. — „Skal, skal ikke, skal, skal ikke?“ — det blev til et „skal“.

Endvidere er der paa Skibet alle de forskellige dygtige Videnskabsmænd, der vender hjem efter endte gode Ekspeditioner — de er en Klasse for sig og glæder i godt Vejr Medpassagererne ved at holde Foredrag for dem om Aftenen.

Endelig er der alle de unge Grønlændere og Grønlænderinder, der skal til Danmark for at uddannes; nogle til Præster og Lærere, andre i forskellige Haandværk samt til Sygeplejersker og Jordemødre — de skal bære Grønlands Fremtid og er hver paa

sit Felt ofte forbløffende dygtige. De længes efter alt det nye, de skal se og lære — men Hjemveen ligger ogsaa dybt inde hos dem; endnu lever Sagnet om den unge Eskimo, der kom til København, og som Længslen drev til at sætte sig i sin Kajak og ro og ro mod Nord — han vilde hjem!

Men paa Dækket ved Rattet staar Svend Aage, Skibsdrengen fra den lille Købstad, og alle hans Tanker flyver forud for Skibet hjem til Byen, hvor Far og Mor og hans Søskende bor — til den gamle Præstegaard med de mange Værelser, med Sidebygning og Lade — et Eldorado for Duer, Høns og Rotter; og til en Eventyrhave med Bæk igennem, hvor Erantis, Vintergæk og Krokus kommer op før end andre Steder, hvor man kan lege Skjul som ingen andre Steder, hvor Fuglene bygger Rede i det aarhundredgamle Bøgetræ, Byen, hvor Menneskene er saa gode og hjælpsomme, hvor Kammeraterne er



*Om Vinteren drog han rundt med sin Hundeskæde.*

hjemme for at holde Jul, og hvor hans ejegode kønne Mor gaar rundt i Stuerne for at gøre Julen lys og festlig — og han er ikke med, og i Aften er det Juleaften! Hans Tanker flyver paa Langfart, indtil han kaldes til Orden ved Kaptajnens myndige Tilraab: „Støt med Roret, Gut! Støt! Støt! Ikke staa og falde i Staver, fordi det er Juleaften. Vi andre længes ogsaa hjem til Konen og Rollingerne, hjemme paa Amager, men Roret skal passes og Kursen holdes!“

Og Svend Aage griber fast om Roret og stirrer stift paa Kompasset. Ja, kunde de endda naa hjem til Nytaarsaften, er det godt, og saa skal det være Slut med Sømmandsskabet, for det — føler han med sig selv — duer han ikke til.

Han var født i Grønland og havde levet der, til han blev 7 Aar, et frit, herligt Drengeliv; han havde hørt sin Mor fortælle om, da han blev født og en gammel grønlandsk Jordemoder assisterede, og hvor alle Grønlændere ved Kolonien havde været begejstrede over, at Præsten havde faaet en Søn; „for en Dreng var nu bedre end en Pige, han kunde da vokse op og blive til en Mand, der ved sin Fangst kunde forsørge sine gamle Forældre“.

Han mindedes sine Lege med de grønlandske Kammerater, hvis ukronede Fører han var, hvordan han fik sin egen lille Kajak, da han var 5 Aar, hvorledes han løb paa Ski ned ad de høje Fjelde og en skønne Dag vandt det gamle Sølvur, hans Far havde lovet ham, naar han kunde staa ned ad „Hastrups Bakke“ uden at falde, hvordan han passede sin Fars Faar ude paa Fjeldene og kunde løbe dem op og fange dem, han huskede Baadsrejserne med sin Far rundt paa hans Embedsrejser og Elvene og Laksefangsterne. Alt det maatte han forlade, da hans Forældre vendte hjem til Danmark.

Derefter var der de dejlige Aar i den lille Købstad med Skolegang og Leg „bag Haverne“ i Fritiden, med Badning om Sommeren og Skøjteløb om Vinteren, med Rosport i den fladbundede Jolle, hvorledes han stangede Aalekvabber og „strøg“ Rejer. Saa kom Konfirmationen i den gamle kønne Kirke paa Bakken ud mod Havet, derpaa Realeksamen, og paa Faderens Spørgsmaal om, hvad han vilde være, hans Svar: „Ud at faa frisk Luft i Lungerne“. Saa blev han da Skibsdreng paa Grønlandsskibet, havde været oppe for at se sit Fødeland, hvil-

ket slet ikke havde været saa rart, for medens alle havde lagt Mærke til Præstens Søn, medens han var der, var der ingen, der tog sig videre af en Skibsdreng. — Og nu stod han til Rors og begreb ikke, hvordan han skulde komme igennem denne Juleaften, men det gjorde Skibets Kaptajn — en pragtfuld Mand, med Forstaaelse af en Skibsdrengs Følelsesliv

„Naa, op med Næbbet og Humøret, Svend Aage, du faar nok en god Juleaften, selv om du ikke holder i Mors Skørter. Jeg har en lille Overraskelse til dig Kl. 5, saa kan du komme ned i Messen til os andre og høre Radiogudstjenesten. Men støt, støt med Roret, Gut, vi skal til gamle Danmark og ikke til Amerika.“

Kort efter lød Klokkerne, og Skibsdrengen blev afløst, idet han sagde Kursen, som den nye Rorgænger gentog. Han fo'r ned i sit Lukaf for at vaske og pynte sig med det fine Tøj, hans gode Mor havde givet sin Dreng med, og mødte nede i Messen sammen med Passagererne og de af Skibsbesætningen, som kunde undværes.

Kl. 5 aabnedes for Radioen, og Kirkeklokkerne kimedede ind i Messen. Straks ved Ringningen saa Svend Aage op med store Øjne — de Klokkers Klang lød saa hjemlige. Kaptajnen nikkede hen til ham: „Sagde jeg ikke nok, jeg havde en Overraskelse til dig; det er Transmission fra din lille Købstadskirke.“ Klokker-

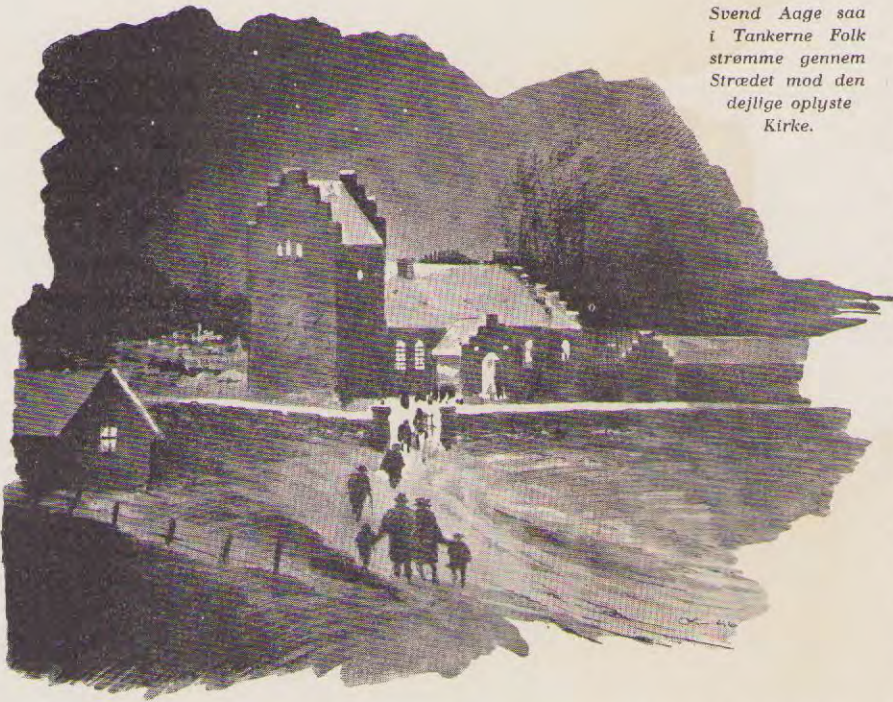
ne kimedede Julen ind, og Svend Aage saa i Tankerne Far i Præstekjolen og Mor, Sødskende, ja, den hele By strømme op over Torvet og gennem Kirkestræde mod den oplyste dejlige Kirke, og medens Taarerne var ved at bryde frem, følte han en barket Næve om sin lille Drengahaand og en blød, blid Kaptajnstemme — saa forskellig fra den daglige haarde — mumle: „Naa, naa, min Dreng, vi er begge hjemme i Tankerne, men du, vi tuder ikke.“

Saa lød: „Det kimer nu til Julefest“, og Kaptajnen, Passagerer og alle Søfolkene faldt i med deres kønne dybe Stemmer, hele Messen fyldtes med den dejligste Salmesang; derefter kom „Julen har Englelyd“ og saa lød der en Stemme, som Svend Aage kendte saa inderlig godt; det var Far, der læste Juleevangeliet:

„Og det begav sig i de Dage, at en Befaling udgik fra Kejser Augustus, at al Verden skulde skrives i Mandtal . . . Saa er vi da atter samlede



Paa Broen stod Svend Aage, Skibsdrengen fra den lille Købstad, til Rors.



Svend Aage saa i Tankerne Folk strømme gennem Strædet mod den dejlige oplyste Kirke.

tage Magten over ham; saa tog han det blafrende Tælleys og gik ned gennem Gangen ind i Soveværelset — der laa hans Hustru og alle deres Smaa børn og sov sødeligt; og medens han stod der og saa paa de smaa yndige Barneansigter var det ligesom Himlen sænkede sig ned over ham, og Guds Engle stod Vagt ved Børnenes Hovedgærder. Saa kom Aanden over ham, han gik tilbage og satte sig atter ned og skrev Salmen: „Velkommen igen, Guds Engle smaa“. — Saa byder vi da Julen velkommen blandt os herinde i vor gamle Kirke; velkommen alle I gamle, for

for at holde Jul i vor gamle kønne Kirke og vil begynde med at ønske hverandre en velsignet Jul. Saa vil vi glemme Sorg og Savn og holde Jul i Jesu Navn.

„Julen har Englelyd“, saadan synger vi i en af vore Julesalmer; der er vist ingen Tid paa Aaret, hvor vi ligesom mærker Mørkets Magt og Mørkets onde Aander i saa høj Grad som før Jul — saadan var det i hvert Fald i gamle Dage; men der er saa sandt heller ingen Tid paa Aaret, hvor vi ligesom føler os omgivet af Engle, der svæver om os og hjælper os til at jage alle de onde Magter paa Flugt — det er ikke blot i Naturens Verden, at Solhvervstid ved Julen sætter ind, og Lyset bryder frem, det er ogsaa Tilfældet i Aandens Verden. „Og Lyset skinnede ind i Mørket“, staar der i Evangeliet. Vi hører Englebudskabet til Jomfru Maria: „Hil være dig, du benaadede! Herren er med dig, du velsignede iblandt Kvinder; du skal undfange og føde en Søn, og du skal kalde hans Navn Jesus“; og vi hører Englesangen over Bethlehems Marker: „Ære være Gud i det høje, Fred paa Jord og i Mennesker en Velbehag.“ Jo, Julen har Englelyd.

Der sad en ung Præst for godt 100 Aar siden inde i sit Studereværelse paa Kristianshavn. Det var ved Midnatstid, og rundt om herskede Stillehed og Fred, thi Menneskene var gaaet til Ro, men i hans Værelse brændte Lyset; han sad og skrev, for næste Morgen skulde han i Vor Frelzers Kirke holde Julefroprediken. Men han følte sig saa underlig tom, og Tankerne var jordbundne og vilde ikke tage Flugt mod det høje. Mismodet var ved at

hvem det maaske bliver sidste Jul, velkommen I unge og velkommen I Børn, hvis Øjne snart skal tindre om Kap med Lysene paa Juletræet. Og velkommen Jul til alle I Lyttere, velkommen til alle vore Venner derude paa Havet, ogsaa til den lille Skibsdreng, som staar mit Hjerter saa nær. Den samme Bethlehemsstjerne, der straaled over Bethlehem og viste Hyrderne Vej til Jesus, skinner ogsaa for os og jer. „Naar den Stjerne lys og blid, sig lod se ved Midnatstid, var det Sagn fra gamle Dage, at en Konge uden Mage, skulde fødes paa vor Jord.“ Sagnet blev til Virkelighed, og nu er det Jul. Saa beder vi da Gud lade sine Engle være usynlige til Stede blandt os og give os en god velsignet Jul i Jesu Navn. Velsign da Gud vort elskede Fødeland og Tak, fordi vi kan fejre Jul i et frit Danmark. Velsign Danmarks Konge og velsign Danmarks Dronning og hele det kongelige Hus og giv dem og os alle en velsignet glad Jul.“

Saa lød Amen, og Slutningssalmen „Glade Jul“ brusede gennem Kirken og fyldte Messen, hvor de andægtigt havde siddet og lyttet.

Med et „Glædelig Jul, alle Mand!“ brød nu Kaptajnen op, idet han sagde:

„Nu maa du op igen, Svend Aage, og tage din Rørtørn.“

„Ja vel! Hr. Kaptajn!“ lød det fra Skibsdrengen, som fo'r op ad Trappen, hen til Lukafet, fik Olie-tøjet paa, og stillede til Afløsning ved Rattet.

Men nu var det ingen Sag. Hans Sind var fyldt af Juleglæden, og det var, som stod der en Engel ved hans Side og hjalp ham til at holde Kursen.



HAKON MIELCHE

# ET DAGLIGDAGS LIV.....

HAN sidder i vores fineste Stol og kigger med rolige og skarpe Øjne rundt i Kabytten. Piben sidder fast i Mundvigen, det graa Fipskæg giver ham Skipperpræg, og de rynkede, arbejdsvante Hænder ligger roligt paa Stølens Armlæn uden at ryste det mindste.

»Gamle Petersen«, som det halve Sydhav kalder ham paa mange forskellige Sprog, sidder paa sin rette Plads.

For Enden af Bordet, i en Sejlskibsmesse, med Lyset fra Skylightet ned over sit Hoved og et Glas med Whisky og en lille Sjat Brøndvand foran sig paa Bordet sammen med den blaa Pakke Caporal — Tabac ordinaire.

Julius Petersen er fra Roholte ved Præstø.

Skomagerens Julius taler endnu sit sydsjællandske Maal, som om han aldrig havde været udenfor sin Fødeby.

Det har han imidlertid.

Han har næsten ikke bestilt andet hele sit lange Liv.

Han er om ved de halvfjerds; han har set den hele Jord og lidt til, og nu sidder han i et lille Hus lidt udenfor Noumea paa Ny Caledonien, tilfreds med det, han har naaet, som en Patriark mellem en halv Snes Børn i mange forskellige Aldre, nydende Verdens dejligste Klima i Fred og Ro. Petersen er vistnok Verdens dejligste Menneske. Han er rolig som en gammel Kap Horn-Skipper, afbalanceret som en Linedanser og urokkelig som sine egne Meninger; han har et lunt og stille Humør, som — ja — som en rigtig bred og djærv og sveden Sydsjæl-lænder nu engang kan have det.

Han taler Fransk, Engelsk, Tysk, Spansk, Biche-la-mar, Pidgin-Engelsk, Sjællandsk og Japansk — og saa ved jeg endda ikke, om jeg har glemt et Par Sprog i Hastværket.

Det sidst nævnte lærte han, da han strandede med en Fuldrigger et Sted oppe paa Japans Nordkyst, en beklagelig Hændelse, der skaffede ham to Maaneders ufrivillig Ferie. Men da Petersen aldrig har spildt en Time, benyttede han Tiden til først at lære Sproget saa nogenlunde for derefter at drøfte Kirsebærblomster med en lille skævojet Pige.

For foruden at være en Filur og en støttig Sømand er Petersen nemlig ogsaa noget af et poetisk Gemyt.

Pigen skrev for Resten til ham, da han var kommet til Tokio, og fortalte ham i et langt Brev, at hun havde pakket sin Kuffert og godt kunde tænke sig at komme ned til ham og høre mere Poesi.

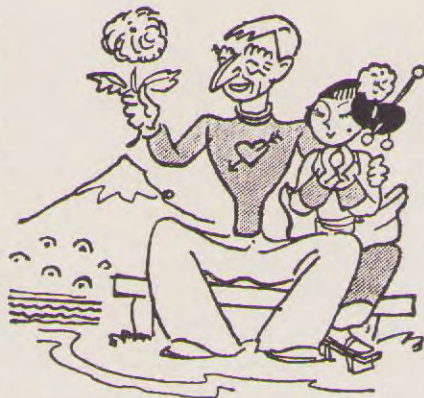
Men en Sømands Hjerter er den daarligste Ankergrund — og heldigvis havde Petersen ogsaa lært at bruge Tuschpenselen.

Ved Hjælp af en Ordbog, lidt Hovedbrud og en Del Sveddraaber fik han sendt Afbud; men siden den Dag har han været lidt forsigtig med at nærme sig de snørklede Skriftegn.

Man kan med fuld Ret sige om ham, at han har haft en stormfuld Ungdom. Han fløj Verdenshavene rundt paa »de forsultne Amerikanere«, Dattidens ømme Kælenavn til de berygtede Clippere, der fo'r fra Hav til Hav og betalte Hyrer med mugne Beskøjter og Spark og Hug.

Gennem Orkaner med shanghaiet Mandskab — Kap Horn, Kap Haab og Hatteras — fulde Matroser og blodige Batailler, Eder og svirrende Kofilnagler; det var Julius' Ungdom, det var hans Forberedelsesskole til det, han selv betegner som »et jævnt og muntert, virksomt Liv paa Jord«.

I ti Aar var han amerikansk Borger og sejlede i den sidste Ende af Tiden som Styrmand og Skipper paa de samme Skiibe, hvor



*Petersen var et poetisk Gemyt, men en Sømands Hjerter er en daarlig Ankergrund.*

han havde tjent sine første Sporer. Saa kom der en Dag nogle tossede Mennesker og bad ham om at sejle deres Skib til Paradis.

De var »Brødre i et eller andet«, og Paradis var geografisk talt Sydhavets Øer.

Petersen havde sejlet med mange mærkelige Fragter, og han lod sig ogsaa chartre ud til denne.

Som de fleste Ekspeditioner af ideel Natur, der er bound for Paradis, endte denne paa et helt andet og meget hedere Sted.

Brødrene blev uenige om Valget af Stedet, og hvad der ellers kunde være at blive uenige om paa saadant et lille Skib.

Det udartede sig til noget, der betænkeligt nærmede sig det, Sø- og Handelsretten forstaaer ved Mytteri — en Part vilde til Tahiti, en anden til Samoa, en tredje til Australien, og en fjerde vidste hverken ud eller ind.

Saa drejede Petersen paa Skudens Rat og lossede hele Lasten ud paa Fidji.

Der gik han i Land og stiftede for første Gang Bekendtskab med Mimosen, denne mærkelige Plante, hvis Blade trækker sig følsomt sammen for selv den letteste Berøring.

Petersen lagde sig ned paa Maven og studerede Mimosens Reagering overfor alle Behandlinger, fra Næveslag og Spark til Tobaksrøg.

Da han var færdig med det, saa han sig om efter noget andet at bestille.

Saa finder vi pludselig en Dag Skomagerens Julius fra Roholte oppe paa Esperito Santo, den største Ø i Ny Hebriderne. Der var ingen »Brødre i et eller andet«, — der var mere roligt, der var kun Kannibaler, og deres Hensigter var saa rart reelle



Skotten skød sin Ven Englønderen.

og nemme at gennemskue for en jævn og ukompliceret Skippersjæl.

De vilde æde ham.

Men det blev Petersen, der aad dem!

Først lærte han dem at lystre — det var ikke saa svært for en Mand, der hver Dag i hele sit Liv havde taget Tørn med drukne Letter, Finner,

Grækere og Portugisere paa Skansedækket; og saa lærte han dem at holde af deres Skipper — og til sidst lærte han dem at arbejde.

Saa var det først, han begyndte paa at æde deres Land.

Han havde en fortræffelig Appetit — det er



Det udartede til noget, der betænkeligt lignede det, Sø- og Handelsretten kalder Mytteri.

ikke noget lille Stykke, der i Dag er afmærket paa Alverdens Søkort som »Petersens Clearing«.

Men han betalte for Middagen — og det var hans Held!

Nogle Aar senere kom nemlig Englands og Frankrigs Jurister og satte Retten i Urskoven.

Santo var kommet ind under de to Landes fælles Overhøjhed sammen med den hele Øgruppe — og med Overhøjheden kom Loven.

Love kan være højst besynderlige, og det var denne.

Den bestemte nemlig, at alt Land, der var købt af de Indfødte for Penge, var Køberens retmæssige Ejendom, hvorimod alt det, man havde byttet sig til, var Statens eller de Indfødtes, som om der ingen Handel havde fundet Sted.

Hvilket altsaa vilde sige, at Planteren, der havde betalt Høvdingen en six-pence for ti Hektar Land, sad trygt paa sin Ejendom, medens Naboen, der maaske havde givet fem Rifler, ti Pakker Tobak og fem-seks Sække Mel for et lignende Stykke, maatte flytte — eller ogsaa købe sin Ejendom endnu engang til en betydelig højere Pris — Plantagen var jo blevet opdyrket — af den grinende Høvding, der kom med hans Riffel over Skulderen og spyttede hans Tobakssovs ud over den kostbare Jord!

Petersen var forudseende — han var paa det rigtige Hold og sad fast i Sædet paa sine mange frugtbare Hektarer og paa sit nyerhvervede franske Borgerskab.

Saa fulgte mange Aar af dette »dagligdags« Liv — i Kamp med de Vilde, i evig Strid med Feber, Dysenteri og nærgaaende Konkurrenter.

De Hvide skød de Sorte, de Sorte skød de Hvide, og de Hvide skød Hvide — som nu dengang med Skotten, der skød sin Ven Englænderen — saadan uden at mene noget særligt ondt med det.

Dengang var Loven i Planterens Hænder, og et Drab blev hverken noteret i Politiretten eller Dagbladet; man ordnede sig Mand og Mand imellem og holdt forøvrigt sin Kæft.

Gin og Kinin, Kinin og Rom, Menneskeæderi og Mytterier blandt Arbejderne — Petersen klarede det hele med sin sværkalibrede Colt, sit Fond af Menneskekundskab og sit stille og sjællandske Lune.

Han fortæller om sort Magi, om Pile, dyppede i Stivkrampebaciller, om Stammen, der samme Dag, den svor Hævn over en hvid Mand, plantede en Yamsrod og dræbte Manden, naar Yamsen var tjenlig til at ledsage Stegen som Grøntsag. Han beretter om Dilerium, Spøgelse og Vaabensmuglere i samme Tone, hvori en sjællandsk Husmand vil tale om Mælkepriser og Turnipsfrø — jovist har han levet et dagligdags Liv!

Men det har i hvert Fald sat Frugt.

Petersen deltog i det vilde rush, da Kopraen steg til uanede Højder, og da hver Mand, der ejede Tusinde Kokospalmer, blev velhavende; men han sprang af Vognen, da den begyndte at hælde.

For tre Millioner Francs solgte han sine Plantager i 1928 — i Dag vilde han have svært ved at faa 30.000 for dem, hvis der i det hele taget skulde findes en Selvmordskandidat eller Greenhorn, der turde vove Forsøget.

Saadan blev Kopraens Skæbne; men den naaede altsaa ikke at rive Julius Petersen fra Roholte med sig i Dybet.

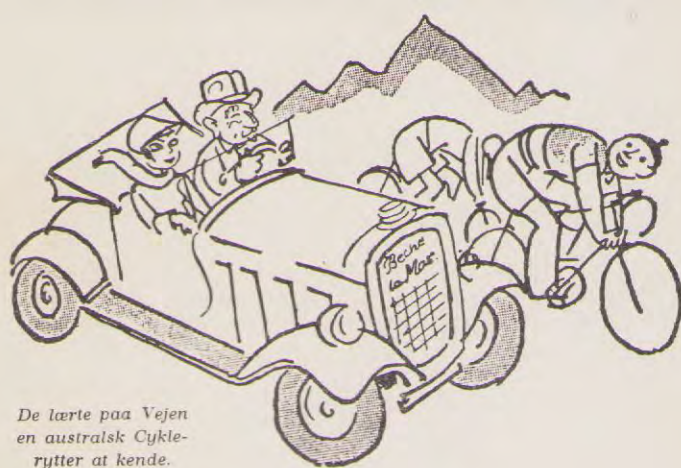
Han viste sig at være klogere end de fleste store Koncerner og Kopra-Spekulanter.

Fra gamle Dage kendte han Myten om Rotterne, der forlader det synkende Skib — og Petersen er i Dag kendt som Sydhavets klogeste gamle Rotte; hans Navn er stadig som en Klippe, og hvert Barn fra Noumea til Rabaul kender ham og agter ham — og hvad mere er: de ved, han er dansk!

Den gamle Pioner med det unge Sind har ikke kunnet holde sig i Ro deroppe paa Højen udenfor Noumea i de seks Aar, der er gaet, siden han solgte sine Grunde.

Han har købt en lille Ø nede i Isles de Pins — i Forhold til hans gamle Santo Plantager er den nærmest at betragte som en Kolonihave — og den Ø dyrker hans ældste Søn efter Faderens vise Raad og Vejledninger. Saa handler han lidt, køber en Grund hist og her og sælger den igen for lidt mere, end han selv har givet for den.

Samme Aar, han solgte Plantagerne, tog han sin ældste Datter med paa en Tur til Europa — og samtidig rundt om Jorden via Panama og Suez.



De lærte paa Vejen en australsk Cyklerytter at kende.

De lærte paa Vejen en australsk Cyklerytter at kende, og for at opmuntre ham lidt fulgte de ham paa »Tour de France« i Automobil.

De fløj en Del — Petersens største Passion i Rentiertilværelsen er Flyvning —, og saa var de naturligvis oppe i det gamle Land. Anna skulde se »den lille Havfrue«, hun skulde lære, hvad Rimfrost var, og han selv skulde endnu engang prøve, hvad det vil sige at sidde og bande over Statsbanerne i en hundekold Kupé i et langsomt Tog.

De glemte at skifte i Fredericia og opdagede, at de var i Vejle, da Toget burde have holdt i Nyborg — og Petersen morede sig over det hele, fordi det var Danmark, og han var hjemme igen og havde god Tid.

Men mest morede det ham, at han alene af alle Roholte Sogns Beboere kunde huske, at Kirketaarnet havde skiftet Farve. Da han rejste, var det mørkerødt kalket — nu havde det Stehenes naturlige sribede røde og hvide Farve.

Brugsmanden, Broderen og den nye Skomager bandede paa, at det altid havde været sribet — men det var Petersen, der fik Ret.

Fem Aar efter, at han var rejst, havde man fjernet Kalken!

Giver det ikke i et eneste Solglimt hele Mandens Karakter?

Gennem femogfyre Aars Kampe med stædige Søfolk, Orkaner, Malaria og Kannibaler husker han Kirketaarnet i Roholte — kan tage hele Landsbyen frem, Hus for Hus, Gærde for Gærde, betragte det i Skæret af Tropernes Sol og saa lægge det ned i Erindringens Skatkammer igen. — — —

Han viser Fremmede Haven foran Huset i Noumea med samme Ord og samme kærtegnende Bevægelser, hvormed en dansk Husejer viser sin Gæst den fine Forhave.

Han er fransk Borger paa toogtredivte Aar, en stor Mand paa disse Egne af Kloden — Millionær.

Men Røsten og Sindet er sindigt og sjællandsk — han er dansk lige ind til sin inderste Fiber.

Ikke af dem, der raaber op om det paa Gadehjørnerne, men en af dem, der tæller.

Og den Type er da heldigvis lidt mere dagligdags, end Petersens Liv har været!





En hollandsk Liner slæbes ud

Reproduktion: Bdr., Barentzen

Maleri af V. Qvistoft

# Fregatten

## „LINDORMEN“

**S**OMMEREN er kommet usædvanlig tidligt i det Herrens Aar 1694. Allerede nu, først i Juni Maaned, er Kastaniens Blomsterkegler ved at visne, medens Guldregnens gyldne Klaser, Syrenens hvide og Rødtjørnens pragtfulde karminrosa Blomstervæld samtidig staar i fuldt Flor. Duften fra dem er saavist langt behageligere at lugte end den fæle Stank fra Latrinen henne paa Grønneland og Skarnbunkerne langs Rendestenene — den, som i den lune Aften driver med Nord-Vest Brisen ind over de nye Vaaninger.

Aftensolen smykker Eenhjørningstrædets Sydlænge med et rødgyldent Skær over Husenes hvide Mure, rødmalede Døre og Vinduesskodder, men den generer Peter Børresen, Ankersmedens Søn, som staar i Forstuen og plirrer med Øjnene, medens han spytter Langspyt ud over den ubrolagte Kørebane. Under Dagens grødegivende Regn laa denne som et afskrækkende Morads af Ælte og Pløre, som næsten var umuligt at befare, men nu er den godt i Gang med at tørres. Strædets Hunde og Høns roder graadigt om i Beboernes Affaldsbunker, som ligger dynget op overalt, hvor der ingen Gangbrædder fører fra de smalle Fortove ud over Rendestenene.

Ankersmedens Enke og Børn bor midt i Strædet. For nogle Aar siden døde Smeden, efter at han ude paa Bremerholmen var blevet haardt kvæstet under sit Arbejde, men Peter, der stod som Kvartermester i et af 2. Matrosdelings Kompagnier, fik Tilladelse til at blive boende i Længen med sin Moder og Søster.

Lejligheden er kun lille, men endda ikke saa helt ringe. Gadedøren er delt i to Halvdele, hver med sit Klinkefald, og i godt Vejr staar den øverste Halvdel altid aaben, saa Luften kan komme ind i Vaaningen. Døraabningen er saa lav, at Peter Børresen faar bukke sig, om han vil ud eller ind. Forstuen, han saa kommer ind i, er ogsaa Køkken, for i dens nærmest mod Gaarden vendende Del er opmuret et stort Kogested, anbragt lige under Skorstensaabningen. Gennem denne kan man se

lige lukt op til Vorherres blaa Himmel, og det er godt nok i fint Vejr. Men falder en saadan Regn, som den, der nylig er faldet, kan det nemt hænde, at Ærterne i Gryden paa Jern-Trebenet, der staar lige under Aabningen, bliver godt fortyndede. Heldigvis findes der en Jernlem, som kan skydes frem under Aabningen, og det bliver ofte gjort, særlig om Vinteren. Saa holder Varmen fra Brændet eller Tørvæne under Trebenet sig i Forstuen, og kan derfra gennem de aabne Døre trænge ind og opvarme Lejligheden. At Røgen saa trækker med, siger intet — det er en Ulempe, man faar finde sig i. Anden Varme kendes ikke, for Spædelysene eller Lyspindene giver kun daarligt og fælt osende Lys.

Fra Forstuen og Køkkenet fører Døre ind til Opholdsstuen, som er et stort Rum, der gaar gennem Vaaningsens Dybde. Lavloftet er der — Peter Børresen lægger nemt sin flade Haand mod det hvidkalkede Bræddeloft, der er tømret over de svære Bjælker. Gulvet er af stampet Ler — det er haardt at træde paa, men det er ogsaa haardføre Folk, som lever i salig Kong Christians nye Sømandsvaaninger. Paa Gulvet i Kammeret, hvor Madammen og Jomfru Birthe sover, ligger dog foran deres brede Fællesseng to gode Lammeskind — dem havde Peter med sig hjem fra Island forrige Aar.

I den skyggefulde Køkkendør staar Birthe og stirrer ud over Gaardens Urte- og Blomsterbede mod den solbeskinnede Genbolejlighed i Rævestrædets Sydlænge. Den unge Jomfru er sød og frisk, tækkeligt klædt i en sribet Bomuldskjole med et stort Forklæde om sig, men det kendes tydeligt, at hun er urolig over et eller andet — Kinderne gløder, de kønne blaa Øjne er stadig paa Vagt og ser alt, hvad der foregaar i Nærheden. Men den, hun ser efter, viser sig ikke.

Det er hendes Barndoms Legekammerat og allerkæreste Ven, Peters Jævning Jørgen Rose, Søn af Baadsmanden ved Bradbænken. Peter er forlængst kommet fra Holmen og har allerede slæbt to Spande Vand hjem til Moderen fra Pumpen i Adelgaden — hvor bliver Jørgen dog af? Han og

Peter arbejder sammen ved Tilrigningen af Fregatten »Lindormen«, som ligger mellem Pælene ovre i Hocken, ved hun. Om lidt vil hun blive kaldt ind til Aftensmaaltidet, den kolde Byggrød med Sirup og varm Mælk til, og saa faar hun kanske slet ikke Jørgen at se — det er ogsaa underligt, at han bliver saa længe borte. Han hører ellers ikke til den Slags unge Folk, som har for Vane at stikke Snuden inden for i »Brokkens Bod« og faa en Dram eller to, inden de vender den hjem efter.

»Hverken Jørgen eller Fatter er kommet, lille Birthel« raaber Madam Rose, idet hun aabner sin Køkkendør og smider en Spandfuld snavset Vand ud over Jorden ved den gamle Hyld. »Een er snart ræd for, at der er hændt dem noget slemt, siden det varer saa længe.«

»Jeg ved ej, hvad det skulde være, men underligt er det — de kunde forlængst ha' været her, Madam Rose. Men hils Jørgen fra mig, for nu maa jeg ind og hjælpe Mor med Maden!« raaber Birthel tilbage, og gaar ind i Køkkenet.

Lidt efter sidder Madam Børresen og spiser sammen med sine to Børn, medens Peter fortæller løst og fast ude fra Holmen. »Lindormen« er en stor Fregat,« siger han, »og den er snart rigget færdig, saa vi kan forhale den over til Bremerholm, hvor den skal ha' sine 50 Stykker om Bord samt fylde Vand og proviantere. Saa er den klar til at hejse Kommando med Kaptajn Just Juel som Chef — I husker jo nok, at det er ham, som for et Par Aar siden med

»Hvide Ørn« konvojerede til Frankrig. Det var samme Aar, som Jørgen var med »Maagen«, der blev taget af den store spanske Kaper, saa Jørgen med den øvrige Besætning maatte gaa med til Spanienland, hvor de blev smidt i Fængsel. Jo, Kaptajn Juel er god nok; en brav og dygtig Sømand, der kan sit Kram og ej er bange for at brase op for en Fjende, det staar til Troendes. Baade Jørgen og jeg er glade for at skulle sejle under hans Vimpel!« Saadan fortæller Peter, medens han klør paa med Grøden — Appetitten er der intet at klage paa.

Maaltidet er ellers tarveligt nok, for der er Smalhans i de nye Vaaninger — siden den skaanske Krig har Flaadens Folk haft Besvær med at klare sig. Smaa Lønninger, meget uregelmæssigt udbetalt, saa alle har Penge til Gode. Forgangen Aar beløb Folkenes Tilgodehavende sig til Løn for hele 9 Kvartaler, og Nøden var saa stor, at mange med Koner og Børn maatte drage omkring i Byens Gader for at tigge sig Brødet til. Nu gaar det bedre, men ensformig er Kosten — Ærter, Sulevælling eller Grød Dag ud og Dag ind med hjemmebrygget Tyndtøl til.

Pludselig staar Jørgen Rose i Døren — de har været saa optaget af at høre Peter fortælle om Juel og »Lindormen«, at de ikke har hørt ham løfte Klinkefaldet. Jørgen er meget bleg, hans ellers saa fornøjelige blaa Øjne har et underligt haardt Udtryk, som Birthel aldrig før har set i dem.

»Men Jørgen dog!« udbryder hun angst — hun sidder med Ansigtet mod Døren og faar først Øje paa ham.

»Ved den Almægtige — hvad gaar der af Dig, Jørgen?«

Peter springer op, medens Jørgen bliver staaende i Døraabningen. Staar blot og ser ophidset ud, næsten vredt paa dem, medens han knuger sin Sejldugshue mellem Hænderne.

»Rider Pokker Dig — er der noget los?« fortsætter Peter og gaar hen til Vennen.

Madam Børresen sidder med Skeen i Haanden og stirrer med aaben Mund paa den unge Kvartermester, der ligesom ikke kan faa de Ord frem, han vil sige. Kun ser han nu paa Birthel, Øjnene mister det haarde, bliver blidere i Udtrykket, men mere be-  
drøvede.

»Spyt saa ud, Jørgen!« siger Peter og lægger sin Haand paa hans Skulder.



Peter stæber Vand hjem fra Pumpen i Adelgaden.

Og saa kommer det frem — stødvis, som om det ligefrem volder Smerte at faa Ordene sagt. Han taler hurtigt og stærkt bevæget, men af og til faar Talen en mistænkelig Lighed med Hulken.

»Det er Far — de har sat Far fast! Jeg forstaar det slet inte, Far har altid været saa ærlig og pligtopfyldende. Men ude ved Bradbænken har han bjærget en Tønde Tjære — hvad han vilde med den, om han agtede at sælge den eller gi' den bort, ved jeg inte — og saa blev han taget, da han roede ud med den i sin Jolle forbi Tommergraven.«

»Hvem tog ham?« afbryder Peter.

»Det var Arkelimesteren med Inspektionssluppenovre fra Store Batteri.«

»Pokkers saa nævenyttige de Artillerister altid er, naar det drejer sig om os fra Matrosdelingerne.«

»Det kommer til at koste Far hans Liv — allenfals dømmes han sikkert til Kagstrygning og Fæstningsarbejde for Livstid, ligesom Baadsmand Henckel, der solgte af »Lossen«s Brandgods til Kadrejerne.«

»Herregud da, stakkels Madam Rose!« siger saa Madam Børresen, som slikker sin Ske ren og rejser sig fra Bordet. Madammen er en svær Fuldrigger — naar hun gaar ned ad Fortovet i Strædet, maa alle modgaaende Fodgængere springe over Rendestenen ud i Pløret paa Kørebanen. Men hun er rar og hjælpsom, og føler sig meget betaget af den Nød og Elendighed, Madam Rose saa uforkyndt er kommet i. »Jeg stikker over til hende og ser, om der inte skulde være noget, jeg kunde gøre for hende, det Skind.«

Birthe ved ikke rigtigt, hvad hun skal gøre. Er Jørgen uheldig, er hun det ogsaa, og helst vilde hun lægge sine Arme om hans Hals og knuge ham ind til sig for derved at vise ham, at hun føler med ham i tykt og tyndt. Men det kan hun jo ikke gøre, for skønt de begge ved, at de holder af hinanden, har han endnu ikke spurgt hende, om de skulde leve Livet sammen i Lyst og Nød. Og derfor gaar hun blot hen til ham, tager hans Haand og fører ham hen til Vægbænken.

»Sæt Dig nu her, Jørgen, og se at blive lidt rolig. Forfærdeligt er det, Du fortæller, men Du er allenfals uden Skyld deri, og Du maa tage den gruelige Ulykke

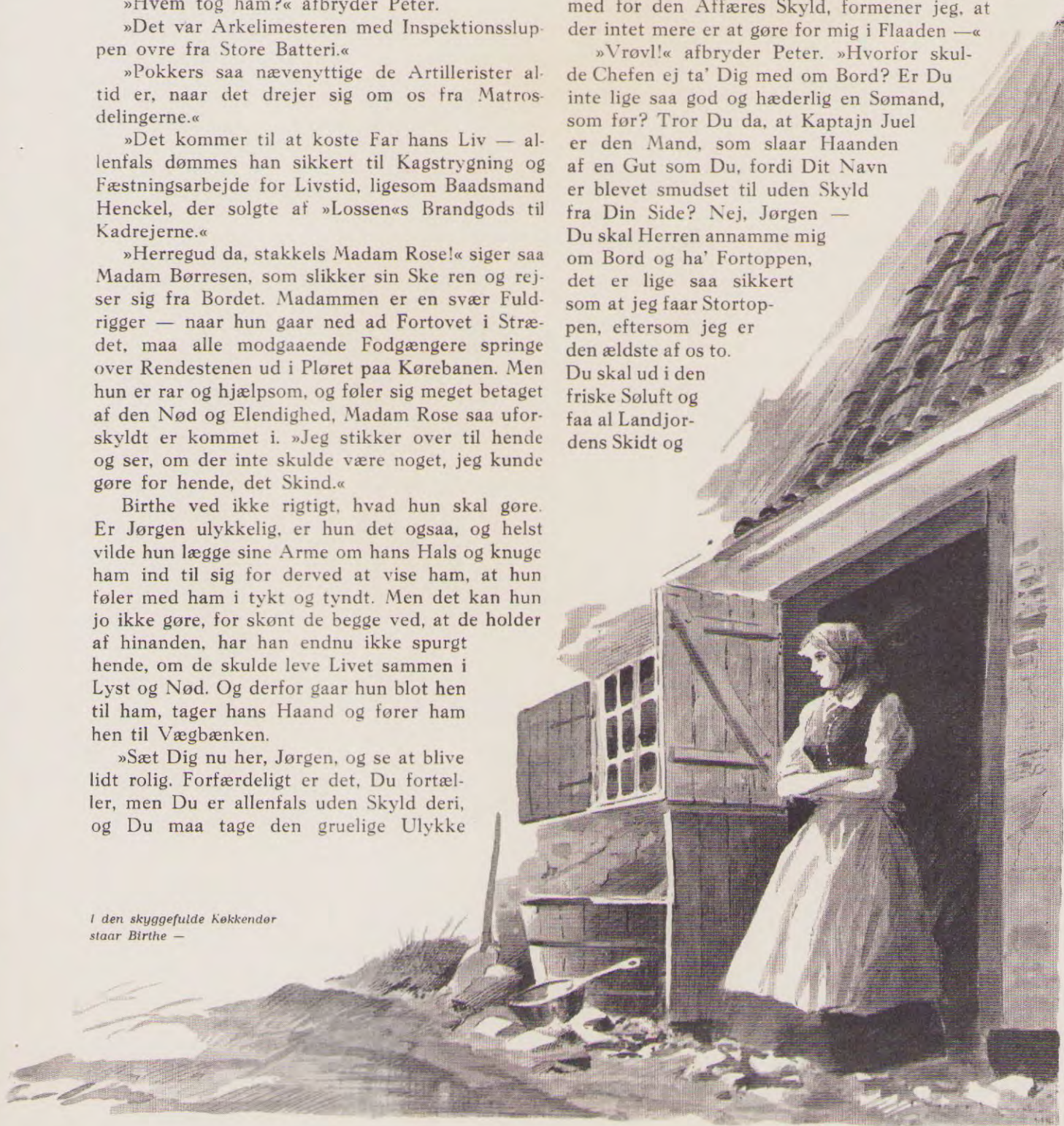
tappert og prøve at holde Modet oppe hos Din Mor, som nok er den, der lider mest under det.«

Og saa finder hendes Haand hans og knuger den, saa haardt hun kan. Dette medfølelse lille Kærtegn og de kærlige Ord er Jørgen glad for, men han synes, at han er hende saa uværdig nu — at hans Far har bragt Skam og Vanære over ham med, saa det er rent fortvivlet alt sammen.

»Nu faar jeg vel inte Lov at komme med »Lindormen!« siger han og ser paa Peter, medens han blidt trykker Birthes Haand, som han stadig holder fast paa. »Vil Chefen ej ha' mig med for den Affæres Skyld, formener jeg, at der intet mere er at gøre for mig i Flaaden —«

»Vrøv!« afbryder Peter. »Hvorfor skulde Chefen ej ta' Dig med om Bord? Er Du inte lige saa god og hæderlig en Sømand, som før? Tror Du da, at Kaptajn Juel er den Mand, som slaar Haanden af en Gut som Du, fordi Dit Navn er blevet smudset til uden Skyld fra Din Side? Nej, Jørgen — Du skal Herren annamme mig om Bord og ha' Fortoppen, det er lige saa sikkert som at jeg faar Stortoppen, eftersom jeg er den ældste af os to. Du skal ud i den friske Sølufft og faa al Landjordens Skidt og

I den skyggefulde Køkkendor  
staar Birthe —





Klaffer blæst af Dig, al Forstemthed og Spekuleren. Og saa farer Du los og viser, at Du er Mand for at ta' en Dravat med rank Ryg og ryste den af Dig, klar til at gaa paa den næste. Op med Hovedet, gamle Ven — vi tre, vi holder sammen, som vi altid har gjort det, og vor Mor slaar inte Haanden af Dig, det er sikkert nok.«

Jørgen bliver bevæget ved at høre Peters opmuntrende Ord — var han ikke den raske Gut, som en af Flaadens Kvartermestre nødvendigvis maa være, kunde han næppe have holdt Taarerne tilbage.

»Saadan er det, Jørgen!« fortsætter Birthe, da Peter tier. »Vi deler ondt og godt sammen, og jeg skal nok ta' mig af Din Mor, mens I er borte. Peter har Ret — Du er den samme, Du altid har været, og der er inte sat nogen Plet paa Dit gode Navn og Omdømme, det er saa helt rigtigt.«

»Tak skal I ha', I to!« udbryder Jørgen bevæget. »Tak siger jeg Jer begge to — men saadan mener næppe alle. Der er Folk nok som tænker og kanske ogsaa siger, at ham der, det er Sønnen af den Baadsmand, som blev kagstrøget og slettet af Flaadens Mandskab og sat i Fængsel for Livstid. Saadan mener nok de fleste, men om blot I tror paa mig, og Chefen vil ha' mig i sit Skib — ja, saa lover jeg Jer, at det nok skal gaa alligevel.«

\*

Naturligvis tager Just Juel gerne Jørgen Rose om Bord — han husker godt nok den raske Topsgast fra Snauen »Maagen« og giver Pokker i, hvad hans Far har forset sig med.

Midt i August letter saa »Lindormen« fra Københavns Red og staar Sundet ud for at gaa til Flekkerø i Norge, hvor Konvojen skal samles.

Forholdene er nemlig saadan, at siden Krigen mellem England og Frankrig udbrød i 1689, hvor Nederlandene støttede England, har Danmark og Sverige — som mærkværdigt nok nu staar i venskabeligt Forhold til hinanden — i Fællesskab forsøgt at beskytte deres Koffardiskibe med Konvojering. Dette er ganske nødvendigt, ikke alene af Hensyn til de mange Kapere, der gør Sejladsen paa Havet farlig og utryg, men ogsaa fordi Orlogsskibene, der benytter Konvojen, borger for, at Handelsskibene ikke har Krigskontrabande om Bord. Danmarks og Sveriges Regeringer tænker vel, at dermed bortfalder de krigsførende Orlogsmænds Rettighed til at visitere Handelsskibene — men Engelskmændene har nu deres egen Opfattelse af den Sag og er svært villige til at stikke Næsen i den og kræve Ret til at visitere. En saadan Krænkelse kan Danmark og Sverige naturligvis ikke finde sig i, hvorfor Cheferne for de Orlogsmænd, der konvojerer, officielt faar Ordre til kraftigt at protestere mod saadanne Overgreb og om nødvendigt modsætte sig det med Magt.

Men — det er svært at tilfredsstille Englands

Fordringer om Høflighed paa Havet uden at ydmyge sig for meget, og derfor faar Skibscheferne en strengt fortrolig Instruks medgivet. I den staar tydeligt anført, at saafremt de faar i Sigte engelske Orlogsmænd, skal de undgaa at komme saadanne saa nær, at der kan blive Tale om at stryge Flag og Vimpel. Kan de paa Grund af Vejr og Vind ikke undgaa at nærme sig Engelskmændene, skal de i god Tid bjærge deres Sejl og lade drive, saa Britterne ikke kan tro, at de har gjort det af Respekt for dem. De skal stadig føre Vimpel paa Stortoppen; og den maa ikke stryges, men forøvrigt er det deres Pligt at undgaa alle Rivninger og Genvordigheder, og sørge for, at deres Koffardiskibe bliver forsvarligt konvojeret frem og tilbage. Kommandoen over Konvojen skal ved Lodtrækning tilfalde det ene Lands Skibschef paa Rejsen ud, og det andets paa Hjemturen.

En Uges Tid efter Afrejsen naar »Lindormen« ind til Flekkerø, hvor den svenske Fregat »Steenbocken«, Kaptajn Petter Pleg, ligger opankret. Det bliver dog ikke til nogen Konvojering foreløbig, da der kun er samlet ganske faa Handelsskibe paa Pladsen, saa Tiden gaar med at indøve Besætningerne i Manøvrering og Arbejde til Vejrs. Begge Skibschefer holder deres Folk dygtigt til Vinden og kappes om at komme først med at sætte og bjærge Sejl, holde Rebningsmanøvrer eller stryge Rejsningen og sætte den om Houg igen — alt sammen noget, som giver Folkene godt med Motion og god Appetit. Just Juel har den Glæde, at hans Topsgaster er de raskeste — dette har de to Kvartermestre paa Stor- og Fortop rigelig Del i, og Juel opdager snart, at Peter Børresen og Jørgen Rose er et Par Gutter, han er godt tjent med. Midt i September beslutter han sig til at staa til Søs for at træne sin Besætning yderligere op, men da han er naaet ud til Doggers Banke i Nordsøen, er Vinden skrallet og blæser efterhaanden op til en svær Storm, saa han vender og sætter Kurs tilbage til Flekkerø, hvor han ankrer sidst i Maanednen.

Som Tiden gaar kommer der flere og flere Koffardimænd til, og i Midten af November er der samlet en Flaade paa 33 Skibe, saa nu beslutter Juel og Petter Pleg at staa til Søs med Konvojen. Men Heldet er ikke med dem — efter godt tre Døgn Sejlads faar de en modgaaende Storm, saa Konvojen splittes og Skibene hvert for sig maa søge tilbage til Norge.

Juel — som ved Lodtrækningen har faaet Kommandoen — naar med nogle af Koffardimændene ind til Christianssand, og da Vinden midt i December bliver føjelig, staar han til Søs med dem og sejler langs Landet Vest over, for at »Steenbocken« og de øvrige Skibe kan se og slutte sig til ham. Efterhaanden faar han ogsaa Konvojen samlet igen — »Steenbocken« er det sidste Skib, der viser sig, men i Nattens Løb kommer den ud

af Sigte, saa Juel ser ikke mere til den i denne Omgang. Det bliver en god og heldig Rejse; Juel er en kyndig Sømand og sørger for om Natten at passere de Steder, hvor han mener at kunne løbe paa engelske Orlogsmænd. Dog træffer han i Kanalen en hollandsk Todækker, som konvojerer en stor Handelsflaade, og da det er en gammel Skik, at et hollandsk Orlogsskib — saafremt det da ikke er et Flagskib — skal hilse først paa et dansk, sender han dristigt den svære Hollænder et Varselskud herom. Det hjælper, Hollænderen kipper Vimplen og saluterer.

Det er den 8. Januar, »Lindormen« med sin Konvoj kommer ind til Bestemmelsesstedet, den lille Havneby Sct. Martin ved La Rochelle, men »Steenbocken« arriverer først i Slutningen af Maanedens, for den har haft Modvind og Uheld paa Vejen. Imedens benytter Juel Tiden til at indøve sin Besætning med Eksercits og Kanonskydning — det holder Folkene vaagne og dygtiggør dem til en eventuel Kamp. Men de faar ogsaa Lejlighed til at gaa i Land, for Just Juel er en human og klog Mand, som ved, at Søfolk ogsaa trænger til anden Motion end den, der kan faas om Bord, og der er baade gode Værtshuse og kønne Piger nok i Byen.

En Aften gaar Juel, som i Hotellet ved en Flaske Vin har passiareet i en Timestid med et Par af Konvojens Skibsførere, fra Torvet ned til Havnen. Det er just ikke en særlig køn Aften, Himlen er tæt skyet, og Nyet er netop kommet frem, saa godt mørkt er det. Den friske Vind sætter en Del Sø ind mod Havnekajen, som Juel spadserer hen ad for at naa det Slæbested, hvor han agter at praje »Lindormen«s Fartøj. Han er næsten helt der henne, da pludselig tre Mænd, som har staaet i Skjul bag en Stabel tomme Vintønder, træder frem og spærrer ham Vejen. Juel standser, lægger Haanden paa Sabelheftet og spørger vredt:

»Rider Fanden Jer — hvad Pokker er Meningen? Vover I at gaa i Vejen for mig?«

»Sacre bleu!« brøler en af Mændene og griner raat. »Herren er pligtig at betale Told for at spadserere her paa denne Tid af Døgnet.«

Samtidig rækker en anden Haanden frem og siger:

»Frem med, hvad I har i Pungen, M'onsieur. Og helst lidt hurtigt.«

Juel tager Maal af Fyrene — de er gar ke vist tre, men han er ligeglad.

»Jeg gi'r Pokker ej Jer Banditter andet end tørre Hug!« svarer han og trækker sin Sabel af



Just Juel og de tre Havnerotter.

Skeden, medens han gaar et Skridt tilbage, men i samme Øjeblik sparker den tredie Mand ham haardt over højre Skinneben — saa hurtigt, at Juel ikke naar at rette et Udfald mod dem.

»Før Helvede da — hej, Hjælp!« raaber han og hugger efter den nærmest staaende, der dog er saa rask i Vendingen, at Sabelspidsen kun lige naar at ridse hans Troje.

»Hvem prajer?« lyder det paa Dansk, og Juel, der endnu kan holde sine Angribere fra Livet, er straks klar over, at det er Hjælp til ham, der nærmer sig. Saa raaber han:

»Slæbestedet — sæt Fart paa!«

Mændene er fejge, de to af dem opgiver straks Angrebet og vil forsvinde, men nu dukker frem af Mørket Peter og Jørgen, som omgaaende styrter sig over dem — den tredie Mand klarer Juel selv. I en Haandevending er alle tre Banditter slaaet ned, og Jørgen spørger:

»Vil Deres Velbaarenhed, at vi ta'r dem med om Bord?«

»Var ej for meget, om vi gjorde det og lod dem grundigt gennembanke, men giv dem nu en god dansk Gang Prygl og lad dem slippe med det!«

Dette lille Eventyr hjælper til, at de to raske Kvartermestre stiger svært i Kaptajnens Gunst, og de faar det kendeligt at mærke ved flere Lejligheder under Opholdet ved Set. Martin.

I Slutningen af Maj Maaned ligger der opankret hen mod eet Hundrede Skibe sammen. De to Skibschefer bliver saa enige om, at Tiden er kommet til at føre Konvojen hjem; Kaptajn Peter Pleg har nu Kommandoen, og »Lindormen« faar Post agters i Konvojen.

Helt fint gaar det til at begynde med, men da de den 30. Maj er naaet ind i Kanalen, maa Juel tage en sværtlastet, bredbovet Brig paa Slæb, fordi den er sakket for langt agter ud. Da Juel atter kommer op til Konvojen, ser han en engelsk Fregat ligge bak udfor »Steenbocken«, slipper derfor Briggen og sejler op mod de to Orlogsmænd. Han holder Kurs mod Svenskeren og har Englænderen forude om Styrbord — braser bak og giver det danske Løsen. Selv staar han paa Forkant af Styrbords Skanse og venter spændt paa, om den engelske Fregat vil besvare hans Skud, for det synes, som om den ikke agter det — men nu ser han et Fartøj sætte fra Borde og ror over mod »Lindormen«.

»Hej — klar til at ta' imod Englænderne!« varskoer han sin Løjtnant, Jørgen Bille.

»Vel — klar til at ta' imod Fartøjet!« prajer Bille videre, og et Par Mand springer til, klar med Kasteliner.

Fartøjet lægger til Borde, en Officer entrer op paa Dækket og præsenterer sig for Juel.

»Chefen for Hans britiske Majestæts Fregat »Jersey«, Kaptajn Paul, lader takke for Salutten,« melder Officeren, »men jeg skal meddele, at den

ej vil blive besvaret, eftersom Herr Kaptajnen har undladt at kipe Vimplen.«

Juel tager til Hatten.

»Sig Eders Chef, Herr Løjtnant, at jeg formelder ham min Respekt, men beklager, at min Salut, der var en høflig Hilsen, ej er blevet besvaret. Min Vimpel bliver ej kippet — noget saadant gør en dansk Skibschef aldrig.«

»Maa jeg da gøre Herr Kaptajnen opmærksom paa, at engelske Orlogsmænd har Ordre til at lade enhver, de antræffer i Kanalen, kipe Vimplen — vil de ej det, bliver de tvunget dertil!« svarer den engelske Officer og ser truende paa Juel.

»Faar saa være!« svarer denne roligt. »Jeg har Ordre til ej at stryge min Vimpel, hverken for eders Chef eller nogen anden.«

»Vel, Sir! Men Vimplen *skal* stryges, for sker det ej, faar min Chef bøde for det med sit Liv!«

»Beklager det meget, men min Beslutning staar fast, og jeg er klar til at kæmpe for Konge og Land!« gentager Juel bestemt.

»Da er der kun dertil at sige, at om end »Jersey« er mindre end Herr Kaptajnens Fregat, og kanske ej kan tvinge jer til at stryge, saa er der her i Kanalen engelske Fregatter nok, der kan ta' Affære.«

»Meld Jeres Cref, Herr Løjtnant, at end alle Kongen af Englands Fregatter kan faa mig til at begaa den Fejghed at stryge min Konges Vimpel. I kan skyde mig i Sænk eller ta' mig med Overmagt — men Vimplen bliver vajende. Det er mit sidste Ord i denne Sag.«

Juel hilser og forlader den engelske Officer, som straks efter gaar fra Borde.

»Det var gode danske Ord!« udbryder Peter Børresen, der sammen med Jørgen har staaet i Nærheden og hørt Ordvekslingen. »Men sikke stor han var i Kajen, Engelskmanden.«

»Aa ja, han syntes ej at regne os for ret meget, skønt hans Skib har færre Stykker, end vi til at bide fra sig med!« svarer Jørgen og vender sig forefter for at entre op til Forre Mærs, hvor han har sin Post under Manøvrer.

»Naa-aa, enhver synes vel sagtens bedst om sin egen Fjert!« mener Peter. »Men vi faar nok lært ham noget andet, om det kommer saa vidt. Ej skal det undre mig, om Chefen gør klar til en Afskedshilsen.«

Saa entrer han op paa Stortoppen, netop som Juel varskoer:

»Bras fuldt overalt. — Slaa Klart Skib, Løjtnant Bille!«

Oppe i Forre Mærs staar Jørgen sammen med sine to Topsgaster. De faar Kassen med Musketkuglerne og Krudtet halet frem, og lader de tre Skydevaaben, men saa husker Jørgen pludselig, at Peter jo ikke tidligere har været i Kamp.

»Halløj — Store Mærs!« prajer han, idet han vender sig agter over.

»Halloj!« svarer Peter tilbage.

»Du har jo ej været i Batalje før — det vil være klogt, om Du la'r Dine Gaster smide sig plat ned for at lade Musketterne til Dig. Du er saa god en Skytte, ved jeg, at om Du skærmer Dig en Kende bag Stang og Æselshoved, kan Du pille Englændernes Topsgaster ned, efterhaanden som Du faar dem paa Kornet.«

»Tak for Prajet, Jørgen — Held og Lykke med Dig!«

»Det samme med Dig!«

Jørgen vender sig og ser over mod »Jersey«, hvis Topsgaster ogsaa er i Færd med at gøre klar til Kamp. Det er saadan, at medens Folkene paa Dæk og Batteri brænder paa med Kanonerne, fører Topsgasterne fra Mærset deres Kamp for at nedskyde Fjendens Topsgaster og ledende Officerer.

Medens alle Mand gør klar til Kamp, sætter »Lindormen« Kurs Øst i efter Konvojen, men idet den passerer »Jersey«, der ligger om Styrbord for den, aabner Englænderen Ilden — Juel besvarer den straks, og nu gaar det løs, Lag efter Lag fra begge Sider, medens Krudtrøgen lægger sig tykt mellem begge Skibene, saa der snart ikke er andet at rette Kanonerne efter, end Glimtene fra Modstanderens, til »Jersey« efter et Par Timers Forløb bliver ked af Legen og trækker sig ud af Kampen.

»Lindormen« er sluppet forholdsvis godt fra det — een Mand dræbt og en halv Snes mere eller mindre kvæstet, nogen Ravage paa Rejsningen og et Par Huller i Skroget, men ikke større, end at de kan stoppes — Englænderen saa værre ud. Men Affæren har opholdt Juel saa længe, at han først naar op til Konvojen næste Morgen. »Steenbocken« er i Spidsen, men agter i Konvojen ligger en engelsk Fregat, som har sendt Fartøjer om Bord i nogle af Skibene. Det er »Charles Gallei« paa 44 Kanoner, ført af Kaptajn Poulton.

Da »Lindormen« naar op paa Siden af Englænderen, kalder Juel Løjtnant Bille op til sig paa Skansen.

»I faar gaa om Bord i Englænderen, Bille! Formeld ham min Respekt og sig til ham, at som et Bevis paa vort Venskab vil jeg høfligt give dansk Løsen, som jeg venter, han ligevis vil besvare. Men bed ham saa om ikke at opholde Konvojen, da han intet har med den at gøre.«

»Javel, Herr Kaptajn — jeg skal nøjagtig udrette eders Befaling.«

Løjtnanten prajer Slupbesætningen, gaar i Fartøjet og ror det korte Stykke over til »Charles Gallei«, som ligger opbrast. Endnu inden Bille kommer tilbage, saluterer Juel, men Salutten bliver ikke besvaret, og da Bille straks efter kommer til



Saa styrtede en Mand ned fra Store Mærs, ramt af et Skud —

Borde, staar Juel ved Falderebet, ivrig efter at høre, hvad den engelske Kaptajn har svaret.

»Engelskmanden var høflig nok og lovede, at han ej skulde opholde os, men han fordrer, at Herr Kaptajnen først skal kippe Vimpen — — «

»Stadig det samme Krav!« afbryder Juel og gaar agter over sammen med Bille. »Stadig fremturer de med dette ublu Forlangende, men aldrig kipper jeg Flag og Vimpel paa en Brittes Forlangende — end ej, om hele den engelske Flaade krævede det. Lad dem saa skyde mig i Sænk, om de formaar det. Vi braser nu af og staar efter Konvojen — slaa Klart Skib!«

Saa snart den engelske Skibschef ser Juels Månøvre, braser ogsaa han af, løber et Stykke foran »Lindormen«, men vender saa, staar ned mod den og sender den et Skud for Boven. Da Juel ser det, varskoer han gennem Raaberen:

»Klar ved Styrbords Batteri — begynder han at skyde, saa giv ham straks Svar paa Tiltale. Vi skal vise ham, at »Lindormen« kan bide fra sig.«

»Charles Gallei« er imidlertid kommet saa nær, at Raanokkerne paa de to Fregatters Underræer kun er et Par Favne fra hinanden. Juel springer op paa en af Skansens Kanoner, svinger sin Hat og prajer over til Engelskmanden, hvor Chefen, med Sablen i Haanden, staar forude paa Bakken:

»Tør jeg spørge, hvad Herr Kaptajnen ønsker, siden I kommer mig saa nær?«

»Jeg kræver, at I øjeblikkelig viser det engelske Flag den Respekt at kippe jer Vimpel!«

»Det sker aldrig!« raaber Juel tilbage, idet han atter tager Hatten paa — og i samme Øjeblik brager hele Laget fra Englænderens Styrbords Batteri ind over »Lindormen«. Men omgaaende svarer denne igen — Krudtrøgen fra begge vælter som en uigennemsigtig tyk Taage ud over Skibene, det ene Skud følger efter det andet med en øredøvende Larmen. Træsplinter fra Skansebeklædningen, Dækket og Rejsningen ryger rundt — her brænder det — der skriger en kvæstet om Hjælp — Folk bæres ned om Læ — andre styrter til i de dræbtes eller saaredes Sted. Vildere og hidsigere raser Kampen, medens begge Fregatter besværligt manøvrerer i den svage Brise for at indtage saa gunstige Positioner som muligt. Saa styrter en Mand ned fra Store Mærs, ramt af et Skud — straks efter træffer en Kugle Styrmanden, der slipper Rattet og synker sammen bag det, men hurtigt springer en anden til og griber om Knagerne. Time gaar efter Time — der kommer imellem smaa Ophold i Skydningen, men begge Parter er lige ivrige efter at kæmpe og sanser intet andet end at slaa løs — ødelægge hinanden saa grundigt som muligt.

Efter omtrent fem Timers Kamp rammer en Kugle »Charles Gallei«s Stortop, splintrer Bramstangen, saa Toppen af denne med Knap og Vimpel styrter til Dæks, ledsaget af skingrende Skrig og Hurraraab fra »Lindormen«s Besætning. Samtidig slaar Flamme op fra Agterskibet, og saa har Kaptajn Poulton faaet nok — forskudt og halvt ødelagt, med et Tab af 24 Mand, trækker han sig ud af Kampen.

»Lindormen« har ogsaa lidt meget — 22 døde og saarede, saa Juel ønsker ikke at følge efter sin Modstander for om muligt at tage den, men foretrækker at indhente Konvojen og sætter derfor alle Sejl til.

Manden, som blev skudt ned fra Store Mærs, var Peter Børresen. Jørgen saa ham falde, men kunde ikke forlade sin Post — der var heller intet at gøre, Peter var død, inden Folkene fik slæbt ham ned til Skibskirurgen.

Der er trist og uhyggeligt dybt nede i Skibet, hvor Lazarettet er indrettet, halvmørkt, kun sparsomt oplyst ved Hjælp af Lysene i et Par Lanterner samt fra en Lysestage, Kirurgens Medhjælper holder. I den tunge, kvælende Os af Lastvand, Blod og Opkastning samt Rom, som de saarede

faar hældt i sig, inden Kirurgen begynder at skære eller save i deres ødelagte Lemmer, ligger levende og døde mellem hinanden. Nogle jamrer sig højt af Smerter — en grufuld Lyd til Akkompagnement af Tømmerets Knagen under Fregattens Bevægelser og det stinkende Lastvands Skvulpen. Nu, da Kampen er endt, staar Jørgen og ser dybt bedrøvet paa sin Vens blodige og kvæstede Legeme — Faldet ned fra Mærset har givet det mange Skrammer.

»Du holdt fast ved mig, satte Haab i mig og fik mig til at ranke Ryggen,« mumler han sagte og klapper Peters Haand. »Nu bli'r det min Pligt at gengælde det mod Dine. Stakkels Birthe — men vi fire, der er tilbage, faar holde sammen, saadan som Du lovede mig derhjemme, om Vorherre da under mig at faa se Jer igen.«

Saa strammer han sig op, skærer varsomt en Lok af Peters Haar — den skal Madam Børresen have som Minde om sin Dreng. Da mærker han pludselig en Haand lægge sig paa hans Skulder, han vender sig og ser, at det er Chefen, som ogsaa er nede for at se til sine saarede Mænd.

»Du sørger over Din gode Kammerat, Jørgen Rose!« siger Juel. »Men husk, at han fik den skønneste Død, en Mand kan bekomme — Døden for sit Land og Flag. Jeg har været glad for Jer begge, og jeg er glad for, at jeg har faaet Lov at beholde Dig. Gaa saa op paa Dækket, min Gut — Arbejdet skal gøres, og der er nok at tage fat paa!«

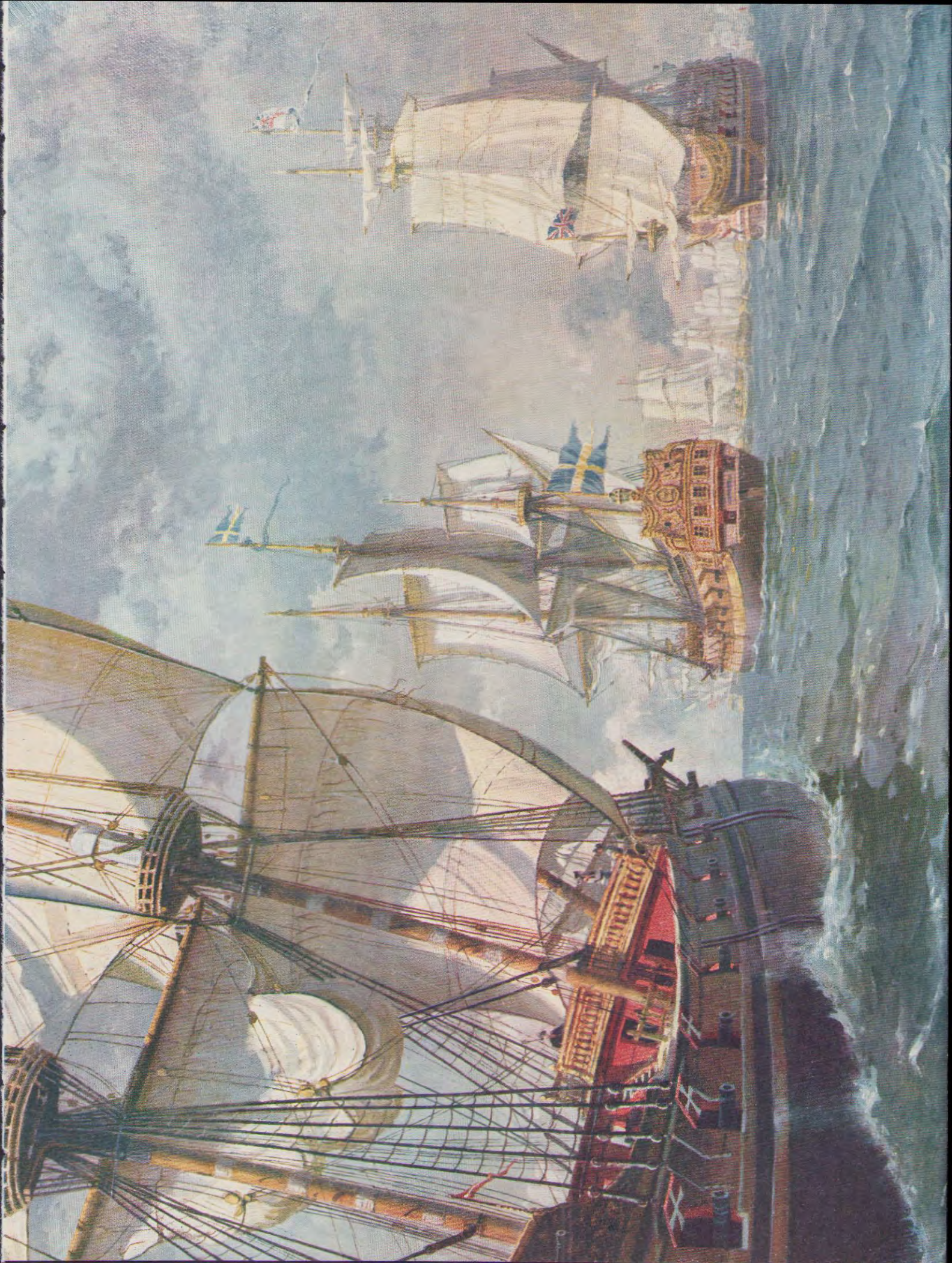
\*

Midt i Juni Maaned naar Juel med Konvojen ind i Sundet og gaar Dagen efter til Ankers paa Københavns Red. Han har udført sit Hverv godt, hvorfor han ogsaa modtages i Audiens af Hans Majestæt Kong Christian den Femte, som er ham yderst naadig og takker ham for hans brave, modige Færd og den smukt udkæmpede Kamp.

Senere tjener Juel sit Land paa samme gode og dygtige Maade, til han som Viceadmiral og Chef for Arriërgarden i Østersøen falder om Bord i Orlogsskibet »Justitia« under Slaget ved Rügen den 8. August 1715.

Da er Jørgen Rose forlængst blevet gift med sin Birthe, og sidder som Højbaadsmand ved Bradbænken. Baade Birthes og hans egen Moder ligger ude paa Skibskirkegaarden ved Sortedammen, og han bor nu i Bjørnestrædet, hvor Lejligheden er bedre, med Murstensgulv i Stue og Kammer, og Stige i Køkkenet op til Loftslugen, i Stedet for Knudetovet henne i Eenhjørningstræde. Inde i Stuen hænger paa Væggen en skønt udført koloreret Tegning, som hans ældste Søn har gjort; den forestiller det Skib, der rummer saa mange Minder for Jørgen — Fregatten »Lindormen«.

Farvebilledet tilhøjre: »Lindormen« staar op mod »Steenbocken« og »Charles Gallei«.





Altergang om Bord i en Orlogsmænd ved Slutningen af det 16. Aarhundrede.

Reproduktion i Bld. Benetton



Herr Rasmus holder sin sidste Prædiken.

# SKIBSPRÆSTER

Af GUSTAV OLANDER Ill. af OSCAR KNUDSEN

**N**ORDVESTEN føg hylende fra Hudsonsbugtens vestlige Del ind over det øde, iskolde Land omkring Churchill Flodens tilfrosne Munding. Vinden var saa skarp og Frosten saa bidende streng; Solen oppe paa den skyede Himmel lyste saa underlig koldt ud over de milevidt rækkende snedækkede Ødemarker. Ud over Bugten strakte Isen sig, saa langt Øjet kunde se, hist og her afbrudt af strandede Isbjerge, der lyste skinnende hvide med blaagrønne Skygger, og bag dem laa Drivisen. Landet var lavt, men ude til begge Sider. Nord og Syd i, hævede det sig højere og højere, til de snedækkede Fjelde fortonede sig i eet med alt det andet ude i Horisonten.

To tremastede Skibe, et større og et mindre, laa svinebundet i Fortøjningerne med de høje Agterstævne ind mod Land. Stænger og Ræer var taget ned, og den med Sne og Islag dækkede Rejsning stod dirrende som Strengene paa et uhyre Instrument og klingede med, naar Nordvesten hvinende satte Stag, Vant og Barduner i Sving. Paa det største af Skibene var der paa Skansens øverste Dæk indrettet to Ildsteder, et foran og et agten for Mesansmasten, der ragede op gennem Dækket. Brændebaal flam-

mede i dem begge, og omkring det forreste sad en Del Mænd, godt indpakket i Klæder og Skind, og varmede sig ved Ilden. Inde i Land steg Røg op fra Skorstenene paa to lave Smaahuse, helt dækkede med Sne, og længere inde, hvor en Skov med lave Naaetræer strakte sig paa begge Sider af Floden, var nogle Folk i Færd med at fælde Træer for at skaffe Brændsel.

Frosten var saa haard, at ingen af disse Mænd kunde beskrive det — aldrig havde nogen af dem oplevet en saadan Kulde.

Ved det agterste Baal stod to Mænd og talte sammen. Om de var unge eller gamle, kunde ikke ses paa dem, saa indpakket de var i store Kavajer, Skindhuer og lange Støvler; begge havde Ansigtet dækket af Skæg, der var helt hvidt af Mændenes frosne Aande, som sad i det.

Den ene var Herr Jens Munk, Hans Majestæt Kong Christian den Fjerdes Befalingsmand over Skibet „Eenhjørningen“ og Jagten „Lamprenen“, som Kongen havde sendt saa langt mod Nord for „med Guds Hjælp og Bistand at opsøge den Nordvestlige Passage“. Den anden var Herr Rasmus Jensen, Ekspeditionens Præst og Sjælesørger.

I Foraaret, den 9. Maj 1669, var Jens Munk af-





Herr Rasmus og Jens Munk.

sejlet fra København med Skibene; „Eenhjørningen“ havde 48 og „Lamprenen“ 16 Mand om Bord. Nu var det mellem Jul og Nytaar, og paa den hel-

lig Juledag havde Herr Rasmus celebreret og højtideligholdt Festen med Prædiken og Messe. Efter denne blev der ofret til ham, som Skik og Brug var; hver havde givet efter Evne, skønt Pengene var smaa, og de, som ingen Penge havde, skænkede deres Præst hvide Ræveskind, for at han dermed kunde fore sig en Kjortel. Det Offer var Herr Rasmus helt godt tilfreds med.

Nu stod de to Herrer og talte sammen om den slemme Sygdom, der var begyndt at brede sig mellem Folkene.

„Det er en sælsom Syge,“ sagde Jens Munk, „de stakkels syge finge gemenlig alle Blodgang, og naar de har været syge i en tre Ugers Tid, dør de.“

„Saa er Herrens Vilje, Herr Jens Munk, jeg ser intet andet at gøre end at bede hyppigere for dem og befale os alle i Guds Haand, som ret og kristeligt er.“

„Haardt trænger vi til Guds Hjælp, Herr Rasmus, sandt er det, men andet maa ogsaa til. Saa længe vi skal udholde denne haarde Kulde, hvor der fryser Vabler paa Kinder og Næse, saa snart vi vender Fjæset mod Vinden, og Frosten er saa streng, at vi ej kan grave vore døde i Jorden, maa der anden Styrkelse til. Hvad mener I, der mest tiltrænges?“

„Om jeg skal raade faar de mest syge vel have en Drik varm Vin, som den, de bekom Juleaften, og



Jens Munks to Skibe i Isen.

de øvrige varmt Øl, saa de kan opløde deres Kost og skaane de ømme Tænder og Gummer for Smerterne ved at tygge — for om de ej æder deres Mad, svækkes de ydermere.“

„Øllet er bundfrosset i Tønderne — — —“

„Saa faar vi varme det og syde det om igen, gode Herr Jens Munk!“ afbrød Præsten. „Bedre ved jeg ej at raade til.“

„Vi gør da saaledes!“

Men samme Aften blev Herr Rasmus syg og maatte søge Køjen. Dag for Dag tog Skørbugen mere og mere Overhaand om Bord, og næsten hver Dag havde sit Dødsfald. Herr Rasmus blev svagere og svagere, men den 23. Januar, da det var stille Vejr, sad han dog overende i sin Køje og prædikede for Folkene, „hvilken Prædiken var og den sidste, han gjorde her i Verden“ — skrev Jens Munk om ham. Den gode Herr Rasmus fik saaledes desværre ikke Lov til at slide sin forede Kjortel.

Hvad var saa det for en Mand, der drog op mod Nord for at være Sjælesørger for de raa Søfolk, og som led med dem under den bidende Kulde, ja endda paa sit Dødsleje samvittighedsfuldt røgtede sit Hverv for deres Saligheds Skyld? Det var en af den danske Konges Skibspræster, som enten frivilligt havde meldt sig til denne møjsommelige Tjeneste, eller ogsaa af Kongen var blevet beordret dertil.

Saa længe store Skibe har besejlet Verdenshavene, har der om Bord i disse været Præster, Munke eller andre Kirkens Mænd til at udføre kirkelige Handlinger og varetage Søfolkenes aandelige Tarv. Saxo fortæller om, hvorledes Bisper, Klerke og andre af Kleresiet, ja endda Absalon selv, afholdt Messer og Gudstjenester for Flaadens Folk paa Vendertogterne, og lignende Beretninger kendes fra de øvrige civiliserede Lande. Paa alle maritime Opdagelsesrejsendes Skibe fandtes Gejstlige, og ned gennem Aarene sørgede saaledes Klerke og Munke for Søkrigernes Behov for aandelig Trøst, Forbønner til de forskellige Helgener samt Betjening af Katolicismens Sakramenter, til der efter Reformationens Indførelse blev ansat Skibspræster i de protestantiske Landes Flaader.

Her i Danmark findes før Kong Frederik den Andens Tid ikke ret mange Kilder at øse Oplysninger af om disse Mænd, men efterhaanden som Flaadens Organisation skrider frem i Tiden op til Sejlskibenes Storhedsperiode, findes der i Rentekammerregnskaberne, i Holmens Regnskaber, Kirkebøgerne, Klædekammerregnskaberne og Rigsarkivets mange andre Protokoller og haandskrevne Arkivsager spredt rundt omkring en Mængde Data om Skibspræsternes Virken og Forhold. Særlig fra de

tre efter Kong Frederik den Anden følgende Kongers Tid er der meget Stof at finde om disse i Kongens Tjeneste ansatte Mænd, der, skønt de var Studenter og vel oplærte Personer, dog ofte maatte nøjes med i Aarevis at leve en ussel Tilværelse under Tidens ublide Kaar om Bord i Orlogsskibe. Men jo nærmere vi naar frem mod vore Dage, jo færre og forøvrigt ogsaa mindre interessante bliver Kilderne, indtil Skibspræstens Tjeneste i Orlogsskibene til Slut overtages af en af Skibets Officerer.

Der fandtes naturligvis ogsaa Skibspræster i større Koffardiskibe paa længere Rejser, og flere af disse Mænd kender vi fra deres efterladte Dagbøger eller Skildringer.

Herr Mads Rasmussøn, Skibspræst paa „Perlen“, der gik ud til Ostindien i 1623 og vendte hjem i 1626, har skrevet en ret udførlig og interessant Dagbog, offentliggjort i „Danske Magazin“, 1. Bind, 1745. Han fortæller heri, at fra Rejserne til Ostindien begyndte i 1619 og til Aaret 1637, var 22 Præster blevet ordineret til at tage til Søs med Skibene, men af alle disse var kun han selv og en Herr Rasmus Svendssøn kommet tilbage fra Østen. Herr Rasmus døde dog i Øresund, just som han efter alle sine udstandne Møjsommeligheder atter skulde betræde Hjemmets Grund.

Provst Hugo Hiortshøy, der i 1770—71 som Skibspræst om Bord i Orlogsskibet „Sophia Magdalena“ sejlede med Scoutbynacht F. C. Kaas' Eskadre paa den mislykkede Ekspedition mod Algier, fortæller i en Dagbog (trykt i „Musæum“, 1893, 1. Halvbind) meget udførligt om denne Rejse. Det fremgaar blandt andet heraf, at der var Skibspræster i alle de større Skibe. To af Præsterne, Hee og Lund, gjorde Tjeneste som Eskadrens Provst og Viceprovst. Togtet forløb forøvrigt meget uheldigt; Skibene blev hjemsøgt af Skørbug og smitsomme Sygdomme, mange døde, og Eskadren maatte derfor gaa til Minorca for saa at sige at samle Kræfter, og her blev over 600 Mand sendt i Land som syge. Provianten var elendig, meget af den raadden og stinkende. Der døde daglig i den Periode to, tre Mand, blandt dem Viceprovst Lund fra „Slesvig“ og Præsten Hoff fra Eskadrens Hospitalsskib. Herom skriver Hiorthøy, at Hoff blev lagt i en Kiste og paa Sømandsvis sat over Bord, „men da der var for lidet Sten i hans Kiste, saa vi ham Dagen derefter flyde forbi vort Skib, og dette er som oftest de søfarendes Skæbne“. Efter Lunds Død blev Hiortshøy Viceprovst.

Nærmere op til vore Tider har vi Beretninger fra Pastor J. H. Huusman, der sejlede som Skibspræst til Kina med „Asiatisk Kompagni“s „Cronprintz Christian“ i 1730—32, og i 1735 udsendte en trykt



Alterbog, benyttet i Flaadens Skibe 1709—1755, samt første Blad i Bogen. Bemærk de forskellige Skibspræsters Underskrifter. Tilhører Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Beskrivelse af denne Rejse, samt „Optegnelser paa en Rejse til Kina“ fra Digteren Poul Martin Møller, som i 1819 var Skibspræst i „Asiatisk Kompagni“s Skib „Christianshavn“.

I ældre Tid synes Skibspræsternes nærmeste Forfatte at være Sognepræsten for Bremerholms Menighed, og de Mænd, som af denne — eller Sjællands Biskop — ordineredes til Skibspræster, udtoges hovedsagelig mellem teologiske Studenter og Kandidater; men ogsaa personelle Kapellaner, ja endda Sognepræster kunde blive beordret til at gaa til Søs med Orlogsskibene. Det var saaledes ikke alle, der frivilligt meldte sig til denne Tjeneste, men til det almindelige Behov holdtes dog Antallet af Skibspræster nogenlunde vedlig ved frivillige Ansøgere, som af forskellige Aarsager ønskede at paatage sig et saadant Hverv. Naar derimod i Krigstider Kongen behøvede flere Præster til sine Skibe, lod han tvangsudskrive Kapellaner og Præster, som naturligvis var højst uvillige til denne uønskede Fjernelse fra deres mere eller mindre gode Kald eller Stilling. Ved saadanne Lejligheder beordrede Kongen Biskopperne til at indkalde disse Mænd rundt om fra Landets Sogne, men inden Biskopperne gjorde dette, prøvede de dog først en anden Udvej. Der fandtes nemlig altid en Del Præster, som af en eller anden Aarsag var blevet afsat, men som dog ikke af Højesteret var blevet kendt udygtige til at betjene det hellige Embede, og som heller ikke senere havde gjort sig skyldig i nogen Forseelse, som først blev indkaldt. Til denne Kategori hørte for Eksempel Herr Christen Povelssøn, der i Aaret 1678 blev Sognepræst i Præstø—Skibbinge, men ti Aar senere fik sin Afsked paa Grund af Drukkenskab. Efter at han havde tjent som Skibspræst i en Del Aar, blev

han i 1690 atter indsat i sit gamle Embede, men døde kort Tid efter. Ikke saa faa Skibspræster ses at have været Sognepræster eller Kapellaner, som havde gjort sig skyldige i Lejermaal og herfor var blevet fradømt deres Embede eller Stilling, men efter vel udført Tjeneste om Bord har de fleste af dem dog atter faaet Præstekald i Land.

Hyppigt kunde Biskopperne ikke klare sig med disse Præster og Studenter, og saa maatte de, hvor nødigt de end gik til det, indkalde Præster fra deres Stift, og disse Mennesker, som sad i Embede, protesterede naturligvis kraftigt mod Indkaldelsen og gjorde alt for at slippe fri. En Præst, Herr Augustinus fra Aarhus, fik af sin Biskop Ordre til at rejse til København for at adlyde Kongens Befaling, men Præsten forlangte først „tilbørlige Penge“. Han forklarede, at han som Skibspræst maatte have en Skibskjortel, Sengeklæder, Linklæder, en Bibel og en Alterbog, men at han ikke vilde nøjes med ti Rigsdaler, ja ikke med det firdobbelte, da han kun vilde komme paa Maanedssold om Bord og derfor intet vilde have at leve af, naar han atter blev afskediget. Herr Augustinus har dog maattet adlyde, og hans Kone levede imedens som „klog Kone“ af at aarelade og kurere Folk.

Det kunde ogsaa ske, at Kongen af en eller anden Aarsag beordrede en bestemt Præst til at gaa til Søs. Saaledes gik det Herr Peter Rasmussøn, der var Sognepræst i Braaby-Haslev. Han blev af nogle af sine Sognebørn beskyldt for „ikke at have gode Gaver eller være til Kaldet dygtig“, hvorfor Kongen sendte Skibspræsten Herr Jonas Skaaning, en duelig og velagtet Mand, til at overtage Sognekaldet, og gav Herr Peter Ordre til at gaa om Bord som Skibspræst i Herr Jonas' Sted. Endda Hofprædikanter kunde risikere at blive beordret til Tjeneste i Orlogsskibene; dette skete for Herr Erik Mogenssøn Grave, som i 1661 maatte følge med Arveprins Frederik (senere Kong Frederik den Tredje) til Arvehyldningen i Norge. Arveprinsen var om Bord i „Tre Løver“, hvor Herr Erik maatte „opvarte med Prædiken og anden Tjeneste paa Skibet“, uagtet han selv var højst upasselig.

Naar en Student ønskede at blive Skibspræst, maatte han indsende Ansøgning, helst bilagt med anbefaling fra en eller anden Stormand eller formaaende Borger. De, som derefter af Bremerholms Provst blev indstillet til Antagelse, maatte dog først underkaste sig en Bedømmelse om „at have Gaver til at være Skibspræst“ af en Kommission, der bestod af Provsten, fire Skibskaptajner fra Flaaden og to Skippere. Saaledes staa der anført i Aaret 1666, at „Herr Niels Lavritssøn Vedberg lod sig høre i Kirken til Aftensang for Censorerne“. De

af Studenterne, som frivillig meldte sig, hørte vel næppe alle til Landets bedste Børn, for ved at læse de forskellige Bemærkninger i Rigsarkivets Kilder om disse Menneskers Færden om Bord og i Land faar man det Indtryk, at adskillige af dem har været Mænd, som paa en eller anden Maade er kommet galt af Sted og derfor ikke har kunnet opnaa en bedre Livsstilling. Skibspræst kunde nemlig enhver teologisk Student blive, naar han ikke saa anden Udvej til at tjene Brødet og naturligvis tilfredsstillede Censorernes Krav. Derfor var der mange hæderlige og dygtige Studenter, som af Nød blev tvunget til at opgive Studeringerne og søge en saadan Ansættelse. Saaledes er det sagtens gaaet den Mand, hvis Hustru i 1620 skriver til Kongen: „Efterdi min Husbond blev udtaget mellem de 100 Studenter til Kongens Skibstjeneste 1607 at sejle paa cypriske og candiske Farvande, saa meget ung, at han en seks Aars Tid var Præst. førend han fik Skæg paa Hagen, haver han sig nu igen til Studering forføjet udenlands, saa jeg sidder med mine fattige smaa Børn enlig og elendig, mere, end om jeg var en ret Enke.“

Men har der været mange havarerede Eksisterer mellem Skibspræsterne, synes dog de fleste af den Kategori at have rettet sig og være blevet rusket op til gode og pligttopfyldende Mænd under den haarde Skibstugt. I 1752 skriver Biskop P. Hersleb i en Indberetning om sine Præster saaledes: „Herr Johan Braem, før kongelig Skibspræst, nu Præst i Børnehuset, er en vel studeret Person, opbyggelig Præst, uovertræffelig i Vandel, omhyggelig i sin liderlige Menighed, er duelig til en god Portion.“ Den største Del af Præsterne har sikkert været Standen fuldtud værdige og agtede Præster. Herpaa tyder ogsaa det, at saa mange af dem, efter at være afskediget fra Skibstjenesten, har faaet Sognekald i Land og siddet i disse som dygtige og afholdte Præster til deres Død.

Nogle Skibspræster var maanedslønnede, andre fik Aarsløn, men Lønningerne var smaa. Under Udkommando gik det an — det ses i en „Ekstrakt af Regnskab for 1652“, at Skibspræster, ligesom Kaptejner, Løjtnanter og Bartskeerere ingen Kostpenge eller Proviant modtager, naar de ikke er udkommanderet.

Det ser ud, som om Skibspræsterne ved Udkommando til Skibene selv maatte sørge for deres Ekvipering, men Gang paa Gang findes Ordre eller Bestemmelser om, at der skal gives Hjælp til denne Ekvipering. Da Peder Skram i 1563 udrustede Flaaden, lod han støbe Tin-Kalke til 15 Skibspræster og gav Forstanderen for Helligaands Hospital i København Ordre til at udlaane Præsterne 15 Sæt



Alterkalk og Disk til Alterbrød, begge af Sølv, brugt i Flaadens Skibe i Slutningen af det 18. Aarhundrede.  
Tilhører Modelsamlingen paa Holmen.

Messeklæder. I 1653 fik Herr Kristian Riber som Forskud paa sin Løn Penge til Indkøb af en Præstekjole, men forøvrigt finder man i Arkivsagerne stadig Bemærkninger som for Eksempel: „Herr Jørgen Pederssøn fik af Kongen (Frederik den Anden) Tøj til en Præstekjortel, eet Par Hosser, een Trøje, to Skjorter, eet Par Sko og 20 Daler“ eller „flere Præster fik af Kongen hver to Mark til en Salmebog“. Ogsaa paa anden Vis blev Skibspræsterne hjulpet, som i 1565, da fire Præster faar Erstatning for de Klæder og Ejendele, som de mistede i de Skibe, de var om Bord i paa Peder Huitfeldts uheldige Togt til Stralsund — „givet disse efterskrevne Prædikanter af de Skibe, som blev brændt under Lante Pommern, fordi deres Bøger og Klæder blev brændte“, staar der i Rentemesterregnskabet. Frederik den Anden skænkede 11 Skibspræster 12 Mark hver — de havde alle om Bord i deres Skibe undgaaet Forliset under Gotland i Stormnatten den 28. Juli 1566.

I en Fortegnelse over Søetatens Mandskab af 1579 findes opført 5 Skibspræster à 12 Dalers Løn. Dette har været maanedslønnede Folk, for i 1610 ses en Skibspræst at have faaet 100 Daler i Aarsløn; i 1629 var Aarslønnen 130 Daler. En Skibspræst paa Maanedsløn fik sin Afsked, naar Togtet var endt, og havde saa ikke mere at kræve af Kongen, medens en Præst paa Aarslønnen efter Togtets Slutning kunde forblive i Tjenesten og vente paa bedre Tider i Form af et Sognekald paa Landet eller lignende. Skibspræsterne havde nemlig den Fordel at kunne blive befordret til ledige Præstekald frem

for andre Teologer, og i 1680 bestemte Admiralitetet med Kongens Billigelse, at afskedigede Skibspræster, som ikke straks kunde faa Kald, skulde „nyde en Genant paa otte Sletdalere om Maaneden“. Der findes mange kongelige Bestemmelser angaaende Besættelsen af disse Kald. I 1657 blev Kapellanen i Snøde-Stoense, Herr Mikkel Hanssøn, udkommanderet som Skibspræst. Den 14. December samme Aar paalagdes det Biskoppen over Fyens Stift at tilholde Herr Mikkels Sognepræst, at „han skulde tage denne til Kapellan igen, da det ej var Kongens Mening, at Herr Mikkel skulde miste sin Kapellanplads, fordi han denne Sommer betjente Flaaden“. Naar der ikke var Brug for alle de antagne Skibspræster, kunde de, der var „forløvede“ (gaaet i Land efter Togtets Slutning) befordres til Kapellaner, „for at de kunde have deres nødtorf-tige Underhold“. Sjællands Biskop fik saaledes i December 1667 Brev om, at „da adskillige Sognepræster paa Landet begærede Kapellaner, da at beordre hertil tre af Skibspræsterne“.

Det fremgaar for øvrigt af Regnskaberne, at det til Tider har knebet for de „forløvede“ Skibspræster at faa deres tilgodehavende Beløb udbetalt. I 1659 fik Herr Laurits Varbjerg sin Afsked som Skibspræst. I Januar 1660 skulde Rentemesteren give ham noget af hans resterende Besoldning, enten i Penge eller Varer; den 18. Juni samme Aar skulde der gøres yderligere Afregning med ham. Og den 24. Juni befales det endelig Rentemesteren at betale ham alt, hvad Kongen er ham skyldig. Betalingen synes dog at være foregaaet i langsomt Tempo, for baade i 1663 og Aaret efter faar han stadig Afdrag paa sit Tilgodehavende.

Foruden at prædike, trøste syge og kvæstede Sø-mænd, var det Skibspræsternes Pligt at holde Altergang om Bord, hvorfor de ogsaa fik anvist Beløb til Vin og Alterbrød. Alle i Skibet skulde ud-vise Guds frygt og møde til Prædiken, der altid holdtes om Søndagen, men hyppigt ogsaa om Onsdagen, samt deltage i Morgen- og Aftenandagterne. Desuden skulde Skibspræsten undervise Skibsdrengene, og der var saaledes nok at gøre for ham med at varetage sit flydende Sogns mange Beboeres aandelige Tarv. Banden og Sværgeren skulde ogsaa paa-tales — det var Laster, som kunde straffes haardt, naar Præstens Formaninger ikke bar Frugt. I „Skibs-artikler“ for den Flaadedeling, som under Admiral Mogens Ulfeld var paa Togt i Østersøen 1611, staar i Paragraf 11:

„Ingen skal sværge eller bande, bespotte eller skænde over Borde. Hvo det findes at gøre, bør straffes derfor til Masten.“

Og i Paragraf 33:

„Hvo som sværger eller bander eller nævner Djævelen inden Skibsborde, den Stund Skibet er under Sejl, kan straffes i lige Maade til Masten.“

At straffes „til Masten“ betød det samme, som senere kaldes „Holmens Ret“ — 27 eller een, to og tre Gange 27 Slag Tamp.

Naturligvis kunde det ogsaa ske, at en Skibspræst kom ud for grov Behandling af en eller anden raa Fyr mellem de mange ramsaltede Søfolk, han daglig levede sammen med.

Den 30. Juni 1672 laa Orlogsskibet „Oldenburg“ paa en sydlig Kurs med Berlenga-Øerne tværs om Bagbord og slingrede i den ret svære Atlanterhavs-dønning. Det var næsten Vindstille, Sejlene daskede vindtomme ind mod Stænger og Ræer for hver Gang, Skibet slingrede fra den ene Side til den anden. Det var lige før Middag og efter Guds-tjenesten; Solen glødede i al sin Pragt højt paa den næsten skyfrie Himmel og sendte sine hede Straaler ned over Skibet, hvor Beget i Dækkets Naadder omtrent smeltede ved Varmen. Langt ude om Styr-bord kunde Mastetoppene fra et andet Skib lige skimtes — ellers laa Atlanten øde og blank, med Solstraalerne spillende paa dens næsten glatte Over-flade.

Skibsofficererne var gaaet ned for at spise, men paa Skansens Forkant stod Overskipperen sammen med Skibspræsten og morede sig over at se, hvorledes en Del Matroser og Soldater efter hinanden blev slæbt op paa Fokkeraaen, hvorfra de, med en Ende Tov om Livet, blev firet i Havet og hevet op igen. Det forholdt sig nemlig saaledes, at efter gammel Sømandsskik skulde alle om Bord, som ikke tidligere havde passeret de smaa Klippeøer udfor Portugals Kyst, enten „hønse“ eller lade sig dyppe i Vandet. De fleste af dem foretrak at betale den Bøde paa een Mark, „Hønsepengene“ beløb sig til, men de raskeste af Folkene tog det som en god Spas at blive firet ned fra Raaen — og sparede saa Pengene.

Præsten, som ikke før havde været til Søs og naturligvis foretrak at betale, halede sin Pung frem og vilde give Overskipperen, som indkasserede „Hønsepengene“, tre Mark.

„Hvad mener I, Herr Mikkel — er det Jer Alvor, at I kuns vil give tre Mark? Det sømmer sig ej for en vellærd Herre som I at hønse mindre end som een Dalers Penge!“

„Jeg har ej flere Penge hos mig, Skipper, saa det faar være nok,“ svarede Præsten og rakte Haanden med de tre smaa Sølvmonter i ud mod Overskipperen.

„Ej Snak, Herr Mikkel! Kom kuns frem med

Rigsdaleren, jeg saa I vandt fra Bartskeereren i Aftes, da I kastede Tærninger!“

„Tag nu Pengene — — —“ begyndte Præsten, men i samme Øjeblik slog Skipperen, som var en ilter Mand, til Præstens Haand, saa Mønterne røg hen over Skansedækket.

„Ej havde jeg tænkt, at I var en saa fedtet Karl, Præst! Frem med Daleren, eller jeg skal selv ta' den fra Jer! Det er Folkenes lovlige Ret at bekomme den Sum i Høsepenge fra en Person som I. Frem med den!“

Uden at svare bøjede Præsten sig ned for at samle et af Pengestykkerne op, men nu greb Skipperen ham i Kraven, flaaede den af ham og begyndte at rive hans Præstekjole af ham, medens han samtidig prajede forefter.

„Hej, Folkens! Kom her op! I faar ta' fat i Herr Mikkell og hive ham op til at dyppes fra Raaen, eftersom han ej vil hønse den Daler, han er pligtig til!“

„Jeg er ej pligtig til at yde noget bestemt Beløb, Skipper, og I burde skamme Jer over at traktere Jeres Præst paa en saa malplaceret Maner!“ forsvarede Præsten sig, da Folkene kom agter fra og begyndte at løbe op ad Trappen til Skansen.

„Tag kuns fat, Gutter — hiv Kjolen af ham og sløb ham op paa Raaen!“

„Vover I at behandle Jeres Præst, som lige har prædiket over Guds Ord, paa en saadan Maade!“ raabte Præsten angst.

„Hold Kæft, Præst! Hej, ta' saa fat, Jan Steffen og I andre, og lad det gaa lidt villigt!“ skreg Overskipperen rasende.

„Overskipperen faar undskylde — — —“ begyndte Jan Steffen, „men vi lægger nødigt Haand paa Herr Mikkell, især da han er i sin Præstekjortel!“

„Nægter Du at lystre, Slyngel?“

„Forsynd Jer nu ej i Hidsighed, Skipper!“ sagde Præsten, der mærkede, at han havde Folkene paa sit Parti. „I er næppe Jer selv mægtig og vil snart fortryde, om I lader Folkene handle saa skammeligt med mig.“

„Vi nægter ej at lystre, Overskipper, men vi tør ej heller røre Herr Mikkell,“ sagde en anden.

„Det vilde være at gøre Guds Ord imod, om I lagde Haand paa hans Tjener, Folk, og I vil heraf kuns høste Skam og Skændsel!“ udbrød Præsten.

„Som Herr Mikkell siger, saa er det!“ svarede en tredie, medens et Par Mand hjalp Præsten med at faa Tøjet i Orden igen, og en Dreng samlede de andre to Mark op og gav ham dem.

Overskipperen forstod nu, at Folkene havde

mere Respekt for deres Sjælesørger, end han havde, og opgav sit Forsæt.

„Forefter med Jer — forstaar I ej, at det alt kuns er Skæmt fra min Side!“ undskyldte han sig, og da Folkene var gaaet ned og løb forefter, slog han gemytligt Præsten paa Skulderen og tilføjede: „Jeg var kanske nok lidt vel ilter, Herr Mikkell! I faar glemme det, som kristeligt er, og tilgive en Skibskammerat. Om I lover mig ej at omtale min Forløbelse, skal jeg lade jer slippe med de tre Mark, og byde Jer paa et Forsoningsbæger i Aften!“

Herr Mikkell tog Overskipperens Ord for gode Varer, men gik straks efter ned i sit Kammer, hvor han trak Kraven og Kjolen af, lagde sig i sin Køje og spekulerede over det urimelige i, at Overskipperen saaledes vilde gøre en Lov af det, der dog kun var en Diskretionssag — til han ved Varmen og Skibets slingrende Bevægelser efterhaanden døsedede hen og faldt i Søvn.

Til Opvartning om Bord havde Skibspræsterne en af Drengene, og Maaltiderne indtog de af samme Kost, som Mandskabet fik, sammen med Skipperne, Styrmandene, Skriveren og Bartskeereren. Og — som foran nævnt om Herr Rasmus Jenssøn i „Eenhjørningen“ — havde Præsterne Ret til Offer, hvilket var et stort Gode for dem. Der er ingen Tvivl om, at de ude paa Rejserne, og især da paa de lange Togter til fjerne Lande, har haft det betydeligt bedre end hjemme i København, hvor deres Indtægt var langt ringere og deres Gerning hovedsagelig bestod i at forrette Gudstjeneste i Ny og Næ og ellers Undervisning af Holmens Dreng. Om Bord var det et helt andet Liv, de førte, for selv om de ikke stod i Klasse og Rang med Skibets øverste Befalingsmænd, var deres Stilling dog ikke helt ringe, og i hvert Fald fik de set og kom med til alt det forunderlige og betagende, som ellers kun Søfolk og enkelte Rejsende oplevede.

Mange af Skibspræsterne har sagtens været gode Selskabsbrødre, som baade ved deres bedre Uddannelse og ved Evnen til at kunne tømme et Bæger i godt Lag uden derfor at tilsidesætte deres præstelige Værdighed, forstod at gøre sig gældende. Og efter Hjemkomsten betød en saadan Rejse ikke saa lidt — den hjemkomne, vidt berejste Mand blev omtalt og hørt, og forstod en Præst, som havde oplevet noget, at fortælle om det paa rette Maade, kunde han vinde en ikke helt ringe Betydning og Anseelse.

Efter at en af Skibets Officerer havde overtaget Skibspræstens Tjeneste ved Gudstjenesterne i Orlogsskibene, blev der dog lejlighedsvis paa særlig lange og vigtige Togter ansat en yngre Præst eller en teologisk Kandidat som Skibspræst, for Eksem-

pel Pastor L. Hansen, der deltog i Steen Andersen Billes Jordomsejlingstogt 1845—47 med Korvetten „Galathea“, og Pastor O. H. Nyholm, som var Præst i „Valkyrien“ paa Togtet til Østasien i 1900—01 med Prins Valdemar som Chef.

De ordinære Gudstjenester i vore Orlogsskibe begynder, som sikkert bekendt, med at der „lydes til Gudstjeneste“ og at Gudstjenestestanderen hejses. Naar Besætningen saa er samlet der, hvor Gudstjenesten skal afholdes, i godt Vejr som Regel paa Skibets Agterdæk, indledes den med, at en Salme synges. Derefter oplæser den dertil beordrede Officer et Stykke Tekst fra det nye Testamente med tilhørende Prædiken, specielt udarbejdet til Skibsbrug, efter en Skibet medgivet Andagtsbog, som udleveres til hver Mand om Bord. Oplæsningen slutter med Fadervor og en Salme, hvorefter Chefen træder frem og udraaber Ordene „Gud bevare Kongen!“, som gentages af alle. Saa lydes der af, Gudstjenestestanderen nedhales og Gudstjenesten er afsluttet. Denne enkle, men højtidelige Handling overværes altid med Alvor og Opmærksomhed, i særlig Grad naturligvis af alle de, som staar i forreste Række — i de bageste Rækker kan det jo nok hænde, at et Par Kammerater hvisker lidt sammen under Oplæsningen af Prædiken, men Salmerne stemmer de fleste med i — Søfolk holder af at synge.

Der findes dog ingen Regel uden Undtagelse! Jeg erindrer fra et Togt med „Ingolf“ til Vestindien, at der forefaldt en Episode under Gudstjenesten, som ikke var helt almindelig. Omklædt i hvid Paradedragt stillede efter Paraden og Inspektionen

Besætningen til Gudstjeneste paa Agterdækket. Ved en Forglemmelse var Døren til Grisestien blevet aabnet, og Mads, den ene af de to Grise, var sluppet ud paa Fordækket, inden Koksmathen, som ikke var til Gudstjenesten, opdagede det. Hurtigt smækkede han Døren i lige paa Trynen af Sidse, den anden Gris, og forsøgte derefter at faa fat i Mads, som var begyndt at spadsere agter efter. Det lykkedes ham imidlertid ikke, og han greb saa ubetænksomt en halvvaad Svaber, der laa ved Døren til Kabyssen, og smed den hen over Ryggen paa Mads, som nu hylende styrtede ind gennem Styrbords Gang og ud mod Agterdækket.

Her var man med Gudstjenesten naaet et Stykke ind i Prædikenen, da de skingrende Grisehyl lød højere og højere, efterhaanden som Mads naaede frem. Ingen hørte efter Trediekommanderendes lidt ensformige Oplæsen, Chefen stod og sendte truende Blikke forefter, men kunde ikke se Grisen, som — stadig med Svaberen paa Ryggen — var dækket bag Besætningen. Saa tabte Kaptajnen Besindelsen, sprang op paa Ratskamlen og afbrød Oplæsningen med et mere kraftigt end velovervejet:

„Faa da for hede Helvede den forbandede Gris jaget forefter!“

Et Øjeblik blev der dødsstille! Trediekommanderende stoppede op, idet der ligesom gik et Ryk gennem ham, men saa begyndte nogle af Folkene at fnise, og det er ikke godt at vide, hvad Munterheden kunde have udviklet sig til, om ikke Chefens myndige: „Stille! — Fortsæt Gudstjenesten, Løjtnant!“ atter havde bevirket, at Disciplinen sejrede.

---

Foruden de i Teksten nævnte Kilder, har jeg benyttet Stof fra:

Kaj Birket-Smith: „Jens Munks Rejse“.

H. D. Lind: „Fra Kong Frederik den Andens Tid“.

— „Kong Christian den Fjerde og hans Mænd“.

— „Fra Kong Frederik den Tredjes Tid“.

„Danske Magazin“, Tome 1, 1745.

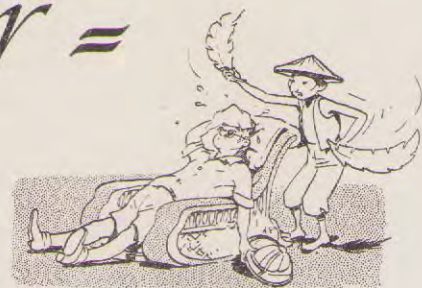
„Kirkehistoriske Samlinger“.

# Ful i Alor Star =

Af

BENDT ROM

Ill. af SIMON



**F**h, hvor jeg tørstede!

Det var næsten 50 Grader i Skyggen, — og saa *var* der slet ingen Skygge. Jeg havde kunnet drikke en hel Kasse Øl, — og saa *var* der ikke en Bajer!

Jo, Østen har sine Skyggesider, hvis man da kan sige saaledes i dette Tilfælde.

Ellers havde jeg det saamænd storartet . . .

Jeg laa og drev paa en aaben Veranda i Alor Star, en lille By øverst paa Mallakkahalvøen, oppe ved Siams Sydgrænse. Jeg boede hos Prinsen af Kedah, som er gift med en Københavnerinde, og jeg havde det som Blommen i et Æg hos dem, — bortset fra at jeg var ved at blive blødkogt. Men det kunde Prinsen jo ikke gøre for.

En kinesisk Boy stod bag min Liggestol og viftede ustandseligt med nogle brede Palmeblade. Men det hjalp ikke meget. Hver Gang, jeg rørte mig i Stolen, sagde det klis, klis, klis. Det var Skjorten, der klistrede, snart til Stolen og snart til mig, mens de klare Svedperler trillede ned ad Kinder og Næse.

Kinder Do den Fornimmelse?

Om Formiddagen havde vi været paa Biltur ude i Kokusplantagerne og spise grønne Kokosnødder.

Det er en stor Delikatesse! Uden Sammenligning med de modne Nødder. Vi var kommet derud mere døde end levende af Varmen, og dog kvikkede det lidt med Bilturen. Ethundrede km i Timen i aaben Vogn svaler, selv i Troperne.

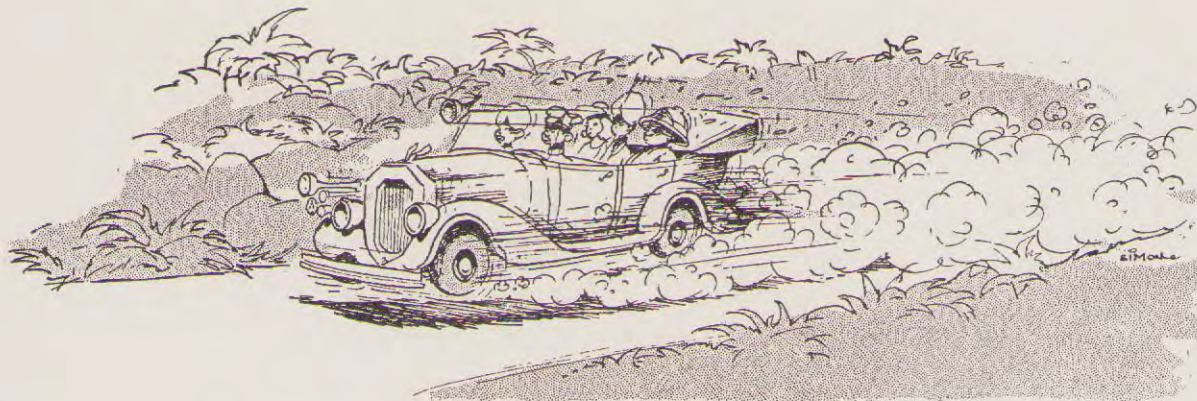
Og Kokusmælken læsker, — det første Glas i det mindste.

Et rask Hug med en skarp Kris, og den indfødte Malajtjener, som vi havde med, skar den øverste Trediedel af Nødden, præcis som vi herhjemme skærer Hatten af et kogt Æg.

Saa slubrer man Mælken i sig og faar udleveret en almindelig Spiseske til at skrabe den umodne og bløde Nøddekærne af Siderne paa den indvendige Skal, — ganske som man spiser et blødkogt Æg. Det smager herligt. Helt anderledes end den modne Kokusnød. — Som Østers næsten.

Men Østers skal svømme og det skal grønne Kokusnødder ogsaa. Altsaa drak vi Kokusmælk, til vi var ved at brække os over den søde Saft.

Og nu sad jeg her og havde Øllucinationer! — Hjemme i Danmark var det Vinter. Dejlig kold Vinter! Pyh ha, lad mig tænke paa noget andet, hvis jeg kan. Men det er ikke let, naar man

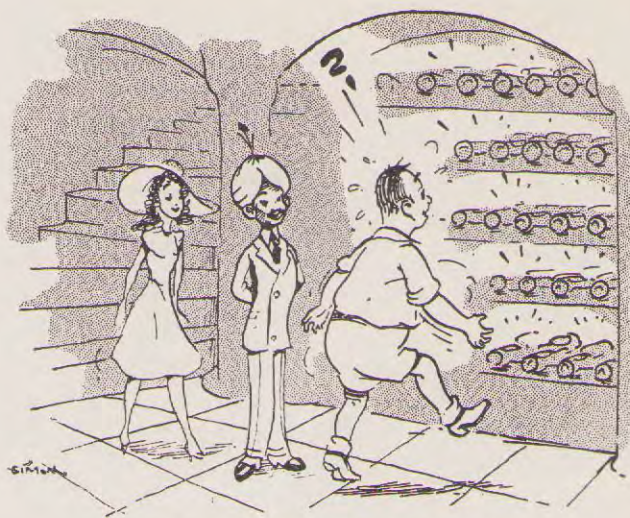


Ethundrede km i Timen i aaben Vogn svaler, selv i Troperne.



ved, at der hjemme nu er Frost og Sne, — og Øl. Dejligt perlende, iskoldt Øl. Øl i Flaske og Øl i Fade, Øl i Ankre og Øl i Fyldepenne . . .

— Jeg vaagner med et Ryk. Jeg har vist drømt.  
— Og alligevel ser jeg mekanisk efter, om min



Men hvad er det, — Vin er der intet af.

Fyldepen er fuld. Det er den, men det er desværre af Blæk.

Prinsen og Prinsessen kommer ud paa Verandaen til mig. De har været inde og tage en kold Douche under Vandhanen. Men jeg hader Vand, saavel indvendig som udvendig.

Er der noget, De vil have, Bendt Rom, spørger de. En Kop The for Eksempel?

Jeg ryster paa Hovedet og siger hurtigt Nej Tak, jeg er ikke syg, — jeg er blot tørstig.

Saa har jeg en god Idé, siger Prinsen. Kom med ned i Kælderen, saa knækker vi Halsen paa en Flaske. Det er Juleaften oppe i Danmark, ved De det, Rom?

Og mens vi følges ad ned af Trappen til Kælderen under Palæet i Alor Star, spekulerer jeg paa, hvorledes Prinsens Vin vil reagere paa Kokusmælken i min Mave. Jeg har aldrig været nogen større Vinentusiast, og særlig Hvidvin faar jeg Mavepine af. — Og saa tænker jeg paa dem derhjemme, som maaske nu danser rundt om Juletræet og faar Risengrød med Rosiner og Mandler. Naa, — Risengrød faar vi nu ogsaa her, omend paa en anden Maade. Vi skal have det lækreste Rijstafel til Aften. Det er hundrede Gange bedre end den danske Risengrød. Løse, kridhvide Ris med seksoghalvfems Retter Smaavarmt i Skarpsauce. Uhm!

Og saa er vi i Kælderen under Paladset.

Men hvad er det, — Vin er der intet af.

Derimod ligger der Hylde ved Hylde, Flaske

ved Flaske, ethvert tænkeligt Mærke af dansk Øl. Tuborg og Carlsberg, Pilsner, Lager og Porter, Paaske- og Julebryg, Coronation- og Jubilæums-Øl, lang- og korthalsede. Nogle af Flaskerne er min sandten Helflasker, — rigtig gammeldags Petroleumflasker smækfulde af den dejligste, herlige, perlende Pilsner. Det er ikke Drøm, men Virkelighed. Det eneste, der mangler, er heldigvis Hængemuleøl!

Jeg tager et Væddemaal med Prinsen paa, at jeg kan drikke en Bajer af Flasken paa 20 Sekunder. — Hvis jeg taber, er det min Omgang, siger jeg flot. Og saa vædder vi.

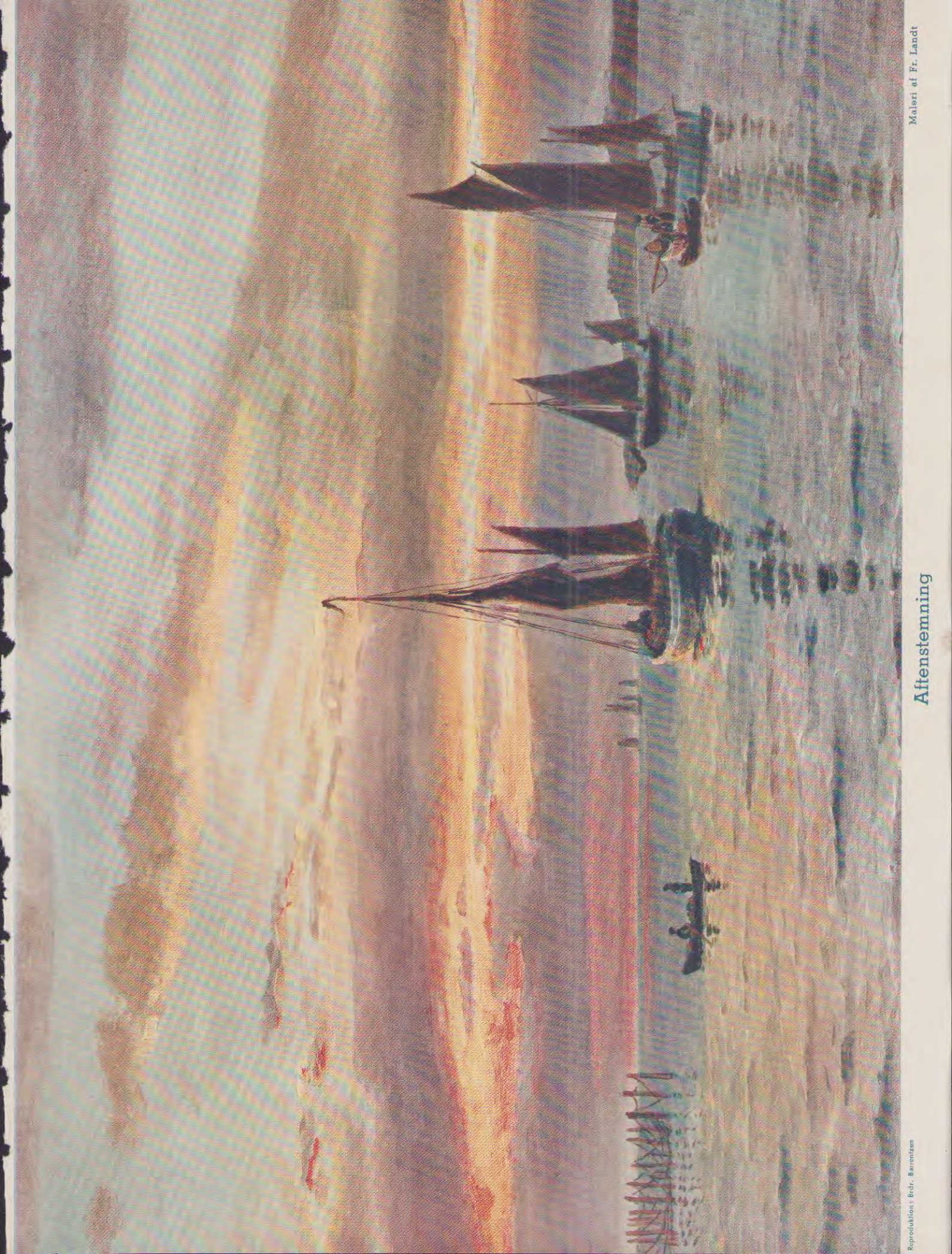
Min Tid bliver 17 Sekunder, — husk paa, hvor varmt det var. Saa er det Prinsens Tur, og selv om lidt af Øllet gaar ved Siden af, saa kan jeg dog se, at det ikke er første Gang, han drikker af en Flaske. Prinsessen ser smilende til. Glædelig Jul, siger hun, og saa skaaler vi allesammen. Hun kan ogsaa, — hun er ikke Københavnerpige for ingenting!

Jeg husker ikke mere, hvor længe vi blev i Ølkælderen. Jeg ved bare, at det er en af de sjoveste Juleaftner, jeg nogensinde har haft. Vi stavlede alle de tomme Ølflasker op i en Pyramide, efterhaanden som vi tømte dem, satte Stearinlys i de yderste af Flaskerne, og saa var det vort Juletræ, som vi dansede rundt om, mens vi sang Julesange baade paa dansk og paa malajisk. — Det blev en stor og herlig Aften, og Prinsen maatte Dagen efter have en Bil til Penang for at komplettere Lageret; — eller et Par Dage efter var det forresten!



Min Tid bliver 17 Sekunder.

Nu har jeg hjemme i Bramsnæsvig indrettet Hylde til næsten lige saa mange Ølsorter som Prinsen, jeg venter kun paa Øllet. Men det kommer ogsaa nok en Gang igen. Saa skal jeg prøve at genopfriske Minderne om min Jul i Ølkælderen under Palæet i Alor Star.

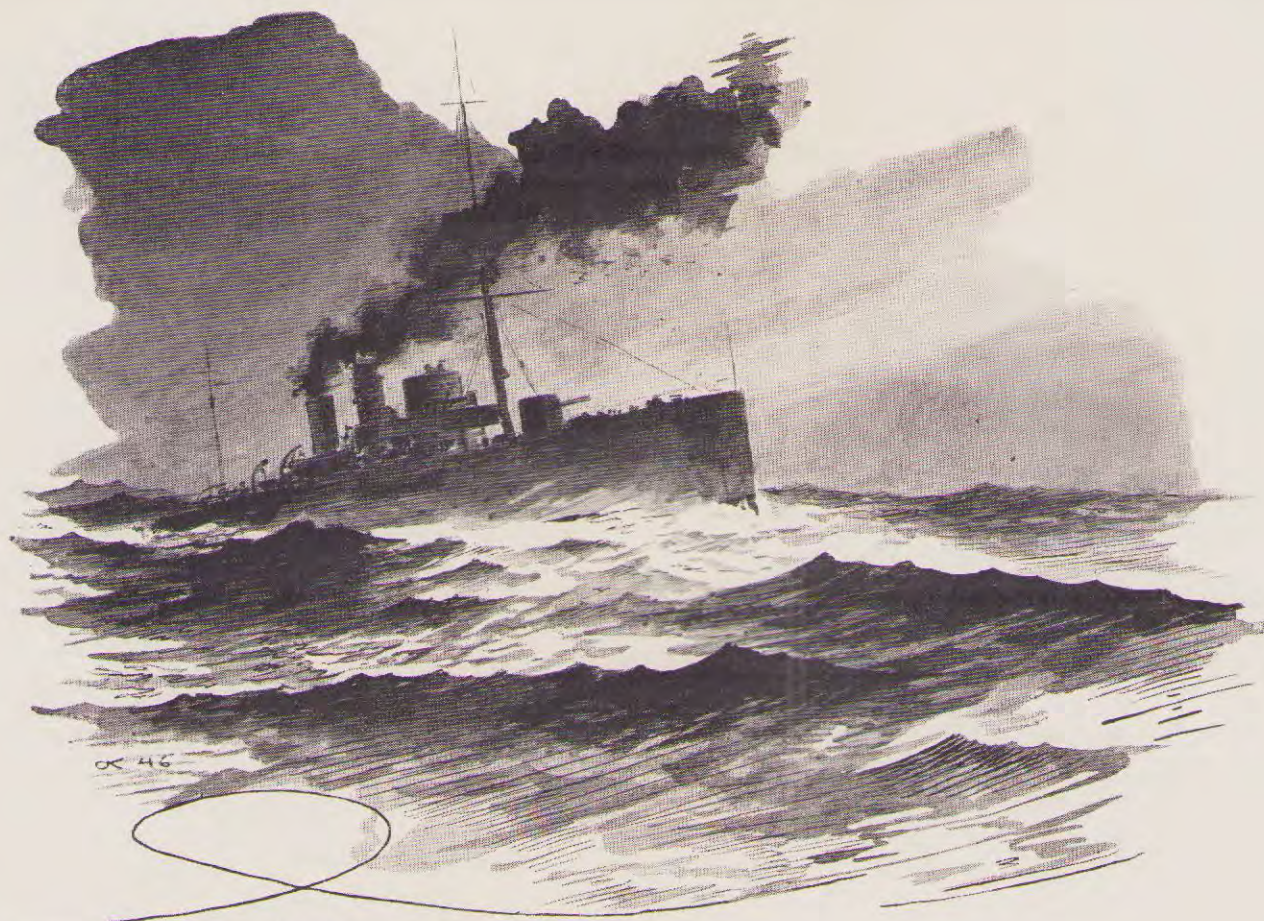




Reproduktion: Brdr. Barentzen

Sommerdag ved Snekkersten

Maleri af Ivar T. Rohde



Tegninger af OSCAR KNUDSEN

# Langs Nordlandets Kyster

Af KAY JUNGENSEN

**D**ET SKETE EN GANG for mange, mange Aar siden om Bord paa Marinens gamle, hæderkronede «Fylla» paa et Fiskeriinspektionstogt under Islands barske Kyster. Vi havde ligget og sejlet rundt i nogen Tid og snuset efter, om der muligvis skulde være Trawlere og andet Skidtfolk paa Territoriet ved Patreksfjorden eller Dyrefjorden, eller hvad de nu ellers hedder, alle de mange Fjorde, der skærer sig dybt ind mellem Nordvestlandets basaltbrune Klipper, og gik derfra videre nordpaa for at vise Flaget i de skønne Egne ved Nordkysten oppe i Nærheden af Polarkredsen.

Forandring fryder som bekendt, og Sydlandets forskellige Seværdigheder kendte vi efterhaanden lige saa godt som »Holmblads Salmebog«, og den havde vi dog bladet meget i de mange Maaneder, vi havde sejlet Vandet tyndt langs Sagaøens Strande.

Vi rundede Kap Nord ganske tæt en tidlig, rødgylden Morgen. Tusinder og atter Tusinder af højnordiske Søfugle laa og legede ubekymret rundt

omkring, og de var saa optaget af denne muntre Beskæftigelse, at de intet sansede af, hvad der foregik omkring dem, saa de fik grusomt travlt med at komme af Vejen — op i Luften eller ned i Dybet, som deres Temperament nu var, da de endelig opdagede det fæle Skib, der kom osende ned imod dem.

Man plejer som bekendt at sige: »Red sky in the morning is the sailor's warning«, men denne gamle Regel passede tilfældigvis — og heldigvis — ikke denne specielle Morgen, hvor det var blikstille og højt straalende Vejr. Lidt køligt var det maaske til at begynde med, men efterhaanden som Dagen blev ældre, faldt det i med en Varme, som om vi befandt os ved Ækvator, saadan omtrent da, og ikke oppe ved Islands nordligste Punkt. Store, tunge Dønninger kom drivende i Ro og Mag derude fra Danmarksstrædet og vuggede os saa blidt, som en Moder vugger sit Barn, men det var ogsaa noget af det eneste, der mindede os om, at vi befandt os paa et Verdenshav, og at det hele ikke blot var en liden Lysttur paa Sortedamsøen.

Langt, langt inde i Landet laa en stor og vidtstrakt Snemark og glødede i det glitrende Solskin. Talrige Smaaelve blev født deroppe — i kaade Spring dansede de henad Klipperne som sølvblanke Serpenter, indtil de i et forvovent Hop satte ned over det sidste, bratte Affald og naaede ud til Havets skærmende Moderfavn, hvorfra de engang var gaaet ud paa deres Rundrejse i den vide, vide Verden.

Ude i Horisonten dukkede stadig nye, sne-dækte Tinder frem. Først blaanende fjerne, saa kom de nærmere og nærmere, blev større og større for tilsidst at glide forbi os og forsvinde agterude bag Kimingen, der lukkede sig over dem. Det var Nordlandet, der aabenbarede sig for os i al sin storladne Skønhed.

Havet heroppe er et sandt Sildenes Eldorado. Jeg kender ikke Grunden til, at disse saa populære Smaadyr særlig holder til her, naar der er saa mange andre Steder, hvor de akkurat ligesaa godt kunde svømme rundt — jeg konstaterede kun som uomstødelig Kendsgerning, at alle de mange fede Flomme- samt Kryddersild, der omkring i Alverdens Spækhøkerboder falbydes lækkersultne Kunder under Etiketten: Ægte islandske Sild, er blevet fanget heroppe paa Nordkysten, hvor der i den rigtige Sæson er et mægtigt Fiskeri og et dertil inderligt knyttet Leben mellem Mandskaberne paa de store Flaader, naar de efter endt Dont stævner Fjordene ind med Lasterne bugnende af Havets rige Høst.

Ved Siglufjord, der rent sildemæssigt set er Islands vigtigste Stad, mødte vi Hundreder og atter Hundreder af Fiskefartøjer, der arbejdede for fuldt Drøn ude til Søs, hvor Fisken stod i tætte Stimer i de Dage. Saa langt Øjet rakte, laa Fartøj ved Fartøj for at fravriste Havet de skønne Skatte, der gemte sig i dets blaagrønne Skød. Det gik som en Leg i det fine Vejr, og Udbyttet syntes at være til Topnotering. Aldrig i mine Levedage har jeg set saa mange Sild paa een Gang — og jeg har dog været paa Bornholm nogle Gange — der var Bjerger af store, fede, skinnende Sild, og saa skulde det endda være et temmelig daarligt Aar, efter hvad man senere fortalte mig inde i Land, hvor der duftede af Fisk rundt omkring paa alle de mange Brygger, hvor Skuderne lossede deres Fangster ud. Tæt og tung blandede denne lidt ramme Duft af Fisk og Tran sig med Røgen fra de mange Sildeoliefabrikker til en noget ejendommelig Odeur, som jeg vil bevare Mindet om til mine sidste Stunder. Jeg har kun een Gang senere mødt noget lignende, eller for at være helt retfærdig, noget, der var lidt værre, og det var inde paa en Hvalfangerstation, hvor de netop var i Færd med at flænse et Par Hvaler, der rent lugtmæssigt syntes at være fanget for meget længe siden!

Efter et lille Ophold i Sildebyen Siglufjord dampede vi videre østpaa mod Øfjorden, der som en dyb, dyb Flænge skærer sig mere end tredive Sømil ind i Landet, ind mod Islands Hjerter. Helt inde i Bunden af denne Fjord ligger den lille By Akureyri, hvor vi havde tænkt at slaa os ned nogle Dage, fordi den kære Maskine trængte til et mindre Eftersyn, efter at den Maaneder igennem havde stampet trofast rundt og rundt uden at gøre «Mester» mere graahaaret, end han var fra Naturens — og Alderens Side.

Maskiner har det ligesom Mennesker. Nogle af dem er nøjsomme Slidere, der traver af Sted langs Pligtens nøje afstukne Stier, mens andre er saa sarte, saa sarte, at Verden for dem blot er en Kuranstalt, der udelukkende er skabt, for at de kan blive plejet og passet, uden at de selv behøver at lave noget videre. Vor lille Maskine hørte heldigvis til den første Kategori, saa den kunde nok fortjene at faa en lille Ferie paa et Par Dage eller saa.

Det var halvtaget, da vi kom kravlende ned gennem Fjorden. Det var, som om der var hængt et stort, graat Tæppe op foran os, men efterhaanden som vi kom sejlene frem gennem Fjordens blygraa Dukkebølger, tonede Kystens Konturer igennem Disen, først som noget ubestemmeligt graasort noget, som der lidt efter blev tegnet og visket i, saa det fik bestemte Linier og blev til et Billede af Landet derinde. Øverst oppe laa den graalige Taagehat, saa fulgte den brungrønne Fjeldside i Midten, og nederst kom en blændende hvid Bræmme af Søens evige Brænding. Ude om Styrbord skilte en lille Ø, Hrisey, sig ud fra den lidt slørede Baggrund og traadte skarpere frem som for at markere, at den var noget for sig selv, og endelig efter omtrent tre Timers Sejlads kunde vi med god Samvittighed lade Ankret gaa paa Reden udfor Akureyri.

Heroppe paa Øfjord skulde en af Togtets store Begivenheder løbe af Stabelen — en af de Begivenheder, der vilde kunne afgive Stof nok til Diskussioner om Bord i det lille fine Skib hele Resten af Togtet, indtil vi henad Jul atter skulde sætte Kursen mod de hjemlige Strande. Der skulde nemlig være Ridetur for Besætningen, eller i hvert Fald for saa mange af dem, der kunde undværes om Bord, naar der skulde være Maskineftersyn, samtidig med at der maatte blive det nødvendige Vagthold om Bord til at passe paa, at der ikke var nogen, der benyttede Lejligheden til at stikke af med Skuden. Det vilde jo være meget pinligt, hvis vi kom hjem og fandt, at det pæne, lille Skib i Mellemtiden var blevet borte.

Stemningen var naturligvis paa Kogepunktet hos dem, der skulde med, og paa Nulpunktet hos dem, der ikke var saa heldige, og som derfor gik rundt og forsøgte at lægge en klam Dæmper paa

den højtspændte Forventning. Nogle af dem trak haanligt paa Skuldrene og mente ikke, at det var noget at være glad for — der var andre, der ikke kunde forstaa, at man overhovedet gad være med. Menneskene har jo mange forskellige Maader at udtrykke en altoverskyggende Skuffelse paa. Der er kun een Maade, der aldrig benyttes — nemlig den at vedgaa, at man er skuffet.

Turen begyndte Klokken otte om Morgenen i et fint, blikstille, lidt køligt Vejr. Vandet, der i Øfjord er saa ferskt, at man kan drikke det, hvis man altsaa føler Trang dertil, laa hen som et skinnende, blankt Jættespejl. Klipperne, der indrammer denne Islands skønneste Fjord, var endnu dækket af tunge Taagesløer, der drev langsomt af Sted i den svage Brise, men over Toppene saa man den klare, lyseblaa Septemberhimmel hvælve sig i al sin straalende Glans, der lovede os en dejlig Dag.

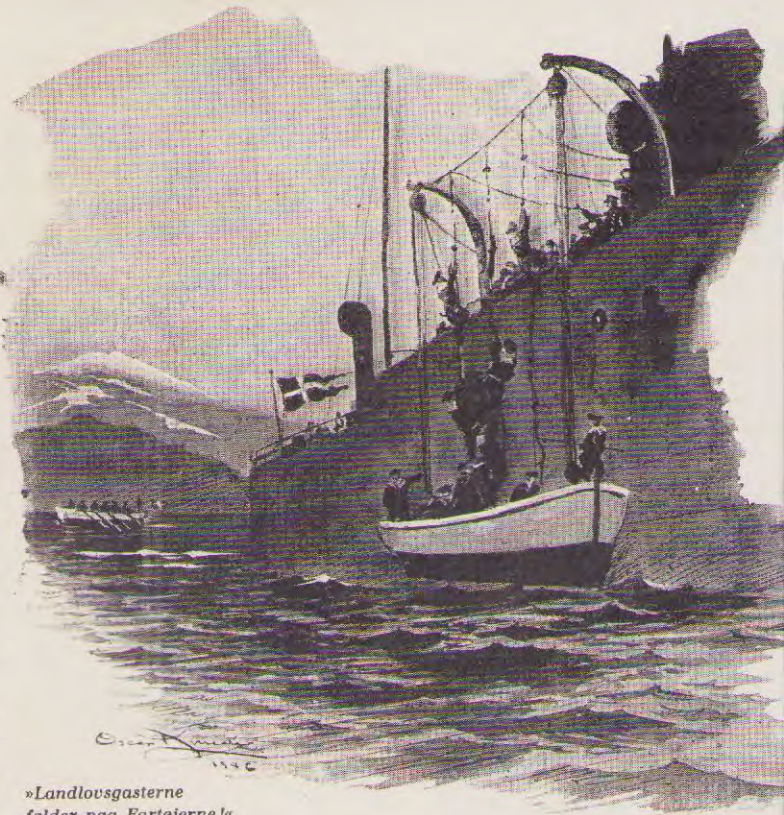
Omsider var alle de mange Forberedelser til Ende, og Baadsmanspibernes kendte Trillen skingrede over det ganske Skib: »Landlovsgasterne falder paa Fartøjerne!« Jeg tror aldrig, nogen Gast er faldet saa hurtigt paa et Fartøj i Marinens aarhundredlange Historie, som »Fylla«s Krigere gjorde denne specielle Morgen, og det varede da heller ikke længe, før hele Armadaen kunde sætte af fra Falderebet. Vi vinkede venligt til den sure Forsamling, der maatte blive om Bord, og stod derpaa ind mod Landgangsstedet, hvor vel en fyrretyve Heste af den kendte islandske Type, der er paa Størrelse med en velvoksen Skt. Bernhards-hund, stod stampende og vrinskende og ventede paa os sammen med et Par af Byens Borgere og nogle Førere, der skulde være »Lodser« for os paa Togtet ind i Landet.

Sikken et Leben der blev, da Basserne slap i Land og fik stukket en Ganger ud hver. Menneskene er jo altid glade og overstadige, naar de for en kort Stund bliver revet bort fra den daglige Trummerum, der kan virke saa trættende i al sin trivielle Ensformighed, men som man som Regel længes tilbage til, naar »Friheden« har været for længe.

Der var kun en af det muntre Kobbelt, der var kendelig betaget af Situationens Alvor, og det var vor lille Hornblæser, »Horntuderen«, som han naturligtvis hed om Bord.

Det var en saare pudsig Mand, samme Horn-tuder. Guderne — og Sessionsmyndighederne naturligtvis — maa vide, hvordan det egentlig var gaaet til, at han var kommet til at aftjene sin Værnepligt ved Marinen, for jeg tror ikke, at der paa hele Jordkloden kunde findes en Mand, der var mindre egnet til at blive revet løs fra sit Hjemsted og sendt til Søs, end netop han.

I det civile Liv var han Maskinstrikker oppe i det allermørkeste Jylland, og det var vist i Grun-



»Landlovsgasterne  
falder paa Fartøjerne!«

den ogsaa det eneste, han kunde bruges til — og saa til at spille Violin. Ofte kunde man om Aftenen, naar Kammeraterne hyggede sig nede paa Mellemdækket i Bevidstheden om at være en Flok, se ham sidde ensom oppe paa Bakken med sin Violin og fremtrylle sit fjerne Hjemlands blide Melodier — langt, langt borte fra Øjeblikkets Fortrædeligheder, og dem havde han ellers mange af.

Tæt og tyk og trivelig var han af Statur — alt var rundt paa ham, om det saa var Benene, var de let hjulede, og med det Udseende maatte han blive en kærkommen Skive for Kammeraternes uhemmede Trang til at være morsomme, og det skulde ikke gøre Livet lettere for ham, at han i al sin straalende Enfold var saa umanerlig taknemmelig at drille. Hver Dag gik han da ogsaa rundt som et sørgmodigt Symbol paa den mest hjerteskerende Hjemvé, naar han da ikke lige netop var søsyg, og altfor mange Buler maatte der ikke være paa Vandet, førend Tilværelsen overhovedet ikke havde nogen Værdi for ham mere.

Han var en levende Tragikomedie, som man ikke kunde lade være med at juble over, skønt man i Grunden burde have haft saa inderlig ondt af ham, og nu stod han dér midt i den hujende, livsglade Skare ved Siden af sin lille, ludende Ganger og stirrede ud i Verdensrummet med en Mine, som om han skulde bestige Skafottet, og mumlede paa sit kernefulde, jyske Maal: »A er saa nerwøs — a er saa nerwøs!«

Efterhaanden var Kavalkaden klar til Afgang. Det hele var planlagt nøjagtigt i Forvejen af Navigationsofficeren, der var gaaet til dette noget usædvanlige Arbejde med den samme Alvor og

Omhyggelighed, der altid prægede denne oversamvittighedsfulde Mands Virksomhed. Det havde været Planen, at Hornblæseren skulde have truttet en fængende Fanfare, mens vi drog gennem Byen, men denne glimrede Idé maatte desværre opgives igen, for Horntuderen havde nok at gøre med at holde sig fast paa Krikken, der var en gammel graasprængt Støder, som han hoppede paa som en lille Dreng, der rider paa Bedstefaders gigtsvage Knæ, og han nægtede pure at gøre Tjeneste som Musikant, saa længe han sad paa Ryggen af Bæstet.

Trods denne beklagelige Programændring forløb Turen gennem Byen dog ret pompøst. Vi bevægede os nærmest i Skridtgang, saa der var ikke noget videre at risikere, og først da det sidste Hus i Staden var lagt agterude, og vi naaede ud paa den smalle, stenede Landevej udenfor, blev Farten sat op, og saa gik den vilde Jagt med Pakheste og Rideheste i syndigt Virvar ad bugtede Ridestier over Moser og Myr, over Stok og Sten — især de sidste var der mange af —, saa man ganske uvilkaarlig fik en betydelig Respekt for de smaa islandske Hestes imponerende Sikkerhed — ikke en eneste Gang traadte de fejl, selv paa Steder, hvor jeg vilde have betænkt mig tre Gange paa at gaa, for tilsidst at have gaet udenom.

Efter nogle Timers Forløb tog vi et lille, velfortjent Hvil i en yppig Eng, der strakte sig som et saftiggrønt Tæppe mellem blaagraa og rødbrune Stenpartier. Der var dejlig blødt at sidde, og det var der mange, der ikke var helt kede af, for Agterspejlet var efterhaanden blevet lidt ømt af den for en Sømand noget uvante Befordringsmaade, men snart efter gik Farten videre over store Hængebroer, der var spændt ud over de skummende Elve i dristige Buer, gennem golde Stenørkner, indtil vi omsider naaede frem til Bestemmelsesstedet, en lille, vennesæl Bygd med det pæne og nemme Navn Mødruvallaklaustur.

Her sad hele Banden af efter de bedste Ryttermønstre, og mens Bakstørnene fik travlt med at gøre klar til Skafning, gik vi andre overlæng paa et stort og dejligt Græstun ved Siden af en »Bai«, en typisk, gammel, islandsk Gaard, hvad der naturligvis gav de vittige Hoveder en letkøbt Lejlighed til at fyre en Brander af med Bemærkningen, at det vilde være dejligt, om der ogsaa nede i Danmark laa »Bai're« paa Marken som her oppe paa Island.

Skam kender de Svende, for hvem det er en Livsbetingelse at komme af med en Brander hvert femte Minut, som bekendt ikke.

Der var en herlig Udsigt udover Fjorden fra vor Rastplads. Blaanende laa den blanke Vandflade der indrammet paa den ene Side af grønne Enge og paa den anden af høje, snedækte Tinder, og over det hele skinnede den klareste og mest straa-

lende Sol vi endnu havde set paa Island. Selv den lille Hornblæser lavede lidt op og gav sig til at fortælle mig om det, der altid var i hans Tanker og i hans Længsler — Konen og den bette Dreng derhjemme i Vendsyssel.

Det gode varer desværre ikke saa længe, som man kunde ønske, det vilde gøre, og snart slog da ogsaa Retræstens bitre Time. Det tog lidt Tid at faa fat i de kaade Gangere, der aabenbart ikke havde den fjerneste Lyst til at vende Muler hjemefter, men omsider var ogsaa den sidste, sprælske Fyr blevet indfanget, og Hjemturen kunde starte. Til at begynde med gik alt saare godt, men pludseligt lød der et rungende Brag lige i Nærheden, hvor nogle Mænd var i Færd med at sprænge Sten. Braget havde en saare oplivende Virkning paa Hestene, for de standsede med et Sæt, der fik adskillige af de mindre øvede Ryttere til med et yderst elegant Flyvespring at sætte ud over de buskede Manker for kort efter at foretage en noget brat Nødlanding mellem Vejens skarpe Sten, hvor de fik yderst travlt med at samle sammen paa sig selv. Det var meget kvikt at se paa — for os andre, der var blevet hængende paa Ryggen af Krikkerne.

Det var saa smaat ved at blive Aften, da vi kom om Bord igen — lidt stive i det og temmelig mørbankede agter. Dagen, der havde været saa lys og skøn og klar, som man kun kan have det paa Nordlandet, var nu ved at dø i en betagende Solnedgang. Fjeldene omkring Fjorden blev malet med de fagreste Farver, der luede i alle Spektrets Vidundere, og Vandets blikstille Overflade fik et Skær, der skiftede fra rødt til det fineste violette.

Jeg kunde ikke bekvemme mig til at gaa ned om Læ, saa vidunderlig dejlig som Aftenen var. Efterhaanden blev det helt mørkt, og Lysene inde paa Land blev tændt til en lang, gylden Flod, der spejlede sig i de sortnende Vande, mens Byens og Klippernes Konturer traadte stærkt frem — kulsorte mod den blaasorte Nat.

Og saa blev Nordlysene tændt. Først flammede en enkelt, ravgul Ildsøjle op imod Zenith — saa svandt den hen og flammede et Øjeblik efter atter frem som et straalende Syn paa den stjerneklædte Himmel. Flere og flere flakkende Lys blev tændt — de laa først og ulmede en Stund og blusede derpaa op som fantastiske Luer. Et glødende Baand gled over Hvælvet fra Øst mod Vest, lukkede sig saa som en brændende Glorie over os og svandt atter bort blot for at give Plads for nye Baal.

Et Steds ude i Mørket over Fjorden var der en Mand, der begyndte at synge — klart og tydeligt tonede Sangen frem gennem den stille Nat og skabte sammen med de gyldne, evigt bølgende Nordlys et ubeskriveligt Hele — skabte Islands skønne Eventyrnat, der er uforglemmelig for den, der engang har oplevet den.



HOLD KUN FRÍ  
Í DAG, SØREN.  
HVÍS DÚ  
HAR LYST

DEN ER  
FÍN!



ER DEN  
IKKE DEJLIG!

DEN KAN  
GAA AN-





# Drømmen



Digt af Axel Juel

Han raabte: „Lad nu mig!“  
Det var kun Drengelig —  
men da han sad om Bord  
og greb det tunge Ror,  
steg stærke Magter fra den døde Fjæl  
og fyldte helt hans aabne Barnesjæl.

Og Legepladsen veg,  
og Bølgen mod ham steg —  
bort fra det trygge Land  
bar Havets dybe Vand;  
betaget sad han, mellem Smil og Graad,  
og øved fjerne Fædres Sømandsdaad.

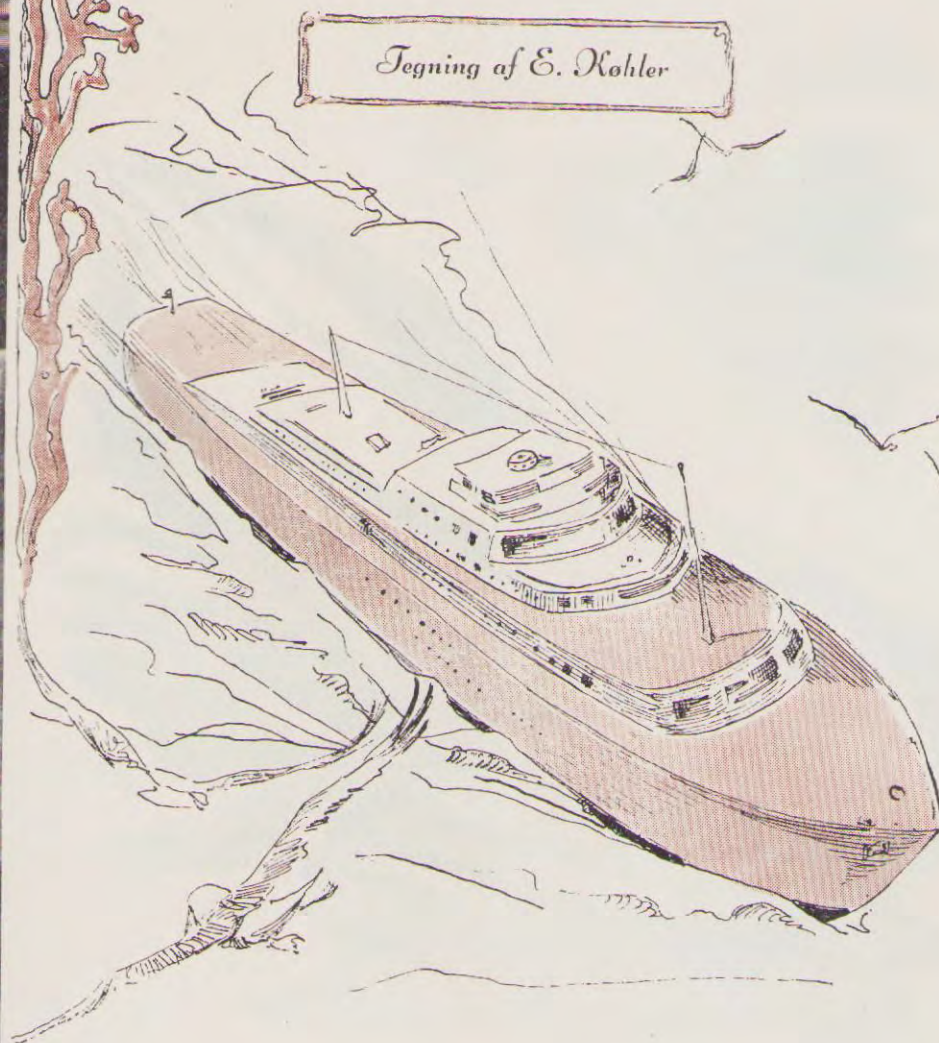


# om Havet

Den Dag blev født et Haab,  
han fik sin Sømandsdaab:  
thi selv i Barneleg  
kan skilles kæk fra fejd,  
og alle raske Drengbørn fra Nord  
bli'r Sømand, naar de rører ved et Ror.

Om Skæbnen ham betror  
at lede Rat og Ror,  
hvad eller han skal bo  
foran den høje Bro,  
tit vil han mindes over striden Strøm  
den Dag, han drømte først sin Skæbnedrøm.

*Axel Juel.*



SKAAL OG  
GLÆDELIG JUL!

HER ER SØRENS GAVER!



HA-HA! SKÍPPER  
ER JULEMAND

SKÆNK DÍG ET GLAS  
TÍL SØREN!



SKAL HAN SNØE HELE JULEAFTENS DAG,  
DEN DRØNNERT!





# Spionen fra Santa Fe

Af

AAGE J. CHR. PEDERSEN

**K**NUD! Det var de Koks . . .“  
Enkefru Holm stod med den tomme Spand i Haanden og ventede. Knud, der sad i Lænestolen under Læselampen, svarede med et fraværende Grynt, der skulde betyde, at Moderens Kaldesignal var opfanget af hans Hjernes Modtager. Ud over Gryntet reagerede han dog ikke, dertil var „Spionen fra Santa Fe“ alt for spændende. Han havde lige laant den af en Kammerat og maatte indrømme, at den var fænomenal god, — helt rigtig.

„Knud! Vil du ikke nok gaa i Kælderen nu, før Ilden gaar ud?“

„Jo.“ Knud svarede rent mekanisk, saa ikke engang op, men vedblev at læse. Det var sidste Aften, han var hjemme, i Morgen skulde han mønstre som Messedreng paa et af de store Ø. K.-Skibe paa en Tur til Østen, — bare han maatte laane Bogen med paa Rejsen. Nogen Tid blev der vel nok til at læse ombord.

Moderen havde med et lille Suk sat Koksspanden fra sig og var gaaet ud i Køkkenet. Hun havde glædet sig til en rigtig hyggelig Aften sammen med Knud, den sidste Aften før han, hendes eneste Barn, skulde forlade Hjemmet. Derfor vilde hun saa nø-

dig skænde paa ham eller sætte ham i Rette, skønt han trængte til det. Han var blevet saa kedelig i den senere Tid. Inderst inde var hun vemodig ved at skulle af med ham, der var saa meget, hun vilde have sagt ham, før han drog bort. Derfor ærgrede det hende ogsaa, at den dumme Knaldroman stjal ham fra hende de sidste kostbare Timer, — og det skuffede hende en lille Smule, at Drengen ikke selv følte mere ved Afskeden, end at han kunde sidde og hænge over en Bog uden at bryde sig om hende. Fru Holm sukkede, og noget vaadt gjorde Øjnene blanke. Drengen var ved at vokse fra hende, — saadan var det vel.

Da hun lidt efter kom ind i Dagligstuen, sad Knud stadig fordybet i „Spionen fra Santa Fe“.

„Jamen, lille Knud, — du kommer til at gaa nu.“

„Ja, ja, jeg gaar osse,“ snærrede Knud irriteret og vedtog for sig selv, at Kakkellovne var noget rigtig gammeldags Bras, der bare gav en Masse Ulejlighed. Centralvarme var det eneste rigtige og burde indføres ved Lov. Men i næste Sekund var han igen fanget af „Spionen“.

„Ja, saa gaar jeg selv.“ Enkefru Holm havde tabt Taalmodigheden og tog Spanden i Haanden. Uden at sige mere vendte hun sig og gik ud af



»Ja, saa gaar jeg selv«.

Stuen. I samme Øjeblik for Knud op af Lænestolen, klaskede Bogen sammen med et irriterende Smæld og kylede den i et Anfald af Hidsighed over paa Dagligstuebordet.

»Man kan heller aldrig faa Lov til . . .« Mere fik han ikke sagt, saa lød der en Klirren af Glas, — »Spionen fra Santa Fe« havde ramt den store, blaa Vase, der stod midt paa Bordet, og slaaet den i Skaar.

Knud stod et Øjeblik som forstenet af Skræk, han saa hen paa Moderen, som var standset paa Dørtrinnet.

»Ja, det var altsaa ikke Meningen,« mumlede han, ganske ulykkelig ved at se sin Moder bøje Hovedet og stille give sig til at græde.

Knud vidste, hvad den Vase betød for hende, ja, at han hellere maatte have knaldet samtlige Ruder og Glas i hele Huset — end den blaa, kinesiske Vase, som Faderen havde haft med hjem fra sin sidste Rejse, mens han selv endnu kun var en lille Dreng. Han vidste, at den Vase var Moderen et dyrebart Minde, og havde gennem Aarene bemærket den rørende Omhu, hvormed hun værnede om sin sidste Gave fra den Mand, hun elskede og saa tidligt havde maattet sige det store Farvel.

Han stod og famlede ved Skaarene, prøvede at samle dem, men kunde ikke faa dem til at passe sammen og lod dem saa ligge. Slukøret gik han hen til sin Mor.

»Jeg skal købe en anden Vase til dig, Mor,« sagde han og lagde Armen om Skulderen paa hende. »Vi skal anløbe baade Shanghai, Penang og Hongkong, og jeg kan godt faa noget af min Hyre udbetalt til den Tid.«

Fru Holm rystede bare paa Hovedet, mens store Taarer trillede ned ad hendes Kinder.

»Det skal du saamænd ikke, min Dreng,« sagde hun stiltørdigt. »En ny Vase kan jeg købe herhjemme, maaske ikke saa ejendommelig og køn som

denne, — men det bliver aldrig et Minde om Far. Han var saa lykkelig ved at give mig den, skønt Sygdommen allerede havde Tag i ham, han maatte have købt den i Shanghai og paa alle tænkelige Maader værnet om den paa Hjemrejsen. Samme Dag, Skibet kom hjem, fyldte han den med et Væld af Foraarets Blomster og gav mig den her i Stuen. En Maaned senere døde han. Han var saa fin og god imod mig — og dig elskede han over alt. Derfor gør det mig ondt, at du er saadan — saa uvillig og — saa hidsig, fordi jeg be'r dig om en lille Tjeneste. I Morgen har vi jo ikke hinanden.«

Fru Holm græd lidt igen og fejede saa de blaa Vaseskaar sammen.

»Det maa Mor meget undskylde.« Knud følte, at han paa en eller anden Maade maatte fremføre en Slags »Om Forladelse« for sin tarvelige Opførsel, som først nu rigtig gik op for ham. Uden at sige mere tog han Koksspanden og gik ned i Kælderen, oprigtig ked af at have gjort Mor Sorg.

I Virkeligheden elskede Knud denne Mor. Faderen erindrede han kun ganske dunkelt, Moderen have været Livet for ham, sammen havde de to, Mor og Søn, delt Tilværelsens Glæder og Bekymringer, — lige til i Dag. I Morgen begyndte et nyt Liv, han glædede sig paa en Maade til det, Forholdene herhjemme var efterhaanden blevet lidt ensformige og Moderen noget urimelig — eller nervøs, hed det vist.

Det var selvfølgelig kedeligt, det med Vasen. Men han skulde komme hjem med en, der var meget smartere end den gammeldags blaa, som slet ikke var moderne mere.

Knud kom op med Koksene, lige tidsnok til at redde Ilden. Om Vasen blev der ikke talt mere den Aften. Tiden gik med at pakke hans Køjesæk, og det var rent utroligt saa mange Par Strømper og Skjorter, Mor vilde have stoppet i den.

Meningsløst, syntes Knud.

Det var lige med Nød og næppe, at der blev Plads til »Spionen fra Santa Fe«.

Men den skulde med.

— Næste Dags Middag stod Motorskibet »Kalkutta« Havnen ud paa Rejse til Østen.

Med ny Messedreng i Officersgangen.

\*

»Halløj! Knud! Hvad gaar der af dig, Dreng — det er Kaffetid, vil du se at komme ned.« Hovmesteren stod i Døren til Maskingangen og var højrød i Hovedet af Arrigskab. Knud var listet Agter for at faa det sidste Glimt af Danmark. Som en tynd, hvid Streg tegnede Skagens Fyr sig i Horisonten, forude og rundt til alle Sider var kun Hav

og Himmel. Knud gættede sig til Retningen, hvor København laa — han saa Gaden for sig, Huset, Stuerne, hvor *hun* nu gik alene omkring — Mor, lille Mor. — Stregen derude blev mindre og tyndere — nu var den væk, Danmark var ude af Synsvidde, alt var Hav omkring ham, — og forude laa England — Shanghai — hele Verden.

„Er du faldet i Søvn, Knægt? Afsted med dig!“ Nu var det ude med Hovmesterens Taalmodighed, han for hen imod Knud, som først nu hørte, at der blev kaldt paa ham og med et Sæt vaagnede op af sine Drømmerier. I faa Spring satte han forbi den gnavne Hovmester og ned til sine Pligter. Der var heller aldrig et Øjeblik Ro her paa „Kalkutta“.

Og som Dage-gik, blev Knud mere og mere ked af det.

Det var jo slet ikke det, han havde tænkt sig.

Han var den første, Vagtmanden purrede ud om Morgen.

Meget tidlig, før Dagen endnu rigtig var begyndt, maatte han op paa Broen og ned i Maskinen med Morgenkaffe og Rundstykker, saa var der Arbejde i Kabyssen og Rengøring af Office-rernes Kamre, hvor Styrmand og Mestre og vigtige Assisterter kostede med ham. Senere skulde der serveres Frokost, vaskes op, rettes an til Middag, serveres Eftermiddagskaffe, Aftensmad, Opvask igen, — og naar Knuds Dagværk omsider var endt, var han saa træt, at han næsten ikke gad klæde sig af og gaa til Køjs. Og trods „Kalkutta“s Slingren og Duven i Søen sov han som en Sten, lige til han igen blev purret ud og søvndrukken tumlede ud paa Dørken.

Under hans Hovedpude laa „Spionen fra Santa Fe“. Han havde ikke faaet læst en Linie i den siden den Aften, han smadrede Moderens blaa Vase med den — i Arrigskab.

Knud følte et Stik i Hjertet, hver Gang han lagde Hovedet paa Pudsen og mærkede Bogen. Han maatte have skrevet et Brev til sin Mor og sendt hjem fra første Havn, det havde han lovet hende.

Paa den anden Side kunde han næsten ikke holde ud ikke at komme i Gang med sin spændende Bog.

Her var ogsaa alt for meget at gøre paa saadant et Skib.

— Atlanterhavet havde hidtil vist sig fra sin pæne Side, det havde frisket, men egentlig ikke stormet, og en Søndag Eftermiddag, hvor Knud havde et Par Timers Tid til sin Raadighed, tog han „Spionen fra Santa Fe“ frem fra Køjen og satte sig op i Solskinnet paa Fordækket.

Han lod sig falde ned i en Rulle Tovværk, hvor han i Grunden sad ret bekvemt, men besynderligt nok kunde han ikke rigtig komme i Gang med at læse. Et eller andet tyngede ham, noget han havde glemt — eller forsømt.

Naah — jo, det var det Brev til Moderen, det skulde skrives nu for at komme i Land i Panama.

Det skulde skrives, — bare ikke lige nu, men i Aften inden han gik til Køjs. Han var for træt i Øjeblikket til at skrive, og saa var han for Resten saa spændt paa Fortsættelsen af „Spionen“. For første Gang paa Rejsen aabnede



»Otte Dollars, meget fin, meget sjælden, meget billigt.«

han Bogen og var snart efter paa en dristig Ekspedition med Bogens Helt:

„ . . . dækket af Mørket sneg han sig ved Nattetid frem imod den mexikanske Officersbarak, hvor han vidste, at en hemmelig Konference i dette Øjeblik fandt Sted. Alt var tyst og stille, kun i det fjerne hørtes nu og da en Rovfugls hæse Skrig. Han følte til sine Pistoler, standsede et Øjeblik og lyttede . . .“

Knud slugte Side efter Side og lagde slet ikke Mærke til, at Solen var forsvundet bag store, sorte Skybjerge, der kom drivende fra Vest, og at „Kalkutta“ efterhaanden var begyndt at „danse“. En Timestid senere smækkede han Bogen i, det var koldt nu, og Skibets Bevægelser generede ham.

Han maatte ned og lægge sig et Øjeblik før Aftensmaden.

Resten af Dagen led Knud Søsygens Kvaler, men maatte alligevel passe sine Pligter som Messedreng. Da den sidste Tallerken var vasket op og sat paa Plads, tumlede han ind i sit Kammer, smed sig paa Køjen som han gik og stod — og faldt i Søvn.

Først da de to Dage senere ved Indsejlingen til Panamakanalen fik Lods ombord, kom Knud i Tanke om det Brev, han skulde have haft med Lodsbaaden i Land.

Det var ikke skrevet endnu. Han havde jo været søsyg.

Men det kunde naas i San Francisco.

Panamakanalen var for Knud en saa spændende Oplevelse, at den de ti Timer, det varede at gennemsejle den 65 Kilometer lange Kanalvej fra Atlanterhavet til Stillehavet, stillede baade „Spionen fra Santa Fe“ og Brevet til Moderen i Baggrunden. Her var noget at se hele Tiden. Fra Sluse til Sluse løftedes „Kalkutta“ op til Gatunsøen og sænkedes senere paa samme Maade ned til Stillehavet. Det var mægtigt interessant.

Den Tur vilde han fortælle om i Brevet til Moderen. Han vilde skrive, saasnart Bogen var læst ud, — før fik han ikke rigtig Ro paa sig.

Men saa — saa skulde Mor faa Brev fra sin Dreng. — —

Det blev kun til et Postkort fra San Francisco, skrevet i sidste Øjeblik før Afsejlingen, nogle faa fattige Linier om, at han havde det godt og haabede det samme for hende.

Slet ikke alt det, han helst vilde have skrevet. Men han havde da naaet 4. Kapitel i „Spionen fra Santa Fe“ — og det syntes endda, som om det mest spændende var tilbage.

Turen over Stillehavet blev Dage med fuldt op af Arbejde. Hovmesteren havde faaet den Idé, at Messe, Kamre og Kabys skulde gøres hovedrent inden Ankomsten til Kina. Der blev ingen Tid til Læsning — og Brevet, — det — — dumme Brev, — det maatte vente.

Saa stod „Kalkutta“ en Dag op ad Vusung Floden og fortøjede ved en Kaj i Kinas største Søhandelsby Shanghai. Her var det, Styrmand Holm for 12 Aar siden var gaaet i Land og havde købt en ejendommelig blaa Vase til sin Hustru. I Dag vilde hans Søn gøre det samme, — bare den nu ikke kostede mere, end hans Hyre strakte til. —

„Gaar du med i Land, Knud?“ Det var Momme, en ganske ung Koksmath, som Knud havde sluttet sig til i den senere Tid. De kom henne fra 1. Styrmands Kammer, hvor Hyreudbetaling havde fundet Sted.

„All right,“ svarede Knud. Momme havde væ-

ret i Østen før og kendte Shanghais Seværdigheder. Han var god som Følgesvend.

Efter endt Dagværk forlod de „Kalkutta“. I Timevis drev de gennem det europæiske Kvarters brede, menneskemyldrende Gader med prunkende Handelshuse og Palæer, badet i elektrisk Lys som enhver europæisk Storby.

„Hvor ligger Kineserkvarteret?“ spurgte Knud. „Der hvor Fortovet er fuldt af Boder med alt muligt Kram — Vaser og saadan noget?“

„Det kommer vi senere til, men lad være at købe noget af det Skidt.“

„Jeg vil købe en Vase med hjem — til min Mor,“ forklarede Knud.

„Nu skal vi først i Biografen, i „Rialto Kino“, mægtig flot Teater, — det har du vel Raad til?“

„Jaja, jaja,“ forsikrede Knud — og saa brugte Knud de første Penge af sin lille Hyre i „Rialto Kino“.

Da de to Timer senere kom ud derfra, sagde ingen af dem noget. De følte det samme, der skulde de aldrig være gaaet ind.

„Saa gaar vi til Kineserkvarteret, ikke?“ foreslog Knud.

„Nu trænger vi til noget at spise, — en Dollar eller to spiller vel ingen Rolle, hvad?“

„Nej, nej,“ forsikrede Knud, „men det var den Vase, forstaar du.“

„Den koster næsten ingen Penge, lad bare mig om det, jeg ved, hvor de sælger saadant gammelt Ragelse.“

„Jaja, da —“. Lidt beklemt gav Knud efter, han vilde ikke staa tilbage for sin ældre Ledsager — og kort efter befandt de sig i en kæmpemæssig Restaurant, hvor Hundreder af Mennesker spiste til et stort Militærorkesters Musik.

Den Time tyndede svært ud i Knuds lille Dollarsbeholdning.

Lidt trætte travede de videre mod Kineserbyen, der var et helt Stykke Middelalder med sine snævre, urenlige Gader indkredset af Bymure. Mon det var her, Far havde købt den Vase, tænkte Knud, — og hvad mon den havde kostet?

„Her skal du se Sager.“ Momme standsede ved en Slags Gaardsplads, hvor alle mulige forskellige Sager var stablet op paa Borde og Diske. En gammel Kineser kom vraltende og begyndte paa Engelsk at anbefale sine Varer. Ved nogle faa Tranlampers flakkende Lys fandt Knud endelig en blaa Vase, der mindede noget om den ødelagte.

„Hvor meget?“ spurgte Knud og pegede paa Vasen.

„Otte Dollars, meget fin, meget sjælden, meget billig,“ remsede den gamle op. Knud rystede paa



*Kineserbyen var et helt Stykke Middelalder med sine snævre, urenlige Gader.*

Hovedet og vendte sig for at gaa. Fire Dollars var alt, hvad han ejede — og saa meget kunde han ikke engang spendere paa Vasen.

„Tre Dollars,“ sagde Knud.

Den gamle løftede forfærdet Hænderne, men saa løb han ind i Huset og kom lidt efter tilbage med Favnen fuld af Vaser, almindelige, tarvelige Vaser, der lige saa godt og billigere kunde købes i en Butik paa Nørregade.

„Seks Dollars den — og fem Dollars den — og disse her tre Dollars.“

„Lad os gaa,“ sagde Momme. „Jeg skal købe en til dig i Honkong for næsten ingen Ting.“

Knud lod sig overtale og satte sin Lid til Honkong. Men han ærgrede sig over de Penge, han havde givet ud. Han havde nok kunnet faa den fine Vase for syv Dollars. Naa, men sket var det.

Et Par Dage efter sejlede „Kalkutta“ videre. Knud satte sig samme Aften til at skrive Brev til sin Moder. Det vilde glæde hende at faa Brev fra Honkong.

Men det blev kun til en halv Side, — saa kunde han ikke længere modstaa „Spionen fra Santa Fe“, som laa paa Bordet og fristede.

Der var ogsaa Tid nok til det Brev. —

I Honkong overlod han Momme at købe en Vase. Han kom ombord med en rund, tykmavet lyseblaa Tingest, der aldeles ingen Lighed havde med den gamle.

Den kostede Knuds sidste Penge. Med et Suk lagde han Pakken i sin Køje, der laa den bedst forvaret. Selv lagde han sig ved Siden af, han havde Middagshvil nu — og var rigtig godt træt.

Nu havde han i hvert Fald holdt sit Løfte og gjort sin Fejl god igen. Det ærgrede ham bare, at han ikke naaede at faa sit Brev færdigt og afsendt. „Spionen fra Santa Fe“ havde en magisk Tiltrækningskraft, — det var den, der ødelagde det hele. Men nu manglede han bare to Kapitler — de to allermest spændende.

I Aften skulde de sejle hjem. Maaske kunde han endnu naa at fuldende Brevet, — bare han fik dette ene Kapitel læst ud, saa vilde han i en Fart — —

— Knud fornemmede Følelsen af en vuggende Landgang, — Frihavnen hjemme, han var i København igen og gik i Land, forsigtigt bærende sin Vase i Haanden.

Hvad mon Mor vilde sige til den?

Han gaar op ad den kendte Gade — der laa Huset, akkurat som da han rejste.

Hvorfor mon Mor ikke kom ham i Møde?

Paa Vej op ad Trapperne ser han for sig Moderen aabne Døren og trykke ham ind til sig — og overrasket pakke op for Vasen. Han banker og ringer, men ingen lukker op, han dundrer med knyttede Hænder paa Dørfyldningerne, angst og ulykkelig.

Endelig gaar Døren op, en gammel Mand, der ligner Billedet af hans Far, lukker op, han ser forgrædt ud og staar et Øjeblik og stryger Knud over Haaret: „Det er forsent, min Dreng — havde du bare sendt et lille Brev derude fra — nu er det forsent — vi Mennesker opsætter alt det gode, vi vil gøre imod hinanden, saa længe, at det en Dag — ikke kan naaes mere. Og saa fortryder vi — ligesom du nu gør, min Dreng. Vi husker det, der intet betyder — og vi glemmer det største her i Livet — at elske hverandre, mens Tid er.“ — —

Knud for op af Køjen, Sveden haglede af ham, og en Følelse af dyb, dyb Sorg krøb igennem ham. Han havde drømt, maaske sovet over sig — hvad var Klokken?

Nej, der var god Tid, aah, Gud ske Lov. Han stod midt i det lille Kammer og sundede sig. I det samme gik Døren op, og Hovmesteren kom ind med et Brev til ham.

„Brev hjemme fra, men kom nu ikke for sent i Kabyssen.“

Knud saa det straks, det var fra Mor. Han flaaede det op og læste — læste og læste. Det var



i disse Minutter, som stod hun selv ved hans Side med Armen om hans Skulder og hviskede ham alle ømme, kærlige Ord ind i Øret.

Akkurat som før i Tiden — før han blev saadan — saa underlig kølig og kedelig overfor hende.

Aah, Mor — lille elskelige Mor, sang det inde i ham. Men samtidig sneg sig en Angst ind over ham, — sæt nu, at Mor ikke levede, til han kom hjem. Tanken var frygtelig som Drømmen, han havde haft.

En Bølge af Harme over sig selv og af trodsig Villen og Beslutsomhed skød op i ham. Han var en daarlig Søn, der slet ikke skønnede paa den prægtige Mor, han havde. Holdningsløs og dvask var han, — ude af Stand til at gennemføre en Beslutning, Pengene klattede han væk og nøjedes med en tarvelig Nipsting, der slet ikke var den Vase, Mor ventede. Og en dum, pjattet Roman lod ham stjæle den kostbare Tid fra sig.

Ja, det var den idiotiske Bog, der var Skyld i det altsammen. men *nu*, nu skulde det være Slut — intet i Verden skulde mere hindre ham i at blive sin Mors Stolthed og Glæde.

Fra dette Øjeblik skulde alt blive anderledes. Saa sandt —!

Knud havde grebet „Spionen fra Santa Fe“.

Uden at tænke over det, kun for at understrege sin Beslutnings Alvor og sin Harme mod sig selv, slyngede han med voldsom Kraft Bogen fra sig — akkurat som dengang derhjemme. Den tog Retning imod Køjen — og i samme Nu lød Klirren af Glas.

For anden Gang havde „Spionen fra Santa Fe“ knust en blaa Vase.

Men denne Gang var Knuds Sorg ikke saa stor. Hvad betød det Stykke Glas imod det, at han havde lært sig selv at kende og havde taget en stor Beslutning — at blive Jordens kærligste Søn. —

Paa Vej over Stillehavet skrev han det i et Brev, der blev afsendt fra San Francisco.

\*

Brevet naaede København før „Kalkutta“. Og da det smukke Motorskib lagde til i Frihavnen et Par Dage før Jul, var det en lykkelig Mor, der stod og trippede og ventede paa Kajen.

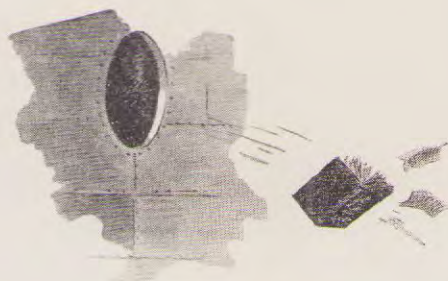
„Ja, jeg har altsaa ikke den Julegave med hjem, som jeg lovede,“ sagde Knud lidt forlegen, da de var paa Vej mod Byen. „Det var „Spionen fra Santa Fe“, der ødelagde det hele.“

Fru Holm smilede lykkelig og taknemmelig:

„Den største Gave, Mennesker kan give hinanden, er gensidig Kærlighed. Intet er større. Og den rigeste Lykke er dog, at vi to har hinanden igen. Det Brev, du skrev til mig, var en Vase fuld af kærlige Blomster. Og den skal aldrig slaas i Stykker, vel, min Dreng?“

„Aldrig, Mor,“ sagde Knud og trykkede sin Mors Haand som før rigtig at overbevise sig om, at han ikke drømte, men virkelig havde hende lyslevende hos sig.

Gud ske Lov, at det alligevel ikke blev — for sent.



# CLIPPERSEJLADS

Af CHR. CHRISTIANSEN

**A**NGUS AITKEN, Skibsbygmester og Skibsreder, stod paa Værftet og betragtede sin sidste Nybygning. Det var hans første store Job. Allerede som ungt Menneske var han kommet ind i Skibsbygningsfaget hos sin Onkel, gamle Mark Aitken. Her viste han store Evner baade som Tegner og Konstruktor; da han voksede til, optog Onklen ham i Firmaet som Kompagnon, og efter Onklens Død passede han det hele selv, men optog senere sin Svoger, Herbert Rait, en gammel Skibsfører, i Firmaet som Medindehaver. I Aarenes Løb havde han bygget mange Skibe, stadig forbedret dem, prøvet sig frem, givet dem finere Linje, højere Rigning, og hans Skibe var berømt i hele Storbritannien. Men aldrig før nu havde han givet sig i Lag med et Clipperskib.

Dette nye Skib skulde være en Udfordring til de Folk, der stod for Thefarten paa Kina, og det var Kaptajn Robert Barclay, Røde Bob, der havde bestilt det. Det skulde have samme Størrelse som Mackay's „Lightning“, være i Stand til at slaa de Rekorder som var sat af Skibe som „Ariel“, „Taeping“, „Serica“, „Sir Launcelot“, „Fiery Cross“ og andre Rekordjagere, der paa fantastisk kort Tid bragte The fra Kina til London. Kaptajn Barclay havde forlangt, at intet maatte spares paa at gøre dette Skib saa fuldkomment som muligt. De fineste Træsarter, Teak, gul Fyr og Mahogni, skulde anvendes, hvor det var muligt, Skroget klædes fra Vandlinjen nedefter, med de finest udhamrede Kobberplader, og Master, Rundholter og Sejldug være af det bedste, der kunde opdrives. Og saa da Kølen var lagt, Spanterne rejst, og man var godt i Gang, var der kommet et Brev fra et Sagførerfirma i Edinburgh, der beklagede, at deres Klient, Kaptajn Robert Barclay af Granton, pludselig havde fundet sig selv i den kedelige Situation, at han ikke saa sig i Stand til at klare den finansielle Del af Sagen og havde erklæret sig Konkurs. Og nu stod Angus Aitken og tænkte paa selv at overtage dette prægtige Skib og indlemme det i Selskabets Flaade, en halv Snes større og mindre Skibe, der var i Fart paa forskellige Have, da hans Svoger kom hen til ham:

„En kedelig Historie med gamle Barclay,“ sagde Angus Aitken, „men ærlig talt er jeg ikke ked af det. Det Skib betyder en hel Del for mig. Jeg er sikker paa, at det vil komme til at gøre vort Værft og vore Arbejdere stor Ære og Berømmelse. Hvad om vi beholdt det selv og begyndte i Kinafarten. Der er gode Penge at tjene.“

„Det kan være meget godt altsammen,“ svarede Herbert Rait nølende, „men jeg tror ikke paa disse Kompositionsskibe. Træbeklædning paa Jernspanter, det kan ikke være godt.“

„Men min kære Herbert,“ raabte Angus begejstret, „det har vist sig at være udmærket. Tænk paa de Clippere, der er bygget paa Mersey og Clyde. Eller paa Hall's fra Aberdeen. Har de ikke med Held taget Kampen op med „de flydende Yankeer“. Der siges, at Dampskibene fortrænger Sejlskibene, at disses Æra er i Nedgang. Men forsvinder de, er det ialtfald i en Glorie af Ære og Berømmelse.“

„Hvem har du tænkt dig som Skipper paa dit nye Vidunder?“

„Min Søn Henry, hvad mener du om det?“

„Henry er allright, den bedste vi har. Men han er paa Amerikakysten og kommer ikke hjem med sit Skib det første Aarstid,“ svarede Herbert Rait.

„Vi kalder Henry hjem og lader Styrmanden overtage „Jupiter“. Og jeg har tænkt, at vi skulde kalde dette Skib „Comet“, efter det første Skib, vi havde i Rederiet. Hvad mener du?“

„Et godt Navn!“ svarede Svogeren, „lad os haabe, det bringer os Lykke!“

Fem Maaneder efter denne Samtale stod de to Kompagnoner og betragtede „Comet“, der laa færdig og sejlklar ved Værftskajen. Angus var stolt over sit Værk. Som han Aaret iforvejen havde betragtet den fine Kurve i Skibet „Barbara"s Stævn, en ny Konstruktion han havde indført, istedet for de tidligere plumpe, bredbovede Skibe, stod han nu, med Hovedet paa Skraa, og lod Blikket løbe hen over „Comet"s Agterskib. Og det var virkelig noget helt nyt, fra midtskibs løb Skroget ud i en skarp, fin Kile, en Lystyachts flotte Agterende. Han vidste, at dette var en stor Opofrelse paa Bekostning af Ski-

bets Lasteevne, men den vilde kunne gøre Fart. Men Herbert Rait var bekymret for Skibet, og han skjulte ikke sine Følelser:

„Saa det kalder du et Fragtskib,“ brummede han til Svogeren. „En Lystsejler, det er, hvad det er. For Pokker, den er ikke i Stand til tage en ordentlig Ladning, ikke stort bedre end en Havnefærge.“

„Men den vil betale sig, storartet endda. Den er bygget til at slæbe The fra Kina til Markedet i London, og det er en enorm Fragt — 7—8 £ pr. Ton. En let, men værdifuld og meget sensibel Ladning. Og Købmændene vil have Aarets første Høst hjem i en Fart, de forlanger Hastighed. Foruden Fragten er der en stor Præmie for det første Skib, der kommer ind. Og saa er der Æren, Herbert, hele den maritime Verden interesserer sig for Clippersnes Rejser, og selv Folk, der ingen Forbindelse har med Søen, vædder store Summer paa hvilket Skib, der vinder Kapløbet. Sidste Aar havde en engelsk Lord og en skotsk Jarl hver 10.000 £ paa Resultatet.“

„Det er ikke Fremskridt, det er Degeneration,“ eksploderede Herbert Rait, „du og dine Kolleger fylder Sejlruterne med fordømte Lystyachter, og jeres Kinasejladser er Regattaer.“

Kaptajn Henry Aitken var kommet til, og han maatte stiltiende give Onkel Herbert Ret. Dette Skib var en Yacht. Og han var heller ikke tilfreds med Skibet, selv om han maatte beundre dets slanke Skønhed, dets flotte Udrustning og dets himmelstræbende Rigning. Der var ingen Tvivl om, at dette skønne Fartøj med sine Bjerge af skinnende hvide Sejl, vilde være pragtfuld at skue, og fuldtud tilfredsstillende, selv i en stiv Kuling, men „Comet“ vilde ogsaa komme ud for haardt Vejr. meget haardt Vejr endda. Tiden vilde vise, hvorledes den da vilde opføre sig.

\*

Ved Byen Foochow aabnede Min Floden sig i en bred Bugt, dens Vande gnistrede i den stærke Sommersols Straaler, men stank ubeskriveligt. For en Vesterlændings Næsebor var det som om alle de Uhumskheder, der ophober sig i det himmelske Riges Stæder og Landsbyer, var samlet her paa Floden. Over det næsten stillestaaende Vand paa Ankerpladsen hang en kobberfarvet Dis, og Heden var kvalmende og ubeskrivelig, for en Europæer følte det, som bar han et Metalhylster rundt i sit Legeme.

Kaptajn Henry Aitkens gik frem og tilbage paa Halvdækket, medens han af og til kastede Blikket op til Vejrs, hvor Mandskabet var i Færd med at

slaa Sejl under eller skære nyt Tovværk, i Stedet for skamfilede eller sprængte Grejer. Han havde en dundrende Hovedpine, hans Tropehjælm tyngede som Bly paa hans Hoved. Og han følte en brændende Tørst, men hans Mave reagerede mod enhver Slags drikkeligt, enten koldt eller varmt. Og hvad kunde det nytte at hælde noget i Halsen, det gik straks ud gennem Legemets Porer. Tre Gange i Dag havde han trukket rent, hvidt Tropetøj paa, for i Løbet af et Par Timer at hale det af igen. pjaskvaadt. Men nu var Opholdet i denne hede, stinkende Bagerovn heldigvis snart forbi, i Løbet af et Par Timer var Skibet tillastet, man kunde lette, og i Nat var man ude paa det aabne, friske Hav, med Kurs efter Hjemmet. Han gik hen paa Forkant af Halvdækket, tog den lange Søkikkert ud af Kassen og rettede den ind mod Byen.

Ja, der laa Foochow, en Samling elendige Bambushytter klinede sammen, med enkelte hvide, ordentlige Murstensbygninger hist og her, europæiske og amerikanske Handelshuse og Kontorbygninger. Af og til fik han Øje paa en Bygning i en egenartet, arkitektonisk Stil, med Broncetage og Arabesker udført i grønt eller blaat Porcelæn. Et Tempel eller en Pagode. Ja, Folk hjemme vilde sikkert synes, det var pragtfuldt, særlig naar de saa det paa et koloreret Billede . . . det stank i hvert Fald ikke. Men for en Sømand var dette Stykke Kina intet Paradis. Han rettede Kikkerten ned mod Floden og Bugten, de var dækket af Sampaner og Djunker, der laa tæt sammenpakket som Vandbiller, og alle de Smaaainsekter, der flyder paa en stillestaaende Dam. Og paa disse Fartøjer havde i Hundredetusindvis af Mennesker Ophold, her fødtes de, levede og døde de, havde aldrig kendt til noget andet Hjem. Saa fangede Kikkerten et Skib af omtrent samme Størrelse som „Comet“. Et flot Skib med en svimlende Rejsning. Det var „Sultan“ af Liverpool, Kaptajn William Fylde, en gammel Rotte i Kinafarten. Det var ham, han skulde sejle om Kap med, og Aitken saa, at Slæbebaaden allerede var paa Siden af „Sultan“. Kaptajn Aitken lagde Kikkerten fra sig og brølede op til Mesantoppen:

„Baas'en, ohoy!“

En Stemme deroppefra svarede:

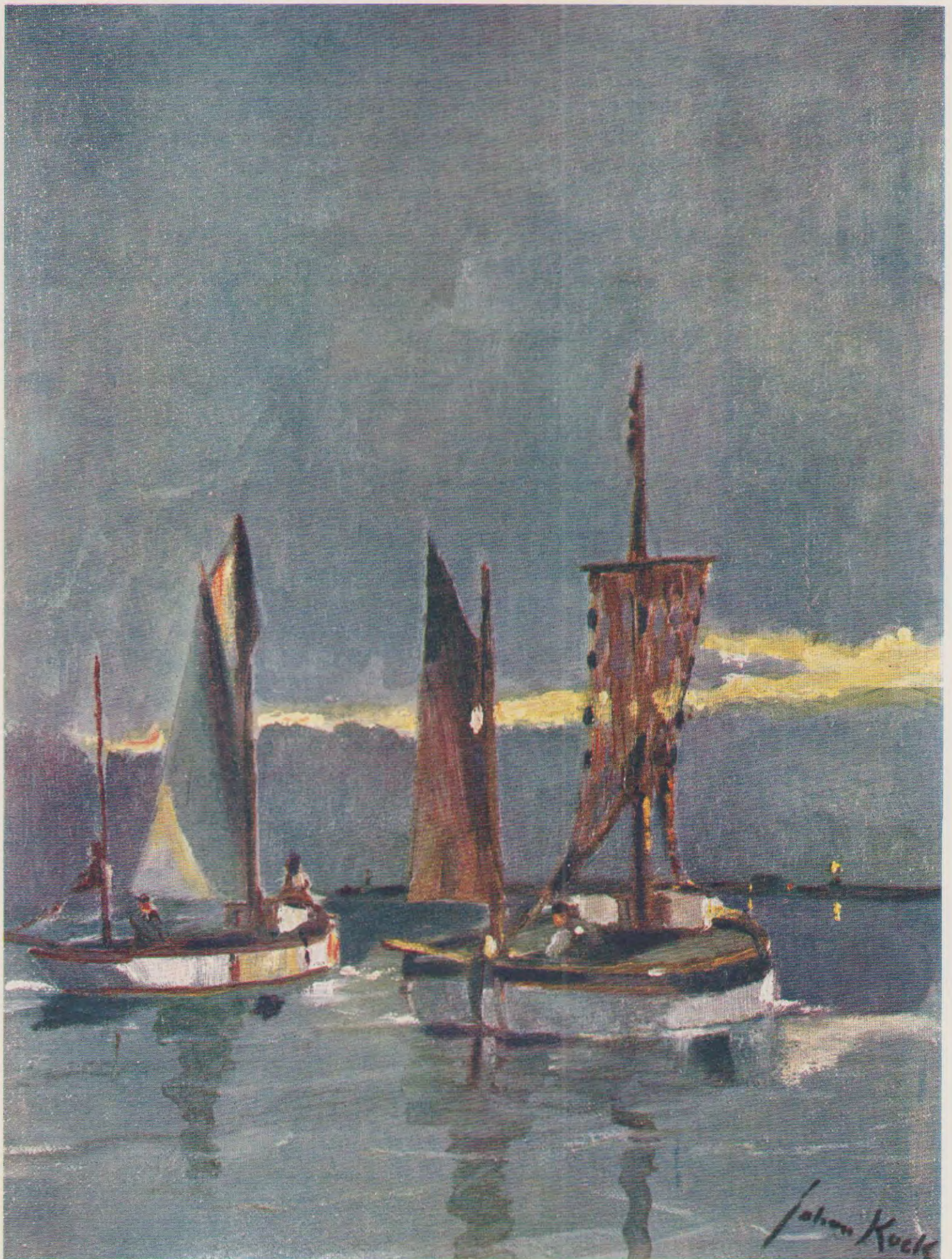
„Aye, Aye, Sir!“

En Mand svingede sig ind fra Bramraen, ud i Bardunen, kurede ned ad denne og landede næsten lydløst paa sine Sejldugssko foran Kaptajnen ved Mesanvantet. Det var en firskaaen Mand, hjulbenet og med et Par Arme saa lange som en Gorilla.

„Er I snart færdige deroppe?“ spurgte Skipperen.

„En lille Timestid til, og vi er klar til at gaa

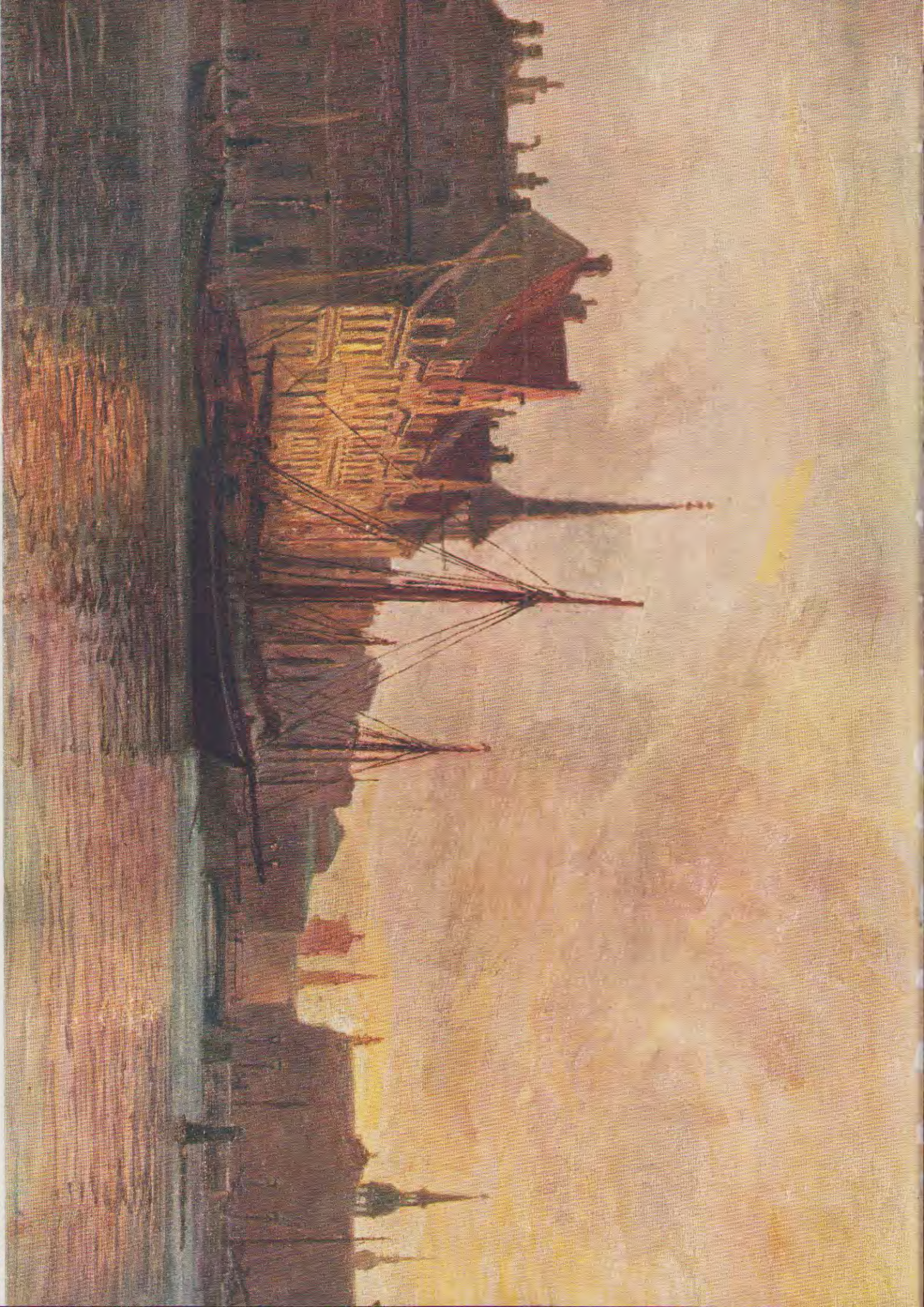
(Fortsættes Side 65)



Reproduktion: Brdr. Sørensen

Fiskere for Hjemgaende

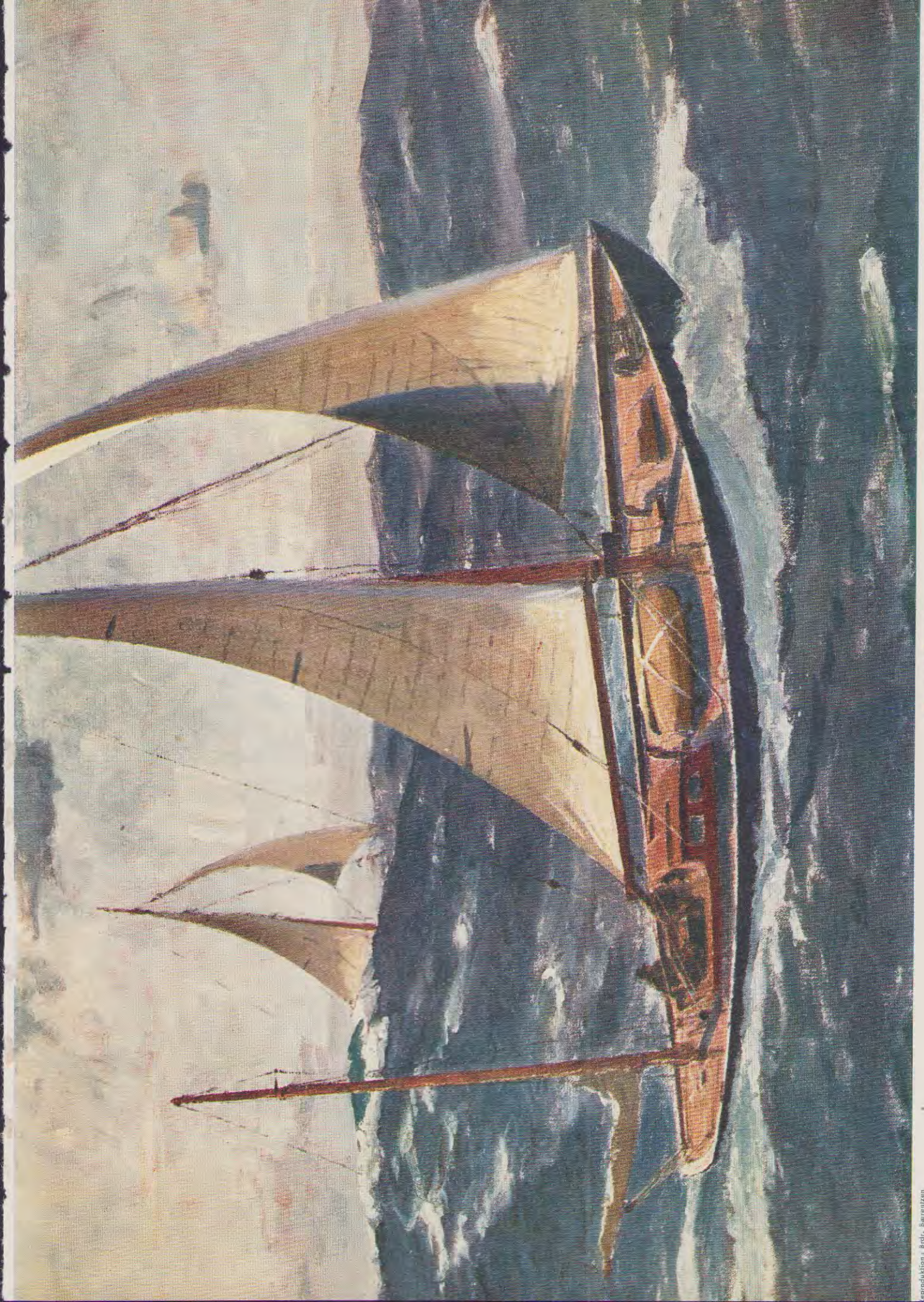
Maleri af Joh. Kock



Reproduktion, Bld. Arnesen

Parti fra Havnen

Maleri af Vilh. Arnesen





(Fortsat fra Side 60)

løs, Kaptten," svarede Manden med udpræget Hebriderdialekt.

„Driv paa dem," svarede Kaptajnen, „„Sultan“ er færdig og har Slæbebaaden paa Siden. Og vi er klar om en Time, saa skal alle Mand være klar til at springe som bare Fanden. Og hold saa Øje med Folkene, Baas'en, at ingen af dem stikker i Land med en eller anden Sampan.“

Baadsmandens Læderansigt fortrak sig i et stort Grin:

„Der er ingen Fare for det, Sir, hele Bundtet kunde ikke faa en Dollar ud af det, hvis de skrabede deres Lommer. Og desuden, Kaptten, hver eneste Mand i Lukafet har væddet en Maanedes Hyre med Gutterne i „Sultan“ paa, at det bliver for „Comet“, Kanonskuddet bliver affyret i London denne Gang.“

„Bravo, Baas'en!" Kaptajnens Ansigt lyste i et stort Smil, „saadan skal det være. Hver eneste Mand om Bord interesseret i Foretagendet. Men hold Folkene godt til Vinden alligevel. Vi faar noget at gøre de kommende 24 Timer.“

Kaptajn Aitken iagttog den lille Mand, da han atter entrede tilvejs, og smilede, da han lidt efter hørte ham skælde ud paa Mændene deroppe og lovede dem Allandsens Ulykker, hvis de ikke skyndte sig. Og han gned sig fornøjet i Hænderne, da han samtidig hørte Andenstyrmanden, Mr. Mackenzie, der i Spidsen for en Flok kinesiske Kulier var i Gang med at hale Sejl ud af Sejlkøjen forude, hundse med Folkene. Der var ved at komme Liv i Skibet nu. Nede fra Agterlasten hørtes Førstestyrmand, Mr. Cutlers Stemme, svedende og bandende gik han rundt mellem de kinesiske Arbejdere og passede, at Thekisterne blev stuvet forsvarligt. Kaptajnen gik ned til Agterlugen og kaldte:

„Mr. Cutler. Vil De komme et Øjeblik, Mister.“

„Aye, Aye, Sir," kom Svaret fra inde under Dækket, og et Øjeblik efter kom Styrmandens Hoved, ildrødt og badet i Sved, til Syne under Lugekarmen.

„De lader dem vel ikke proppe for meget i agter, Mister? Det forekommer mig, at hun har det, hun kan taale agter. Var det ikke bedre at stuve Resten midtskibs?"

„Jeg har forsøgt at forklare den gamle Mandarin det," Styrmanden pegede paa den kinesiske Comprador, der sad ved Lugen, „men enten forstaar han det ikke, eller han vil ikke forstaa det. Forresten er vi snart færdig, saa jeg mener ikke der er Grund til at skifte nu.“

Kaptajn Aitken gik hen til Compradoren, der sad i en magelig Kæmpestol, hvorover der var anbragt en Kæmpeparasol, pragtfuldt dekoreret med kinesiske Motiver i skrigende Farver. En uhyre

fed Mand, med hængende Hvalrosskæg og skraa Kineserøjne. Han bar en rund sort Hue, en fin himmelblaa Silkerobe og paa Fødderne et Par Sandaler med tommetykke Filtsaaler. Her havde han siddet fra Lastningen begyndte, ubevægelig i stoisk Ro, kun sjældent kom der Liv i ham, det var naar han grifledede nogle mærkelige kinesiske Skrifte tegn ned paa en Tavle, eller naar han kvækkede nogle Skældsord eller Ordre af sig til de svedende og stønnende Kulier, der arbejdede nede i Rummet. Ingen uindviet tænkte, at alt, hvad der vedrørte den kostbare Last, sorterede under denne flegmatiske Himlens Søn, der det meste af Tiden sad, som om han sov.

Kaptajn Aitken var ikke videre stiv i det besynderlige Sprog, der taltes i de kinesiske Havnestæder, Pidgin Engelsk, en Blanding af Engelsk, Kinesisk, isprængt Brokker af forskellige andre Sprog, han maatte ledsage sin Tale med ivrige Gebærder, da han sagde til Compradoren:

„See Comprador, mig tænke, for mange Stykker Kasser agter, mig lide flere Stykker Kasser midtskibs, see.“

Statuen i Kurvestolen rippede sig ikke, først efter en Stunds Forløb løftede han Blikket mod Kaptajnen og svarede ligegyldigt med pibende Stemme:

„No savvy . . . ikke forstaa.“

Kaptajnen saa sig raadvild omkring, som vilde han søge Hjælp, og den kom som ved et Mirakel. En Tropehjælm paa et solbrændt Ansigt kom til Syne over Lønningen, det efterfulgtes af en lang, mager Skikkelse i Hvidt, der hoppede ned paa Dækket og hilste Kaptajnen med Ordene:

„Hallo Kaptten, hvorledes gaar det?"

„Jeg har Kvaler med Deres Comprador. Jeg har sagt ham, at jeg ønsker mere Last midtskibs, men han lader til ikke at forstaa mig.“

„Ah, Long er en gammel Rævepels, men han kender sit Job," svarede Mr. Dyce, „han kender baade The og Skibe, maaske bedre end De og jeg.“

„Han kender ikke dette Skib saa godt som jeg," svarede Kaptajnen, „hun er meget følsom. Jeg mærkede det paa Udrejsen, hun . . .“

„De mener vel ikke, at hun er rank?" raabte Mr. Dyce.

„Nej, det er hun ikke, men naar hun løber for Vejret i høj Sø, er hun langsom med at faa Agterenden op, før den næste Sø løber over hende.“

„Langsom, siger De. De, som har gjort Rejsen fra London til Foochow paa 82 Dage. De skulde beklage Dem. De, som har den fineste Clipper i Kinafarten. Og med det Skib skal De udføre Deres Livs største Bedrift. Og De vil gøre det, Kaptten. De vil sejle gamle Billy Fylge sønder og sammen.“

„Lad os gaa ned i Kahytten og tage en Drink





»No savvy . . . ikke forstaar«

paa et godt Resultat,“ sagde Kaptajn Aitken. —

Nede i Kahytten lagde Mr. Dyce, der var Skibets Mægler samt Thekøbmand, en Del Papirer paa Bordet, medens han forklarede Kaptajnen, hvad det var. Konnossementer, Toldklarering, Havneudgifter, Regninger paa Slæbebaade og Varer.

„Og mine Folk er i Gang med at bære nogle Kasser om Bord, det er nogle smaa Foræringer. Et Parti Manillacigarer til Deres Fader, Onkel og Dem selv, en Rulle Silketøj til Deres Hustru og et japansk Thestel til Deres Moder. Med mine bedste Hilsener og Ønsker. Og saa er der et Par Kasser, som jeg vil bede Dem sende til min Familie i gamle Skotland.“

„Jeg skal besørge Deres Gods, men med Hensyn til Presenter til min Familie . . .“

Men Mr. Dyce stoppede ham: „Det er kun Smaating, Kaptajn, Smaating i Forhold til det, vi tjener ind paa denne Rejse. Ved De, hvad jeg har sluttet Skibet til for Turen? Otte £ pr. Ton . . . otte gyldne engelske Sovereigns for hver Ton, og Bonus, hvis De faar Deres Skib først ind til London med Sæsonens første Høst.“

Tre korte Hyl fra en Dampfløjte skingrede gennem det aabne Køje:

„Deres Slæbebaad, Kaptajn, saa vil jeg forsvinde, nu faar De nok at gøre,“ Mr. Dyce gav Kaptajnen Haanden, „lykkelig Rejse, og giv hende alt, hvad hun kan taale.“

Lastningen var forbi, Compradoren og hans Folk havde forladt Skibet, Matroserne var i Gang med at rense Dækket for langfingrede Efternølere, gjorde nogen af Kulierne Vrøvl, blev de uden Skaansel varpet ud over Skibssiden. „Sultan“ var allerede paa Vej ned ad Floden. Fra Falderebstrappen vinkede Mr. Dyce endnu engang til Kaptajn Aitken:

„Sultan“ faar et Par Timers Forspring, men er det noget at tale om paa en Rejse rundt Vorherres halve Klode.“

Saa var „Comet“s Besætning ene og i fuld Gang med at gøre klar til den store Kapsejls. Og kort efter var de i Færd med at hive Ankeret hjem, kraftige Arme og Bryster spændtes mod Haandspagerne og Tonerne af den gamle Shanty drønedes ud over Min Flodens mudrede Vande:

„O, Sally Brown, she's a bright Mulatto.“

„Way, ay, roll and go!“

„And she drinks rum and chews tobacco — —“

„Bet my money on Sally Brown!“

„Comet“ havde kastet Slæberen los, og Skibet var under Sejl. Kaptajn Aitken stirrede forefter, hvor en flødefarvet, spids Trekant tegnede sig mod Horisonten, „Sultan“ førte Løbet med godt og vel en halv Snes Kvartmil. Styrmand Cutler kom op for at overtage Vagten:

„Alt i Orden, Sir,“ sagde han.

„All right, Mister. Hold hende gaaende, som hun gaar nu, til jeg har faaet lidt Mad og kigget lidt i Kortet. Hvorledes gaar det med Folkene?“

„De er i mægtigt Humør, men svært opsatte paa at komme til at prøve Kræfter med „Sultan“.“

„De skal komme til det, stol paa det.“

Nede i Kahytten gav Kaptajnen sig ivrigt til at studere sine Sailing Directions, han følte det tunge Ansvar, der var lagt paa hans Skuldre.

Turen gennem Kinasøen med alle de Farer, der lurede i det forræderiske Farvand, først gennem Formosa Strædet med dets vanskelige Strømsætninger og Klipper og Rev, uden Fyr, Tyfoner, Pirater, Sky-pumper og lumske Stormbyger. Han var som omgivet af en Kordon af frygtelige Fjender, som kun lurede paa en Lejlighed til at kaste sig over ham og hans smukke Skib med dets værdifulde Ladning og toogtredive Menneskeliv. Foran sig havde han nu Turen gennem denne Kinasø, til Anjer, Sundastrædet med dets Vindstille og skiftende Vinde, saa den lange Bidevindsejls i Sydostpassatens Tænder ned til Kap, maaske en lille ufrivillig Afstikker sydover. Og det var endda kun Halvvejen, der var et langt Stræk gennem Sydatlantien med Sydostpassaten, Malpassaten rundt Ækvator, med al det Djævelskab den kan præstere i Retning af Vindstille og hylende Byger, og sidst men ikke mindst, Nordatlanten. Han kom til at smile ved Tanken om gamle Kaptajn Forbes, der engang havde sagt til ham:

„Mine Redere kan ikke faa ind i deres Hoveder, at Nordatlantehavsvejr er 3 Maaneders Taage og 9 Maaneders Storm.“

Allerede næste Morgen var Kaptajn Aitken klar over, at „Comet“ kunde holde „Sultan“ Stangen, i



To Dage efter Afgangen fra Foochow racede de to Clippere Side om Side.

alt Fald under almindelige Vejrforhold. To Dage efter Afgangen fra Foochow rasede de to Clippere Side om Side, „Sultan“ kunde ikke følge det nye, slanke Skib, Tomme for Tomme krøb „Comet“ forbi sin Rival, i Skyer af Skum og Sprøjt, under deres Alpekæder af snehvidt Sejldug og med de skinnende, kobberforhudede Skibssider af og til visende sig i Vandskorpen. Men gamle Kaptajn William Fylge opgav ikke Haabet, endnu havde „Comet“ ikke vist, hvad den duede til i haardt Vejr. Men det havde „Sultan“ gjort utallige Gange, og det vidste Kaptajn Fylge.

I Storbritannien fulgtes Kapløbet fra Foochow til London med største Interesse, det var Aarets store Begivenhed. Og ganske særligt var naturligvis „Comet“s Bygmestre og Redere, Angus Aitken og Herbert Rait optaget af enhver Efterretning, der indløb om de to Skibe. Det begyndte en Formiddag, da Angus Aitken og hans Hustru sad ved Frokostbordet i deres hyggelige Hjem i Udkanten af Greenock, da Pessimisten Herbert Rait kom styrtende ind i Stuen, viftende med et Papir:

„Første Efterretninger om Henry, han har passeret Anjer, 18 Timer før „Sultan“, den Dreng er

Gudhjælpemig Sømand, atten Timer har han nappet væk fra gamle Fylge, og i det beskidte Farvand.“

Angus Aitken lagde Kniv og Gaffel fra sig og saa hen paa Svogeren:

„Det er Fylge ogsaa, men han har ikke et Skib som „Comet“ under Fødderne. Men jeg har hele Tiden stolet fuldt og fast paa „Comet“. Hun er det bedste Skib, der er i Farten.“

Efterretningerne om Kapsejladsen kom efterhaanden, som Tiden gik, og udviste stadig gode Resultater for de to Svogre. Under Mauritius var de to Skibe blevet rapporteret af en fransk Orlogsmænd, „Comet“ førte Løbet med 36 Timer; saa gik der et Stykke Tid, da havde de signaleret til en Regeringsdamper sønden for Kap det gode Haab, „Comet“ laa stadig i Spidsen, men „Sultan“ var hallet tolv Timer ind paa den, „Comet“ førte med 24 Timer. De næste Efterretninger kom fra Sct. Helena, „Comet“ havde atter taget de tabte Timer og laa halvandet Døgn foran „Sultan“. De to Svogre var sikre paa Sejren, ingen af de andre Skibe, der havde lastet The i Foochow, var kommet afsted før to og tre Dage efter „Sultan“ og „Comet“, de var langt bagefter i Løbet. Og gamle Angus Aitken

frydede sig, hans Skibbygningskunst og Sønnens Sømandsskab vilde fejre deres største Triumf, de havde sejret over en af de mest berømte Skippere i Thefarten, William Fylge.

\*

Nordatlanten viste sig fra sin mest uhyggelige Side. Verden var forsvundet mellem kæmpehøje Vandbjerge, og mellem disse laa „Comet“, underdrejet og for det meste under Vand, paa andet Døgn. Naar hun hævede sig op paa et af disse skummende Uhyrer, var det, som hun skulde falde fra hinanden, det knagede og bragede i Skroget, Riggen rystede som skulde det hele komme ned paa Dækket. Det var næsten mørkt hele Tiden, sorte, tunge Stormsnyer hang helt ned over Havet. Og saaledes havde Skibet ligget og arbejdet i Søen, siden Skipperen, med blødende Hjerter, havde set sig nødsaget til at dreje hende til, da han var bange for at lade hende løbe længere for Vejret. Nu stod han sammen med Styrmanden ved Kahytstrappen og stirrede mørkt paa Vandmasserne, der paa Trods af Olieposerne i Klydsene ustandseligt væltede ind over Skibet. Kaptajnen maatte stikke Hovedet helt hen til Styrmandens Øre, for at denne kunde høre ham i dette brølende Inferno:

„Det ser ikke ud til, at Vejret skal blive bedre foreløbig, Mister!“

„Nej, Sir!“

„Hun er ude for alt det hun kan taale!“

„Ja, Sir, jeg er bange for den Fokkemast.“

„Det ser ikke godt ud, men vi kan ikke gøre noget ved det nu. Hvorledes gaar det med Mandskabet?“

„De har søgt Læ hvor de bedst kan, Lukafet er under Vand. Og Humøret hos dem er langt nede, siden „Sultan“ passerede os i Morges.“

„Hvad med os andre!“ raabte Kaptajnen, „det er nederdrægtigt at faa ødelagt en god Rejse paa den lumpne Maade!“

„Ja, Sir, mon ikke hun kunde holde til at løbe for det?“ lød Cutlers Svar.

Det var en Udfordring, Kaptajnen forstod, at hans Officerer og Mandskab ønskede, at han skulde prøve paa at lænse væk for Vejret, tage Risikoen og hurtigst muligt komme ud af dette Helvede. Tag Kampen op med disse store Søer, der vilde jage efter „Comet“ som en Flok graadige Ulve efter Daadyret. Det var en tung Byrde lagt paa en Førers Skuldre, det fine Skib med dets Besætning af brave Mænd, af hvis Liv, Masser af andre Menneskers Vel og Velfærd, deres Hustruer og Børn, var afhængige. Han saa sin Fader, gamle Angus Aitken, for sig, hans Stolthed og Glæde over sit sidste Skalberværk, og tænkte paa den Præmie, som vilde til-

falde ham selv og hans Mandskab, paa Berømmelsen, der vilde blive dem til Del. Saa raabte han til Styrmanden:

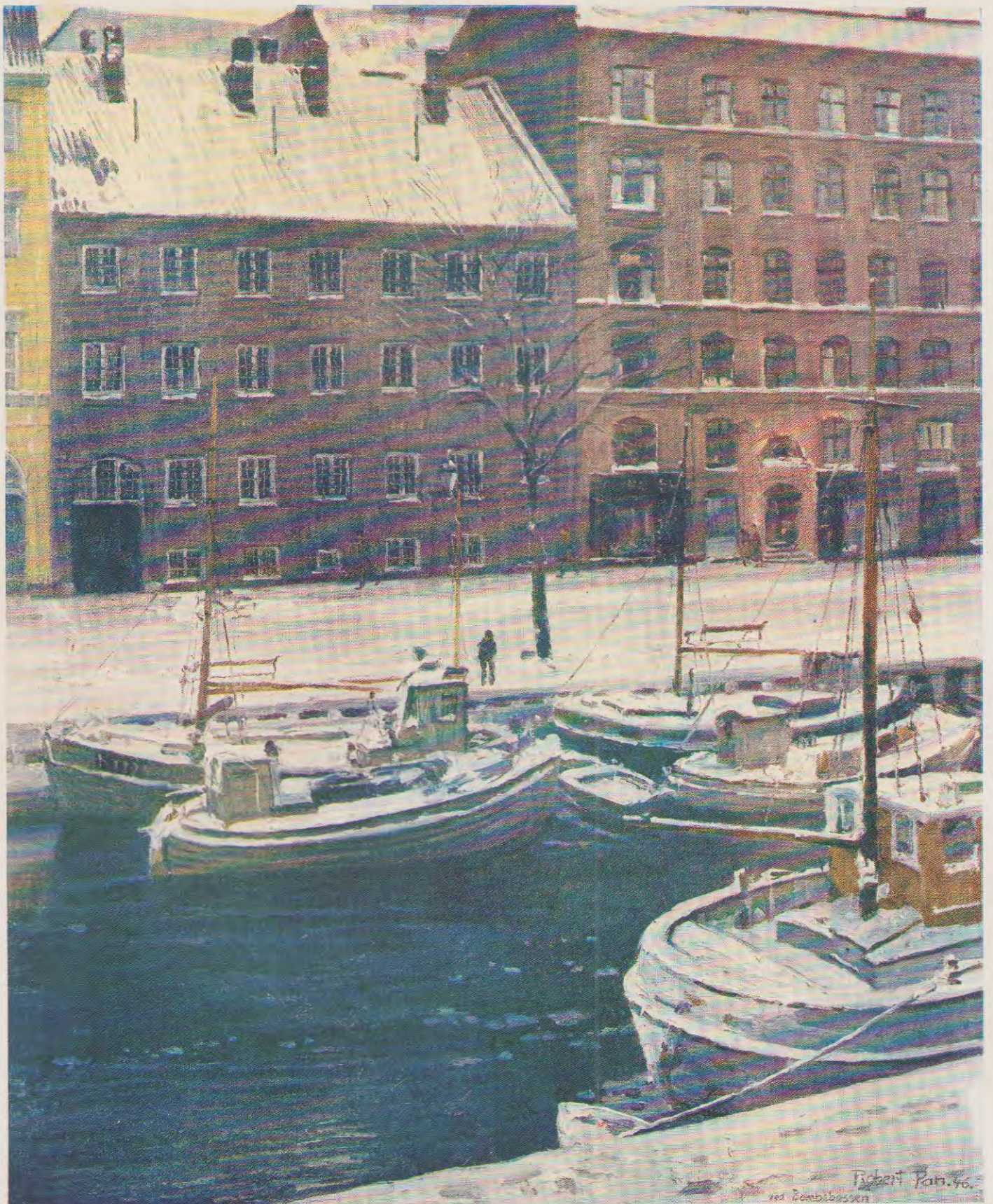
„Mister Cutler!“

„Aye, Aye, Sir!“

„Lad os prøve at løbe for det igen. Gør alting klar og varsko, naar De er det, jeg bliver her ved Rattet, til hun er kommet rundt. Det er lyst nok endnu til at vi kan se, hvad vi foretager os.“

„Aye, Aye, Sir,“ Mister Cutler kæmpede sig frem mod Stormen og forsvandt ned paa Stordækket, det var det sidste, Kaptajn Aitken saa til ham. Et Kvartertid efter skød „Comet“, frigjort for Søernes knugende Favntag, fremefter som en Pil løst fra Buestrengen, drevet af de to smaa Trekanter af Sejldug paa Foremerseraa. Nogle Minutter gik det godt, og „Comet“ løftede med Besvær Agterskibet op for fraadende Søer, der slikkede ind over Halvdækket, saa sprang Mærsejlet med et bedøvende Brag og Laserne piskede i Stormen som Barnebleer paa en Tøjsnor. Skibet var berøvet den eneste Kraft, der kunde drive det foran de mægtige Marchkolonner af Søer, der væltede frem bag det. Kaptajn Henry Aitken saa de tre Søer komme, de to gled ind under Hækken, den tredie og største taarnede sig ind over hans og Rorsmandens Hoveder, krummede sig over dem og faldt. Skibet gled bort under deres Fødder, de befandt sig som i en Kedel kogende Vand, som i et Lysglimt saa Kaptajnen for sig den kinesiske Compradors fede Skikkelse og grinende Ansigt, da han sagde: „No savvy!“ Saa var Kapsejladsen forbi for „Comet“s Vedkommende . . .

Hjemme i Greenock ventede man i Spænding paa Underretning fra de to Skibe, og som Dagene gik, sank Modet mere og mere, især da „Sultan“ blev rapporteret i den engelske Kanal. Men nu var det Herbert Rait, der trøstede Angus Aitken. Henry havde maaske ikke haft Lejlighed til at signalere, skønt det lød temmeligt tvivlsomt i et saa befærdet Farvand som Kanalen. Saa faldt Slaget, og det var atter Herbert, der bragte det sørgelige Budskab. Det amerikanske Skib „Albatros“ havde paa Højden af Bermuda fisket to af „Comet“s Besætning op, Skibet var gaaet ned under en forrygende Orkan ud for Øerne, og kun Andenstyrmand Mackenzie og Matros Harry Lowe var blevet reddet efter at have drevet rundt paa et Rundholt i 2 Døgn. Gamle Angus Aitken sad paa sit Kontor, da Herbert bragte ham denne sidste Meddelelse om Skibet, og endnu før han aabnede Munden, vidste den anden, at det var et Ulykkesbudskab. Uforstaaende lyttede Angus med aaben Mund til Svogeren, og endnu før denne var færdig med Oplæsningen, sank Angus Aitken sammen, død, ramt af et Hjerteslag.



Maleri af Robert Pan

Udlaant af Heusers Kunsthandel

Ved Bombebøssen

