



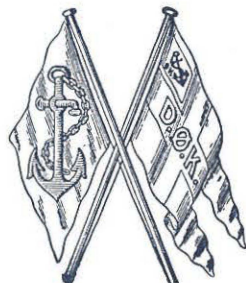
VIKINGEN

75 Øre
1. Januar

En gammel Englænder i Ballast passerer Frdr. VIII
Maleri af V. QVISTORFF

1947 - Nr. 1
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

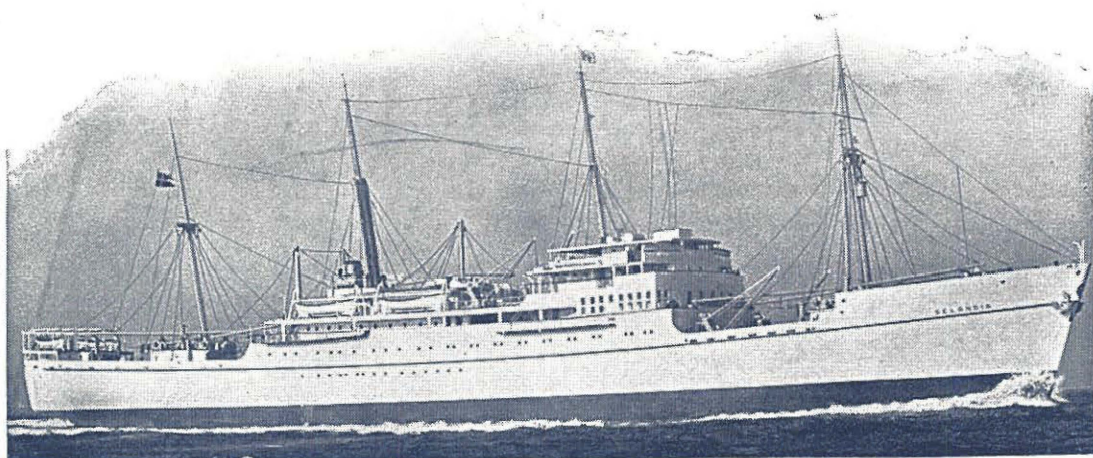
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

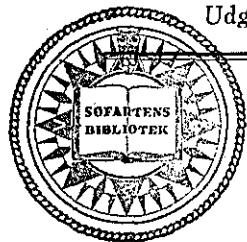
Rangoon
Saigon
San Francisco
San Salvador
Sao Paolo
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver B. C.
Weihaiwei

1/47

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



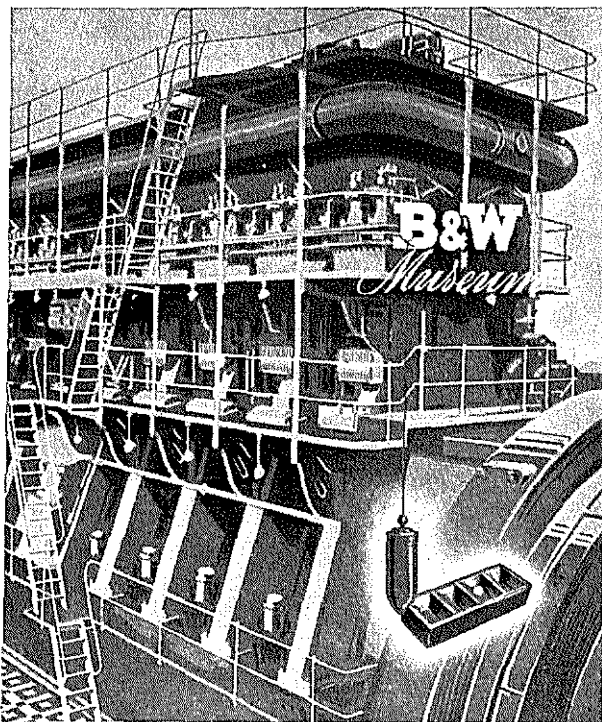
65.905
81415

B & W

Museet

Nordens største Skibsværft, Burmeister og Wain, har faaet sit eget Museum, som viser en historisk Udvikling af Firmaets Virksomhed gennem 100 Aar.

Firmaets Direktion har i flere Aar syslet med Tanken om at lave et saadant Museum, og allerede ved Firmaets 100 Aars Jubilæum i 1943 var Museet saa godt som færdigt, men grundet paa de urolige Forhold evakuerede man de kostbare Modeller



Tegningen viser Firmaets første Stykke Arbejde, Murerloddet, paa Baggrund af en af de moderne Maskiner, der gør B. & W. kendt viden om i Verden.



Den righoldige Samling rummer ogsaa flere dystre Minder fra Besættelsestiden. Her fremviser Direktør A. Houmøller Halefinnen fra en Luftbombe for Museumsdirektøren og Marinemaleren Gerhard Albe, der iøvrigt har staaet Museet til Tjeneste med Raad og Daad. Sprængstykket stammer fra en af de Bomber, R.A.F. i Begyndelsen af Besættelsestiden kastede

58042

over Christianshavn.

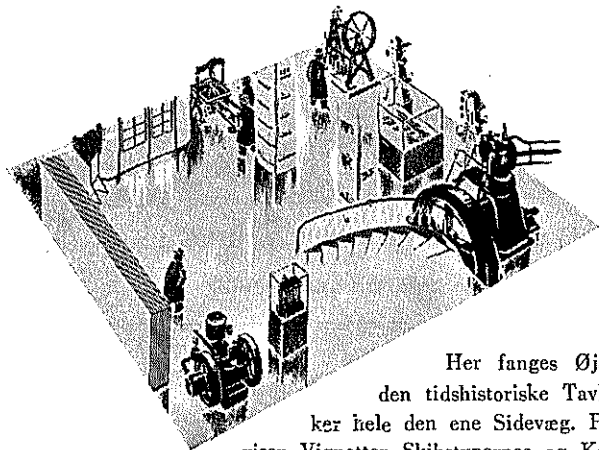
og ønskede ikke at træde frem for Offentligheden, men nu er Museet aabnet.

Det er indrettet i Strandgade 4, i et gammelt Pakhus, hvis Historie gaar helt tilbage til 1687, og der er Muligheder for Udvidelser, saaledes at Museet stadig kan være up to date — og up to date er dette Danmarks første Skibsværftsmuseum.

Direktør Houmøller, som forelagde Direktiøns Planer og præsenterede Museet for Pressen, rettede en speciel Tak til den svenske Gæst, Museumsdirektør Albe fra Stockholm, som havde været behjælpelig med at indrette det gamle Pakhus til et tip-top Museum.

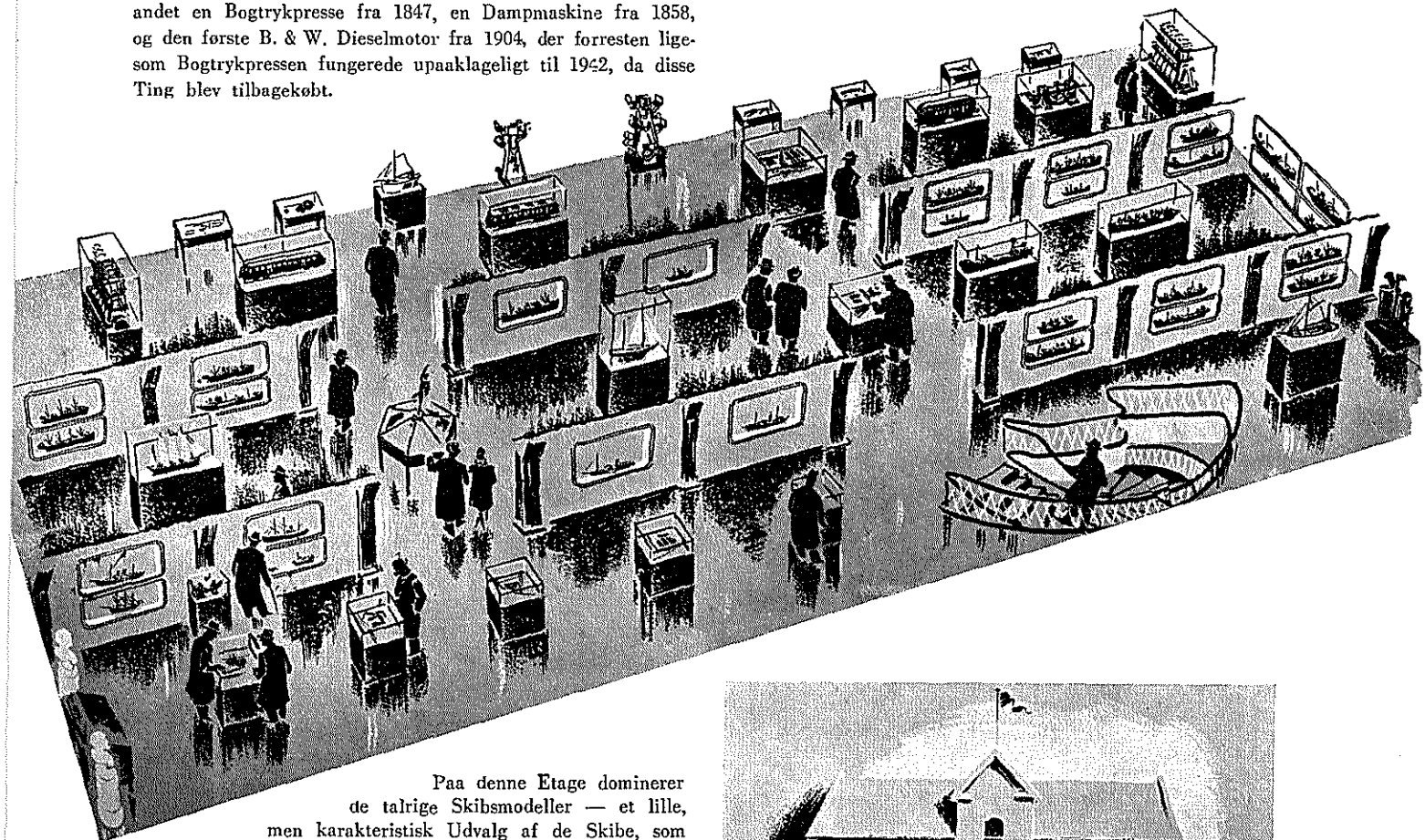
For dem, der har besøgt Stockholms Sjöhistoriska Museum, er der ingen Tvivl om, at Museumsdirektør Albe er en fremragende Museumsmand med et aldrig hvilende Initiativ, som her er kommet B. & W.-Museet til Gode.

Stueetagen domineres af en tidshistorisk Tavle, der er tegnet af Poul Sæbye, og som giver en Oversigt over Burmeister & Wain's Grundlæggere, Di-



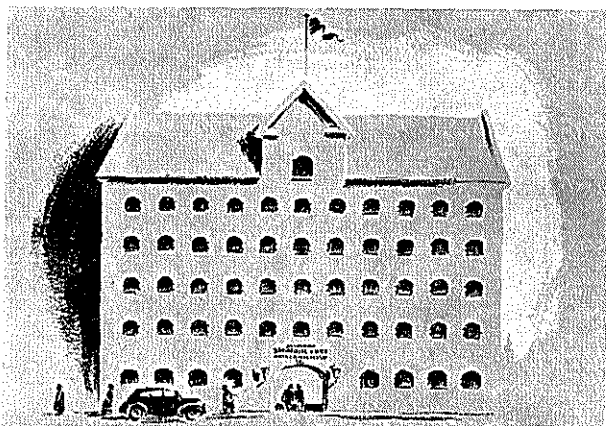
Her fanges Øjet straks af den tidshistoriske Tavle, der dækker hele den ene Sidevæg. Paa to Søjler viser Vignetter Skibstypernes og Kraftmaskiner-nes Udvikling. Foruden nogle gennemskaarne arbejdende Modeller og en Model af Wain's Høj- og Lavtryks Dampmaskine, findes der en Del originale Maskiner. Her staar blandt andet en Bogtrykspresse fra 1847, en Dampmaskine fra 1858, og den første B. & W. Dieselmotor fra 1904, der forresten ligesom Bogtrykspresen fungerede upaaklageligt til 1942, da disse Ting blev tilbagekøbt.

rektion, Bestyrelse og Virke og sætter Selskabets Liv i den rette historiske Sammenhæng ved at illustrere en Række almenkendte Begivenheder. Ligeledes anbragt i Stueetagen er en Model af Terrainet paa Refshaleøen med Bygninger, Dokker, Skibe m. m. i Maalestokken 1:350. Her er, foruden nogle gennemskaarne, arbejdende Modeller af Dieselmotorer og en Model af Wain's Høj- og Lavtryks Dampmaskine, opstillet en Del originale Maskiner, bl. a. en Bogtrykspresse fra 1847, samt en Dampmaskine fra 1858 og den første B. & W. Dieselmotor fra 1904, der var i Drift, lige til den erhvervedes af Museet i 1943.



Paa denne Etage dominerer de talrige Skibsmodeller — et lille, men karakteristisk Udvalg af de Skibe, som B. & W. har bygget. — Desuden er her en fyldig Udstilling af Modeller, f. Eks. arbejdende Dieselmotorer, Verdens første Gasgenerator fra 1877 og Ivar Knudsen's revolutionerende Centrifuge. — Plastiske Modeller viser Maskinfabrikken i Strandgade, Bur-Wain Fabrikken paa Wildersplads, Støberiet og Staalværket paa Teglholmen og Skibsværftet paa Refshaleøen, samt en Række Virksomheder, der er knyttet til B. & W.: Holeby Dieselmotor Fabrik, Støberiet „Guldborg“, Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik. — En Samling personalhistoriske Minder rummer bl. a. Baumgartens ældste, yderst beskedne Pengekasse og det Markestykke, han fik for sit første Arbejde, et Murerlod.

Museet i det gamle Pakhus er ogsaa et Minde om de Mænd, der skabte Burmeister & Wain. Baumgartens mekaniske Værksted voksede saa hurtigt, at han allerede i 1846 maatte tage Carl Christian Burmeister som Medindehaver. Efter at Baum-



garten havde trukket sig tilbage, blev William Wain i 1865 hans Kompagnon. Hans Indsats — ikke mindst for Skibsdampmaskinerne — placerede B. & W. paa Højde med Udlandets største Skibsværfter og Maskinfabriker. — Det var en naturlig Følge af denne Vækst, at B. & W. i 1872 blev omdannet til et Aktieselskab med C. F. Tietgen som Leder, senere efterfulgt af G. A. Hagemann og en Række andre af Erhvervslivets store Personligheder.



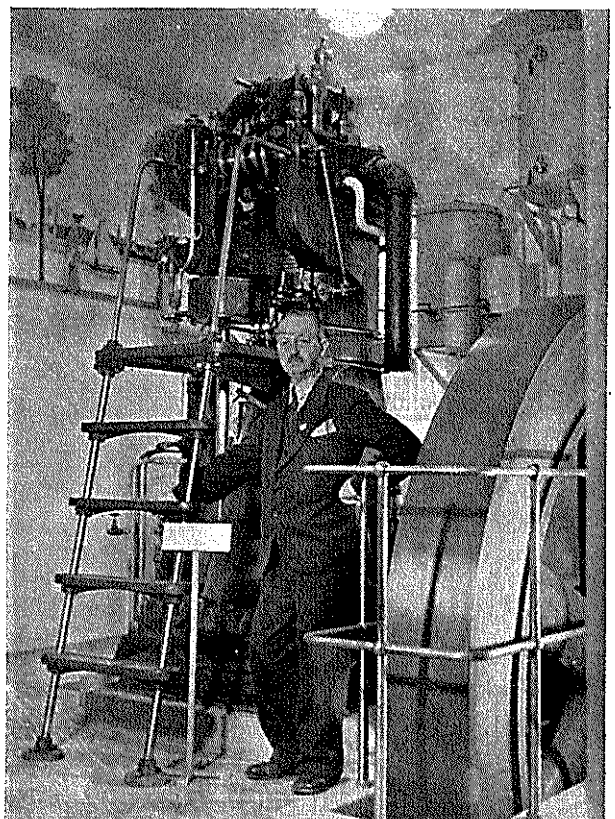
Model af Bygningen paa Købmagergade, hvor B. & W.s Grundlæggers første Værksted havde til Huse i Bagbygningen paa 3. Sal. Under Modellen den første Pengekasse af Træ og derover den første Indtægt, som indbetaltes for at dreje et Murerlod

Førstesalen giver Plads for et Udvalg af Modeller af Maskiner, bl. a. arbejdende Dieselmotorer, Verdens første Gasgenerator fra 1877 og Ivar Knudsens engang verdenskendte Centrifuge.

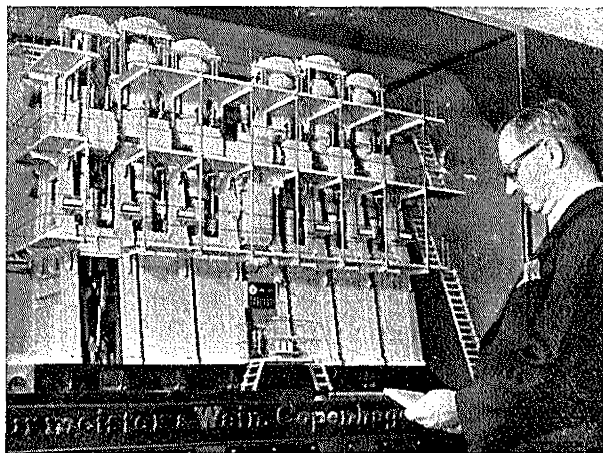
Her er ogsaa opstillet Museets righoldige Samling af Skibsmodeller, der for største Delen er udført af Brødrene Osgaard & Olsen. Vi nævner lige nogle af de interessanteste: „Hermod“, der i 1854 blev bygget for Generalpostdirektoratet som det første danske Dampskib bygget helt igennem af et dansk Firma, og det sejlede paa Ruten København—Kiel; „Hjejlen“, Danmarks ældste eksisterende Dampskib, der ejes af Landets ældste Dampskibsselskab, Drewsens „Hjertebarn“, der stadig, dog noget ombygget, besejler Silkeborgsøerne; Skoleskibet „Viking“ med den imponerende Rigning, bestilt af D.F. D. S. til Uddannelse af Selskabets egne Folk og senere solgt til Finland; den første Tankbaad „Christine“, Forløberen for en Række Tankbaade, der har vundet stor Anerkendelse; Grønlandsskibet „Hans Egede“ og Motorskibet „Selandia“, der kom til at indlede en helt ny Æra i Skibsbygningens Historie. Endvidere er der en Model af Motorskibet „Basarabia“, der med sine 25 Knob er det hurtigstgaaende i sin Klasse. Nævnes bør ogsaa

Inspektionsskibet „Ægir“, der har gjort Tjeneste i de islandske Farvande, og „Bornholm“, som et Eksempel paa Dampskibsselskabet af 1866's Baade, der alle er bygget af B. & W. Modellen af den senest ordrede Storebæltsfærge „Fyn“, der fornylig søsattes.

Paa Førstesalen findes ligeledes en Række personalhistoriske Minder. Der findes bl. a. Burmeisters Skrivepult med indbygget Skuffedarium, udført i mørk Cuba-Mahogni efter engelsk Forbillede. Her ses Baumgartens lille Pengekasse af umalet Træ med hans første Indtægt, 1 Mark, for et Murerlod; en Model i stærk formindsket Maalestok af Baumgartens første Værksted paa Købmagergade, samt den første Side af Baumgarten og Burmeisters Kassebog fra 1848. I den følgende Montre bemærker man en Del meget tidlige Firmaskilte og Annoncer samt Wains Noteringsbog. Derpaa følger en Montre med forskellige Fest-Adresser til Burmeister og en nydelig lille Rejseminde- og Poesibog; en Montre med Minderne om Besættelsestiden, hvor man bl. a. konfronteres med et Eksempel af en Maskinpistol, der i al Hemmelighed blev lavet hos B. & W. Ogsaa et Udvalg af Svendestykker er udstillet. Desuden er der nogle større Modeller af dieseldrevne Lokomotiver samt en Model af Broklappen til den ny Knippsbro. Ogsaa en Del gamle Reklameplakater,



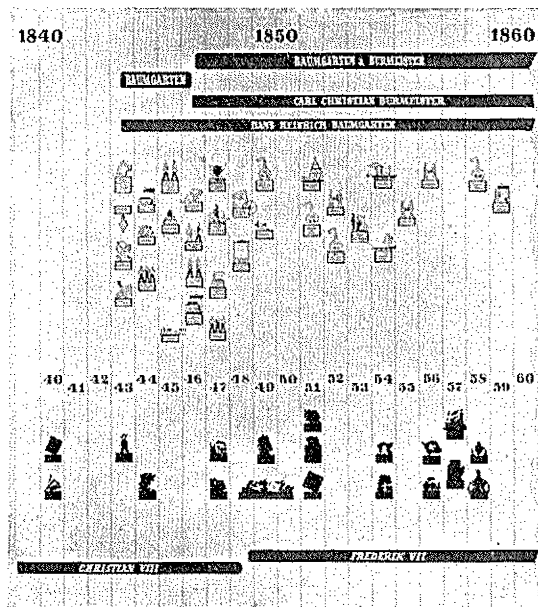
Dieselmotor Nr. 1, som solgtes 1904 og som, da den købtes tilbage til Museet i 1943, stadig var i Service.



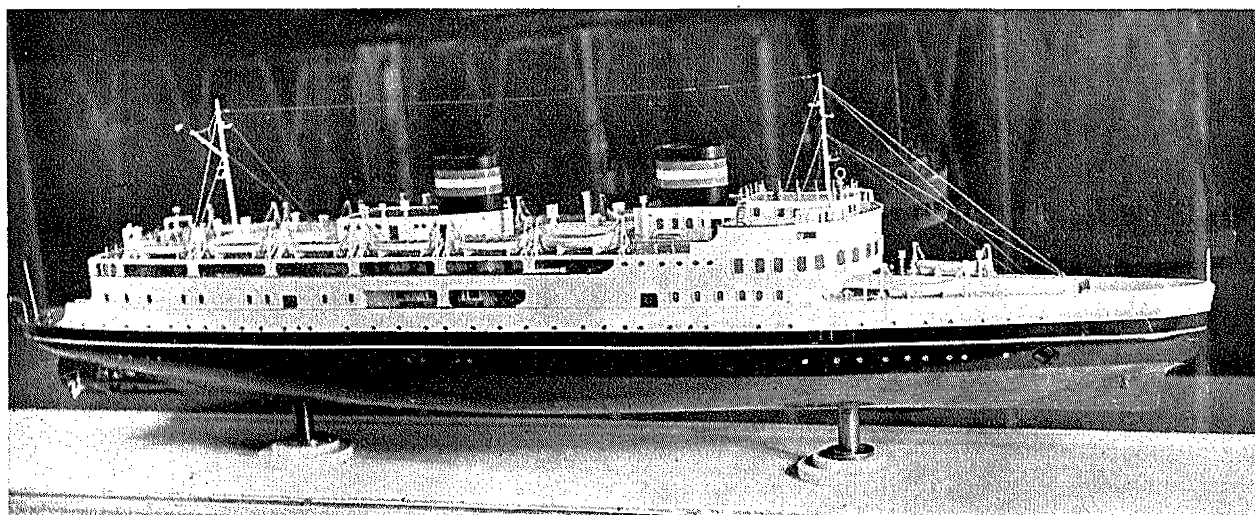
Arbejdende Model af 8500 IHK Skibs Dieselmotor.

Tryksager, Prismedaljer, Diplomer samt Mindega-
ver fortjener en nærmere Betragtning.

Endvidere findes paa denne Etage Modeller af
B. & W.s forskellige Fabrikker og Datterselskaber
samt en righoldig Samling Fotografier, Plakater og



En Del af den historiske Tavle, der giver en Oversigt over
B. & W.s Grundlæggere, Direktion, Bestyrelse og Virke, og sæt-
ter Selskabets Liv i det rette historiske Sammenhæng ved at
illustrere en Række almenkendte, samtidige Begivenheder.



Model af D. S. B.s nye Storebæksfærge „Fyn“, som er under Bygning paa Refshaleøen.

Malerier, deriblandt P. A. Krøyers Skitse til det
store Støberibillede fra 1885, der tilhører Kunst-
museet.

Efter at Pressen havde besøgt Museet, som
nu er aabent for Publikum fra Kl. 10—13, Lør-
dage fra 10—15 og Søn- og Helligdage fra Kl.
10,30—12,30, var der en lille Festlighed, hvor man
rettede mange anerkendende Ord til Direktør Hou-

møller og med Beklagelse efterlyste et teknisk Mu-
seum, der omfattede al Teknik i Danmark. Man
anerkendte ogsaa Propagandachef Knigges store
Andel i Museets Tilblivelse, idet det særdeles nyde-
lige Museum sikkert var Resultatet af en storslaet
Indsats og en Udformning, der viste, det var de
rette Folk, man havde sat til at løse Opgaven.
Referenten.



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«

Luft-Skibsfart

af BENDT ROM

I nedenstaaende Artikel behandler Bendt Rom Spørgsmaalet om Konkurrencen mellem Luftfart og Skibsfart. Man bliver præsenteret for en Mængde Tal og Fakta, der nok er værd at kende. — Vil Luftfarten udkonkurrere Søfarten? Ja, det giver Bendt Rom Svar paa, og vi skal derfor ikke foregribe Forfatterens Mening.

DET er ret naturligt, at mange Skibsredere i Dag betragter den eksplosive Udvikling indenfor Luftfarten med en vis Interesse. Og særlig de Skibsredere, som ikke er med i Legen, om man saa maa sige.

Ikke saadan at forstaa, at man er bange for Luftfarten, eller rettere for Konkurrencen fra Luftfartens Side, for det behøver man sikkert ikke at være. Det bliver nok ikke i vor Tid, at Kul, Korn og Tømmer transporteres gennem Luften — uden i særlig specielle Tilfælde.

Men at der er ved at dukke en helt ny Transportgren op, det er i alle Tilfælde givet, og at der synes at være „big money“ i den, det behøver man blot at se til Amerika for at blive klar over. I hvor høj Grad Forholdene derovre saa er forskellige fra Forholdene her i Europa, er en anden Sag.

I alt Fald er de Chancer, man spaaede Luftfarten blot for to Aar siden, forlængst overfløjet, mere end nogen nok saa fantasifuld Luftfartspioner havde turdet forudsige.

Saa meget mere beundringsværdigt er det, at en helt ny Mand i Luftfarten, som Ingeniør Per Kampmann maa siges at være, har haft Mod til at slaa Det Danske Luftfartsselskab op, som han har gjort det efter Krigen. Han har fejlet al Bagstræb tilside og placeret D.D.L. med sin Aktiekapital paa 50 Millioner blandt de Trafikselskaber, man maa regne med. Ingeniør Kampmann vil have de største Chancer for at gaa over i Historien som Luftfartens C. F. Tietgen.

Thi ser vi til Amerika, saa er ton-mile-Prisen — og den er det jo dog til syvende og sidst, hvorom det hele drejer sig — fra i 1944 at ligge oppe paa 75 cents pr. ton-mile i Dag nede paa 10—12 cents. Og baade Luftrederne og Flyvemaskinfabrikkerne er enige om, at der inden mange Aar vil komme Fly paa Markedet, der kan præstere rentabel Luftfart for 3 cents pr. pound pr. 1000 miles.

Hvilke enorme Transportmuligheder dette aabenbarer, behøver vi blot at betragte følgende Cifrer for at overbevise os om:



Ved en Pris af 20 cents pr. ton-mile er der i Amerika Fragt til ca. 60 Millioner ton-mile pr. Aar.

Ved en Pris af 10 cents pr. ton-mile er der Fragt til ca. 500 Millioner ton-mile, og ved en Pris af 6 cents vil der være Fragt til to Billioner ton-mile pr. Aar.

(Bane-Ekspresgods-Transporten i Amerika beløb sig i 1945 til ca. 2¼ Billion ton-miles).

Se, det er jo Tal, der vækker til lidt Eftertanke.

Hvilke er da de Problemer, som i Øjeblikket beskæftiger den amerikanske Luftfart? — Ja, de er i Sandhed lidt forskellige og langt færre end dem, der lægger sig hindrende i Vejen for Luftfartens fri Udvikling i Europa.

Herovre paa denne Side Dammen er de tekniske Problemer vel nok de største — Flyvemaskinernes Eftersyn og Vedligeholdelse.

For en Skibsreder vil der altid være Værfter nok, der kan paatage sig Eftersyn og Reparationer — skønt maaske ogsaa dette er Tidernes Ugunst underlagt.

For Luftrederierne derimod staar der — her i Europa — ingen Værfter til Raadighed, og Luftrederierne egne Værksteder har af mange Grunde ingen Chancer for at følge med i samme Tempo, som det er muligt at indkøbe Flyvemaskiner — nye saavel som brugte.

I Amerika har Luftrederierne de store Flyvemaskinfabrikker Dør om Dør — der eksisterer ingen tekniske Vedligeholdelsesproblemer for Luftrederne.

Saa er der Handelen, som er Grundlaget for al Trafik og særlig for Godstrafiken. Og Handelen foregaar i Amerika lige saa frit og uhemmet, som den foregaar ufrigt og hemmet her i Europa. Særlig mellem Nord- og Sydamerika forestaar der i Øjeblikket en enorm Udvikling i Handelen. Lægger vi dertil de geografiske Vanskeligheder, som det caribiske Hav lægger i Vejen for Overfladetrafikken, saa er dette atter et Par Points til Luftfarten — hvortil man yder-

mere kan lægge Klimaforskellen mellem Nord og Syd.

Men til Trods for, at Luftfarten i Amerika saaledes har helt ekseptionelt gode Betingelser for sin Opvækst, maa man dog ikke tro, at den er helt uden Problemer.

For det første kæmper Luftfartsselskaberne — og dem er der mange af — en haard og forbitret indbyrdes Kamp. Selskaberne er delt i to Eovedlejr, dem, der driver „scheduled Airservice“, og dem, der driver „non-scheduled“, hvilket nærmest maa sammenlignes med Skibsfartens Linie- og Trampfart. Hvorledes denne Strid vil falde ud er ikke godt at vide. Kun Tiden vil vise det. At den vil komme til at sætte Spor i Europa er der vist heller ingen Tvivl om.

For alle Selskaberne ligger imidlertid Hovedproblemet i Akkvisitionen, dette saa meget mere, jo haardere Konkurrencen bliver. Returfragtproblemet spiller naturligvis ligeledes en stor Rolle, men ogsaa det er jo Akkvisitørernes Mavepine. Og de Anstregelser, som disse udfolder for at opnaa det bedste salesmanship, vil sikkert komme til at mærkes i den europæiske Luftfart og Luftbefragtning. Mange af Amerikas Rejsebureauer og Befragtningsagenter er sat ind i dette Arbejde.

De forskellige Luftfartsselskabers Fragtakkvistører er formelig Ekspertter i at overbevise Fabrikanter og Afskibere om, at alle Varekategorier, der har en Værdi af omkring 5 Dollar pr. pound, er „airborne“.

De Rejsende i Amerika har længe været „air-minded“ — nu drejer det sig om at faa saa meget Gods som muligt „airborne“. Og det skal nok lykkes de smarte Luftfartsfolk paa den anden Side af Dammen.

Hvad der imidlertid synes at bekymre Amerikanerne en Del, er de europæiske Luftfartsselskabers Run paa Ruterne over Atlanten. Men denne Bekymring er vist kun tilsyneladende. Naar den amerikanske Flyvemaskineindustri har solgt de Maskiner, de vil og kan, til fremmede Luftfartsselskaber, saa tager Amerikanerne selv for Alvor fat. Og saa bliver Oplobet spændende!

Men hvad med England?

England ligger trods alt og svømmer i Atlanterhavet temmelig nær ved Europas Kyster og har naturligvis derfor — baade geografisk og luftpolitisk —

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

langt større Vanskeligheder at slaas med end Amerika.

Englændernes Tradition i Verdenshandel og Skibsfart skal dog nok udligne det Handicap, der i Øjeblikket synes at være. De engelske Flyvemaskinfabriker arbejder under Højtryk, og det bør ikke undre, om de mest økonomiske „freight-carriers“ i Fremtiden kommer fra engelske Værfter. Ikke de smukkeste, ikke de smarteste og ikke de hurtigste, men dem, der betaler sig bedst! — Thi Englænderne ved, at „The world is coming to him who can wait.“ — Hvis ikke det er Krig, der kommer.

Bendt Rom.

Danskerne skal gøres „seaminded“

Søfartsklubbens interessante Serie af Underholdningsaftner sluttede Aaret med et Foredrag af Museumsinspektør B. Munthe af Morgenstierne ved Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Foredraget, hvis Titel var „Sømand, Skib og Velstand — Glimt af dansk Søfart gennem Tiden“, var ledsaget af en Række Lysbilleder, hvoraf Størsteparten stammede fra Søfartsmuseets righoldige Samlinger.

Tilhørerne fik ved denne Lejlighed en samlende Redegørelse for vor Skibsfarts Udvikling fra Stenalderens primitive Ege til vore nyeste hurtiggaaende Dieselmotorskibe. Denne omfattede ikke blot Skibets vigtigste tekniske Data, men ogsaa dens organiske Tilknytning til Søhandelen med dens skiftende Kaar i Krigs- og Fredsperioder. I Form af Sørejser med Ostindie- og Vestindiefarere førte Foredragsholderen Publikum ud til vore gamle Tropekolonier, hvor Dannebrog gennem Aarhundreder har vajet, og hvorfra vort Land har hjemført umaaelige Rigdomme. Paa Vejen hertil blev redegjort for en Række Skibstyper, Livet paa Søen i svunden Tid med dens Bestemmelser om Straffe, Kost m.v. og for Handelspolitik og Kolonihistorie. Foredraget anskueliggjorde den sociale Udvikling, der siden Kinafarenes Tid har fundet Sted for danske Søfolk og for de økonomiske Problemer, vor Søfart gennem Tiden har været stillet overfor. Problemer, som den altid har vidst at løse til Gavn for vort Samfund.

Foredraget var en fortræffelig Propaganda for dansk Søfart af i Dag. Museumsinspektøren understregede Betydningen af, at den danske Befolkning — paa en ganske anden Maade end tidligere har været Tilfældet — burde hibringes en Forstaaelse af de til Erhvervet knyttede sociale, kulturelle og ikke mindst økonomiske Problemer. Et Forhold, der vil kunne blive af den største Betydning for Søfarten og dens Fremtid. Med Ønsket om, at denne Opgave maa blive videreført med yderligere Energi maa man ønske, at Museumsinspektør Morgenstierne's Foredrag — som et Led i disse Bestræbelser — maa blive hørt i vide Kredse. Efter Foredraget, for hvilken Lederen af Søfartsklubben, Kaptajn E. Juel Hansen bragte dennes Tak, var der et Par Timers tvangsfrit Samvær.

Red.

Pens. Havnefoged HANS JENSEN

Stubbekøbing - fortæller

Ved CARL ØSTEN

EN Dag i Efteraaret slaar „Vikings“s Medarbejder sig ned paa Forsamlingsbænken udenfor Havnefogedens Kontor, et lille Træskur, ved Stubbekøbing Havn for at faa en Sludder med Hans Jensen. I Havnen ligger Efteraarets Flaade af Silde-Fiskere og nogle af Marinens Baade. Under en blaanende Himmel hæver sig i Nord Øen Bogø, hvorfra mange af Danmarks Søfolk er udgaaet, og hvortil mange er vendte tilbage efter en Menneskealders Sejlads eller tidligere for at nyde deres velfortjente Otium. 1945 var et dobbelt Mindeaar for Hans Jensen, idet han ikke alene passerede Kap 70, men ogsaa kunde fejre 40 Aars Jubilæum som Skibsfører.

— Jeg begyndte min Sejlads — fortæller den fhv. Havnefoged og Skibsfører — efter min Konfirmation i Fiskerbaade og var dernæst med forskellige Skibe i Østersø- og Nordsø-Fart. I 1893—94 stiftede jeg om Bord paa det grønlandske Handelsselskabs store Bark „Nordlyset“ Bekendtskab med Grønlands storslaaede og skønne Natur samt Grønlændernes Elskelighed. I 1896 var jeg som Orlogsgast om Bord i Vagtskibet „Sjælland“. Saa tog jeg Skibsførereksamen paa „Bogø Navigationsskole“, og i 1905 købte jeg mit første Skib — en 60-Tons Galease. Jeg havde kun 12 Kr. Resten af Købesummen laante jeg. Galeasen gav jeg Navnet „Aurelia“, hvilket Navn ogsaa mine 2 efterfølgende Skibe, en 100-Tons Skonnert og en 160-Tons klinkbygget Hollænder, fik. Det ene Skib var en Afløser af det foregaaende. I 1920 syntes jeg, at jeg havde faaet nok af Vand under Fødderne, hvorfor jeg søgte Stillingen som Havnefoged her i min Fødeby. Samtidig skulde jeg fungere som Lods. Min Gerning her ved Havnen blev en „Sejlads i smult Vand“ uden nogen „Sensations-Braadsøer“ af nogen Art, indtil Flygtninge-Transporterne i 1943 til Sverrig begyndte. Denne Tid blev til Gengæld nok saa spændende som mangan en farefuld Sejlads paa de store Have i vor „Legen Kispus“ med Tyskerne. Det var nogle bevægede Dage. (Hr. Jensen slaar her en befriende Latter op). Jeg kan vist godt sige, at Stubbekøbing blev et af Hovedstederne for Retraite til Sverrig, og jeg kom til at optræde som en Slags Skismægler mellem Flygtningene og de illegale Skippere, vel først og fremmest i Kraft af min Stilling som Havnefoged og dernæst paa Grund af mit Bekendtskab med de fleste af Byens Borgere, som jeg allerede før Flygtninge-Dagene havde haft et Samarbejde med indenfor det illegale Arbejde. Kort efter 29. Au-

gust kom Flygtningestrømmen — hovedsageligt Jøder — fra Hovedstaden baade pr. Tog og Bil og blev indkvarteret hos nogle af Byens Borgere, enten de var Bekendte med disse eller ej. Det var jo i Samdrægtighedens Tid! En lille Maanedes Tid efter fik jeg en Aften Besøg af et Par Mænd fra Hovedstaden, der ikke straks turde fremføre deres egentlige Ærinde, men begyndte at snakke om Vind og Vejr. Saa spurgte jeg, følede mig frem, hvem der havde sendt dem til mig. „Jo, det havde da Lodsens ved Grønsund.“ Denne Besked virkede som et Stikord, og da jeg saa svarede dem, at det var det rigtige Sted, de var kommet ind, følte de sig straks lettet. Den ene af Herrerne var Prokurist i et af vore større Rederier. Begges Ærinde var, at de skulde have ca. 40 Flygtninge, som var samlet sammen fra forskellige Steder, afsted. Saa maatte jeg have fat paa en af de mange Skippere, som jeg kendte og kunde stole paa. Han, hvis Motorskonnert var stor nok til denne ret store Transport, laa imidlertid i Saks-købing Havn. Jeg fik ham i Tale pr. Telefon og meddelte ham — som den Mægler, jeg var — at jeg havde en Last Kartoffler til ham. Det var gerne Kartoffler, Sild, Varpankre o. l., som



Pens. Havnefoged Jensen.

mine telefoniske Samtaler med mine Forbindelser i de omkringliggende Havnebyer eller Anløbspladser drejede sig om. Men Skipperne var jo alle klare over, hvad den egentlige Last bestod af. Transporten af disse 40 Personer blev aftalt at skulle finde Sted fra Grønsund en Lørdag Aften ved 21-Tiden. De ældre af dem blev befordret her fra Byen derud i en Bil, medens Resten maatte gaa. Kysten ved Grønsund var som andre danske Kyststrækninger dengang under Bevogtning af dansk Kystpoliti. Jeg fik indledet et illegalt Samarbejde med dets Distrikt her i Stubbekøbing, som stod under Ledelse af Overbetjent, nuværende Politiassistent Reinh. Jacobsen, saaledes at hans Folk ifølge min Aftale med ham var borte paa et bestemt Tidspunkt fra den paagældende Kyststrækning, hvor Flygtningene skulde afsted, det enten være sig Sortsø, Stubbekøbing, Grønsund eller Hesnæs. Sidstnævnte Sted maatte vi engang for at kunne spille vore Roller troværdigt baste og binde en Betjent. Betjentene var rigtigt den nævnte Aften borte ved Grønsund-Kysten — de fleste af Transporterne afgik gerne mellem Kl. 19 og 21 — paa det aftalte Tidspunkt, da denne store Transport skulde om Bord. Dagen efter fik jeg et Telegram, afsendt fra Bornholm, som lød: „Ankommen Vang. Alt vel. Hilsen Madsen.“

Det betød, at Flygtningene var vel ankommet til Sverrig og alt „O. K.“ Alle de mange illegale Transporter herfra, i hvilke jeg havde en Finger med i Spillet, kom saa vidt jeg ved alle til Sverrig. I Tiden kort efter 29. August hændte det, at der paa visse Aftener afgik indtil 6 Baade, lige fra Fiskerbaade til Galeaser, herfra. Mange af disse Baade gjorde adskillige illegale Rejser, en enkelt kom endog op paa en halv Snes Rejser. Naar alle disse mange heldigt gennemførte Transporter herfra kunde iværksættes, skyldtes det selvfølgelig Politiets Indforstaaen hermed. Men man maa i Dag undre sig over, at Tyskerne ikke var paa særlig Vagt i Farvandet mellem Grønsund og Sverrig. Men de har vel stilet paa det danske Polit. Stikkere var her ogsaa som andre Steder. Vi var selvfølgelig særlig agtpaagivende overfor disse. Den værste Hindring i vort Undergrunds-Arbejde var den utrolige Nysgerrighed, som mange Udenforstaaende viste. En Aften lavede et halvt Hundrede Tyskere Razzia og undersøgte blandt andet de ventende Fiskerbaade i Grønsund. Vi havde imidlertid faaet Nys om den planlagte Razzia og faaet gemt Flygtningene, der skulde om Bord. En af Fiskerne gav sig til at sejle, inden Tyskerne havde fjernet sig helt bort fra Kysten, hvilket havde til Følge, at de sendte en Masse Kugler efter ham, som heldigvis ikke ramte deres Maal. Den næste Dag om Eftermiddagen afgik han her fra Havnen med den planlagte Transport af Flygtninge. Omkring Begyndelsen af Oktober holdt faktisk Flygtninge-Transporten op. Kort før Jul kom en af Byens Borgere og bad mig være behjælpelig med at faa en kendt lollandsk Greve over. Det paa-tog jeg mig. Jeg entrettede med en bestemt Fisker. Et Par Dage før Jul 1943 kom Greven med sin Søfartsbog, der var i Orden, og mønstrede om Bord i Fiskerfartøjet, som for at vække tillidvækkende ved eventuel Undersøgelse af Tyskerne beholdt sin Last af Torsk om Bord med til Sverrig. Det er sikkert den dyreste Gang Fisk, Greven nogensinde har betalt for! Juleaftens Dag vendte Fiskeren hjem med sin Baad. Alt i Orden. Underligt nok kontrollerede Tyskerne her aldrig, om Baadene vendte tilbage med samme Antal Besætning om Bord. Hen paa Eftersommeren 1944 fik jeg Anmodning om at hjælpe en engelsk Flyver-Officer afsted. Hans Maskine var blevet skudt ned over Lolland. Han selv landede velbeholdent i sin Faldskærm og blev reddet af nogle af Frihedsbevægelsens Folk, der skaffede ham civile Klæder. Og en Aften i Skumringen førtes han om Bord udfor Hestehoved Batteri og naaede lykkeligt Sverrig.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Efter 19. September 1944 satte Tyskerne Vagtposter i Havnen, og et Vagtskib, som skulde kontrollere alt og alle, blev udlagt i Grønsund. Saa var vi færdige med at benytte Afskibnings-Områder indenfor Grønsund.

Jeg tænkte tit paa, hvorlænge jeg kunde holde den gaaende uden at komme i Tyskernes Garn. Kun en eneste Gang blev jeg hed om Ørerne. Det var i Februar 1945. Jeg gik og fejede Sneen bort paa Gaden udenfor mit Hus, da jeg pludselig faar Øje paa en tysk Bil, der kommer mod mig i stærk Fart og bremser op lige ved mig. „Saa nu er du leveret,“ tænkte jeg. Jeg aandede dog lettet op, da Tyskerne rettede deres Skridt mod min Nabos Hus. Men jeg var selvfølgelig glad paa hans Vegne, saasnart jeg saa, at Tyskerne kørte bort alene, hvilket maatte betyde, at han havde klaret Frisag, i hvert Fald i denne Omgang. Naar jeg engang skal for Sct. Peder, maa jeg vel ogsaa redegøre for alle de mange „Plader“, jeg som Havnens Foged stak dem. Tit tænkte jeg paa, om de nu virkelig ogsaa troede paa mine Forklaringer. Ja, det var en spændende Tid, som heldigvis nu er ovre,“ slutter den gamle Havnefoged.

— — —

Havnefoged Jensens tro Følgesvend, en lille sort Puddelhund, som lyder Navnet „Bella“, har overværet hele Samtalen, under hvis sidste Forløb dens Øjne har været rettet mod dens Herre, som om den vilde sige: „Skal vi ikke snart vor daglige Tur Havnen rundt. Nu har han, den nysgerrige, sinket os længe nok.“ — Og saa forsvinder for denne Gang

Carl Østen.

V. RAUER BERGSTRØM

KØLVAND

Allers Bogforlag. — Kr. 12.00.

Med den paa Allers Forlag udgivne Bog „Kølvand“ af Rauer Bergstrøm har Sømandslekturen faaet en Udvidelse af den mest ramsaltede Art.

Bogen er absolut ikke for sarte Nerver, og i Forordet skriver Forlaget, at den er mod den banale Sømandsromantik, som sikkert blomstrer hos alt for mange unge, og man er Rauer Bergstrøm taknemmelig for, at han ikke stikker noget under Stolen.

Dette kan vi dog ikke give Forlaget Ret i. Den gyldne Middelvej vilde sikkert have højnet denne Bog, men nægtes kan det ikke, at den er friskt skrevet, og den holder Læseren fængset.

Den er illustreret med en Række Kapitelvignetter af den udmærkede Tegner Gunnar Hansen. Bare han havde faaet Lov til at illustrere Bogens Handling. Det vilde have virket forfriskende.

„Vikings“ Læsere vil kunne nikke genkendende til nogle af Handlingerne, der forekommer i Bogen, som Bergstrøm tilskriver sig selv at være Midtpunkt i, og har han det, har det i Sandhed været et eventyrligt Sømandsliv, som nok er værd at stifte Bekendtskab med, men ikke for ubefæstede Sjæle.

A. B.

BØLGEBRYDERE

Af Oscar Jensen

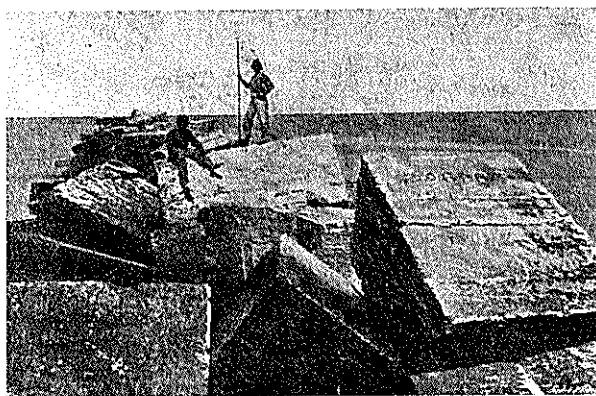
HVAD er en Bølgebryder?

Dette Spørgsmaal kan i Enkeltheder besvares meget divergerende, da saadanne Indretninger kan være af vidt forskellig Art. Ikke desto mindre er deres Formaal dog det samme, og en Bølgebryder kan derfor bedst og i Korthed defineres som en kunstig Struktur, der er sammensat af forskellige Bestanddele til en Helhed dels under og dels over Vandet for at yde Skibe Læ i særligt udsatte Havne.

Fakta er, at Naturen ikke altid placerer Havne, hvor de er mest hensigtsmæssige for Handel og søgaaende Trafik, eller hvor de maritime Autoriteter gerne vil have dem. Saaledes er der langs Frankrigs Nordkyst paa den lange Strækning mellem Brest og Calais ikke en eneste virkelig god Naturhavn. Og paa den modsatte Side af Kanalen findes der med Undtagelse af Portsmouth paa hele Strækningen mellem Dartmouth og Themsen saa godt som ikke en eneste god Havn, som er skærmet fra Naturens Haand. Dette er kun et Par enkelte Eksempler, men saaledes er det mange andre Steder paa Alverdens Kyster, og hvor dette er Tilfældet, har det adskillige Steder været nødvendigt at bøde paa Naturens Karrighed med menneskeligt Initiativ og Snilde.

Man har gennem Tiderne inddelt Bølgebrydere i fire Hoved-Kategorier, og her møder man som Nummer et i Rækkefølgen den gamle, men nu miskendte Type — den flydende Bølgebryder — som i det gamle Roms Storhedsperiode anvendtes af samtidige Ingeniører, der arrangerede svære, sammenlængede Bjælker to og to i hinandens Forlængelse og sikkert forankrede ud for de Omraader, hvor Værn mod Søens Vælde var paakrævet.

Saa sent som i Begyndelsen af forrige Aarhundrede blev det i det engelske Admiralitet besluttet at indrette lignende Tilflugtshavne ved Englands Sydkyst. Den første af disse skulde forankres ved Dungeness, men i Stedet for Bjælker skulde den bestaa af Tømmerflaader, anbragt i en dobbelt Linie og formet som et C. Denne projekterede Tilflugtshavn blev dog aldrig til Virkelighed. Arbejdet blev ganske vist planmæssigt paabegyndt, men endnu før det var halvt fuldført, rev de udlagte Flaader sig løs fra deres Forankring, splittedes i Enkeltheder og drev bort for Storm og Strøm, og Projektet blev herefter opgivet. Det samme var Tilfældet med La Ciotat paa den franske Middelhavskyst ved Rhones Udmunding, hvor Vandet er meget dybt, og hvor man i Stedet for Flaader havde anvendt Bøjer — ligeledes i to Linier. Den første haarde Storm rev Bøjerne løs fra deres Forankring, hvorefter Bølgerne havde let Spillerum mod de Smaaskibe, som i god Tro havde søgt Læ i Havnen, og som ved denne Lejlighed led betydelig Overlast.

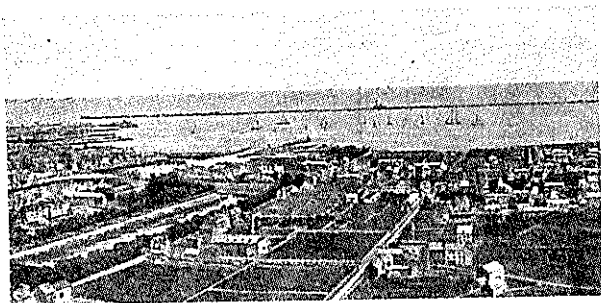


Bølgebryderen ved Port Said.

I denne Forbindelse kan ogsaa nævnes Kæmpedamperen „Great Eastern“s Ophold ved Holyhead for Reparation efter Havari paa dens første Rejse. Saa længe Kæmpedamperens Fortøjninger holdt, laa den som en flydende Bølgebryder og ydede Læ for de mindre Skibe i Havnen. Men da en orkanagtig Storm den 26. Oktober 1859 sprængte „Great Eastern“s Fortøjninger, var Kæmpedamperens Rolle som Bølgebryder ogsaa udspillet.

Alt i alt har Sagkundskaben i de senere Aar set med Skepsis paa den flydende Bølgebryder, og i Almindelighed betragtes den da ogsaa som en illusorisk Beskyttelse.

En anden Hoved-Kategori af Bølgebrydere er de, der skabes ved Opfyldning fra Havbunden til op over Vandoverfladen ved Højvande med en Blanding af store og mindre løse Sten. Denne Opfyldning vil som Følge af de evindelige Bølgeslag fra Søsiden mod Strukturens løse Sten efterhaanden danne en Skraaning paa denne Side. Da de brydende Søers Kraft i Reglen er voldsomst mellem Højvande-Mærket og til ca. 12 Fod under Lavvande-Mærket, er dette paa Struktursiden mest saarbare Omraade, hvor Opfyldningen til Stadighed maa suppleres. Følgen heraf bliver, at Skraaningens ca 12 Fod under Lavvande-Mærket tiltager i Stejlhed for endelig at falde brat af mod Havbunden. Disse løse Sten voldte dog mange Kvaler, indtil man fandt paa at skille de store Sten fra de mindre og anbringe de største i et med Cement sammenholdt Yderlag uden om de smaa; og hermed er vi saa inde paa den tredje Hoved-Kategori, hvortil Cementen spillede en afgørende Rolle for Strukturens Holdbarhed, som dog naturligvis ogsaa er afhængig af, hvor det skærmede Omraade er beliggende. Det ligger saaledes i Sagens Natur, at en Bølgebryder, der skal give Læ mod Atlanten med dens ca. seks Tusind Kilometer aabent Vand, maa være meget forskellig fra



Bølgebryderen ved Algier.

f. Eks. Bølgebryderen ved Dover, der kun skal kunne modstaa de Søer, som Kanalen her i dens smalleste Ende kan sætte ind fra ca. fyrretyve Kilometer aabent Vand. En anden Ting, der ogsaa maa regnes med, er Vandets Dybde paa Ydersiden af Bølgebryderen. Er Vandet her grundt, kan Søerne ikke blive særlig voldsomme, da de bryder, før de har opnaaet den Højde, de vilde faa paa dybt Vand. Hvilken enorm Kraft de kan have, naar de har Mulighed for at udvikle sig i deres fulde Vælde og rejse sig fra stor Dybde, har man et klart Eksempel paa fra en Hændelse ved Wick, hvor den Del af Bølgebryderen, som dannede dens Afslutning, og som var muret op med Cement og vejede 1350 Tons, under en enkelt Storm blev revet løs fra den øvrige Struktur og i een fast, sammenhængende Masse formelig trilledes ind paa Indersiden af den resterende Del af Læmolen.

En Bølgebryder af tildannede Sten eller Stenblokke er ogsaa sjældent helt betryggende, medmindre disse Sten eller Blokke omgærdes med en Kappe af Murværk. De tildannede Sten kan være nok saa store og nok saa nøje tilpassede og tæt sammenføjede, Bølgeslagene vil dog rive og slide Aabninger imellem dem og derved svække hele Strukturen, dersom der ikke til Stadighed bødes paa de fremkomne Skader med fornyet Tilsætning af Sten. Er Søerne ikke særlig voldsomme, og Stenblokkene nærmest Vandoverfladen er meget store, vil Strukturen i Reglen holde. Saaledes har man med stort Held benyttet støbte Beton-Blokke paa indtil 20 Tons Stykket som Kappe og Overlag under Bygningen af Bølgebryderne ved Port Said og Alexandria.

Erfaringerne har vist, at det ikke er ligegyldigt, hvorledes disse Sten og Blokke af forskellige Størrelser anbringes i Forhold til hinanden under Bygning af en saadan Bølgebryder. Den ideelle Metode er at anbringe de mindste Sten ved Bunden og i Strukturens Indre — de største paa Overfladen og paa den Side, der vender mod Havet — de middelstore i hele Strukturs Inderside mod Havnen og i den underste Del af Skraaning.

At sortere og inddele Materialets Størrelse under Bygningen tager naturligvis sin Tid, men det har været gjort med stor Nøjagtighed og med økonomisk Fordel under Bygning af Bølgebryderen ved Algier. I Nordamerika — ved Galveston og Charleston — har man benyttet Risknipper til den under Vandet liggende Del af Bølgebryderne. Disse Risknipper er fæstnede sammen til en Madras, sikkert belastede med Sten og sænkede, hvorefter drivende Mudder hurtigt

har samlet sig om dem og har klinet dem sammen til en fast Masse; og de giver paa disse Steder en meget effektiv Beskyttelse. Ydermere har de den Fordel, at de er billigere at fremstille, hvor man ikke har de ellers fornødne Sten ved Haanden.

Som sagt yder store Stenblokke, som er løst anbragt øverst paa en Bølgebryder, sjældent tilstrækkelig Beskyttelse. Under haard Storm vil Bølgerne bryde over, og de vil rokke og tumle med Blokkene og eventuelt kaste dem helt ind over Bølgebryderen, hvilket sandsynligvis ogsaa vil volde Ravage paa de Skibe, der ligger i Havnen; og for at undgaa dette fandt man omsider paa at forsyne disse Bølgebrydere — ja, saa godt som alle særligt udsatte Bølgebrydere med et afsluttende stærkt og fast Murværk over Vandet. Ved denne Foranstaltning kan Strukturs Inderside benyttes som Kaj eller Pier, hvilket — for at nævne nogle Eksempler paa denne tredie Hoved-Kategori — nu er praktiseret ved Cherbourg, Holyhead, Portland, Alderney, Colombo og mange andre Steder.

Den fjerde Hoved-Kategori benyttes i Reglen kun, hvor Vandet er grundt, og den bestaar af Murværk, som er bygget ret op fra Havbunden. Dette er den mest bekostelige Konstruktion, men den mindst bekostelige at vedligeholde. Bølgebryderen ved Dover — den saakaldte Admiralitets-Pier — er bygget efter dette Princip, og foruden at skærme Havnen udgør den ogsaa en yndet og meget anvendt Promenade. Den er dannet af Cement og Murblokker i mægtige Sejldugs-sække, der fyldt med denne Blanding hver især har en Vægt af 100 Tons og udfylder hele Strukturs nøjagtige Bredde. Den største Vanskelighed ved Bygningen af denne Bølgebryder ligger i Anbringelsen af det underste Lag — selve Fundamentet; thi hvor dette skal placeres, maa Havbunden være aldeles jævn, og denne Planering tager lang Tid og er et meget bekosteligt Dykker-Arbejde.

Af alle Bølgebrydere i hele Verden er Cherbourg's vel den mest berømte, og den har en lang Historie bag sig — en lang Historie med mange Omskiftelser. Saa tidligt som i Aaret 1665 blev det første Forsøg gjort paa at skabe et Værn for den udsatte Havn; men Datidens franske Ingeniører var ikke Opgaven voksen. Arbejdet blev hurtigt indstillet — næsten før man var enige om, hvorledes det i dets Helhed skulde foretages, og da man efter mange forskellige Meninger og et Utal af livlige Diskussioner endelig var kommet saa vidt, opgav man det hele som uigennemførligt, hvor-



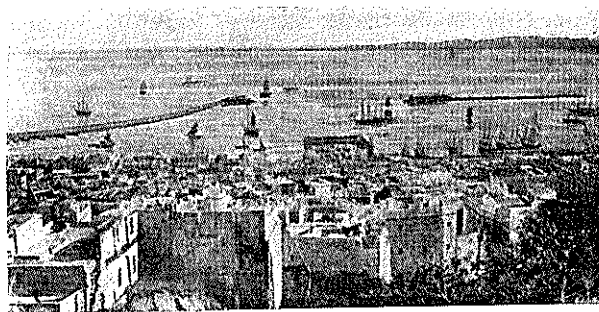
De Cessart's paabegyndte Bølgebryder ved Cherbourg omkring 1800, visende nogle af de kegleformede Sten-Øer.

efter Sagen blev skrinlagt i mere end et helt Aarhundrede, indtil man i Aaret 1768 tog den op igen. Et nyt Projekt var i Mellemtiden dukket frem, og efter dette besluttede man nu at fylde Skibe med Sten og sænke dem tværs over den ydre Bugt — dog med enkelte Mellemrum for Passage; men denne Plan viste sig snart for bekostelig, og ogsaa den blev opgivet igen.

Den nuværende Bølgebryder ved Cherbourg kan paa en Maade udmærket godt siges at være paabegyndt 1781, men den har dog i den forløbne Tid undergaaet adskillige Forandringer. Efter at man havde opgivet det dyre Forsøg med de sænkede Skibe, blev Arbejdet til en Begyndelse overdraget til den franske Ingeniør de Cessart, som over for Myndighederne havde foreslaaet en ny Plan og en helt ny Fremgangsmaade. Hans Idé var, at da Kap La Hogue afgav en naturlig Beskyttelse for Bugten mod vestlig Vind, og Kap Barfleur beskyttede den mod østlig Vind, vilde det være tilstrækkeligt at give den en kunstig Beskyttelse mod nordlig Vind, og dette kunde efter hans Mening bedst udføres med en Del kunstige Sten-Øer, som skulde fremstilles paa følgende Maade: Paa Forstranden skulde der bygges nogle mægtige, tætte og kegleformede Tømmerkonstruktioner. Deres Diameter ved Bunden skulde være 150 Fod og 65 Fod ved Kegleens afstumpede Top. De skulde bringes til at flyde ved Højvande, bugseres til deres Bestemmelsessted og derefter fyldes med Sten, til de sank. Disse Sten skulde ikke holdes sammen til en kompakt Masse med Cement eller noget andet Bindemiddel — ikke heller med Hager eller Kroge, men ligge løse i den tætte Tømmer-Konstruktion. Saadanne Kegler skulde anbringes i to parallelle Linier saa tæt ved Siden af hinanden, at Periferierne i Keglernes Grundflader tangerede hverandre, og saaledes, at Keglerne i den inderste Linie dækkede Mellemrummene i den yderste. Men ved at placere dem saa tæt sammen viste det sig senere, at der ved særlig lav Vandstand ikke blev Spillerum nok mellem Keglerne til, at de største Krigsskibe kunde passere.

Den første af disse Kegler blev lagt paa Plads i Juni 1784; men da Arbejdet skred meget langsomt frem, og man højst kunde naa at faa sænket to eller tre Kegler hvert Aar, blev det for ogsaa at give Spillerum imellem dem for de største Krigsskibe besluttet at placere dem med 1200 Fods Mellemrum og med løse Sten i Mellemrummene.

I 1789 havde man kun faaet atten Kegler paa Plads, og da deres øverste Del jævnlige led betydelig Overlast af Søernes evindelige Bryden over dem, fandt man paa at formindske deres Højde til Lavvande-Mærket, idet man dog lod den Kegel, som markerede Bølgebryderens østlige Ende, have sin fulde Højde; men skønt dennes øverste Del blev holdt sammen med Kalk og lignende Bindemidler, brød den dog hurtigt sammen. Det følgende Aar, 1790, blev Arbejdet helt opgivet, efter at man havde kastet ca. 12 Millioner Kubikfod Sten i Havet; og i Aarene, der umiddelbart fulgte, jævnedes Søerne efterhaanden den Stenvold, der var dannet mellem Keglerne helt ned til 15 Fod under Lavvande, mens den underste Del af Volden forblev uforandret. Da der saaledes over Vandfladen ikke mere var noget, der kunde dæmme op mod Bølgerne,



Den nuværende Bølgebryder ved Cherbourg efter dens Fuldendelse 1853.

var Cherbourg fremdeles en aaben og meget usikker Havn.

Imidlertid havde Frankrigs Førstekonsul — den senere Napoleon den Første — givet Ordre til, at den udjævnede Skraaning skulde fyldes op igen paa Midten, hvor nu Central-Fortet staar, og at der her skulde anlægges et Batteri. Det synes dog ikke, at Bonaparte hermed har haft nogen egentlig Tanke for en Rekonstruktion af Bølgebryderen, men at han simpelt hen har ønsket at beskytte Havnen mod et eventuelt engelsk Angreb. Store Stenblokke blev saa i Overensstemmelse hermed nedsænkede og muret op paa det angivne Sted til op over Højvande-Mærket, og herpaa anbragtes det projekterede Batteri. Hele denne Konstruktion syntes virkelig at være et solidt Stykke Vandbygningsarbejde med Cisterner og rummelige Kasematter i Fundamentet. Men i 1808 blev dette Forsvarsværk med Kanoner og alt andet Tilbehør under en forrygende Storm fuldstændig fejlet bort paa mindre end seks Timer, og hele den dér stationerede Garnison omkom. Repareret og paa ny genopbygget blev hele Foretagendet i 1810 atter ødelagt under en haard, nordlig Storm; men de utrættelige franske Ingeniører tog ufortrødent fat paa Arbejdet igen, og efter at Bølgebryderen atter havde faaet en gennemgribende Reparation og for tredje Gang var bygget op igen, holdt den ogsaa Stand — men ikke længere end til 1824, da en Storm, der var endnu voldsommere end de foregaaende, atter beskadigede den alvorligt. Aaret efter blev den saa repareret for fjerde Gang; men denne Reparation gav heller ikke noget endeligt tilfredsstillende Resultat, og de Skumlere, som der jo er nok af alle Vegne, naar noget gaar galt, og som ogsaa brøkkede sig her over alle de skønne spildte Kræfter, kunde vel til en vis Grad have Ret — men ogsaa kun til en vis Grad; thi det viste sig, at den ophobede Stendæmning under Vandet var forblevet ubeskadiget under alle de foregaaende Ødelæggelser.

Imidlertid var den franske Regering blevet træt af dette evindelige Lapperi. Man indsaa dog Nødvendigheden af, at Frankrig fik en god og sikker Havn ved Kanalen. Men hvilket andet Sted var der Mulighed herfor? Efter mange Overvejelser enedes man omsider om uden Hensyn til Omkostningerne at fortsætte Arbejdet paa Ruinerne af den gamle Bølgebryder ved Cherbourg, og Arbejdet blev overdraget til en Ingeniør Bonnin med Paalæg om at gøre Bølgebryderen holdbar, uden at han som vedtaget behøvede at tage Hensyn til, hvad det vilde koste.

Efter Bonnin's Plan blev saa alt yderligere Arbej-

de med de kegleformede Sten-Øer indstillet, og man gik nu i Gang med at fylde Sten oven paa den undersøiske Bunddæmning, som efterhaanden var skabt ved alle de tidligere Forsøg, og som allerede antydet havde holdt sig uforandret i hele den projekterede Bølgebryders Længde. Sten havde man ved Haanden i Overflod fra Granit-Klippen Mont de Roule, som knejste tæt Syd for Byen i en Højde af 380 Fod, og man fyldte paa og fyldte paa, til Dæmningen naaede op i Højde med Lavvande-Mærket.

Denne undersøiske Struktur, som havde en Længde af 4.300 Fod, var under stadig Paafyldning fuldendt i 1846, hvorefter den fik Lov til at sætte sig i fire Aar, inden man fortsatte Bygningen opefter med solidt Murværk; og med Anbringelse af det nuværende Central-Fort samt to andre Forsvarsværker — et ved hver Ende af Bølgebryderen, som med alle dens øvrige militære og civile Indretninger blev erklæret endelig færdig 1853 og som siden har modstaaet de mest voldsomme Storme og har skabt et tilfredsstillende Læ for Cherbourg's Havn.

Bølgebryderens Grundflade maaler i Bredden 300 Fod, og Murværket er ved Toppen 31 Fod bredt. Længs med Bølgebryderens øverste Kant er i hele dens Længde anlagt en for Fodgængere og Køretøjer farbar Vej, som er forsynet med et Brystværn, og langs med denne Vej ligger som Reserve til eventuelle Udbedringer af den undersøiske Struktur til Stadighed 14.000 Kubikfod løse Sten.

Dette gigantiske Størværk paa Vandbygnings-Kunstens Omraade er af den franske Sagkundskab blevet sidestillet med Ægyptens Pyramider, og til Retfærdiggørelse af dette hovmodige Praleri er det indgraveret paa Soklen af en paa Bølgebryderen rejst Statue af Napoleon den Første.

(Fortsættes i næste Nummer)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

„Sailors Grave“

Fra England meddeles, at man arbejder med Planer om endelig at skaffe Skibsfarten et sikkert Tilflugtssted ved North Cornwalls og Devons barske Kyster, hvor der paa Strækninger af over Hundrede af miles ikke findes en ordentlig Havn. I mange Aar er denne Kyststrækning blevet kaldt „Sømandens Grav“. Siden 1938 er tre store Dampere forlist her som Følge af Manglen paa en sikker Havn, og de Mænd, der for Øjeblikket arbejder paa at borteliminere Faren for Skibsfarten derovre, hævder med fuld Ret, at Værdien af disse Skibe med deres Ladninger langt overstiger Omkostningerne af den 1500 Fod lange Mole, man har tænkt at bygge ud i Vandet i St. Ives-Bugten. De omtalte Forlis har kostet 60 Mennekkeliv, „og disses Værdi lader sig jo slet ikke maale“, tilføjer man. Molen, som vil komme til at koste trekvart Million Pund, skal strække sig ud paa en Vanddybde af 40 Fod. Hvis Planen bliver bragt til Udførelse, vil Skibe af alle Størrelser kunne finde et sikkert Ly for Stormene ved den ugæstfri Kyst.

I Korthed:

Den før saa betydelige Havn i Hamburg er nu atter ved at komme sig efter Krigens ødelæggende Virkning. Før Krigen beskæftigede Havnen omkring 20.000 Havnearbejdere, nu arbejder der kun henved 9000 Mand i Havneområdet. Dagligt lastes eller losses der ca. 16.000 Tons Gods, medens man var oppe paa 60.000 Tons i 1939. Alt i alt er Hamburgs Havn kun i Stand til at yde 25 pCt. af det Arbejde, den udførte før Krigsudbrudet.

Ogsaa Stettin, som nu er underlagt den polske Regering, er ved at blive genopbygget, idet Polakkerne indtil nu har ofret knap 4 Millioner Kroner paa Reparationer o.l.

Kæmpesejler til Salg

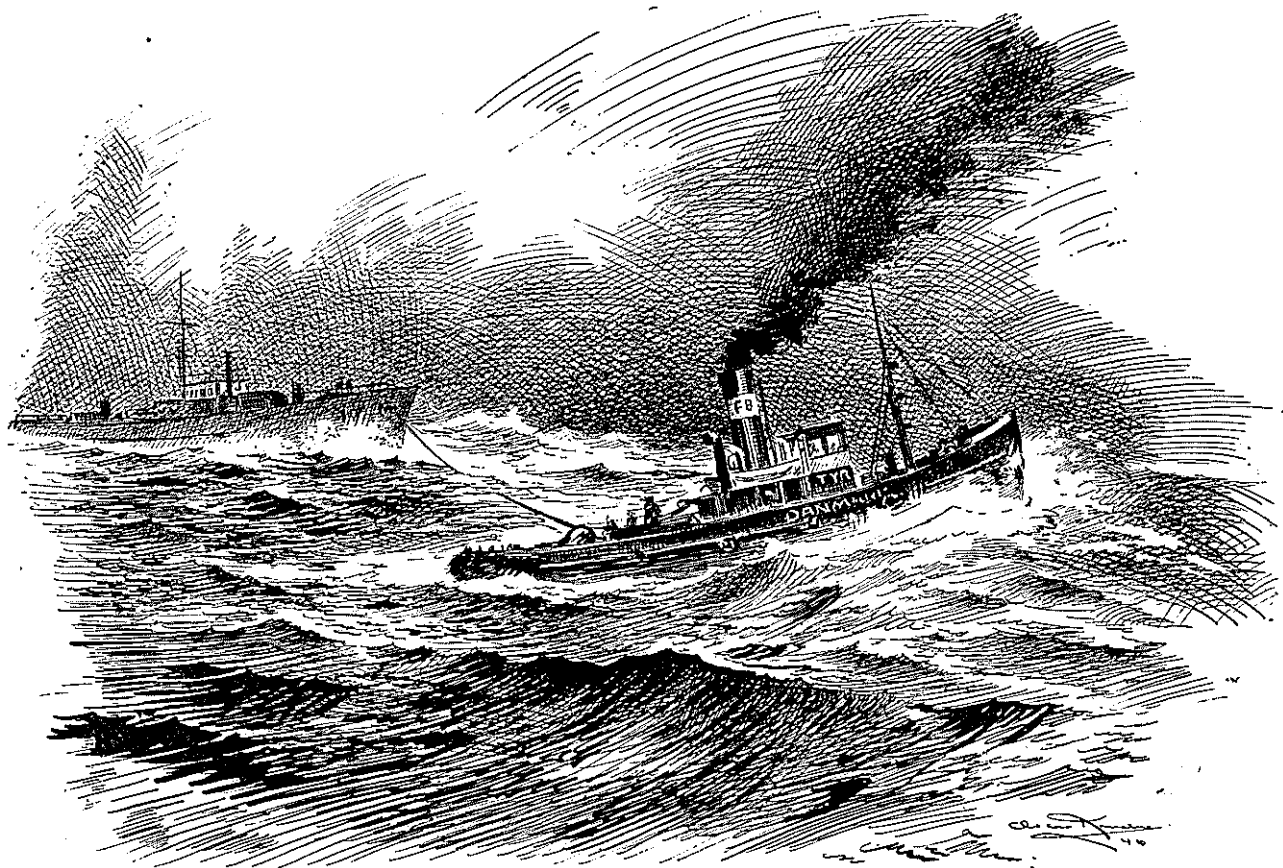
Sjöfartsrådet Gustaf Eriksson i Mariehamn har besluttet at sælge „Moshulu“, som er Verdens største firmastede Bark. Fartøjet er for Øjeblikket beliggende i Narvik, og da man mener, at Omkostningerne ved at faa det bugseret tilbage til Mariehamn er for store, har man besluttet at sælge det. Det bliver spændende at se, om det nogensinde kommer til at sejle mere, eller om det blot bliver slæbt til Ophugning.

„Moshulu“ er bygget i Glasgow i 1904 af Staal. Da Krigen brød ud, laa Barken i Norge, hvor Tyskerne beslaglagde den i 1940.

„Drottningholm“

I Sverige er der fornylig blevet dannet et nyt Rederi, hvori Brostrømkoncernen og Generalkonsul Eug. Eugenides har Aktier. Dette Rederi har bl.a. købt Svenska Amerika-Liniens 19.200 Tons store „Drottningholm“, som det agter at indsætte paa Ruten mellem Sydamerika og Middelhavet.

—wig.



NYTAARSaften

med tyve Stykker Sukker

Af OTTO LUDWIG

III. af OSCAR KNUDSEN

DENNE SKILDRING af en Juleuge paa Havetforegaar ikke for Aar tilbage langt fra Hjemmet under en bagende Sol eller et tindrende Sydkors. Den kan heller ikke engang give Anledning til en idyllisk Juletegnning med Bjerger af Sne paa Dækket, fordi der ingen Sne var i Julen 1945. Dette er en Skildring om fire Mænd fra den danske Marine, der tilbragte Nytaarsaften paa et synkefærdigt og ikke afmagnetiseret Vrag paa Vej fra København til Aarhus.

Omtalte Vrag var en tysk Veteran fra den sidste Krig. Mismodigt hældende med Snuden laa det derude paa Holmen mellem julesmykkede danske Kolleger. Der var ingen Grund for det til at være glad. Det var træt baade af Krig og Sejlads og vilde bare have Lov at ligge i Fred. Ved Siden af det laa to Lidelsesfæller og gav sig, hver Gang Havnebassinets

Bølger trykkede deres Skrog mod hinanden. Her laa de altsaa gemt og glemt — troede de da selv. Men i Slutningen af Julen ankom en Flok Marinere med hver et Par Tæpper og en Madpakke under Armen. De fordelte sig hurtigt til de tre Fartøjer, der jamrede sig, hvergang en traadte ned paa Dækket. Men Marinerne var ligeglade, for de vilde ikke forstaa tysk. Det var et sørgmodigt Syn, der mødte disse Mænd, da de traadte ned paa Banjerne. Den kendte tyske Ordenssans præsenterede sig paa en lidet troværdig Maade. Befalingsmanden, der var med, mumlede noget nedsættende om Baaden, der senere paa alle Maader søgte at hævne sig for disse Ord.

Henad Formiddagen var man klar til at tage Fortøjningerne, og lidt efter kom Bugserbaaden „Tyr“ prustende ind gennem Hønsbroløbet, idet den udstødte et langt og gennemtrængende Vræl,



Den lille Havfrue vendte
Ryggen til.

der straks ogsaa sikrede den de tyske Baades Antipati. Hvad skulde der nu ske?

„Tyr“ svarede paa dette Spørgsmaal ved at sende en irriterende Bølgegang over mod de trætte Tyskere. Marinerne gjorde klar til Bugsering. Minestrygerne var nemlig saa medtagne, at de ikke kunde tilbagelægge Vejen til Aarhus Skibsværft alene. De havde ikke alene faaet udvendige Ar, men ogsaa de indre

Organer havde taget Skade af en lang Søkrigs nervepirrende Oplevelser. Den Føde, de havde faaet i Form af Olie, havde baade været daarlig og utilstrækkelig.

Hvad enten Baadene nu havde Lyst eller ej, saa blev de slæbt ud gennem Havnen. Haardt og myndigt blev de ført med af en overlegen Bugserbaad. Inde paa Langelinie stod nysgerrige Københavnerne og betragtede det usædvanlige Syn. Snart vendte de dog Næsen den anden Vej, det var alt for koldt at være ude i Dag. Det syntes Skibsbesætningerne ogsaa. Kun den lille Havfrue i al sin Nøgenhed syntes hverken at fryse eller lægge Mærke til den mærkelige Konvoj. Maaske har hun villet demonstrere sin Uvilje mod tyske Skibe, i alle Tilfælde vendte hun Ryggen til.

Hele Formiddagen havde Besætningen forsøgt paa en eller anden Maade at faa lidt Varme i Skibet, men uden Held. Varmeanlægget var i Stykker, ja, selv Kabysfyret var helt kladt og uden Julestemning. Men hvad, det hele vilde jo kun tage ca. halvandet Døgn!

Turen op gennem Sundet gik roligt og trivielt, men bare lidt langsommere end ventet. Petersen, der var Matros-Math, saa ikke ud til netop at være i Julestemning. Det var Meningen, at han Dagen efter skulde til Sverige for at hilse paa sin Forlovede, som han havde truffet, mens han var i Brigaden. Nu vilde hans Afrejse sikkert blive en Dag eller to forsinket.

Kvartermester Steffensen gik og frøs, medens han mindedes varmere Dage under sydligere Himmelstrøg. Mine-Mathen Parsbæk havde allerede hallet Madpakken, der i dette Tilfælde var af Kæmpe-dimensioner, frem fra Bylten med Tæpperne. Nu var det ikke, fordi han havde forberedt sig til en lang Tur, faktisk var Madpakken efter hans Me-

ning meget normal. Da nogle Stykker med Leverpostej var sporløst forsvundet ned gennem Halsen, kiggede han mismodigt paa Resten af Provianten. Det var trøstesløse Udsigter at skulle leve to Dage af Smørrebrød alene. Selv den lille, altid muntre Matros-Math Johnsen maatte indrømme, at det vilde have været hyggeligere at sidde hjemme hos Familien paa Bornholm.

Baadene var der imidlertid ingen, der spurgte. Vrangvillige vred de sig i Slæbewiren, medens Vandet dryppede dem fra Næsen. Forresten kom der flere og flere Buler paa Vandet, men det generede dem egentlig ikke. Det mest irriterende var, at de skulde finde sig i at blive slæbt afsted, hvor de før strøg hoverende forbi de Baade, der nu en efter en passerede dem. Mest irriterede det dem imidlertid, at de skulde slæbes afsted af en „Havnerotte“ som „Tyr“, der sjældent kom udenfor Havnens oliefyldte Vand. Men fremad gik det altsaa omend langsomt. Hen under Aften passerede man Kronborg. Med en kold Styrtssø sagde Nordenvinden „Velkommen til Kattegat“. Men der var øjensynligt ingen, der paaskønnede denne Venlighed, og for at gøre det hele endnu mere irriterende, gik Parsbæk og fløjtede „Glade Jul“.

Efterhaanden var det blevet helt mørkt, og det var begyndt at friske. Nede om Læ forsøgte Mandskabet at gøre sig det saa hyggeligt som muligt, men det var ligesom Baaden og dens Besætning ikke kunde blive rigtigt gode Venner. Men man skal nu ikke give sig for meget af med en Tysker. Paa den anden Side godtede den krigstrætte Minestryger sig over, at Folkene ikke kunde gøre sig det bekvemt ombord, og engang imellem krøb den trods Slæbewiren over mod sine Lidelsesfæller for at hviske fortrolige Bemærkninger til dem. Wirer kan være meget stædige, men Minestrygeren var endnu mere stæ-



Inde i Land sad der maaske Folk i dybe Lænestole
og læste Sømandsromaner.

dig og dertil saa desperat, som kun en Tysker kan være det. Det var øjensynligt, at den havde aftalt med Kammeraterne at gøre et Flugtforsøg. Desperat begyndte den at rykke og slide i Wiren, der protesterende hvinede i Luften, hver Gang den totnedes. Besætningen saa mistænksomt til. Vilde Slæbet holde? Baaden kæmpede som en Afsindig, og pludselig hørtes et højt Smæld. Wiren var sprunget. Sejrsstolt drev Baaden agterud og over mod den tredje Baad, der blev slæbt noget mere agterligt. Som for at opfordre denne til at gøre sig forøgede Anstrengelser gav den flygtende den endda et rask Puf i Siden. Men nu var Baaden ikke stolt ret længe, for Søerne begyndte at tale med. Lige meget hvor meget Baaden klagede sig, blev Bølgerne ved at spille Bold med den uden at tænke paa Besætningen, der absolut ikke bifaldt denne Form for Hævnaakt. Man begyndte at signalere med en Lommelygte, og der blev ogsaa svaret fra „Tyr“, men det hjalp jo ikke saa meget, da Bugserbaaden var ude af Stand til at foretage en Bjærgning med to andre obsternasige Tyskere paa Slæb.

Ude i Stævnen stod Petersen med et skummelt Ansigt og skuede over til sin „Fästmö“ hinsidan. Dog, han kunde ikke se ret meget, men maaske tænkte han sig Muligheden af en mindre Invasion paa den svenske Kyst. Han sagde imidlertid ikke noget om sine Forhaabninger til den øvrige Besætning, der alle var udprægede Hjemmemennesker. Hurtigt drev Baaden afsted for Sø og Strøm, og Johnsen sagde noget, der absolut ikke egner sig til Gengivelse.

Det var spændende Minutter, der fulgte. Her drev man rundt i et minefyldt Farvand. Hvor var man henne? Drev man ind mod Land? Det vilde ikke være saa rart at blive kastet ind mod Kullens Klipper. Men ingen gav Besætningen Svar paa deres Spørgsmaal. Omkring sig hørte man kun Havets Brølen og Vindens Tuden. Baaden væltede sig fra den ene Side til den anden. Nede om Læ raslede alskens Inventar sig mellem hinanden, og man

kunde høre Vandet blive kastet frem og tilbage i Lasterne. Der fo'r det hjælpeløse Skib afsted som en mørk Klump i en kulsort Nat. Ingen Stjerner lyse op paa Himlen, og en Lommelygte var den eneste Lanterne, der fandtes ombord. Pludselig saa man Lys om Styrbord. Var det et Skib? Man svingede med Lommelygten, da man kom nærmere, men med et forsvandt Lyset, og man var klar over, at det var et Fyr, man havde set. Det



Petersen havde Vagten paa Dækket.

var sandsynligvis forsvundet bag en Pynt. Man maatte altsaa være nær Land. Man ventede hvert Øjeblik at blive sendt til Vejs af en Mine. Søen blev ogsaa pludselig rolligere. Kvartermesteren gav Ordre til at smide Ankeret. En af Mændene gik ud paa Bakken. Vinden gik gennem Marv og Ben, og Vandet sprøjtede i Kaskader ind over Stævnen. Hvad var det? Slipperen til Ankerkæden sad fast. Skikkelsen deroppe masede og sled. Sveden stod ham paa Panden. Det var et Kapløb med Døden maaske. Bare man kunde faa „Krogen“ smidt, før man tog Grunden. Pludselig gav det nogle Bump i Baaden. Man havde altsaa ikke naaet det. Men det varede kun et Øjeblik, saa

var Skibet over Grunden igen. Snart vilde den rigtige Grund bare komme. Endnu en kom løbende op paa Bakken. „Hør! Hvad er det? Satans, vi naar det ikke!“ Man hørte tydeligt Brændingen brøle graadigt og sultent, men man kunde intet se. Mændene var vaade til Skindet, men der var ikke Tid til at fryse. Med en sidste Kraftanstrengelse søgte de at faa Ankeret løs — Aah, det lykkedes! — Med et Plask gled Ankeret ud af Klydset og forsvandt i Bølgerne. For anden Gang maatte Tyskeren se sig bundet af Jern.

Man tørnede nu om Vagten paa Dækket. Forresten var der ikke megen Forskel paa, om man opholdt sig nede eller oppe. Til sidst blev Kulden dog for skrap nede om Læ, hvorfor man forsøgte alle mulige Kneb for at holde Varmen. Men Kulden er en vanskelig Mand at jage paa Flugt. Det hjalp ikke meget, at man rastløst spadserede frem

og tilbage paa Dørken. Saa gav Parsbæk sig atter til at skaffe, hvilket virkelig gav ham Varme paa mere end een Maade. Han begyndte at svede alene ved Tanken om, at Madpakken efterhaanden var svundet ind til mindre end det halve af, hvad den fyldte, da den kom ombord. Men efterhaanden begyndte den for en Mariner aldrig svigtende Træthed at melde sig. Det var imidlertid ikke videre indbydende Soveforhold, denne ugæstfrie Minestryger bød paa. Man følte sig nærmest hensat til Noahs Ark. Ganske vist var der kun fire Mennesker ombord, men der var Kakkerlakker, Lopper og andre blinde Passagerer nok. Ingen behøvede at føle sig ensom. Men værst var det altsaa med Kulden. Selv ikke Petersens Brandere var i Stand til at varme op paa Banjerne. Saa gik man for 27. Gang paa Ekspedition til Skibets fjerneste Rum. Ved at se det strejkende Kabysfyr fik Kvartermesteren den Idé at bruge Brændselsolien, der laa i det, til at varme op paa Banjerne med. Han fik fat i et Par gamle Blikbøtter, der hele Dagen havde ligget og lavet Musik, hver Gang Baaden tog en Dyst med Søerne. Af disse lavede man en efter Forholdene fortrinlig Ovn. Som Væge brugte man en gammel Sok, som en tysk Mariner havde efterladt i Skyndingen. Blikbøtterne og Sokken virkede ogsaa som Lampe. Imidlertid gjorde Neptun, der ikke var Marinernes Opfindsomhed særligt venligt stemt, det nødvendigt, at en Mand hele Tiden maatte staa og holde paa Opfindelsen. Men efterhaanden blev dette for trættende, og man begyndte at faa Taarer i Øjnene af Røgen, hvorfor man maatte hygge sig i Mørke.

Natten sneglede sig afsted, mørk, kold og stormende. Baaden laa og vred sig i Søerne, og nede i Køjerne gjorde Besætningen det samme. Man saa de mærkeligste Syner dernede i Mørket. En saa f. Eks. Familien sidde derhjemme og vrænge paa Næsen ad Resterne af Julens Overflod. Men oppe paa Dækket stod Petersen og troede at kunne se Færgen paa Vej over til Sverige. Han forestillede sig de oplyste Kahytter med glade Mennesker, der røg „Camel“-Cigaretter. En modbydelig Tanke, naar man selv staar med „Skoddet“ af en „Topper“ i Mundvigen. Parsbæk saa for sig Drengen derhjemme kravlende rundt paa Gulvet med et Legetøjs-skib, legende at han trodsede Havenes Bølger. Ja, inde i Land sad maaske i dette Øjeblik Folk i dybe Lænestole og læste Sømandsromaner godt med Saltvandssprøjt og alt det der.

Naa, endelig begyndte Dagen at gøre sin Entré. Det var spændende at se, hvor man befandt sig. Man havde den samme Følelse, som man føler ved ganske langsomt at skulle aabne for en Pakke fra

en anonym Afsender, efterhaanden som Lyset bredte sig omkring Skibet. Man blev uhyggeligt forbavsede ved at se, at man befandt sig saa nær Land. Derinde skummede Søerne vredt og ufortrødent mod de skarpe Sten. Det var godt, at man havde naaet at faa smidt „Krogen“ hurtigt nok. Mon der ikke snart viste sig et Skib?

Da der var gaaet et Stykke Tid, kom Vagtsmanden stormende ned paa Banjerne og fortalte, at „Tyr“ kom masende sydfra. Røgen væltede den ud ad Skorstenen. Det var tydeligt, at den anstrengte sig for at komme saa hurtigt som muligt. Et Stykke derfra standsede den lidt op, som om den betænkte sig. Den var nok klar over, at man skulde sejle forsigtigt her for ikke at komme til at sidde fast. Imidlertid lykkedes det den alligevel at komme helt ind til de nødstedte, der blev kendeligt oplivede ved at se den grønne Baad. Marinerne fik at vide, at der var sat en stor Alarm i Gang for at finde dem. Men der var ikke Tid til at tale. Med forrygende Hast fik man atter gjort klar til Bugsering. Denne Gang skulde Tyskeren ikke undslippe. „Tyr“ lagde sig lige foran Stævnen paa den og slog foragteligt en Kaskade af Vand lige i Snuden paa den med Skruen. Tyskeren var den lille. Ligemeget hvor meget den skabede sig for at undgaa de snærende Wirer, saa maatte den tilsidst bøje sig. Ankeret blev hevet op, og stolt spadserede Bugserbaaden afsted med sin Fange.

Kursen gik lige til Helsingør. Her befandt ogsaa de øvrige Minestrygere sig. Vejret var Aftenen i Forvejen blevet saa haardt, at „Tyr“ havde foretrukket at vende om med Resten af sit Slæb. Inde i Havnen stod Besætningerne fra de andre Baade og kiggede nysgerrigt paa den tilbagevendte Synder, der slukøret gled ind til Kajen.

Det passede egentlig Folkene fortrinligt netop at komme til Helsingør. Hvis Stormen varede ved, kunde man maaske komme til København Nytaarsaften. Men foreløbig laa man altsaa klar til at stikke af igen paa kort Varsel. Marinerne var ikke særligt begejstrede for at skulle tilbringe endnu en Nat ombord paa Baadene og søgte at leje et Hotelværelse i Byen. Men alt var selvfølgelig optaget. Rationeringsmærker havde man heller ingen af, hvorfor man ikke kunde købe Proviant til Resten af Turen.

Tiden gik, uden at Vejret ændrede sig, og man naaede til Aarets sidste Dag. Nu var Chancen der maaske til at komme til at holde Nytaarsaften i Hovedstaden. Men ak! Pludselig lagde Vinden sig. Ikke helt, men saa meget, at man ansaa det for forsvarligt at sejle videre. Atter tog man Fortøjningerne, og energisk tog „Tyr“ atter et Tag i de

genstridige Baade, der hoppede af Glæde over en eventuel ny Chance for at stikke af, saa snart de kom udenfor Havnebassinet. Atter en Gang skulede Petersen over mod den svenske Kyst og kastede samtidig et misundeligt Blik paa den svenske Færge, der laa og spruttede af bare Iver i Færgelejet.

Denne Gang havde Minestrygeren ingen Chancer for at undslippe. „Tyr“ holdt fast. Men Besætningerne saa efterhaanden lidt sure ud. „Nyt-aarsaften paa saadan et Vrag! Man skulde have været Landmand!“

Konvojen sneglede sig afsted. Snart var det igen Aften. Nytaarsaften! Nu skulde der festes. Det var lykkedes Besætningen at faa fremskaffet tyve Stykker Sukker og en lille Pose Bolcher. Men desværre kunde man ikke skaale med hinanden, for Pøsen med Vand var væltet om Formiddagen. Skibets Vandtank turde man af Hensyn til Smittefaren ikke bruge.

Det var ligesom, de kunde høre Skibet grine sagte, da de ønskede hinanden et godt Nytaar. Men da der ikke var noget at feste for og med, foretrak man tilsidst at give sig hen til Morfeus. Det var efterhaanden ikke saa svært at falde i Søvn. Efter dette kunde man sove hvorsomhelst, selv i et Kino-orgel for fuld Musik. Parsbæk laa længe og lyttede til Kakkerlakernes Væddeløb henover Skoddet. Hvad mon saadanne Væsener kunde finde af Føde paa et saadant Skib?

En Mariner er haardfør, men der er alligevel Grænser. Naar Vandet fra Dækket drypper lige ned i Ansigtet, er der umuligt at sove. Lidt efter begyndte der ogsaa at krybe Vand op gennem Dørken. Man hørte ligesaa tydeligt Vandet klukke mod Kistebænkene. Af Nysgerrighed strøg man den sidste Tændstik og opdagede, at Vandet stod ca. 10 cm over Dørken. Henne i et Hjørne flød en Sko. Hvad Pokker skulde man gøre? „Potten“ var læk. Naa, foreløbig kunde man jo se Tiden an. Det var ikke sikkert, at Vandet steg yderligere. Kvartermesteren foretrak imidlertid at evakuere op i Styrehuset. De øvrige forsøgte at sove videre paa Banjerne. Men da Vandet tilsidst steg til Knæhøjde, besluttede man at øse.

Paa samme Tid havde Petersen atter Vagten

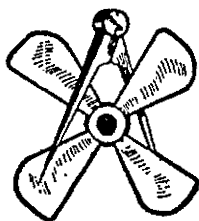
paa Dækket. Stadigt spejdende og med Skægstubene kiggende nysgerrigt frem gav han Udtryk for det, man kalder en meget vred Mariner. Hvad mon hans Forlovede i Sverige tænkte? Maaske havde en eller anden bildt hende den sædvanlige Skrøne ind om Søfolks Upaalidelighed. Haardt og brutalt blev han revet ud af sine lønlige Tanker ved et kolossalt Brag, der tonede ud i Natten og syntes at hidrøre fra Styrehuset. Lynhurtigt var han derhenne. Det Syn, der mødte ham, gjorde det vanskeligt at skjule et Smil. Der stod Kvartermester Steffensen i lange Underbenklæder og sagde noget, der absolut ikke kunde tydes som Ønsket om et godt Nytaar. Kvartermesteren havde lagt sig til at sove i Kortkassen, men da der er Forskel i Vægten af en Stabel Søkort og en Mine-Kvartermester, gav Kortkassen efter og lod sit Indhold trille paa Dørken. I sit berettigede Raseri greb Steffensen en Hammer og begyndte at tømre „Køjen“ sammen igen.

Vandet steg stadig paa Banjerne. Vilde man naa i Land, inden „Møjæsken“ sank? Aarets første Dag var allerede ved at dukke frem i Kimingen, og samtidig viste ogsaa det jyske Landskab sig for de trætte Marinere. Det blev et Kapløb med Tiden. Det var tydeligt, at Baaden søgte at unddrage sig videre Militærtjeneste ved ligesaa stille at forsvinde fra Havets Overflade.

„Tyr“ gjorde imidlertid sit bedste for at forpurre dette, og til Middag var man i Havn. Straks sendte man Bud efter Redningskorpset, der snart efter kom til Stede med Pumpemateriel for at forhindre Tyskerens Selvmordsforsøg.

Aarhusianere er ligesaa nysgerrige som Københavnerne. De syntes, det maatte have været vanvittigt spændende med en saadan Tur, og Marinerne modsagde dem heller ikke. De var mere interesserede i at faa det første ordentlige Maaltid i det nye Aar. Imidlertid blev deres Ønske ikke opfyldt før hen under Aften. Men da tog de ogsaa for sig som en Flok „Gravkøer“ efter en lang Strejke.

Ved det dampende Bord sluttede egentlig dette lille Eventyr. Tilbage er bare at bemærke, at Minestrygeren i Dag gør god Tjeneste i den danske Marine. Den Nytaarsaften opdagede den nemlig, at danske Marinere er Mandfolk.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskintekstaminerne - 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)

En Sømandsdaad

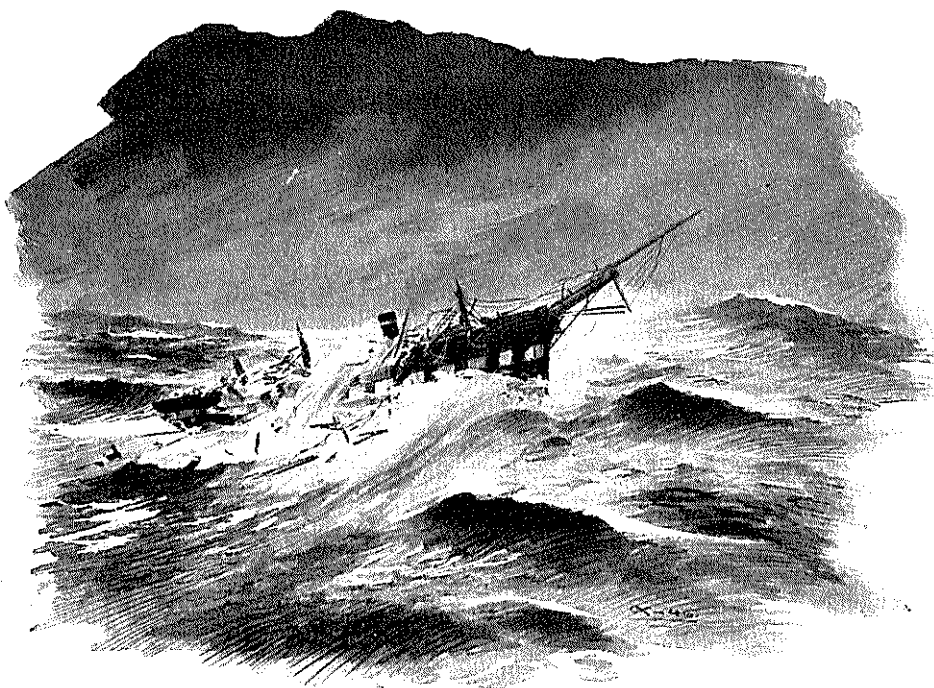
Af CHR. CHRISTIANSEN

Denne Beretning er udelukkende baseret paa autentiske Dokumenter, der opbevares i de forenede Staters Flaadearkiv, efter Chefen for Dampfregatten „Saginaw“s Rapport samt den eneste overlevende af Redningsmandskabet, Baadsmand William Halfords Forklaring i Søforhøret. Det er en gripende Skildring af Sømænds Lidelser, og om hvorledes fem modige Mænd paatog sig at sejle 1800 Sømil over det mægtige og stormfulde Stillehav i et lille, skrøbeligt Fartøj for at hidkalde Hjælp til deres skibbrudne Kammerater, der havde reddet sig i Land paa den lille, øde Ø, Ocean Island.

Fregatten „Saginaw“ havde været paa et langt Togt i de østasiatiske Farvande, den havde vist Stjernebanneret i de fleste af de Havne, som de store amerikanske Klipperskibe sejlede paa, og den havde gjort sit for at rense de østasiatiske Farvande for malajiske og kinesiske Pirater, adskillige af D'Hrr. havde dinglet under „Saginaw“s Raanokker. I Slutningen af Oktober Maaned 1870 var Skibet paa Vej hjemefter til San Francisco og befandt sig i det nordvestlige Stillehav. Da en mægtig Jordrevolution, for maaske Millioner af Aar siden, vendte op og ned paa vor lille Klode, da Havbunden hævede sig og blev til Verdensdele, eller Verdensdele sank i Havet, var der høje Bjergtoppe, der ikke naaede helt under Vandet, og dette er særlig Tilfældet i det stille Hav, dette uhyre Ocean, der dækker nærvæd en Trediedel af Moder Jord. I Tusindvis af Øer findes der i Farvandet mellem og nær Vendekredsene, og de smaa flittige Koraldyr har bygget deres Boliger op omkring dem, udvidet dem. Det er et meget farligt Farvand, talløse Vrag vidner derom.

„Saginaw“ var naaet op i Nærheden af den lille Øgruppe, Cure Islands, der ligger paa ca. 28 Graders Nord Bredder og 178 Vest Længde. Vejret havde i en Ugestid været stormfuldt og taaget, Kaptajn Sicard, der var Fregattens Chef, holdt nordpaa for at komme ud af Vestenvindsbæltet, hvor han ganske vist kunde vente at faa haardt Vejr, men Masser af Vind, og det kunde Fregatten nok staa for. Efter alle Beregninger

skulde Skibets Kurs sætte det godt klar af Øgruppen, et halvt Hundrede Sømil. Paa Morgenvagten den 29. Oktober blæste det meget haardt fra Vest, og Skibet løb sine 10 Knob for smaa Sejl. Løjtnant Sutter havde nylig overtaget Vagten, Skibet gik godt i Søen og alt syntes at være i bedste Orden, da Udkiggen pludselig varskoede: „Brænding paa Styrbords Bøve“. Løjtnant Sutter gav øjeblikkelig Ordre til at luve op, og mande Braserne, men inden Ordene var ude af hans Mund, stødte Skibet med en saadan Kraft, at alle tre



Søerne væltede uafbrudt over Vraget, og det var forbundet med store Vanskeligheder at faa sat Baadene i Vandet.

Master gik over Bord — brækkede af lige over Dækket. Skroget løsnede sig i sine Sammenføjninger og Skibet stoppede op, som var det løbet mod en Mur. I et Nu var hele Mandskabet paa Dækket, men Kaptajn Sicard var straks klar over, at det ikke stod i menneskelig Magt at redde Skibet, det gjaldt kun om at faa Baadene i Vandet og frelse Mandskabet.

Skønt Søerne uafbrudt væltede ind over Vraget, og det var forbundet med store Vanskeligheder at faa Fartøjerne sikkert i Vandet, lykkedes det dog „Saginaw“s Besætning, der bestod af prøvede, dygtige Søfolk, hvoraf de fleste havde gjort Tjeneste i Flaaden under den amerikanske Borgerkrig og havde været med til ikke saa lidt af hvert, at faa alle Fartøjerne ud, uden at der skete noget Uheld. Men som det saa ofte var Tilfældet i de Tider, kunde samtlige Baade

kun rumme to Trediedele af Besætningen. Hvis Resten skulde bjærge Livet, maatte de bygge en Redningsflaade, og det var tvivlsomt, om „Saginaw“ vilde holde sammen saa længe. Men heldigvis lod det til, at Vejrguderne var tilfreds med det Ødelæggelsesværk de allerede havde urettet. Stormen stilnede af, Taagen lettede, og i den gryende Dag saa de Skibbrudne en Ø ikke mere end nogle Skibslængder fra Vraget. Kaptajn Sicard undersøgte sit Kort og kom til det Resultat, at det maatte være Ocean Island, en af Øerne i Cure Gruppen. Saa blev Fartøjerne sendt ind til Øen for at landsætte Mandskabet og siden vende tilbage og tage Resten af Besætningen samt saa meget Proviant, de tiloversblevne kunde skrabe sammen imedens, ind til Øen.

Det tog et Par Timers Tid, før Baadene atter

vendte tilbage. De havde været nødsaget til at søge helt over paa Øst-siden af Ocean Island for at finde et nogenlunde sikkert Landingssted. Og hvad de Folk, der var blevet tilbage om Bord havde kunnet skrabe sammen af Proviant, var ikke store Sager. Kort efter at Baadene havde forladt „Saginaw“, var Skibet brækket midt over agten for Stormasten, og kun Agterskibet blev hængende paa Revet, Resten forsvandt i Havet. Og da Resten af Skibet kun var nogle Fod over Vandfladen, og Søerne stadig skyllede over

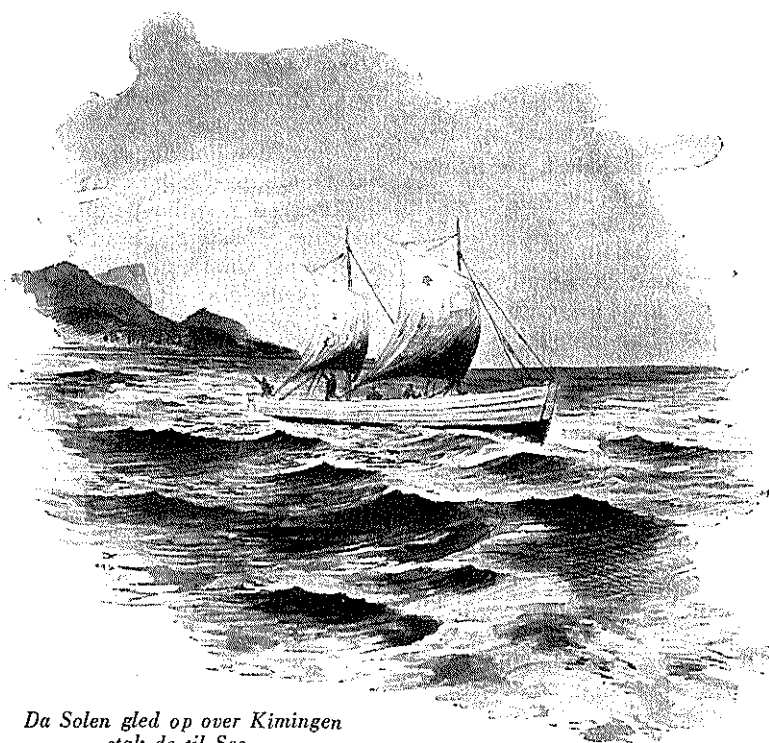
dette, var det kun en ringe Del Proviant, man kunde faa fat i. Og der skal meget til for at holde Liv i flere Hundrede Mennesker, selv om Rationerne sættes ned til det mindst mulige, og der var ingen Udsigter til, at noget Skib skulde passere disse ensomme Øer indenfor en overskuelig Fremtid. Men man maatte sætte sin Lid til at hjælpe paa de sparsomme Rationer ved Fiske. og Fuglefangst.

Da alle var kommet velbeholdne i Land, blev Fartøjerne trukket op paa Stranden, og alle Mand blev sat i Arbejde med at bygge interimistiske Hytter ved Hjælp af Baade og Sejldug. Stranden var paa dette Sted af Øen omgivet af temmelig høje Klitter; de gav Læ, og her rejste man Hytterne. Om Aftenen afholdtes Skibsråd. Det blev besluttet at inddele Mandskabet i forskellige Hold, nogle skulde gennemstrejfe Øen, jage, fiske eller søge efter Genstande, man kunde faa Brug for, andre skulde holde Lejren i Orden og Vagt for at hidkalde eventuelle, forbisejlende Skibe.

Men der var desværre ikke store Udsigter til, at det sidste skulde ske foreløbig, saa man maatte forberede sig paa et længere Ophold. Et Lyspunkt i Situationen var det dog, at de Patruljer, der blev udsendt den følgende Dag, kom tilbage om Aftenen med den Besked, at der var rigeligt med Ferskvand samt Sæler og Havfugle.

Der gik en fjorten Dages Tid, før Løjtnant Franklin Talbot kom med sit dristige Forslag ... at sejle et af Fartøjerne over til en af de nærmeste Øer, hvorfra man kunde komme i Forbindelse med Omverdenen og hidkalde Undsætning til de Skibbrudne. Det var en Aften, da Kaptajn Sicard sad sammen med sine Officerer og drøftede Sagerne, at Løjtnanten foreslog, at man skulde udrustet Kutteren, „Saginaw“'s største Fartøj, og paa den Maade forsøge at naa en af Sandwich-øerne. Han tilbød, at han selv sammen med fire andre

af „Saginaw“'s Besætning vilde vove Forsøget. Der var adskillige af Officererne, der mente, at det var Galmandsværk, — den nærmeste af Øerne laa ca. 1200 miles fra Ocean Island i Fugleflugtslinie, og paa Grund af Vindforholdene maatte man gøre en Omvej, der vilde forlænge denne Distance betydeligt. Man maatte regne med en Sejlads paa mindst 3 Uger under de gunstigste Forhold, og det er en lang Tid i et skrøbeligt Fartøj paa et Verdenshav, Efteraars-Dage. Men Løjtnanten var Optimist, og da saavel



*Da Solen gled op over Kimingen
stak de til Sos.*

Kaptajn Sicard som nogle af de andre Officerer mente, at Foretagendet ikke var helt uigennemførligt, og da det saa ud til, at de Skibbrudne i modsat Fald kunde komme til at tilbringe hele Vinteren paa den ensomme Ø, blev det besluttet at vove Forsøget. De næste Dage gik med at gøre Kutteren søklar. Det var en Dæksbaad med to Master og Luggersejl. Den havde været brugt til mindre Ekspeditioner i de østasiatiske Farvande. Alt hvad der kunde undværes af Proviant blev stuvet ombord, rigeligt med Ferskvand, andre Grejer, der kunde blive Brug for, samt Kronometer, Søkort over den Del af Stillehavet, der skulde besejles, samt Navigationsinstrumenter. Den 17. November om Aftenen var Kutteren sejlklar og dens Mandskab udtaget. Løjtnant Talbot havde selv valgt sine Folk. Der var Baadsmand William Halford, en blond New England Kæmpe, Harry Francis, hjemmehørende i Halifax, Andrew Muir, en irsk Amerikaner, og Fred. Karr (vistnok Frederik Kjær, Dansker). Alle

kraftige, haardhudede forhenstående Sejlskibsmatros-
ser, der havde taget Tjeneste i Marinen, hvad der var
meget almindeligt i de Dage.

Fredag den 18. November oprandt med klar Him-
mel og en god, men ikke for stærk Brise fra Sydvest.
Hele „Saginaw“s Besætning var paa Benene før Dag-
gry og halede Kutteren i Vandet, Kaptajn Sicard over-
rakte Løjtnant Talbot en vandtæt Blikæske, der inde-
holdt vigtige Papirer og en fuldstændig Beretning om
„Saginaw“s sidste Rejse, Forlis og hvad der ellers
kunde have Interesse for Autoriteterne, de fem Mænd
tog en hjertelig Afsked med dem, der skulde blive til-
bage, og da Solen gled op over Kimingen, stak de til
Søs, medens deres Kammerater gav dem et dundrende
Hurra. I et Skibsraad den foregående Aften havde
man nøje bestemt den Kurs, der skulde følges, hvis
det da lod sig gøre. For ikke at ramme Nordostpassa-
ten for tidligt, (paa denne Aarstid kunde den ofte sætte
ind helt oppe nordenfor Vendekredsen og samtidig
staa fra det østlige Hjørne), skulde Talbot holde øster-
over langs den 28. Breddeparallel, indtil han omtrent
befandt sig nordfor Sandwicherne, derefter sydover.

Alt gik straalende til at begynde med, Vejret var
godt, og selv om det til Tider blæste temmelig friskt,
var det dog ikke værre end, at Kutteren kunde løbe
væk for det uden nogen Risiko. De første 3 Dage ud-
sejlede de en Distance paa næsten 300 Sømil, men de
fem Mænd var ikke Optimister af den Grund, de vid-
ste, at de før eller senere vilde komme ud for haardt
Vejr. Og Fjerdedagen efter Afsejlingen fra Ocean
Island, fik de den første Forsmag paa, hvad de kunde
vente sig. Tidligt paa Formiddagen begyndte det at
blæse op fra Syd. Eftersom Dagen gik, friskede det
mere og mere, medens Vinden halede til Sydvest, og
om Aftenen blæste det en fuld Storm med høj Sø.
Løjtnant Talbot lod Kutteren lænse væk, ret for Vej-
ret, nordostover. Det gik strygende, og Baaden klare-
de sig godt i Søen, men ved Totiden om Natten, me-
dens Talbot selv havde Vagten, med Karr til Rors,
syntes Løjtnanten, at det var for risikabelt at løbe
mere og besluttede at dreje til. Frivagten blev kaldt
op for at være ved Haanden, hvis der skulde ske no-
get, og gøre Søankeret klart. Da Kutteren kom tværs
i Søen tog den en mægtig Brækker over, den tog hele
Styrbords Skanseklædning og med den alle de Tøn-
der med Proviant, Kød og Flæsk, der var surret til
den, med sig overbord. Lugen ned til det lille Rum
under Dækket, hvor Mandskabet havde indrettet deres
Køjepladser, knustes, og Rummet fyldtes halvt med
Vand. Madrasser, Tæpper, Kasser med Beskøjter, pre-
serverede Kartofler, The, Sukkersække og andre Va-
rer, de fem Mænd skulde bruge paa Rejsen, flød rundt
i Vandet og knustes mod Spanter og Støtter. Da man
fik Kutteren med Næsen op mod Søen, og Søankeret
ud, red den de høje Søer godt af, og Mændene gik
ned i Rummet for at redde, hvad de kunde. Men det
var haabløst, alt var ødelagt, selv Tændstikbeholdnin-
gen. Det eneste, der kunde bruges var nogle Kasser
Kartofler og nogle gennemblødte Beskøjter. Og hele
Resten af Natten gik med at øse Kutteren læns igen
og reparere Lugen.

Vinterstormene var sat ind, den ene fulgte efter
den anden i hurtig Rækkefølge, der var kun korte Mel-
lemrum med sollyse Dage og forholdsvis rolige Næt-

ter. Og naar Vindene hylede, var det stadig ud fra
Vesten. Varm Mad kunde de fem Mænd ikke tilberede,
man havde Kogeapparat og Petroleum, men ingen
Tændstikker. Gang paa Gang forsøgte Muir, der var
radbrækket efter at en Sø havde slaaet ham ned, svag
og forpint at slaa Fyr med Staal og Flint, men Lun-
ten var fugtig og kunde ikke fænge. Mændene maatte
nøjes med de af Saltvand gennemblødte Beskøjter, og
Kartoflerne, der ligeledes gennemblødte, snart blev til
en mørkegraa, uappetitlig Dejg. Og Kutterens stadige
voldsomme Bevægelser i Søen, aabnede Naaderne. Van-
det strømmede ind, og man maatte øse hver Vagt.
Mændenes Tøj var til Stadighed gennemblødt, de fik
Saltvandsbylder paa Laar og Ben, Leddene slog Rev-
ner, der gik helt ind til Benene, af al denne Væde.
Paa Frivagterne fik de ikke megen Hvile. Naar de
havde klemt sig op mod Ribberne eller Masterne nede
i det lille Lastrum, regerede det lille Fartøj saa fryg-
teligt i Søen, at de slyngedes rundt mellem hverandre.
Sulten nagede dem, men deres Tanker var klare nok
til at føle denne Søens og Vejrets langsomme Tortur.

Uden Ild var deres Beholdning af Kaffe og The
unyttig. Man havde reddet lidt Smør, men det var
harskt, alligevel gjorde det Gavn saa længe, det varede.
Beskøjterne, man havde tørret i Solen, var nogenlunde
taalelige. Men i Løbet af en Ugestid slap baade Be-
skøjter og Smørret op, saa havde man kun den halvt-
fordærvede Kartoffelvælling tilbage, og naar man
skulde spise, var den dækket af et tykt Lag Mug, der
maatte skræbes af hver Gang, der blev aabnet for Kas-
sen. Mellem de sparsomme Maaltider tyggede Folkene
paa Theblade eller Kaffebeholder og skyllede efter med
store Slurke Drikkevand, hvilket man heldigvis havde
nok af.

Fjorten Dage efter Afsejlingen, mistede Kutteren
sit Søanker under en Storm. I flere Dage havde de
lænset for Takkel og Tov, men da det tilsidst blæste
en fuld Orkan, saa Løjtnant Talbot sig nødsaget til at
dreje Kutteren til, og næppe var dette sket og Søan-
keret firet ud, før Linen sprang. Men de haardhudede
Sømand gav ikke op. Tre Aarer blev surret sammen
til en Trekant, en Vægt fastgjort i den spidse Vinkel
af denne, og saa havde man et nyt Søanker, der viste
sig at gøre god Fyldest. Efter at denne Storm, der var
kommet brølende ud af Vesten, havde raset ud, syn-
tes det, at de haardt prøvede Søfolk skulde faa et lille
Pust. I nogle Dage holdt Vejret sig godt, fin let Brise
med Sol og klar Himmel. Da laa Folkene paa Dækket
og indsugede Solens Varmer, trak Vejret dybt gennem
deres sprukne, hudløse Læber og fik deres lasede
Klædningsstykker rigtig gennemtørret. Det var under
en af disse Perioder, at Francis opdagede, at deres
sparsomme Beholdning af Sirup var gaaet tabt. Han
var gaaet ned i Rummet og kom tilfældig til at stikke
Haanden igennem et af Bundbrædderne. Da han trak
den op var den dækket af en sort, klæbrig Vædske.
Han undersøgte det nøjere og opdagede, at der var
Sirup imellem Vandet. Sirupstønden var sprunget læk,
og Indholdet løbet ud. Men det heltemodige Mand-
skab tog ogsaa denne Prøvelse uden at kny — eller de
havde maaske gennemgaaet saa meget, at de ikke kun-
de føle mere. (Fortsættes).

Husk at forny Deres Abonnement!

Det lyner i Havnen...

Af ERIK DIBBERN

I Mulm og Mørke med K.P.1.

DET er bælgravende mørkt. Himlen er overtrukket med mørke Skyer, der af og til oplyses af Lyn fra et optrækkende Uvejr, og det stormer temmelig meget. Vi er om Bord i Søpolitiets Patrouillebaad, K.P.1 paa Vej ud gennem Københavns Havn. Vi er fem Mand. Skipper, der er Overbetjent, een Betjent ved Rattet, een ved Radioen og een til at afløse og endelig „Vikings“ Medarbejder til at gaa i Vejen.

Mens vi tøffer ud gennem Havnen, fortæller Skipper mig lidt om, hvad der er Søpolitiets Opgave, og hvad det hidtil har udrettet.

I 1941 fandt man ud af, at det vilde være rart at have en Afdeling af Politiet, der kunde varetage Ro og Orden i Havnen og Omraadet udenfor. Før den Tid kunde en Tyvebande, der var udstyret med en Robaad, forholdsvis uforstyrret gaa paa Jagt i alle de for-tøjede Skibe, der ikke var bemanded. Det blev nu Søpolitiets Opgave at holde et vaagent Øje med den Slags Ting og i det hele taget se efter, at der ikke nogen Steder inden for deres Omraade foregik noget fordægtigt.

Yderligere fik de overdraget det Hverv at kontrollere alle Skibe, der paa Vej til eller fra Udlandet finder Vej til Københavns Havn. Denne Kontrol er oprettet, for at man kan forvisse sig om, at der ikke blandt disse Skibes Passagerer eller Mandskab skulde findes nogle af de Fyre, som det danske Politi brænder efter at faa en lille „hyggelig Sludder“ med. I meget gamle Dage, hvor man jo ogsaa kendte Begrebet Landsforrædere, brugte man som bekendt den noget ejendommelige Skik at landsforvise disse uønskede Elementer, men nu om Stunder har man heldigvis fundet ud af, at det er en temmelig egoistisk Løsning at sende dem paa Halsen af sine Naboer, og man passer nu tværtimod meget nøje paa, at der ikke er nogle af disse blakkede Skurke, der stikker af for at unddrage sig Lovens Arm.

Den højere Pancke med den klamme Haand.

Først i 1944 opdagede Tyskerne, at Søpolitiet, set med Nazi-Øjne, misforstod sin Opgave. Patrouillebaadene gik saa godt som hver Nat i Rutefart mellem Danmark og Sverige, og alle de Sabotører, Jøder og andre „Forbrydere“, som det danske Politi hver Dag drev en „ivrig“ Jagt paa, blev af det samme Politi i Nattens Mulm og Mørke bragt i Sikkerhed

paa den anden Side af Sundet. Men som sagt gik det pludselig en Dag op for de snedige Tyskere, hvor deres Ofre blev af, og hvem der hjalp dem over, saa den 1. April 1944, tre Aar efter Søpolitiets Start, lagde den højere Pancke sin klamme Haand paa Baade, Biler, Møbler, Papirer og Blækhus, kort sagt alt, hvad der overhovedet kunde fjernes fra Søpolitiets Hovedkvarter paa Grønlands Handelsplads.

Der var paa det Tidspunkt 3 store og 3 smaa Baade. Allerede kort Tid efter Beslaglæggelsen fik de tre smaa mærkeligt nok Lov til at sejle igen, dog kun indenfor Havnen og under skarp tysk Kontrol. Et Par Maaneder senere, den 19. September, da den store Jagt paa Politiet gik ind, var det uigenkaldelig slut.

Nu har Søpolitiet igen overtaget alle sine gamle Funktioner, og navnlig

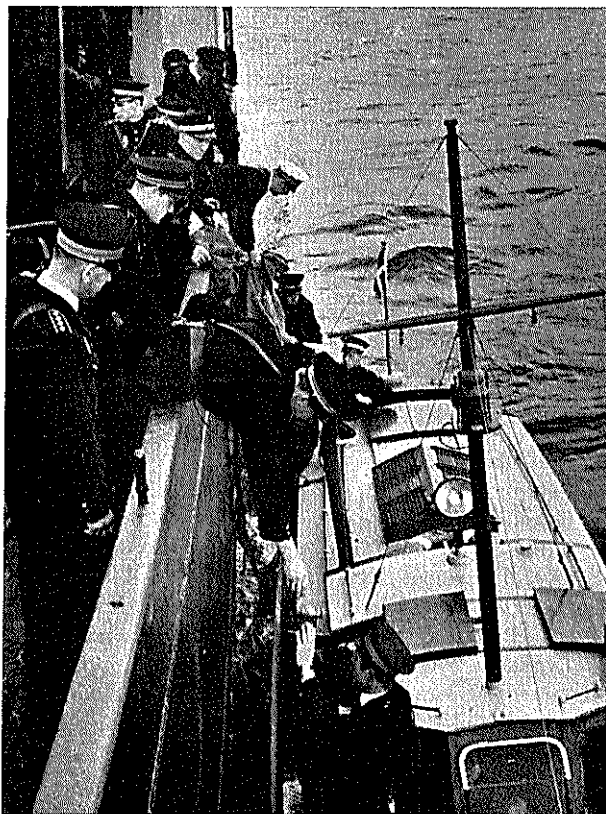
Kontrollen med udenlandske Skibe er der naturligvis ved at komme Gang i...

Samtalen bliver afbrudt af Baadens Kortbølgeomdager, der skratte lidt og derefter spyttede følgende Ordre fra Politigaarden ud i den lille Kahyt: Hallo, Hallo! Kalder K.P.1 — Hallo, Hallo! Kalder K.P.1 — Kontrollér „Abner Nash“, Langelinie, Afgang Kl. 24.00 — — vi gentager: Kontrollér...

Betjenten ved Radioen skifter og svarer, at Meddelelsen er forstaaet. Samtidig er Roret blevet lagt om og Kursen rettet mod Langeliniemolen.

I love you auf immer!

„Abner Nash“ viser sig at være et kæmpe stort amerikansk Liberty-Skib. Det ligger fortøjet ved Si-



Den gik ikke mine Herrer! Lige efter Kapitulationen foretog Søpolitiet Razziaer paa de tyske Skibe, der vilde forlade København med dansk Ejendom om Bord.

den af en lige saa stor engelsk Damper, som vi maa op paa og hen over for at komme ud paa Amerikarenen.

Nede paa Kajen, badet i Projektørlys fra Skibet, er der stor Afskeds-scene med Graad og Tænders Gnidsel. Malede Pigebørn i Alderen fra 12 til 62 tager hulkende Afsked med døddrukne Matroser, som de har stiftet Bekendtskab med i Løbet af Aftenen. Skibet har ikke været i København i 24 Timer! Afskeden er lige saa gribende og hjerteskerende, som den var den foregaaende Aften med Søfolk fra et andet Skib, og som den vil være i Morgen Aften med et tredje Hold. Her er Banden og Hulkene, blaa Øjne og Næseblod, Kys og Klap og Slagsmaal. Jo-e, Afskeds Time er svær. Og saa foregaar det hele paa „Amerikansk“, oh, hvilken Jammer. Jeg tror ikke, der er mange Amerikanere, der vilde vedkende sig dette Volapyk som deres Modersmaal.

Naa, men vi faar da boret os igennem dette Opbud af Taaer og blaa Øjne og begynder at kravle op ad den lange Hønsstige, man ynder at kalde en Landgang. Efter at være gaaet gennem det første Skib, maa vi som en Flok Tarzan'er ved Hjælp af et Par Bomme svinge os over paa „Abner Nash“, mens Søfolkene aabentlyst morer sig over „Landkrabbernes“ Anstrengelser. Overbetjenten faar fat i the chief og præsenterer Firkløveret som The Danish Police. Vi er blevet Firkløver, fordi vi efterlod en Betjent om Bord hos os selv. Det er saa flovt, hvis Politiets Baad bliver stjålet. Den amerikanske Chef fører os ned til Purseren.

Selvfølgelig er der Radio i Kahytten, og selvfølgelig er den stillet ind paa non-stop-swing-music fra American Forces Network in Germany. Paa Bordet staar en Flaske coca-cola ved Siden af en detective-story og en Pakke Lucky Strike. Interiøret ligner mest af alt en Helsidesannonce i „Life“. En af Lucky Strike'erne dingler faretruende paa Purserens Underlæbe. Denne Purser er en granvoksen, bredskuldret Kleppert, og det er let at konstatere, at han ikke er udstoppet med Skrædderfedt, han er nemlig kun iført tynd Undertrøje, der omtrent Halvvejen rundt er stoppet ned i et Par graa Benklæder. Rundt om Halsen har han en ganske fin, tynd Sølvkæde med en lille Amulet, der hænger og dingler lige der, hvor vi andre har en væmmelig Kraveknop, der gnaver. Uden Hensyn til Cigaretten, der stadig hænger i Mundvigen, er hans Ansigt næsten uafbrudt spaltet i et stort godmodigt Grin, der faar een til at tro, at man staar overfor en kæmpestor og usandsynlig glad Skole-dreng.

Naa, men vi maa ikke glemme vort Ærinde. Vi er kommet om Bord for at kontrollere Skibets Mandskabsliste, og det er den, Purseren staar med i Haanden. Den er saadan omtrent paa Længde med en Lønningsliste fra et københavnsk Stormagasin. Paa sit drøvende Amerikansk og stadig med det godmodige Grin betror han os, at der nu kun mangler fire Mand af Besætningen! Overbetjenten rynker Panden og ser paa sit Ur. Klokken er 23,45. „Abner Nash“ skal sejle Klokken 24,00. Purseren har Folk ude at lede efter de manglende, og med faa Minutters Mellemrum tuder Skibets Sirene for at tilkalde de formastelige.

Pludselig lyder der en infernalsk Larm lige udenfor Kahytten, og sammen med Purseren styrter vi ud for at redde eventuelle Tilskadekomne. Det ser dog ud, som om der er mere Brug for en Spand koldt Vand end en Baare. To Negre, en kinesisk Kok, en lang tynd Fyr med halvanden Mundfuld Guld-tænder, og en lille krøllet Italiener skælder hinanden ud paa fire forskellige Sprog. De er sikkert alle amerikanske Statsborgere og taler til Hverdag Amerikansk, men i Tilfælde som dette slaar deres „egne“ Sprog bedre til. Det skal ikke være nogen Hemmelighed, at jeg ikke forstod ret meget af deres Konversation, men saa meget fik jeg dog ud af det, at jeg kunde regne ud, at Italieneren og Guld-tænderne var to af de fire savnede, men at de begge to paastod, at de havde ligget og sovet nede om Læ, hvorimod Negeren og Kineseren ved Hjælp af overdaadige Stemmepræstationer og vild Fægten med Arme, Ben og Øren forsøgte at overbevise Synderne og de omkringstaaende om, at de lige havde set de to Gutter kravle om Bord.

Purseren griner af det hele, selv the chief smiler overbærende. Amerikanerne er frie Mænd i et frit Land.

Under hele denne Opstandelse har jeg staaet og lænet mig op ad et Rækværk. Pludselig kommer der en lille tyk Neger hen til mig og siger en hel Masse, mens han fægter med Armene og peger paa mig. Til at begynde med var det mig komplet umuligt at forstaa ham, men efterhaanden, da han havde gentaget det en tre fire Gange, og jeg fandt paa at kikke ned ad min Frakke, fandt jeg ud af, at han vilde fortælle mig, at Rækværket var nymalet...

Nu ved jeg, hvad det hedder paa Nigger-Slang. Og samtidig har jeg faaet at vide, hvad det koster at faa en Frakke kemisk rensat.

Midt i al Virvaret kommer der en ung Mand om Bord med en Kasse under Armen. Han er synlig beklemt ved Situationen. Det lyser ligefrem ud af ham, at han i Engelsktimerne i Skolen har interesseret sig mest for at drukne Spyfluer i Blækhuset. Han ser sig forvirret om og gaar saa hen til den nærmeststaaende Sømand og pirker lidt til ham. Denne vender sig om og vrænger et: „What d'you want?“ Det giver et helt Spjæt i den arme Mand, og han mimrer først lidt med Munden, inden han faar fremstammet: „Jeg speake med chief“. Men nu synes det at gaa op for Amerikaneren, hvad der er i Vejen, for han giver ham et mægtigt Dunk i Ryggen og siger grinende: „Naa-e, Chefen, ja saa vidt jeg husker, er han lige steppet op ad den Trappe der,“ og henvendt til os andre siger han stolt: „I kan nok høre, jeg har ikke helt glemt det, selvom det er ti Aar siden, jeg var hjemme sidst.“

Og saa kom de to sidste. Selvfølgelig meget „højt oppe“ for at sige det pænt. Den ene dumpede ned i Presenningen paa en af Redningsbaadene. Triumferende holdt han en lille Tingest højt hævet over Hovedet. Tilsyneladende var det lige meget, om han selv brækkede Halsen, bare han reddede sit Sejrstrofæ, en lille lyserød Træhest paa fire Hjul — en af den Slags man kan vinde i Tivoli, hvis man da har Heldet med sig. Af hans Ansigtsudtryk kunde man se, at han ventede, at hans Gevinst vilde faa os til at bryde ud



En af Betjentene kontrollerer Skibets Papirer i Kaptajns Lukaf.

i Begejstring og i hvert Fald fuldstændig glemme den Omstændighed, at Skibet skulde være sejlet forlængst. Naa, man kan vel ikke fortænke ham i, at han var glad for Hesten, den har sikkert kostet ham adskillige Dollars.

Endelig var alt i Orden. Overbetjenten tog til Kasketskyggen, og vi forsvandt ud i Natten for at finde nye Ofre.

Senere paa Natten hørte jeg „Abner Nash“ tude igen. Stakkels Purser.

Vi faar Bid.

I Løbet af Natten var vi om Bord i to danske Skibe, der skulde henholdsvis til Frankrig og England, men begge Steder var Papirerne i Orden, og alt gik rutinemæssigt, dog paa Englandsbaaden syntes Kaptajnen, at han, for at jeg kunde faa lidt Stof, maatte fortælle nogle af sine Oplevelser, saa mens Betjentene gennemsaa Skibets Papirer, fik jeg et Par Historier om genstridige Matroser, der under Forsøg paa Mytteri havde stødt Hovedet paa Skippers „lige venstre“ og derefter var endt i Lasten med en Lænke om Benene. Til Gengæld fortalte jeg ham lidt om mine friske Indtryk fra „Abner Nash“. „Ja, de er skrappe derovre,“ sagde han, „der har været en Ballade hele Dagen; der har været nogle mægtige Slagsmaal og sikken et Skyderi.“

Omkring ved 2-Tiden kom vi forbi et Skib nede i Nærheden af Nyhavn. Ud mod Vandet laa en Robaad fortojet ved Skibssiden. Overbetjenten syntes, at det saa noget mystisk ud og besluttede at se nærmere paa det.

Vi sejler op paa Siden af Skibet og sætter to Mand af, hvorefter Patrouillebaaden glider videre hen til Kajen, hvor Overbetjenten og jeg hopper i Land, og lydløst lister vi os hen mod det mørke Skib. Overbetjentens Formodning viser sig at være rigtig. Vi er ikke mere end lige naaet derhen, før en mørk Skikkelse kommer farende ned ad Landgangen. Overbetjenten styrter til og naar lige at spænde Ben for den flygtende Skygge, der viser sig at være en ung Fyr i islandsk Sweater og Flonelsbenklæder. Sam-

tidig har de to andre Betjente undersøgt Skibet og konstateret, at den lille Robaad er blevet fyldt med alt, hvad der kan fjernes af Værdier om Bord.

Ved Hjælp af den traadløse Radiosender bliver Politigaarden underrettet, og den dirigerer, ligeledes ved Hjælp af Radio, en af sine Patrouillebiler ned til det Sted i Nyhavn, hvor vi ligger. Arrestanten og Tyvekosterne bliver proppet ind i Vognen. Robaaden, der sandsynligvis ogsaa er stjaalet, tager vi paa Slæb.

„Gaarden“, som Politigaarden kaldes i Fagsprog, har allerede ved den første Samtale over Radioen faaet Skibets Navn og Beliggenhed og har i Mellemtiden affattet en Rapport, der med første Morgenpost bliver sendt til Skibets Ejers.

Efter at have afleveret Robaaden paa Handelspladsen tøffer vi atter ud for at aflægge et Besøg paa Søpolitiets Udkigspost paa Trekronerfortet. Denne Post er en Nødforanstaltning, man har maattet oprette af Mangel paa Baade. Herude paa det gamle Fort sidder der altid en Betjent forsynet med en Kikkert og en Radio. Det er hans Opgave at holde Udkig efter Skibe, der kommer fra Udlandet og rapportere sine Iagttagelser til „Gaarden“, der derefter dirigerer en af sine Patrouillebaade direkte ud til Skibet.

Og saa kom Uvejret!

Storm i et Glas Vand.

Som en værdig Afslutning paa en spændende Nat blev vi paa Vejen hjem fra det gamle rustne Fort overfaldet af et usandsynligt voldsomt Uvejr.

Det var en af de store Baade, vi var ude med. Jeg vil meget nødig prøve en af de smaa og i hvert Fald ikke i saadant et Vejr. Tordenen bragede, Lynene flammede, og Søerne væltede ind over os med en Kraft, som man ikke vilde have ventet mulig paa et saa fredeligt Sted som Indsejlingen til København.

Det syntes, som om Torden, Regn og Blæst i skøn Forening havde besluttet, at den lille frække Træsko, der havde dristet sig saa langt ud paa de vilde Vover, den skulde væltes og det lige med det samme. Baaden gængede, saa vi maalt med Rutchebanetakst fik for ca. 25 Kroner.

Og saa vilde Søerne absolut op til os i Baaden. Der var navnlig en, der var særlig ivrig, og jeg var flere Gange ved at tro, det skulde lykkes for den, men den havde gjort Regning uden Vært. Den havde glemt at tage i Betragtning, at Betjentene paa Baaden ikke var af den almindelige Slags, der altid dukker op, naar man ingen Cyklelygte har paa, men derimod alle fire uddannede Søfolk, hvorfra de to endda har sejlet paa Varmen. Den Smule Vipperi regner man ikke for noget, naar man et Par Gange har krydset Biscaya. Overbetjenten nynnede uanfægtet en Sømandsvise.

Og saa var det pludseligt overstaaet, lige saa hurtigt som det kom. Paa det sidste Stykke Vej igennem den indre Havn fortalte Betjenten ved Rattet mig, at Politiet til at begynde med ikke tog det saa nøje med, om de Betjente, der blev overført til Søpolitiet, havde været paa Søen før, men man blev klogere, da man flere Gange havde været ude for, at Betjente,

Fortælltes Side 31.

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. ØRSEN - 43

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1947



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 Kulkompani
Det danske Petroleum A/S
A/S De danske Sukkerfabrikker
Det Dansk-Franske D/S
Det Dansk-Norske D/S
D/S D. F. K.
Det Forenede Bugserelskab, A/S
Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S Hafnia
D/S Heimdal
D/S Heiland
Rederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
J. Gotfred Jensen, Aarhus
D/S Jutlandia
D/S Jyden, Esbjerg
A/S Motortramp, Stensved
D/S Myren
A. P. Møller-Fankbaende 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 Samso
D/S Solna
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
D/S Svendborg
Rederiet Oluf Svendsen
Rederiet Hans Svenningsen
A/S Em. Z. Svitzers Bjerpnings-Entreprise
Svitzers Bugserafdeling
D/S Torm
Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
D/S Trio
D/S Vendila
D/S Vesterhavet
A/S Vestjysk Dampskibsselskab
D/S Viking
D/S Øresund

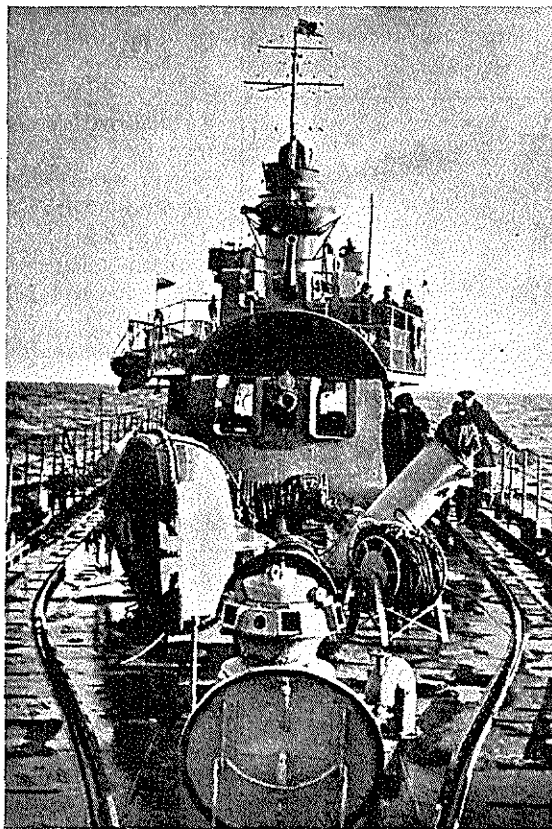
Sverige sæsætter Jager paa 1800 ts.

Fredag den 15. November foretoges den højtidelige Ceremoni ved Sæsætningen af den svenske Jager „Uppland“ i Karlskrona i Nærværelse

af Prins Wilhelm, tre Länshövdingar (Amtmænd), otte Admiraler og fem Generaler. Naar vi siger Ceremoni, skyldes det, at Stabelafløbningen var

forfulgt af et Uheld, som bevirkede, at Jageren først naaede helt ud i sit rette Element tidlig Søndag Morgen. Efter at Marinemister Vougt havde forrettet Daaben, gav han Signalet til Afløbningen. Jageren gled langsomt ned mod Vandet, men da Agterenden naaede Vandet, blev den liggende. Uheldet, som ikke fik andre Følger, skyldtes en Sæsætning i Jorden under Beddingen.

Med Søsterskibet „Öland“, som sæsattes i December i Fjor hos Kockum i Malmø, faar Sveriges Flaade en meget værdifuld Forøgelse i to store og helt moderne Jagere. Ingen anden Fartøjstype har under den afsluttede Verdenskrig vist sig at besidde saa stor og mangesidig Anvende-



De agterste Kanoner og Dybdbombekastningsapparater paa en svensk Jager.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

lighed som Jagerne. De har været med overalt, det være sig Artillerikamp, Torpedoangreb, Mineudlægning eller Ubaadsjagt, Opklaring, Patrouillering, Konvojer, Understøttelse af Tropper ved Landstigning eller Afværgning af Landstigning. Der findes mange Eksempler paa, at Jagerne har sænket eller svært beskadiget væsentlig stærkere Skibe. Det er særlig sket ved Torpedoangreb i Mørke, men ogsaa i Artillerikamp. I Sejren over de tyske Ubaade havde Jagerne en betydelig Andel. Ved sit stærke Luftartilleri og sin Ekkoradio kan moderne Jagerne desuden ikke blot beskytte sig selv mod Angreb fra Luften, men kan ogsaa medvirke til Beskyttelse af Krydsere og andre store Enheder, som de opererer sammen med.

I de fleste Lande — dog ikke i de besejrede — bygges nu eller anskaffes Jagerne. Af særlig Interesse for os er det, at Holland og Norge er i Færd med hver at skaffe sig fire Jagerne fra England, og at den hollandske Flaade skal udbygges til tre Operationsgrupper med bl. a. to Krydsere i hver og ialt 24 Jagerne.

De nye svenske Jagerne skal indgaa i hurtige og slagkraftige Operationsgrupper, som efter moderne taktiske Principper skal dannes med Krydsere som Kerne, og i hvilke ogsaa skal indgaa store Motortorpedobaade. De moderne Jagerne bliver derfor en værdifuld Forøgelse til det Forsvar mod fjendtlig Invasion, som

efter alle Krigserfaringerne maa begynde til Søs, for at Fjendens Styrke kan være tilstrækkelig reduceret, inden han naar Kysten. Operationsgrupperne egner sig især til Kamp i Mørke, i den Tid hvor Flyvernes Slagkraft indtil videre er begrænset, og som den invaderede Fjende som Regel vælger til sine indledende Angreb.

De mest moderne Jagerne, som den svenske Marine for Tiden har, er de saakaldte Stadsjagere, som har Navn efter svenske Byer. De har et Deplacement paa 1000—1100 ts og et Artilleri paa 3 Stk. 12 cm Kanoner i Skjolde, et Nærluftværn paa 4 Stk. 40 mm og 4 Stk. 20 mm (eller seks 25 mm) Kanoner og seks 53 cm Torpedoudskydningsapparater. De kan gøre en Fart paa 39 kn.

Med sine 1800 ts er „Landskabsjagerne“ „Öland“ og „Uppland“ væsentlig større. De skal som Hovedartilleri have fire 12 cm Kanoner i Dobbeltaarne for og agter samt som Nærluftværn ikke mindre end syv 40 mm og otte 25 mm Kanoner, der kan affyre 2300 Skud i Minuttet og beskyde tolv forskellige Maal paa samme Tid. Den samlede Projektivvægt for hele Artilleriet er 2,5 ts pr. Minut. Torpedobevæbningen er seks 53 cm Torpedoudskydningsrør. Desuden findes Anordning til Kastning af Dydbomber og Udlægning af Miner.

Det kan synes, som om Forøgelsen i Størrelse for de nye Stadsjagere ikke har medført en tilsvarende Forøgelse for Artilleriet. Det hænger imidlertid sammen med de nyeste Krigserfaringer. Skrogkonstruktionen er væsentlig stærkere, der findes Inderbund og et let Panser, Hovedartilleriet er opstillet i beskyttende Taarne, Luftværnsartilleriet er meget stærkt, og alle moderne tekniske Hjælpemidler er taget i Brug. Alt dette kræver forøget Deplacement og har presset Farten ned. De nye svenske Jagerne bliver imidlertid — netop gennem disse Erfaringers Anvendelse — fuldt paa Højde med Udlandets mest moderne Typer og i flere Henseender endda disse overlegne, f. Eks. i Spørgsmaalet om Luftværnsartilleri og Skrogets Modstandskraft. Det er et saa teknisk højtstaaende Land som Sveriges Fordel, at det kan være overlegen i Kvalitet, hvor det maa være underlegen i Kvantitet.

Vi henviser iøvrigt vore Læsere til Billedet af de nye Jagerne i „Vikings“s Decemhernummer paa Side 6.

En Kæmpeflaades Skæbne

Den japanske Regering har nu af de Allierede faaet Ordre til at ophugge alle Krigsfartøjer, der ligger over Jagerklassen. Ordren omfatter saaledes Hangarskibe og Krydsere til en samlet Tonnage af ca. 100.000 Tons. Ordren skal være udført inden den 30. April. Hele den japanske U-Baadsflaade har allerede maattet lide Døden. Man undrer sig over, at man stadig har Raad til at ødelægge, naar man andre Steder maa købe Materiel af samme Art til taarnhøje Priser.

—wig.

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Marconi-Selskabets Efterkrigstids Radioapparater

Krigsudbrudet i 1939 afbrød et stort Fabrikationsprogram, som Marconi International Marine Communication Co., Ltd. havde planlagt med Henblik paa en ny Serie Radioapparater, som skulde tilfredsstille de voksende Krav fra Skibsfartens Side en Aarrække frem i Tiden. Ved Krigens Slutning blev Arbejdet genoptaget, og der blev gjort alle mulige Anstrengelser for at fremstille de nye Apparater saa hurtigt som muligt. De nye Apparater og Instrumenter, som i Sommer har været udstillet i London, rummer ikke blot de oprindelige Ideer, men ogsaa et Antal Forbedringer og Finesser, som er Resultatet af Krigens Erfaringer paa Marineradioens Omraade.

Man har valgt særlige Navne, som straks giver et talende Udtryk for den Tjeneste, de forskellige Enheder er konstrueret til, f. Eks. Handelsskibs Mellembølgesender, Ocean Mellem- og Kortbølgesender, Hjælpemodtager for alle Bølgelængder, Maage Radiotelefon, Magnetit Mellembølgepejler og Vægter-Autoalarmen.

Den første Oceansender blev færdig i Januar, installeret ombord i Canadian Pacifics turbo-elektriske Dampner „Beaverdell“, og den Kendsgerning, at dette

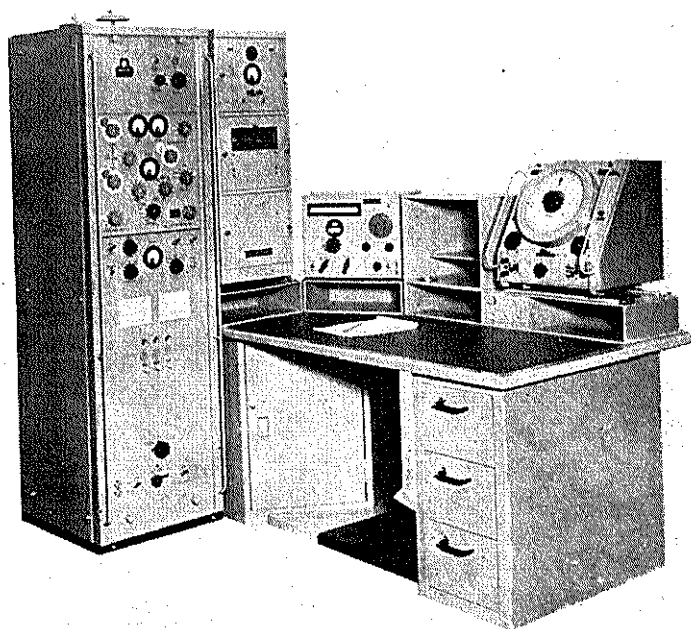


Fig. 1. Bord med færdig Sæt Oceansender, automatisk Alarm, Hjælpemodtager og Radiopejler.

nye Apparat har kunnet konstrueres, fremstilles og i flere Tilfælde installeres i Løbet af faa Maaneder efter den endelige Sejr, er en bemærkelsesværdig Bedrift, som er til stor Ære for Marconiselskabet.

Ocean Mellem- og Kortbølgesenderen er et helt nyt Skridt i Retning af at fremstille et kompakt og effektivt Radiosæt, som optager et Minimum af Plads og dog arrangeret paa en saadan Maade, at det giver den højeste Virkningsgrad i Betjeningen. Alle de forskellige Enheder er behændigt arrangeret omkring et særlig konstrueret Bord, hvilket letter Installationen og Betjeningen. Senderen staar paa Bordet sammen med Autoalarmen og Hjælpemodtageren. Desuden findes Hylder til Telegramblanketter og til Pejleren. Bordet er forsynet med rigelig Skabs- og Skufferum, og hele Installationen er smukt lakeret med graa Celluloselak. Installationen er vist i Fig. 1.

Betjeningsydelsen af Oceansættet er en bemærkelsesværdig Bedrift for en Skibsinstallation. Under Prøverne paa „Beaverdell“ fik man uden Vanskeligheder Forbindelse med tre Verdensdele, nemlig Nordamerika (2000 miles), Sydafrika (6000 miles) og til sidst Dobbeltfor-

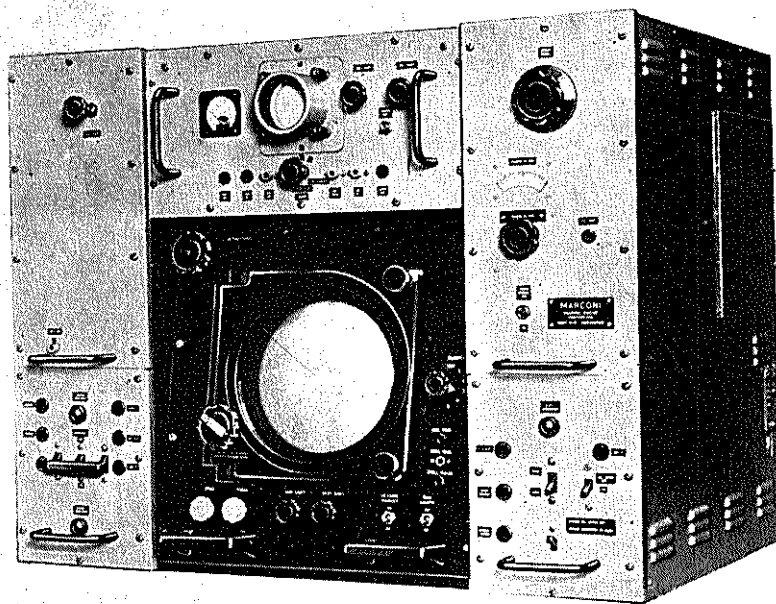


Fig. 3. Originalmodel af Marconi Radarsæt.

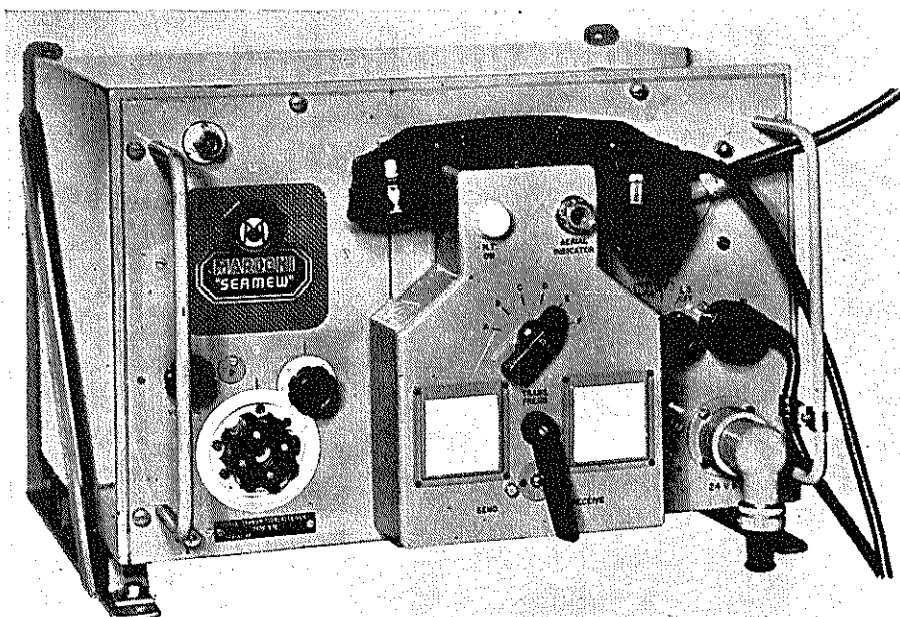


Fig. 2. „Maage“ Telefonsender og -modtager.

bindelse med Australien (10,000 miles). Radio-Office-rens Rapport over den sidstnævnte Forbindelse viser den Lethed, hvormed Forbindelsen blev opnaaet. Det hedder heri: „Jeg havde ikke troet, det var muligt at faa Forbindelse med Sydney paa denne Bølgelængde (12 mc/s) og paa denne Tid af Døgnet (Kl. 12—18); men Sydney kom ind med fuld Styrke paa Hjælpe-modtageren. Jeg havde derfor en temmelig lang Forbindelse. Sydney syntes overrasket, da den fik vor Position at vide.“

Siden denne første Prøve er lignende Rapporter over Stationens Effektivitet og Paalidelighed stadig indløbet fra andre Skibe. „Port“-Liniens Skib „Port Dunedin“ rapporterer f. Eks., at det har faaet Forbindelse med en Station paa New Zealand, medens Skibet laa paa Mersey — en Afstand paa 10,280 miles — og at Skibets Signaler blev modtaget med god Styrke.

Pejleren er konstrueret, saa den svarer til den høje Standard af Marconi Senderen og Modtageren. Skala-ens Placering er uafhængig af Rammeantennens Plads, saa denne kan anbringes paa det mest egnede Sted. Med Hensyn til Rækkevidde og Nøjagtighed staar dette nye Sæt over de første Klasses Instrumenter, som Marconiselskabet hidtil har fremstillet.

Maage-Telefonsættet, som vist i Fig. 3, er et Batterisæt, hvor Sender og Modtager er samlet i et lille Skab. Det er i første Række konstrueret til Trawlere og smaa Skibe, men kan selvfølgelig bruges overalt, hvor der ønskes Telefonforbindelse over kortere Afstande. Paa udtømmende Prøver for at bestemme Maages normale Rækkevidde har udmærket dobbelt Taleforbindelse over Land været opnaaet op til en Afstand paa 40 miles. I Praxis vil Sættets Rækkevidde over Vand naturligvis være meget længere. Der kan anbringes et vandtæt Sæt med Fjernstyring paa Broen eller et hvilket som helst andet Sted indenfor en Afstand af 45 m.

„Seagraph“-Ekkoloddet er konstrueret til at give den nøjagtige Vanddybde under Skibet. Apparatet er monteret i en Kasse, 40×34×29 cm, som kan anbrin-

ges paa et Skod. Det har tre Maaleomraader som vist i følgende Tabel.

Vanddybder:

- a. Lav, 0—150 ft.
- b. Standard 0—150 fathoms
- c. Store Dybder 0—750 fathoms

Antal Lodninger pr. Min.:

- a. 291
- b. 48,5
- c. 9,7

Udseendet af Marconis Radarsæt og Luftantennen paa Udstillingen er vist paa Fig. 2 og 4. Sættet og Luftantennen, som er vist, er de originale Modeller, og man maa forstaa, at yderligere Eksperimenter maa foretages, før en Produktion bliver sat igang. Udførelsesspecifikationen, som er Grundlaget

for Konstruktionen, er saaledes, at det vil gøre Apparatet særlig egnet til Installation i Handelsskibe. Det er saaledes i Stand til at give den nøjagtige Afstand og Retning til Genstande i Afstande op til 20 miles og ned til saa lidt som 50 yards. Skibe paa 7000 ts og derover kan opdages paa 10 miles Afstand og Bøjer og mindre Sømærker paa en eller to miles Afstand. Et 22,5 cm Katodestraalerør giver et 20 cm Billede, som kan betragtes direkte eller ved Hjælp af en Spejlopstilling i Forbindelse med et Kort. Billedet er saa klart, at Belysningen i Rummet ikke behøver at dæmpes i højere Grad. Disse Nykonstruktioner vil til sin Tid finde Anvendelse i mange Handelsskibe, baade Nybygninger og i ældre Skibe.

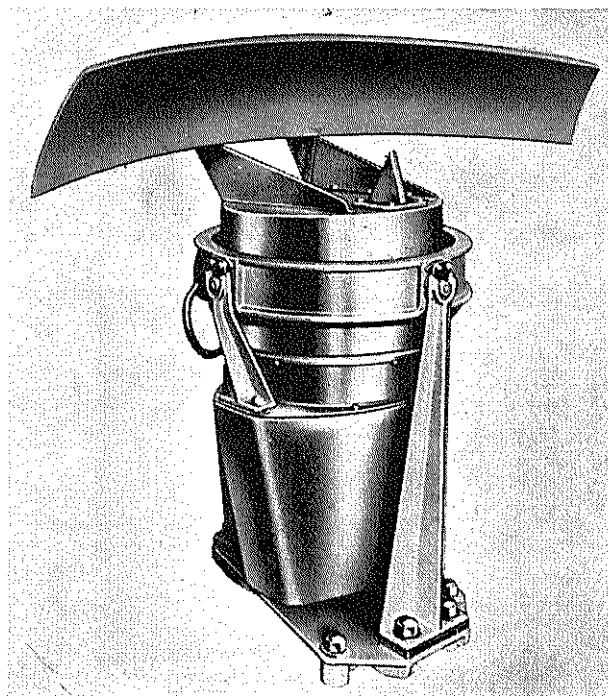


Fig. 4. Luftantenne til Marconi Radarsæt.

Det danske Redningsvæsen

Marineministeriet har udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1945 til 31. Marts 1946.

Der er ikke i Aarets Løb sket nogen Forandring i Redningsstationernes Antal, som er 55 Redningsstationer og 3 Bistationer, men Stationen „Lyngby“ er omdannet til Raketstation.

Af Redningsstationerne er 33 Baad- og Raketstationer (31 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm), 8 Baadstationer samt 14 Raketstationer (6 i Jylland, 2 paa Sjælland, 1 paa Møen, 4 paa Bornholm og 1 paa Christiansø). Bistationerne er alle forsynet med Roredningsbaade.

Ved Hundested er der desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af de stedlige Fiskere, og ved Sjællands Odde er en Motorfiskebaad med dens Ejer som Fører til Raadighed ved mulige Redningsforetagender.

Endelig er der ved Enegaard Nord for Hasle ved Johns Kapel anbragt et mindre Oplag af Liner, Stænger, Lygter m. m. til Brug i Strandingstilfælde, og ved Gedser er, særlig med mulige Redningsforetagender paa Rødsand for Øje, stationeret en Baadpram til Anvendelse i Forbindelse med Motorredningsbaaden.

Ved Tyborøn er der ligeledes stationeret en Baadpram til Anvendelse i Forbindelse med Motorredningsbaaden, særlig med mulige Redningsforetagender paa Fjordgrunden ved Tyborøn Kanal for Øje.

Roredningsbadenes Antal er 27, hvoraf 17 er stationeret paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 2 Roredningsbaade henholdsvis ved Rønne og Snogebæk og paa Holmen 1 som Reservebaad.

Der findes 23 Motorredningsbaade, hvoraf 22 er stationeret som følger: 16 paa Jyllands Kyster, 2 paa Læsø, 1 paa Anholt, 1 paa Falster, 1 paa Møn og 1 paa Bornholm.

Redningsvæsenets Materiel samt Baad- og Opbevaringshuse er indtegnet i Statsbrandforsikringsfonden for et samlet Beløb paa 2,283,538 Kr.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret andraget 723,517,50 Kr. Der har været udført 5208 Timers Vagtjeneste.

Der er i Beretningsaarets Løb forefaldet ialt 16 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet. Antallet af Redningsforetagender, hvorved intet Menneskeliv er reddet og „forgæves“ Møder, har været ialt 70. Af disse 70 Tilfælde har Redningsbaadene i 36 Tilfælde været søsat for at assistere 55 Fiskebaade og

Pramme med ialt 171 ombordværende Personer under Landingsforsøg paa Kysten og ved Indsejling til Havn.

Antallet af reddede ved de 16 Redningsforetagender var 110. Siden Redningsvæsenets Oprettelse ved Lov af 26. Marts 1852 er der ialt reddet 12,037 Menneskeliv og med de i Aarene 1850—51, medens Redningsvæsenet var under Organisation reddede, ialt 12,067.

Emile Robins Legat for Aaret 1945 til Belønning for den Redningsbaads Besætning, der i det paagældende Aar har været udsat for størst Fare ved at redde Skibbrudne, er tildelt Mandskabet ved Redningsstationen „Rønne“ for Virksomheden den 1. Marts 1945 i Anledning af M/GI „Bente“s Stranding.

I Beretningen lyder Beskrivelsen af dette Redningsforetagende saaledes:

Kl. 08,45 modtog Opsynsmanden Melding fra Ledstationen om, at et Skib var strandet Syd for Rønne.

Vinden var VSV, Styrke 8, høj Sø og sydgaaende Strøm.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og da alle var mødt, blev Motorredningsbaaden sat i Vandet. Den stod derefter ud af Havnen og videre Syd paa til Strandingen, der stod paa Haddinge Rev ca. 1 Sm. Syd for Rønne Havn.

Paa Grund af Skibets Stilling paa det stenfyldte Rev og den høje Sø var det vanskeligt at komme hen i Nærheden af Strandingen. Det blev flere Gange forsøgt at ankre op og derefter fire Redningsbaaden ned til Skibet, men Ankeret holdt ikke før den fjerde Gang, hvorefter det endelig lykkedes at komme langs Siden af Skibet i en Afstand af ca. 10 m. Der blev derefter oprettet Forbindelse med Strandingen, hvorefter de Skibbrudne — 5 Mand — een for een blev halet gennem Vandet over i Redningsbaaden.

Da Ankrene var lettet, stod Motorredningsbaaden tilbage til Havnen, hvor de reddede, der var noget forkomne, blev kørt paa Sygehuset i en Ambulance. Klokken var da 11,45.

Det lyner i Havnen. Fortsat fra Side 25.

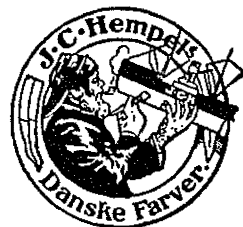
der skulde om Bord paa de store udenlandske Dampere, vaklede rundt paa Dækket grønne i Ansigtet og uden mindste Interesse for at kontrollere noget som helst andet end, hvordan Middagsmaden saa ud, naar den havde været spist een Gang.

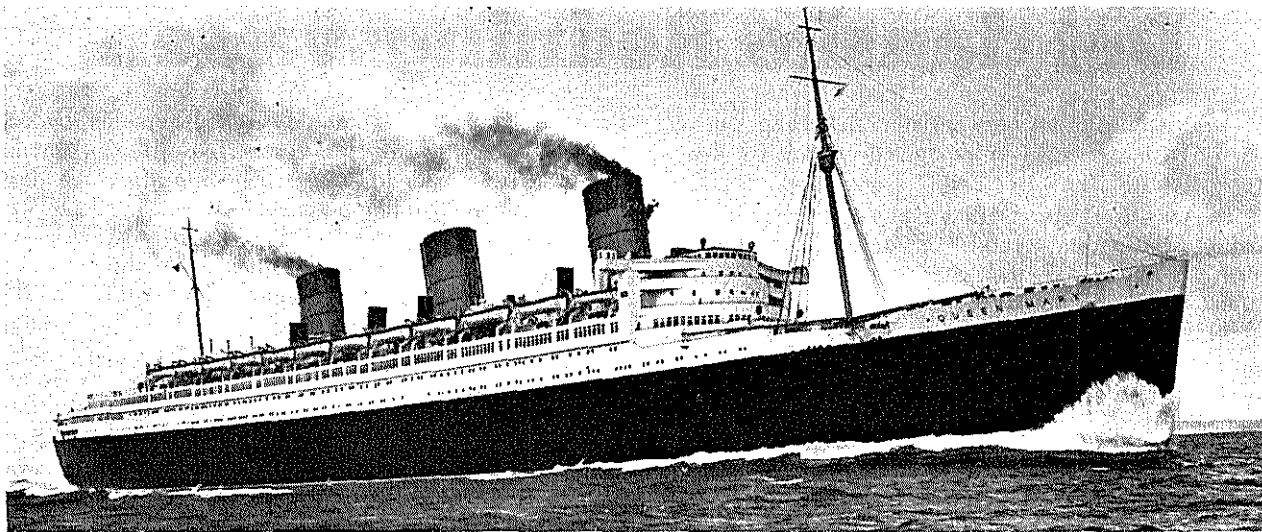
Inden vi naaede ind, var Himlen klar, og for rigtig at drille os steg Solen grinende op over Byens røde Tage, men vi skulde hjem og sove, saa vi lod den grine.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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





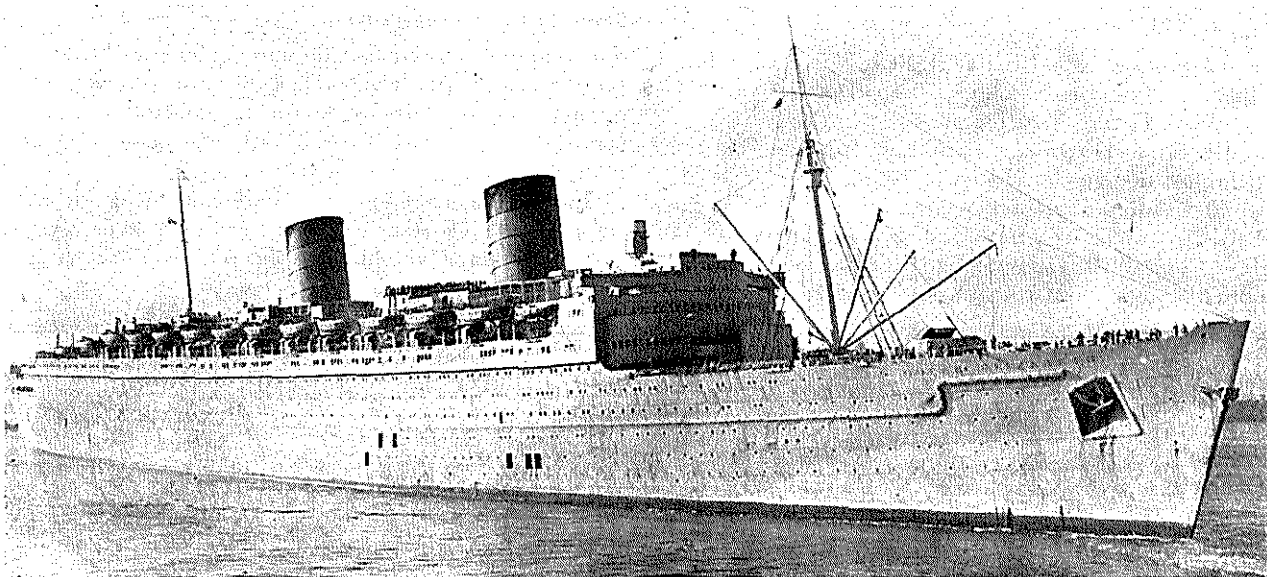
„Queen Mary“ fotograferet ud for Skotlands Vestkyst.

Englands Stolthed de to „Queen“ er atter i normal Fart

Efter Krigstjenesten er de to „Queen“-Liners blevet repareret og tilbageført til det Udseende og med den Aptering, som de skal have i Fremtiden. Transporten af 1,405,000 allierede Soldater var naturligvis ikke foregaaet uden at have sat dybe Ar i alt om Bord, men det var vel Pengene værd, idet kyndige Folk mener, at deres Krigstransporter har forkortet Krigen i Europa med et Aar ved paa hver Tur at føre over 15,000 Mand ameikanske Tropper over „Dammen“, for at de kunde være rede til „D“-Dagen.

Meningerne om disse Kæmpeskibe har været meget delte. Der blev sagt, at Bygningen af de to „hvide Elefanter“ ikke kunde betale sig i Fredstid, og at det vilde være fuldkommen taabeligt at sende dem til Søs under

Krig. Tiden har vist, at denne Kritik ikke har været berettiget. „Queen Mary“ har været et af de mest rentable Skibe, Cunard-Linien har haft. Formanden for Cunard-White Star Compagny, Sir Percy Bates, udtalte for saa lang Tid siden som i 1930, at de Betingelser, som førte til Konstruktionen af de to Dampere, var Fart og Størrelse. Farten var dikteret af den Tid, som var nødvendig for at gøre Turen paa alle Aarstider i begge Retninger under Hensyn til den Tid, det var nødvendigt at ligge i Havn paa begge Sider af Atlanten, naar der med to Skibe skulde være en Afsejling om Ugen i begge Retninger. Størrelsen var nødvendig for at give Mulighed til Fortjeneste ved at kunne have en Passageraptering, der kunde betale for Farten. Det var



„Queen Elisabeth“ i „Battledress“ efter Hjemkomsten i 1945 fra det fjerne Østen.

ikke Selskabets Hensigt at konkurrere med andre om de største og hurtigste Skibe, da de, selv om de var store og hurtige, i Virkeligheden var de mindste og langsomste, som paa en passende Maade kunde opfylde de nødvendige økonomiske Betingelser.

„Queen Mary“ blev søsat i 1934. Skibet er 309 m langt og har et Deplacement paa 81,000 ts. „Queen Elizabeth“, som blev sat i Vandet i September 1938, har en Længde paa 314 m, Bredden er 36 m og Deplacementet 85,000 ts. For at give vore Læsere nogle Begreb om Størrelsesforholdene for Verdens største Skib skal vi lige nævne nogle enkelte andre Tal: Promenadedækkets Længde er 220 m, Højden fra Kølen til Overbygningens Top er 41 m, og Højden fra Kølen til Overkanten af forreste Skorsten er 55 m.

Ud over den lille Forskel i Deplacement og Længde og det, at „Q. M.“ har tre Skorstene, medens „Q. E.“ kun har to, er de to Skibe saa godt som ens.

Skibene har 12 Dæk og Inderbund paa hele Længden. Dobbeltbunden er delt i 50 vandtætte Rum og Skroget under Skoddækket i 140 vandtætte Afdelinger.

Passagererne befordres paa tre Klasser: Kahyts-, Turist- og Tredie-Klasse. Foruden Sovekahytterne findes der 25 Fællessaloner, hvoraf Hovedrestauranten

alene kan rumme 815 Pasagerer. Ventilation og Opvarmning sker ved Termotanksystemet. Kahyts- og Turistklassens Restauranter og den store Salon har fuldstændig Luftkonditionering.

Hovedmaskineriet bestaar i begge Skibe af fire Sæt Turbiner, der hver gennem enkelt Tandhjulsudveksling driver sin Skrue. Hvert Turbinesæt bestaar af Højtryks-, 1. Mellemtryks-, 2. Mellemtryks- og Lavtryksturbiner. Bakturbiner er indbygget i 2. Mellemtryks- og Lavtryksturbinerne. Hvert Turbinesæt har sin Kondensator og kan manøvreres uafhængigt af de andre. De fire Skrueer er af Manganbronze og vejer hver 32 ts.

Damp leveres af 12 oliefyrede Vandrørskedler, arr-bragt i fire Kedelrum. Dampen har et Tryk paa 30 atm og en Temperatur paa 400 Gr. Den samlede Hestekraft er 158,000 E.H.K.

Med Undtagelse af nogle faa Turbopumper drives alt Hjælpemaskineri ved Hjælp af Jævnstrøm, der leveres af fire Turbodynamoer paa tilsammen 8800 kw. Der findes 30,000 Lamper i Skibene, og der er oplagt 6000 km elektriske Kabler.

Naar alle Pasagerpladser er optaget, rummer „Q. E.“ 3561 Mennesker om Bord.

Genopbygningen af Verdens Handelsskibsflaade af Peter Duff

Der hersker Rekordtravlhed paa Verdens Skibsværfter efter Kvartalsreporten fra Lloyds Register of Shipping for Kvartalet, der udløb den 30. September 1946. Den totale Tonnage af Handelsskibe, der var under Bygning, var steget til 3,569,159 ts, en Forøgelse paa næsten 292,000 ts siden det foregaaende Kvartal. Noget af denne Forøgelse kan maaske skyldes, at visse Tal fra Frankrig, som ikke var fremme i det foregaaende Kvartal, er medregnet i dette, men den forøgede Aktivitet paa Skibsværfterne viser den Kendsgerning, at medens 500,000 ts blev søsat i dette Kvartal, er Arbejdet begyndt paa mere end 670,000 ts. Oplysninger var ikke tilgængelige fra Rusland, Tyskland eller Japan, men det er kendt, at ingen af disse Lande bygger noget for fremmede.

Mere end Halvdelen af denne Tonnage (52,5 pCt.) bygges af engelske Skibsværfter. Over 600,000 ts ved Clyden, hvor „Queen Elizabeth“ og „Queen Mary“ blev bygget før Krigen. Værfterne ved Tynen bygger næsten 360,000 ts, omtrent en halv Million ts bygges i Belfast, og Resten af Skibsbygningsdistrikterne rundt Tallet op til 1,874,878 ts Gross, det højeste Tal siden Højkonjunktoren efter Verdenskrig I. Det er en interessant Kendsgerning, at der ved Clyden bygges mere Tonnage end i hele U.S.A., som har ca. 355,000 ts under Bygning, medens Belfast bygger mere end i hele Sverige. En stor Del af den samlede Tonnage udgøres

af store Passager- og Lastlinere, delvis eller helt igennem Køleskibe og af en særlig Type udviklet i England. Fem af disse store Skibe er paa mellem 25,000 og 30,000 ts Gross, medens der udenfor England kun er et Skib paa over 20,000 ts under Bygning, nemlig i Holland.

For Resten af den under Bygning værende Verdens-tonnage kommer Sverige paa Trediepladsen efter U.S.A. med 241,000 ts, efterfulgt af de engelske Dominions og Kolonier med ca. 200,000 ts, af hvilke 146,000 ts bygges i Kanada, hvor en ny Industri har fundet Fodfæste. Holland og Italien kæmper om de to næste Pladser med ca. 167,000 ts hver. Derefter følger Danmark med 146,000 ts, tæt fulgt af Frankrig med ca. 138,000 ts, men det sidste Tal siges ikke at være udtømmende. De sidste af de virkelige skibsbyggende Lande er Spanien med 95,000 ts, Belgien med 89,000 ts og Norge med 83,000 ts. Portugal og Argentina kan næsten ikke regnes for skibsbyggende med deres 12,000 og 3000 ts.

Til Trods for, at mange Rederes Flaader i Dag kun bestaar af Motorskibe, spiller Dampskibene endnu en stor Rolle med deres 1,600,000 ts mod Motorskibenes 1,900,000 ts. I England alene er der større Tonnage af Dampskibe end af Motorskibe under Arbejde, hvilket for en stor Del skyldes, at Dampturbinen foretrakkes til de meget store Skibe, for hvilke der er meget stor

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

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Efterspørgsel. Af de 580,000 ts Tankskibe, der er under Bygning i Verden, fører England med 295,000 ts, fugt af Sverige med 83,000 ts og Italien med 52,000 ts.

England og Sverige er de Lande, der bygger mest for fremmed Regning. Omtrent to Femtedele er i begge Lande under Arbejde for fremmede Redere eller skal registreres under fremmed Flag. Af Sveriges 241,000 ts er 102,000 for fremmed Regning, deraf langt den største Del (91,000 ts) til Norge. Af den engelske Produktion 1,875,000 ts er omtrent 387,000 ts for fremmed Regning. Englands største Kunde er Frankrig med 93,000 ts, fulgt af Norge med 62,000 ts, 25 Skibe paa næsten 60,000 ts skal indregistreres i Dominions eller Kolonierne, medens 57,000 ts er til Holland, 54,000 ts til Portugal, 21,000 ts til Argentina, og Sverige og Island skal have godt 9,000 ts hver. Af andre Lande, som faar bygget paa engelske Værfter, kan nævnes Belgien, Brasilien, Kina, Danmark, Ecuador, Ægypten og Schweiz. Af andre Lande eksporterer Kanada og Danmark en stor Del af deres samlede Skibsproduktion, idet mere end 40 % bygges til andre Lande.

Hvis man undersøger Tallene for Verdensskibbygningen, faar man et Billede af, i hvilken Grad de forskellige Nationer vil forøge deres Handelsskibflaade. I de fleste Tilfælde drejer det sig om Udligning af Tab foraarsaget af fjendtlig Virksomhed under Krigen. Den samlede Byggevirksomhed er i Hovedtrækkene bestemt for følgende Lande:

Land	Tons Gross
England	1,488,000
Frankrig	293,000
U. S. A.	286,000
Norge	285,000
Holland	263,000
Engelske Dominions etc.	181,000
Sverige	149,000
Italien	133,000
Spanien	95,000
Danmark	91,000
Belgien	83,000

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



OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

Skibsbyggere er overalt begyndt at spørge sig selv, hvorlænge denne Højkonjunktur vil vare. Interessen samler sig især om store Lastbaade, som det var umuligt at faa erstattet under Krigen. Ønsket om Tonnage er brændende over hele Verden, men der udtrykkes til Tider Frygt for, at en Byggen væk uden Grænser vil medføre Overskudstonnage. Den maa imidlertid fornyes, da den bliver for gammel til at være økonomisk, og der er en hel Del at indhente i denne Retning. De Shipping World offentliggjorte Tal viser, at Højdepunktet for Skibsbygningsindustrien paa ingen Maade er passeret. De afslører nemlig, at engelske Værfter alene har endnu en Million Tons i Ordre, som skal kølstrækkes, naar Beddinger bliver ledige. Desuden vil, naar de engelske Rederes Krav er dækket, Eksporten kunne forøges, da mere end 700,000 ts er i Arbejde eller i Ordre for fremmed Regning, eller mere end 26 % af den samlede Tonnage, der skal bygges.

Radar-Nyt.

Akademiet for tekniske Videnskaber har for det forløbne Aar uddelt Valdemar Poulsen-Medaillen i Guld til Amerikaneren Dr. F. W. Alexanderson og til Englænderen Sir Robert Watson-Watt. Den sidste betragtes af de fleste som Radar'ens Opfinder.

Radar'en gaar iøvrigt sin Sejrsang over hele Verden, og ogsaa Danmark prøver at holde Trit med Udviklingen. Saaledes har Fyr- og Vagervæsenet besluttet at anbringe Reflektorer paa mange af Sømærkerne, og samtidig har man bevilget et Beløb paa 50,000 Kr. til Anskaffelse og Installering af et Radaranlæg til et af Fyr- og Vagervæsenets Fartøjer. Det „heldige“ Fartøj bliver „Argus“.

Nyt fra Tyskland.

Meddelelserne om tysk Skibsfart er faa og ofte ikke af større Betydning, men fornylig tog det første Skib efter Krigen med udelukkende tysk Besætning fra Dublin i Irland, hvor det fik en større Last af Kvæg om Bord bestemt for Berlin. Omtalte tyske Fartøj var „Travemünde“.

Iøvrigt meddeles det, at man har indført et nyt Flag for den tyske Handelsmarine. Det drejer sig om et Splitflag delt i fem lige store Felter, der fra øverste Lig har følgende Farver: Blaåt, rødt, hvidt, rødt og blaåt. Er det Skæbnens Ironi, at den tyske Handelsflaade skulde komme til at sejle med de allierede Farver under Gaflen?

D/s DRACO

Korresponderende

Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amallegade 35 B

Telf. Palæ 5906

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

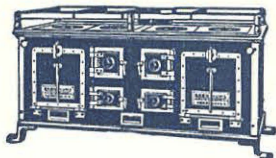
Telefon Byen * 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faaes i alle Verdenshavne

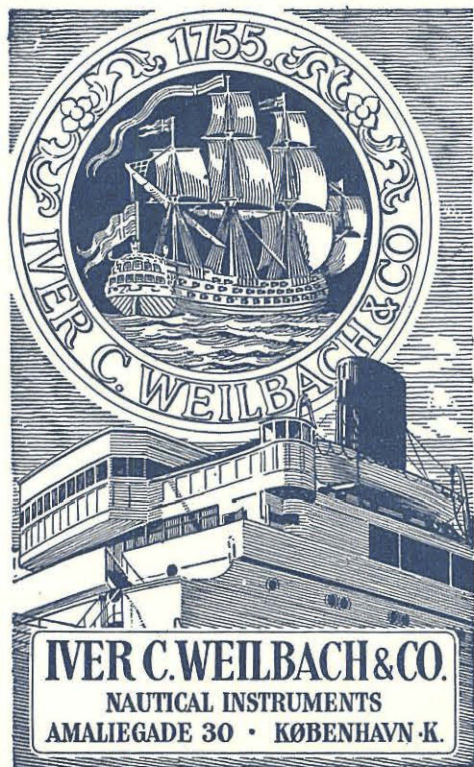
Grundlagt
1899

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
A/S

Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandla“

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk



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

C. K. HANSEN

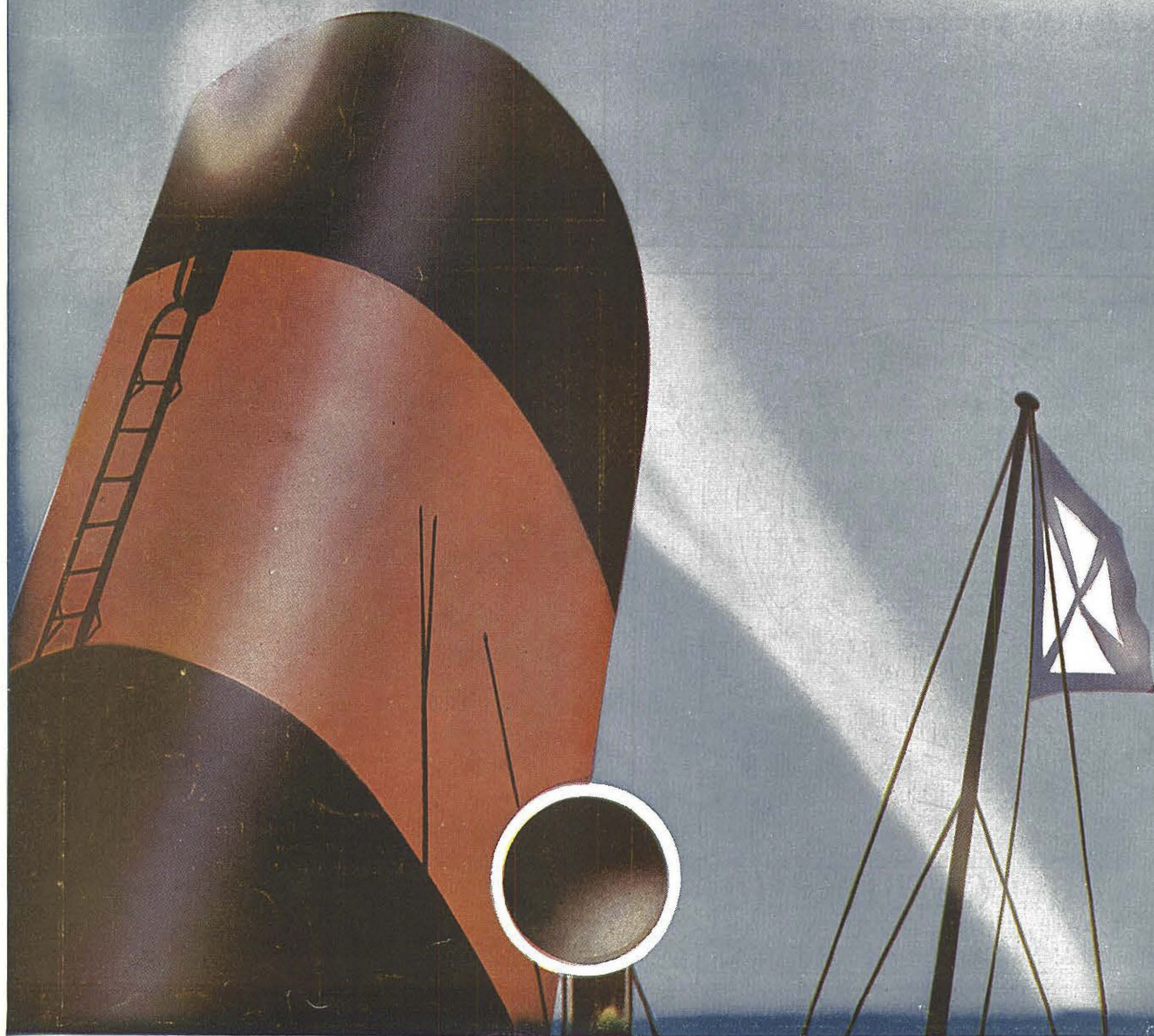


AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

Det forenede Dampskibs-Selskab





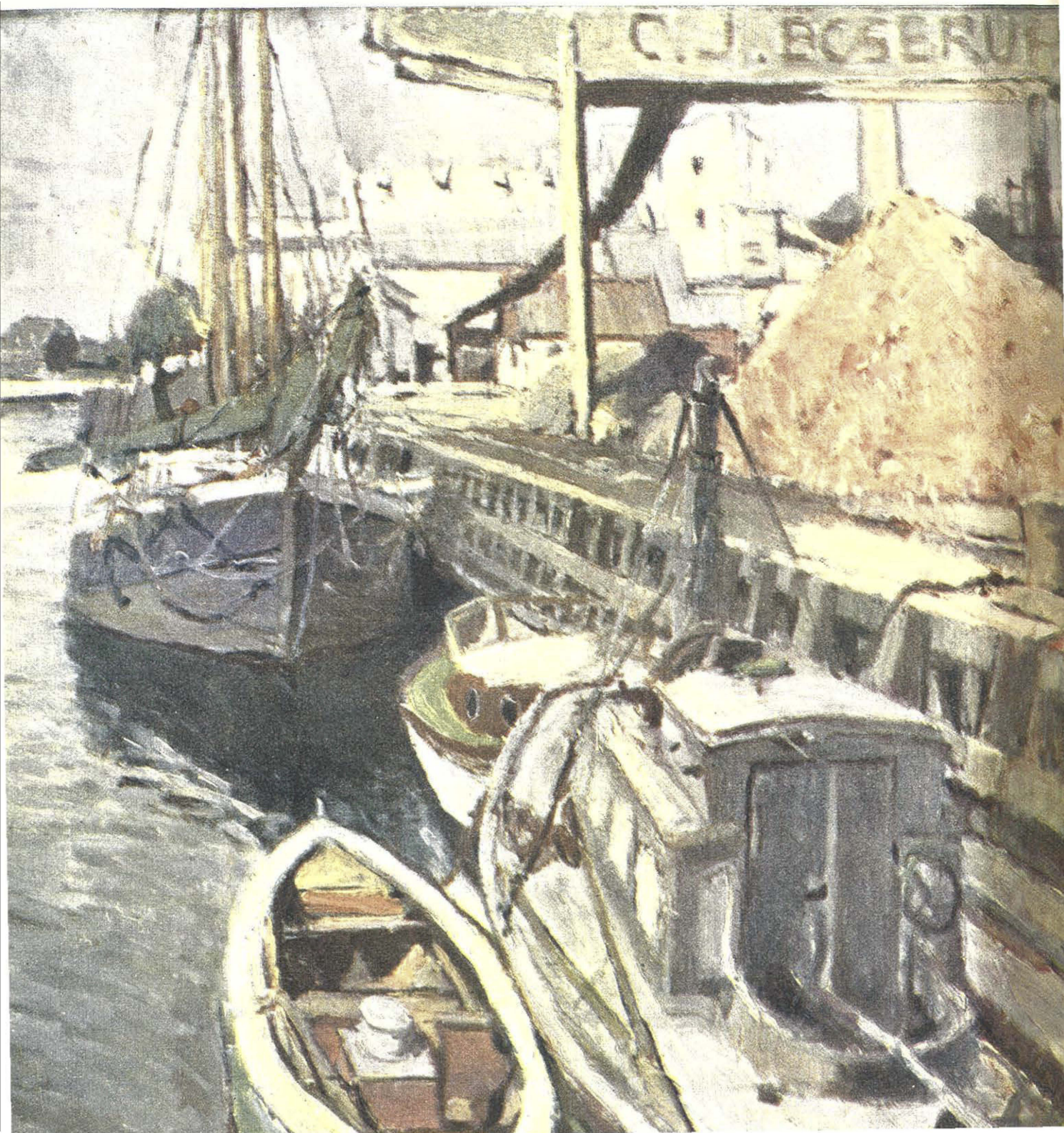
VIKINGEN

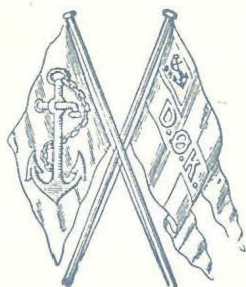
75 Øre
1. Februar

FAXE LADEPLADS

Maleri af D. GODYCKI CWIRCO

✓ 1947 - Nr.
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

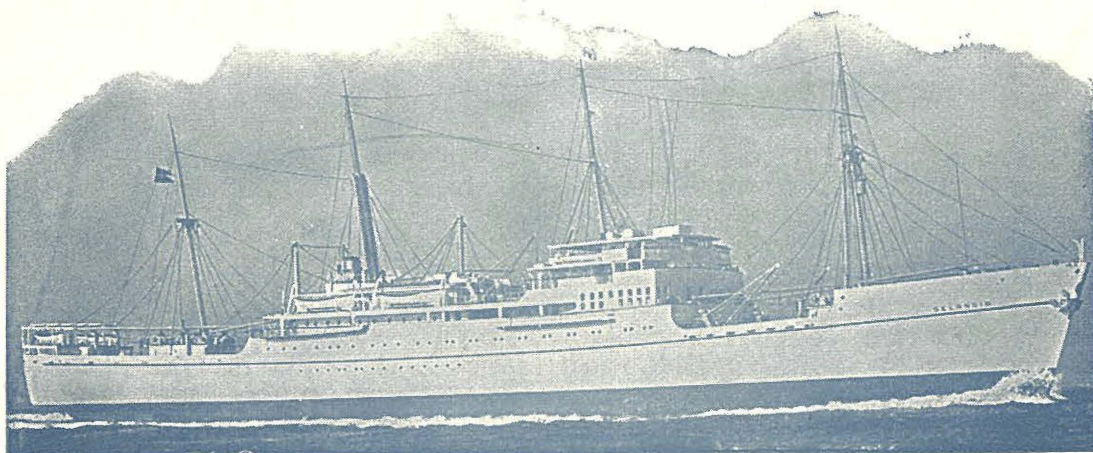
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Siam



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

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

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

2/47

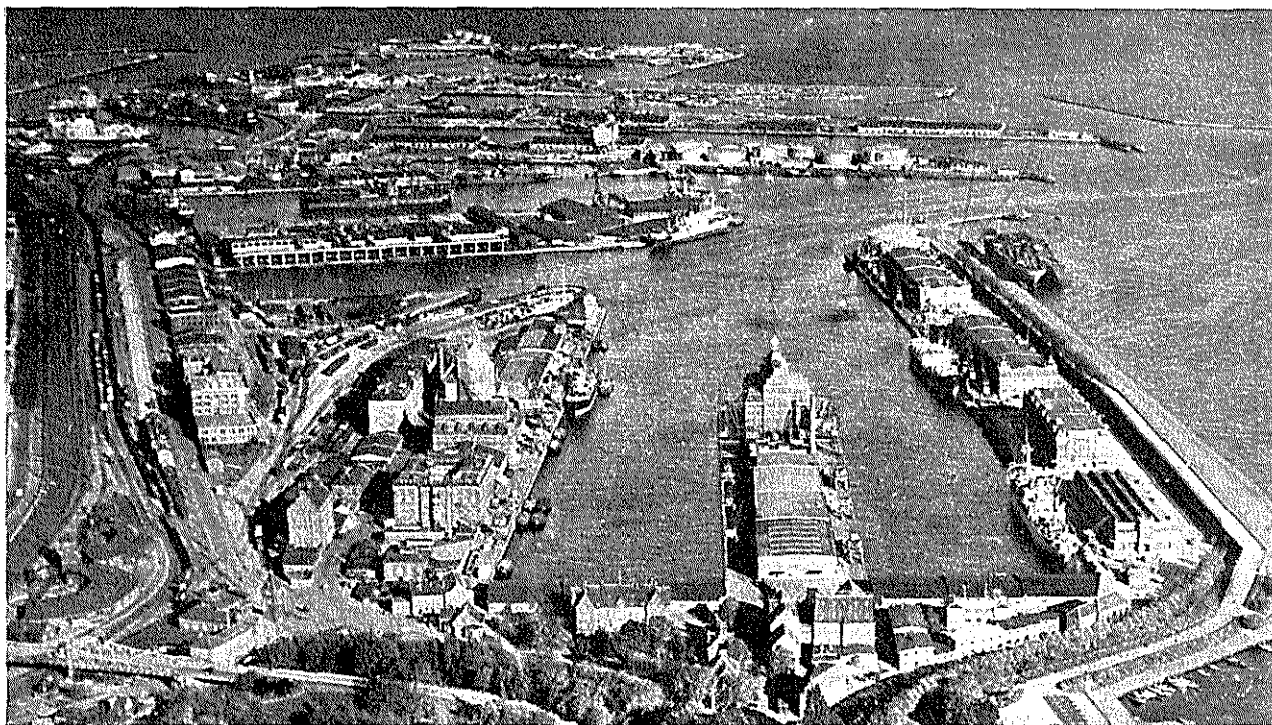
Af OTTO LUDWIG

Københavns Havn

Danmarks Puls

DER laa et stort amerikansk Liberty-Skib og tudede ude paa Rheden, skønt der ikke var noget at være ked af, for Lodsbaaden var allerede paa Vej. Matros Jones, der havde Frivagt, stod ved Lønningen og stirrede ind mod Byen, da Lodsen kom om Bórd. Det kunde være interessant at faa at vide, hvad Kendskab han havde til Danmark og dets Hovedstad. Ja, han havde jo nok hørt Navnet paa Landet før, og inden de tog Trippet over Atlanten, havde han ogsaa paa et amerikansk Turistkort over Europa set Ordet „Copenhagen“, men da var det anbragt i Sve-

rige. Inden længe havde jeg en Samtale i Gang med ham om Københavns Havn. Der var ikke Grænser for de Ting, Mr. Jones vilde have at vide. Blandt andet fortalte jeg ham stolt, at Øresund før Krigen blev gennemsejlet af 40.000 Skibe aarligt. Men som bekendt er Amerikanere svære at imponere, og det var derfor nødvendigt ogsaa at fortælle ham, at Verdensbyen London paa samme Tid „kun“ blev besøgt af 30.000 Skibe. Dette syntes virkelig at forbyse Jones, og selvfølgelig sagde jeg ikke noget om, at i det sidste Tal var ogsaa de gigantiske Oceanlinere medregnet,



Udsigt over Frihavnen og Københavns nordlige Havnebassiner. Billedet er taget i en Pause mellem Sommerens mange Flaadebesøg, hvorfor Langeliniekaen er helt tom paa nær de to Skibe, der som Vrag ligger og skæmmer Omgivelserne. Det vilde være rart, om de snart kunde aflozes af de mange store Turistdampere, der før Krigen var med til at give Langelinie dens egen Charme.

(Novico Fot.)



Under Krigen er der blevet bygget en betydelig Havn i Kalveboderne til Gavn for Fiskerne og Lystsejlerne. Vejen, der fører ud til Havnen, er anlagt paa opfyldt Areal, og man er stadig i fuld Gang med at indvinde nyt Land derude. Saaledes skal hele Arealet mellem Havnens Nordkaj og Badeanstalten i Forgrunden ogsaa tørlægges.

(Novico Fot.)

hvilket selvfølgelig faar Tonnagetallet til at vokse hurtigt.

Med et øvet Knips med Fingrene sendte Amerikaneren en halv „Chesterfield“ udenbords, hev en Pakke frem og bød mig en Smøg, hvilken jeg forsøgte at tage saa roligt og nonchalant, som havde det været en „St. James“. Nu kunde det have været meget morsomt at følge denne „Yankee“ videre gennem Kanalen og ind i Byen — ikke mindst naar man tager de gode Cigaretter i Betragtning — men vi kunde egentlig ligesaa godt følge en vaskeægte Københavner. De fleste af Byens Indbyggere ved faktisk ligesaa lidt om Havnen som en Udlænding. Selvfølgelig giver de sig ikke som Mr. Jones til at kigge efter et Monument, der kan sammenlignes med Frihedsgudinden, fordi de fleste ved, at København desværre ikke har noget rigtigt Vartegn, der kan byde de Søfarende Velkommen til Byen. Men hvad ved Københavnerne egentlig om Havnens Betydning for Landet? De færreste aner, at København for Øjeblikket har den største Havn paa den nordlige Del af Kontinentet med sin samlede Kajlængde paa 41 km, hvoraf de 30 er ren og skær Anlægskaj, altsaa paa det nærmeste paa Længde med Vejen fra København til Roskilde. For Øjeblikket er Hamborgs Havn naturligvis helt slaaet ud paa Grund af Krigens ødelæggende Virkninger, men selv under normale Forhold er den tyske Havneby kun et Haneffjed foran København, idet den samlede Længde af Anlægskajer dér er paa 31 km. Til Sammenligning kan det nævnes, at de tilsvarende Tal for Stockholm, Gøteborg og Malmø er henholds-

vis 17½, 11 og 8 km. Det kan i dette Tilfælde ikke betale sig at sammenligne med London, hvis Kajlængde er paa 71 km.

Trods den uklare Verdenssituation naaede Havnen allerede i 1946 op paa 72 Procent af den normale Trafik, medens Godsmængden naaede op paa 83 Procent, af hvilket fremgaar, at Skibene i Dag bliver 13 Procent bedre udnyttet end før Krigen. Omkring 17.000 Skibe paa et samlet Tal af 5,5 Millioner N.R.T. besøgte København i 1946. I de gode Aar 1935—36 saa det dog helt anderledes ud. I Juli Maaned 1936 blev København saaledes anløbet af 3189 Skibe, og Tonnagetallet naaede op over Millionen, idet det laa paa 1.019.614 N.R.T. Hvis de høje Tal faar det til at svimle for nogle af Læserne, kan vi blot mindes den Tid, hvor det saa allersortest ud for Havnen. Krigen ødelagde jo mangt og meget og fik ogsaa Livet i Havnen til at stagnere. I Marts 1942 var tre Skibe alt, hvad der løb ind til København.

Jeg fortalte forresten ogsaa min Ven Jones paa Liberty-Skibet om de gode, gamle Dage, hvor Turistskibene trængtes om Kajpladsen ved Langelinie, men dvælede ikke ret længe ved Emnet, da jeg var bange for, at han skulde spørge om vor øjeblikkelige Turist-service.

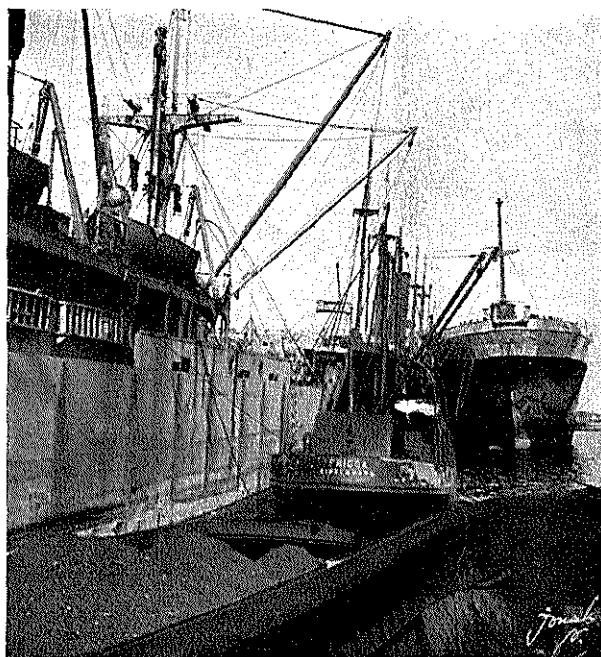
Havnens Folk.

Foruden at Københavns Havn er en Livsbetingelse for vort Land og for hele Folket, der indirekte er afhængig af den, saa har mange helt knyttet deres Liv til Havnen. Jo flere Havnen har beskæftiget, jo bedre

Tider. Travlhed er det højeste Ønske, Havnens Folk har. Alene Havnevæsnet har beskæftiget 335 Mennesker. Af Havnearbejdere findes der omkring 3.000, men alle Havnearbejdere er ikke i konstant Arbejde. Naar det er gode Tider, er 4—500 af dem alene beskæftiget i Frihavnen. En uundværlig Faktor i Havnen er Lodsvesnet, hvis Personale i det forløbne Aar har haft en travl Tid med 8.621 Lodsninger. Endvidere har mange private Virksomheder beskæftiget Folk ved Havnen.

Det er bemærkelsesværdigt, at Københavns Havn i Dag raader over 300.000 kvm. Gulvplads i Varehusene, hvad der nærmest svarer til 13 Gange Raadhuspladsens Størrelse. Kornlagrene er i Stand til at opbevare henved 40.000 tons Korn. Olie- og Benzinbeholderne kan rumme lige ved 170.000 Kubikmeter (170 Millioner Liter) af de uundværlige Vædske. Det vil sige, at Danmarks største Bryggeri, „Carlsberg“, kan have to Aars Produktion af Øl opbevaret i dem. Paa Kulpladserne er der for Øjeblikket god Plads, idet man til Oplagring af Kullene har beslaglagt ikke mindre end 200.000 kvm., medens Tømmeret har faaet overladt en Plads paa 70.000 kvm. Frugthaller og Kølerum optager henholdsvis 16.500 kvm. og 4.400 kvm.

Der skal sikkert mere til at imponere en Amerikaner, der er inde i Havneforhold, men vi Danskere har Grund til at være stolte over vor Hovedhavn, der oven i Købet nu har store Chancer for at blive Nordeuropas Fordelingshavn. Dette indebærer ikke alene Chancen for den fine Titel, men ligesaa meget for Erhvervelse af udenlandsk Valuta, som vi for Øjeblikket ikke har for meget af. Grunden til at vi kan være saa godt med, er den, at København for det første ligger fortrinligt placeret. For det andet er den sluppet nogenlunde helskindet gennem Krigen, hvad der ikke har været Tilfældet med de tyske Havne, og for det tredje har vi hele Tiden søgt at følge med Tiden. København bliver ikke alene besøgt af Skibe, der skal ind at losse eller lade, men ogsaa af Fartøjer, der trænger til Service.

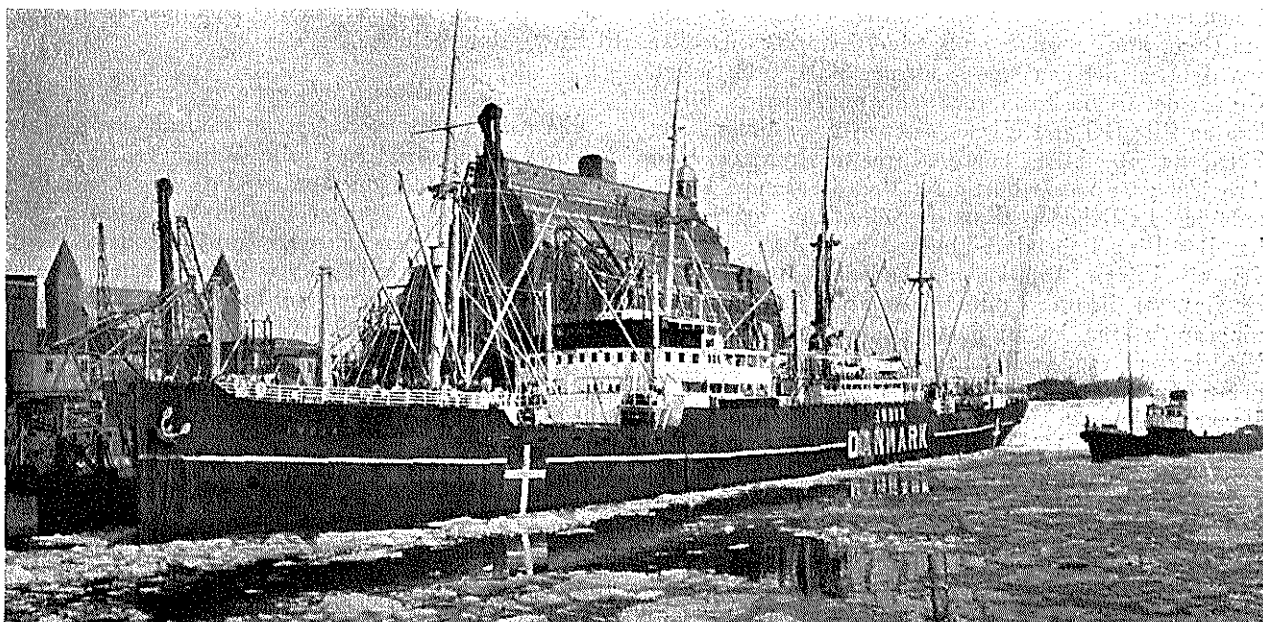


En unormal Situation: En større Dampfer faar udlosset sine Kul i Pramme ved Langeliniekaen.

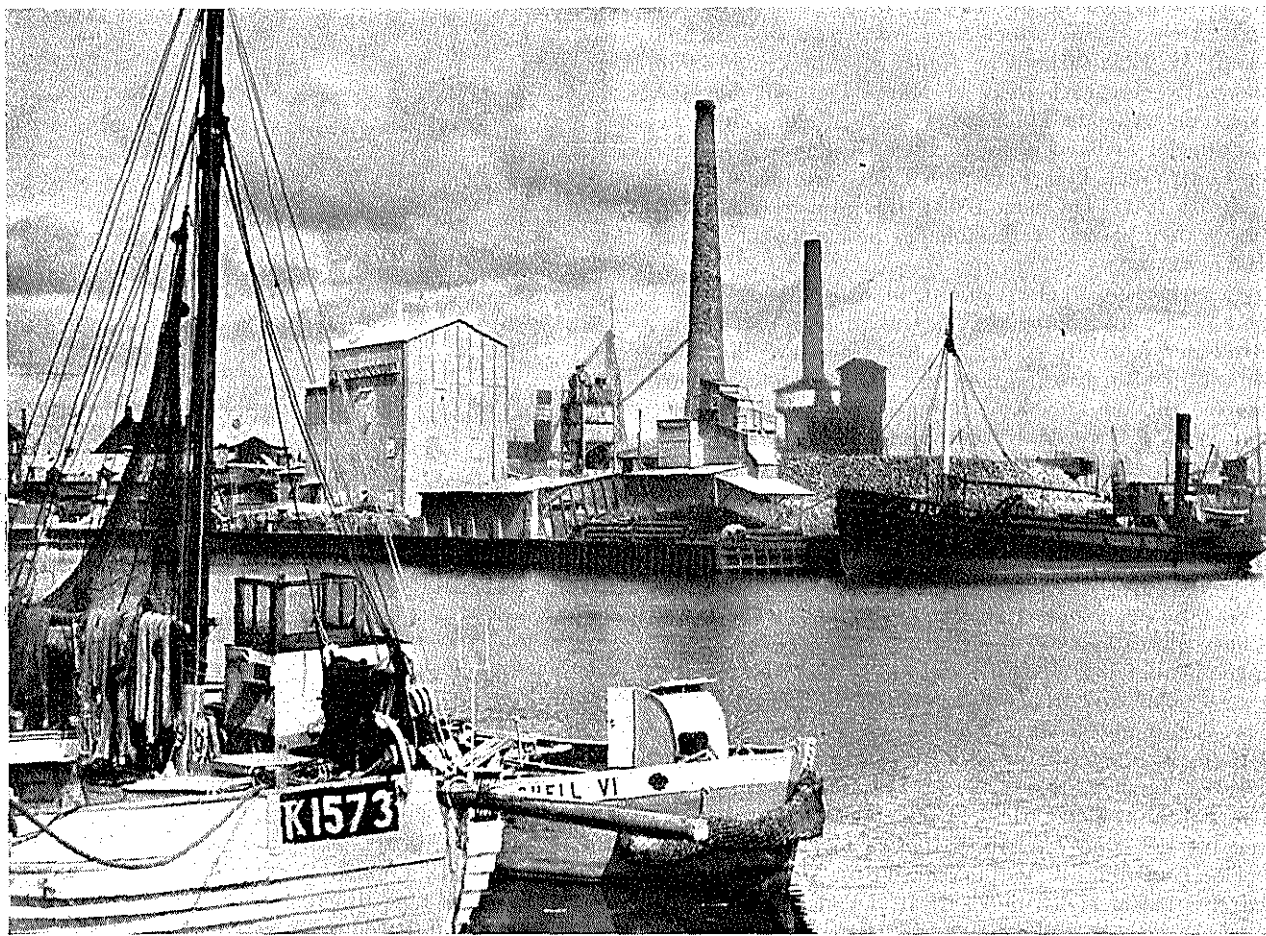
(Fot. Jonals Co.)

Mange udenlandske Baade ankommer til Burmeister & Wain med Havarier, som de ønsker at faa udbedret godt og hurtigt, hvilket ogsaa sker. Ogsaa det skaffer Valuta til Landet. Ligeledes søger mange Baade herind for at tage Brændstof og Proviant om Bord, og i saadanne Tilfælde ydes der dem ogsaa en glimrende Service. Efter Krigen har mange Skibe tillige søgt hertil for at blive afmagnetiserede. Skibe af alle Nationaliteter ankommer til Afmagnetiseringsstationen paa Lynetten, hvor man paa en Maaned har behandlet 215 Skibe svarende til ca. 225.000 B.R.T.

En Ting, der forresten skuffede Mr. Jones, var, at et Liberty-Skib, der laa ved Langeliniekaen, maatte



Et Billede fra én af Krigens Istvintre, hvor de smaa kraftige Bugserbaade ogsaa gjorde god Fyldest som Isbrydere i Havnen.



Selv en travl og stovet Havn som Kalkbrænderihavnen kan give Anledning til et smukt, fotografisk Motiv.

(Kbhvns. Fotoservice.)

losse Kul over i Pramme, der laa paa Siden. Arbejdet foregik med primitive Hjælpemidler. Selvfølgelig skyndte jeg mig at forklare, at Situationen var unormal. For det første plejede man jo ikke at bruge saadanne Skibe til Kultransport, hvilket Jones samtykkede i med en sur Mine. Hans Skib havde nemlig ogsaa Kul om Bord. For det andet er Bassinet i Nordhavnen ikke saa dybt, at det kan tage saadanne Skibe fuldt lastet. Og for det tredje, forklarede jeg Amerikaneren, bliver kun en lille Del af Kullene losset over i Pramme, idet Skibet bagefter bliver bugseret over til Kranerne, hvor Arbejdet gaar meget hurtigere. Med det samme benyttede jeg Lejligheden til at fortælle ham, at Havnen har Bestilling liggende i England paa 13 nye Kraner, der vil bringe Antallet af saadanne op paa 154. De fleste af disse er fuldtud tidssvarende. Af Kornlosningsapparaterne, hvoraf der er 13, er de 9 Sugere. Af Flydekraner raader Havnen over 6. Til Jernbanen, der transporterer en Del af Godset videre, er der ved Havnen anlagt 35 km Kaj-Spor.

Noget af det, Udlændinge lægger Mærke til i Havnen, er den Renlighed, der hersker der. Denne skyldes for en stor Del Selvdisciplin, men desuden har vi baa- de et Havne- og et Søpoliti, der passer paa, at der ikke sker noget, der er i Strid med Havnereglementet. Iøvrigt kan Københavns Havn rose sig af de mange idylliske Kanaler. Mange Københavnerne har sikkert aldrig observeret Skønheden i Christianshavns Kana-

ler, hvor de gamle Bygninger spejler sig i Havne- vandet og leder Tanken hen paa Holland og andre sydlige Lande. Ogsaa Gammel Strand er en Attraktion med sine Fiskerkoner og de mange Hyttefade. Men vi vil ikke fortabe os i Idyl. Vi holder os til de mere materielle Ting. Det er dem, der for Øjeblikket skaffer os til Livets Opretholdelse.

Naar Broen gaar op.

Egentlig er det mærkeligt, at Københavnerne ikke er mere „sea-minded“. Der gaar sjældent en Dag, uden at de bliver mindet om Søfarten, da de næsten alle- sammen hver Dag faar et Blik af et Skib paa Vej gennem Havnen. Men kun naar Kulsituationen ser sortest ud enten paa Grund af Strejke eller som Følge af Isvanskeligheder, opdager Københavnerne, i hvor høj Grad de er afhængige af Søfarten og Havnen.

De Steder, hvor Byens Befolkning kommer i nær- meste Kontakt med Havnen og dens Liv, er ved Bro- erne. En stor Del af Indbyggerne fra selve Byen tager hver Dag ud til Amager, medens en endnu større Del af Amagerkanerne tager indefter. Hver Morgen mødes de paa Midten, men har ikke Tid til at se sig om, fordi de er ved at komme for sent paa Arbejde. Kun hvis Broen gaar op, standser de, og saa er det ikke altid lige pæne Ting, der bliver sagt om de forbipa- serende Skibe, selvom det er dem, der kommer med Materialerne til Arbejdspladsen, hvor man — efter at



De smaa Kanaler paa Christianshavn kendes kun af faa Københavnerne. Mange flere burde lægge Søndagsturen om her og eventuelt tage med en af de smaa Motorbaade fra Christianshavns Torv til Kongens Nytorv. Disse smaa Kanaler med de mange Fiskefartøjer og de gamle smukke Huse paa Kajerne er en virkelig Attraktion for Byen.

(Kbhvns. Fotoservice.)

være kommet for sent — netop giver Broen og Skibene Skylden.

Hvor mange Skibe passerer forresten Broerne om Aaret? Ja, lad os først se paa Knippelsbro. I 1945 maatte Broen aabnes og lukkes 11.586 Gange og blev passeret af 16.522 Skibe, hvilket altsaa vil sige, at der sommetider er gaaet flere igennem paa een Gang. Af disse Skibe var de fleste Damp- eller Motorskibe, idet kun 2 Sejlskibe passerede. Forøvrigt er Bugserbaadene blevet talt for sig, og har saaledes det største Antal Gennemsejlinger med 3.737. Men da alle disse jo er Damp- eller Motorskibe, har jeg stadig Ret i, at Sejlskibene var i Mindretallet.

Med Hensyn til Langebro har den i samme Tidsrum haft 152 Oplukninger mere end sin yngre Kollega, selv om mange af Skibene har lagt til mellem de to Broer eller er sejlet ind i en Sidekanal. Saaledes er de to Sejlskibe ikke kommet længere end til Sukkerfabrikkerne. Differencen frembyder dog intet Mysterium, da det hele ligger i, at saa mange Skibe er gaaet under Knippelsbro, uden at Broklappen har maattet løftes. F. Eks. er Tallet for passerede Bugserbaade, der skulde have Broen aabnet, dobbelt saa stort for Langebro's Vedkommende som for Knippelsbro's. Helt tosset har det altsaa ikke været at bygge en halv-høj Bro.

Meget morsomt, men vel ikke af slet saa stor Interesse for Søfarten, kan det være at kigge paa Tallene

for dem, der passerer Broerne paa den anden Led. Paa en enkelt vilkaarlig Dag passeredes Langebro bl. a. af 5.657 Fodgængere og 39.734 Cyklister, hvilket viser, hvor mange der her faar et lille Blik ud over Havnen. Og for at være helt korrekt kan jeg fortælle, at selv de yngste Københavnerne her har Chancer for at faa et Indblik i Havnens Liv. Saaledes passeredes Broen den nævnte Dag ogsaa af 151 Barnevogne. Desværre ved jeg ikke, hvor mange Folk, der kørte med Sporvognen den Dag, men Længden af de passerede Vogne svarer til Vejlængden fra København til Roskilde.

Fremtidsplaner.

Forøvrigt er det ikke helt rigtigt, naar man siger, at Havnens Udvikling har staaet stille under Krigen. Midt i den ondeste Tid fuldførtes saaledes Arbejdet med Københavns nye Lyst- og Fiskerhavn i Kalveboderne, hvor der er Plads til en Mængde Fartøjer. Endvidere har man ved Opfyldning skabt Sluseholmen paa ca. 80.000 kvm, hvor der bl. a. er opført et Skibsværft. Men Havnen har sikkert meget at vente sig af Fremtiden. Det er Meningen indenfor en overskuelig Tid at modernisere Københavns Havn betydeligt. Foruden de før omtalte Kraner, der skal komme hertil, vil man anskaffe nye Pakhuse, der vil lette Udskibningen af Varer betydeligt. Bl. a. vil man opføre et stort nyt Pakhus i Frihavnen, hvor de nye Kraner skal placeres.

Til Gengæld skal nogle af de gamle Skure nedrives. Omtalte Pakhus vil faa et Gulvareal af 18.000 kvm. Ved nordre Toldbod vil blive opført et mindre Pakhus med 2.300 kvm Gulv. Endvidere skal der opføres nye Lokaler til Havnens Arbejdere, og ogsaa nye Kajer vil blive anlagt. Desuden er en Modernisering af de nuværende Kraner i fuld Gang. Endvidere skal der jo bygges en ny Langebro, der bliver ca. 2 m højere end Knippelsbro.

Med Hensyn til Vartegnet er der som bekendt Planer fremme om at flytte Huitfeldt-Monumentet til en mere iøjnefaldende Plads, og engang i Fremtiden vil man opføre et helt nyt og meget større Vartegn.

Selvom Havnen tjener umaadelig mange Penge ind til Landet, saa koster det selvfølgelig ogsaa noget at holde den i Drift.

Imidlertid er det ret interessant at se paa Havnens Regnskab. Budgettet for 1947 ligger saaledes paa 10.053.200 Kroner. Størstedelen af Udgiften dækker Havnen dog selv ved sine mange Indtægter.

Men hvem tænker f. Eks. over, at der medgaar over 15.000 Kroner til Drift og Vedligeholdelse af Fyr og Baaker i og ved Havnen? Havnen er andet end bare lige Kajerne, Kranerne og Varehusene. Veje, Ledninger, Kloakanlæg, Isbrydningsmateriel, Fortøjningsbøjer o. s. v. o. s. v. skal vedligeholdes. F. Eks. har man budgetteret 30.000 Kroner til Drift af Isbryderen „Væderen“, medens man yder et Bidrag paa 8.000 Kroner til „Lillebjørn“s Drift. Maaske faar man ikke Brug for alle Pengene, men man ser, at en Isvinter kan være ret kostbar for Havnen. Til Isbrydningstjenesten anvender man ogsaa en Del af Havnebygningsvæsenets Materiel, og hertil har man budgetteret 15.000 Kroner.

Der gaar imidlertid ogsaa mange Penge til Uddybning af Havnen. Man raader i København over to Uddybningsmaskiner, som tilsammen koster 133.200 Kroner i Drift om Aaret. Til Brug af Dykkermateriellet medgaar 53.100 Kroner. Desuden raader Havnen over en Del kørende Materiel, som det ogsaa koster Penge at holde i Drift.

Tal kan dog godt blive kedelige, selv om de tydeligt illustrerer, at der sker noget i vor Havn. Havnen er saa sandelig Danmarks Puls, og trods det, at Puls-slaget i nogle Aar har været unormalt, er det for Øjeblikket ved at blive, som det var før Krigen. Maaske bliver det endda hastigere, men det gør ikke noget, naar det drejer sig om en Havn. Vi vil derfor slutte denne Artikel med at udtrykke Ønsket om Fremgang og forøget Virke ved Kajerne, hvilket bl. a. kan ske,

hvis vi atter faar den haardt savnede Amerika-Linie. Samtidig haaber vi, at det danske Folk i langt højere Grad, end det tidligere har været Tilfældet, vil faa Øjnene op for Søfartens og Havnenes Betydning for vort Land, og at det samtidig vil gøre en Indsats for, at Danmark trods sin Lidenhed maa blive saa kendt ude i Verden, at Mr. Jones og hans Landsmænd ikke mere kommer ud for at se København aftegnet paa Kortet over Sverige.

Verdenshistorie i Pilleform

Som en Hvirvelvind er Begivenhederne fløjet over Jorden i det sidste Aarti. Hver Dag har næsten haft sin særlige Begivenhed, og mange af dem har haft Betydning for Verden af i Dag. Der kan skrives og er skrevet store Bind om disse Ting, men for det meste er det umuligt ved Hjælp af de digre Værker i Løbet af kort Tid at faa et Overblik over Verdens-situationen i Gaar og i Dag.

„Verdenspolitik i Kort og Tekst“ er Navnet paa et Hefte, der er udsendt af Carl Allers Bogforlag. Heftet afhjælper utvivlsomt et stort Savn hos alle, der gerne vil følge med i Verdens Gang. Paa en original, interessant, men samtidig saare simpel Maade giver Heftet Oplysning om den sidste Snæs Aars Begivenheder. Meget fikst fortæller man paa Hefkets Omslag, at de Ting, der er sket, stadig vil faa Indflydelse paa Verden. Forsiden forestiller nemlig Jorden i Støbeskeen.

Som Hefkets Navn antyder, gives Oplysningerne for en stor Del ved Hjælp af Kort. Selvfølgelig kan man ved at studere disse Kort følge Krigens Gang, men ogsaa de Begivenheder, der førte til Krigen, er angivet paa Kortene. Man faar ved Hjælp af faa Ord hele Japans, Tysklands og Italiens Ekspansionspolitik klarlagt. Paa samme fiks Maade faar man hele Historien om Borgerkrigen i Spanien fortalt.

Heftet fortæller dog ikke alene om Krigens Begivenheder, men ogsaa om Fredens. Saaledes faar man med faa Ord Oplysning om „UN“s Organisation. Man faar ogsaa lidt at vide om Verdensproduktionen, om Ruslands Udvikling og om de voldsomme Begivenheder i Kina. Vil man vide endnu mere om de forskellige Ting, findes bag i Heftet en Litteraturoversigt.

Hefkets Redaktion, Dr. phil. Sven Henningsen, har dog ikke særlig Tiltro til, at Verden vil falde til Ro endnu, idet der i Heftet er indklæbet et Europakort til Indtegning af nye Grænser. Forhaabentlig kan De dog naa at købe det, inden der skal indtegnes alt for mange nye Grænselinier. Pris: Kr. 4,85. —wig.

B & W-Museet

For at vore Læsere ikke skal gaa forgæves, naar de vil besøge Burmeister & Wains interessante Museum i Strandgade, skal vi meddele, at det ikke mere har aabent om Søndagen. Om Lørdagen er Museet aabent for Publikum fra 10—14, paa alle andre Hverdage fra 10—13.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



Admiral Hans Ericson,
Foreningen „Sveriges Sjöfartsmuseum“s initiativrige Formand.

HVIS man ikke vidste, hvilke Muligheder den kendte Forening „Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm“ havde for at udgive skønne Værker, vil man faa det at vide ved at gennemblade de 64 Annoncesider, der afslutter Bogen; — en Kompliment til Selskabets økonomiske Ledelse. — Resultatet er et smukt Værk paa 300 Sider (foruden Annonce-siderne) af største Interesse for Søfartens Historie, trykt paa bedste glittede Papir, der navnlig giver Billederne god Fremstilling.

Den største Del af Bogen er helliget Skibsmaaling og Skibsmaalings Historie. Den indledes med „Några minnan från min skeppsmätaretid“ af den svenske Skibsmaalings Nestor, Nils Rosman, som dog for største Delen omfatter de ogsaa her i Landet kendte Skibsmaalere A. Isakson og N. G. Nilsson med mange Minder fra Firsernes og Halvfemsernes Skibsmaalingsforretninger. Derefter følger „Om läst och lästetal“ af Sam Owen Jansson, der giver en indholdsrig Udredning over Oprindelsen til den gamle Skibsmaalings Enheder „Læst“ og „Tønder“, et Spørgsmaal, der ligeledes omhandles af Formanden for Sveriges Skibsmaaling, Anders Anderson, i en meget indgaaende Afhandling, kaldet „Om svensk skeppsmätning i äldre tid“. Han udvikler, hvorledes en „Læst“ oprindeligt var 12 Gange det største Maal, der benyttedes, nemlig en „Tunna“ — altsaa 12 Tønder. Det Antal „Læster“, der kunde lastes, blev et Maal for Skibets Størrelse. Der er imidlertid nogen Uklarhed over Spørgsmaalet „store Læster“ og „små Læster“. Fra Midten af det 17. Aarhundrede stammer de første Beretninger om, at man

„Sjöhistorisk Årsbok“

1945-46

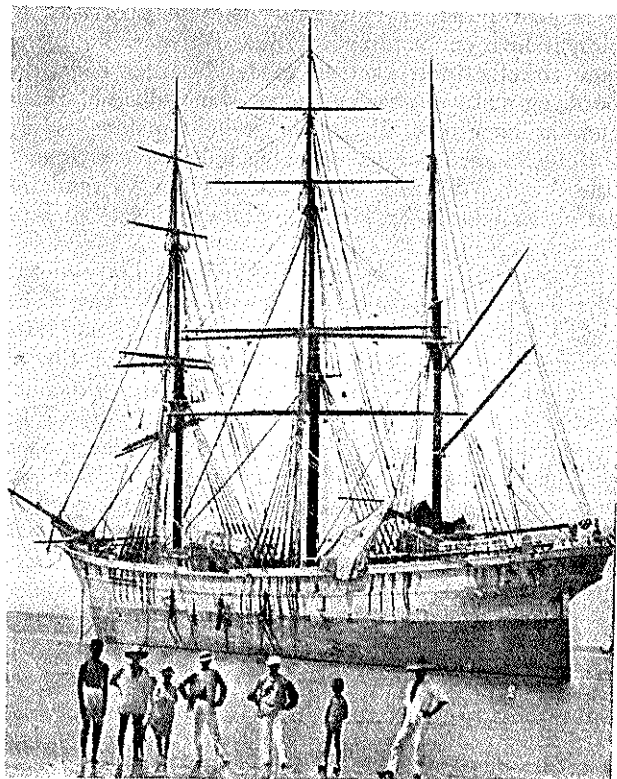
Udgivet af
Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum
i Stockholm.

ved et Skibs Størrelse foran „Læst“ nævnede Skibets Længde, Bredde og Dybde, fra hvilket Grundlag Skibsmaalingen har udviklet sig i Nutiden.

Niels Gustav Nilsson, den kendte svenske Skibsmaaler, der er kendt for sin Afhandling „Matematik och skeppsmätning“ (Upsala 1936), afslutter disse Artikler med „Skeppsmätning genom tiderne“ Han giver Anvisninger paa, hvorledes et Fartøjs Linier maales, hvorefter Skibets Form kan tegnes, og Stoffet er ledsaget af ualmindelig letfattelige Tegninger af Baade visende alle Detailler.

Desuden indeholder Bogen en Artikel af Claes Claesson „Om haxer och bondeseglation i Västerboten“. Haxer er mindre, galeaseagtige Sejlskibe, der fra gammel Tid udførte Kystfarten i den botniske Bugt. Besætning og Skippe hørte til en mærkelig Art Sø-mænd, oprindelig Bønder fra Svenskekysten, der hver bidrog sin Part af Udgifterne mod forventet Udbytte, noget i Lighed med Vikingernes „Felag“.

Fortsættes Sid 34



Barkskibet „Antoinette“ strandet i Manilla 1882.



„Du Danskes Vej“ rummer en Mængde gode Billeder fra Elevernes Arbejde paa Dæk og i Rig. Her ser man „Danmark“s Besætning tilvejs.

Søfart og Film

Kort før Jul havde fire Kortfilm fra Ministeriernes Filmudvalg Premiere i „Palladium“, hvor de høstede stort Bifald. Ikke mindst en Film om Livet paa Skoleskibene vakte berettiget Interesse. „Du Danskes Vej“, som Filmen hedder, er blevet til paa Foranledning af „Foreningen til Søfartens Fremme“. Formaålet med den er at skabe Interesse og Forstaaelse for Søfarten hos det danske Folk. Der er ingen Tvivl om, at denne smukke Film er et Skridt i den rigtige Retning. Billederne af „Georg Stage“ og „Danmark“ paa Baggrund af Kronborg Slot en stille Sommeraften gaar lige ind i Hjerterne. Det er Billeder, man vil huske.

Fotograferne er imidlertid ikke blevet fristet til blot at lave en Samling idylliske Billeder. Publikum faar virkelig Indtrykket af, at der bestilles noget om Bord, og at Livet paa Søen er et Mandfolkejob. Skade kun, at man ikke fik set de stolte Sejlskibe i fuld Udfoldelse med Søerne vaskende ind over sig og med fuld Vind i Sejlene. Men saadan vilde Vejrguderne det altsaa ikke i den Tid, Fotograferne havde til Raa-dighed.

Paa en fiks Maade er det lykkedes at faa puttet et lille Foredrag om Søfartens Betydning for vort Land ind i Filmen, idet man ser og hører Kaptajn Knud Hansen fortælle lidt om Fragt og Valuta for sine Elever.

Efter hvad „Foreningen til Søfartens Fremme“ meddeler, er det Meningen at vise endnu nogle Film om dansk Søfart. Det er derfor meget naturligt, at man er begyndt med Skoleskibene, der har fostret saa mange dygtige Søfolk. Forøvrigt har man optaget endnu en Film fra de to Sejlskibe. Denne, der er en Smalfilm, er af en noget længere Spilletid, hvorved det er muligt at give et bedre Indtryk af Skoleskibssuddannelsen. Meningen med Smalfilmen er, at den skal laanes ud til Foreninger o. l.

Hvis denne og de efterfølgende Film er af en ligesaa god Kvalitet som „Du Danskes Vej“, saa er man naaet et godt Stykke videre i Arbejdet med at gøre det danske Folk „sea-minded“.

—wig.

„Vikingen“ i Udlandet

Det er altid spændende at aabne et Brev med udenlandsk Frimærke paa Kuverten. Saadan føler vi det ogsaa her paa Redaktionen. Mange Gange forvandles Spændingen til Glæde, naar vi har læst Brevene. Mange af vore udenlandske Læsere skriver af og til et Par anerkendende Ord til os. Men forleden modtog vi et Brev, der i den Grad roste „Vikingen“, at vi ikke kan lade være at præsentere det for vore øvrige Læsere. Det var sendt fra Guayramerin i Bolivia af Superintendent Tage Boesen og lød saadan:

„Jeg kan ikke sige Dem, hvor det glæder mig at modtage „Vikingen“, som min Familie sender mig hver Maaned herover til Bolivia.

Det, der glæder mig mest, er, at det trods Krigen ikke har forandret sig det mindste, men stadigvæk bringer de samme gode Artikler og Historier som før.

Nu venter jeg blot paa, at min Familie vil sende mig Deres nye Blad, der hedder „Sejl og Motor“, som jeg dog paa Forhaand ved er ligesaa godt som alt andet, der vil udgaar fra Deres Forlag.

Jeg har indtil Dags Dato set en hel Del Blade og Magasiner paa mange Sprog, men jeg har ikke set et, der er som „Vikingen“.

Vi takker Herr Boesen for hans rosende Omtale, og vi kan love, at vi ogsaa ud i Fremtiden vil forsøge at gøre os fortjent til en saadan Anerkendelse.

Medalje til Fisker

Den kendte Esbjerg-Fisker Chr. Venø modtog den 8. Januar „Dansk Arbejde“s Initiativmedalje, som ved denne Lejlighed blev uddelt for første Gang. Medaljen gives som Belønning for en virkelig Pionerindsats indenfor dansk Erhvervsliv.

Allerede før Krigen begyndte Venø at fange Sildehajer og Tuner i Nordsøen, da han mente, at der var Mulighed for Eksport af disse Fisk til Italien, hvor man betragter dem som en Delikatesse. Paa denne Maade har Danmark tjent mindst 2,5 Millioner Kroner i 1946. Desværre er Eksporten for Øjeblikket gaaet i Staa, da Italien har faaet en grim Valutapukkel at slaas med.

Mange slaar til Lyd for, at vi ogsaa selv skal indføre Sildehajerne paa Menukortene, men Danskerne har en indgroet Modvilje mod alt, hvad der hedder Hajer. Sildehajen lever imidlertid kun af Sild, og dens Kød er meget velsmagende og minder noget om Laksekød, — siges der.

Chr. Venø har ogsaa vist sig som Pioner med Hensyn til Sildefiskeriet, idet han var den, der som den første Dansker begyndte at kaste sig over Sildefiskeriet i Nordsøen. Med sin store Kutter „Peter Venø“ har han bragt mange Laster af Nordsøsilde til Esbjerg. Den brave Fisker har dog ikke slaet sig til Taals endnu. Han har saaledes Planer om at drive Vinterfiskeri af Østersø-Laks i større Stil.

Det Initiativ, Chr. Venø har vist, fortjener al mulig Anerkendelse og tjener til Eksempel for hele det danske Folk.

x-math.

Hvad søkortet fortæller

Af LOUIS E. GRANDJEAN

Forfatteren av „Søkortets Stednavne“ beretter om søkortet og hvad han er faldet over under sine søkortstudier.

Søkortet adskiller sig jo væsentligt fra landkortet. Når man står med det sidste i hånden og derefter kaster blikket udover landskabet, kan man strax genkende de på landkortet avlagte lokaliteter — man er fuldstændig orienteret! Anderledes med søkortet, thi kaster man fra dette blikket udover søen, ser man kun havoverfladen, den være sig nu blank som et spejl eller oprørt av søen, man er ikke uden videre orienteret, thi er søkortets detaljer virkelige nok, de er dog *usynlige*...

Bunddetallerne på søkortet har ikke den samme interesse som terrænet har for landkortet, thi er der blot rigeligt vand under kølen av selv de største skibe, er det jo mindre betydningsfuldt for navigationen, hvordan bunden tager sig ud; det er *mindstedybden*, som har den overvejende interesse. På det læge vand derimod har enhver dybdeforskel den allerstørste interesse!

Landskabet på havbunden, som sagn og eventyr udstyrer med sære tangskove og søkær og havmænd og havfruer — foruden naturligvis søslangen — er endnu ikke i sin helhed opmålt til mindste enkeltheder. Søkortet fortæller med andre ord ikke — og behøver det ikke — al t.

*

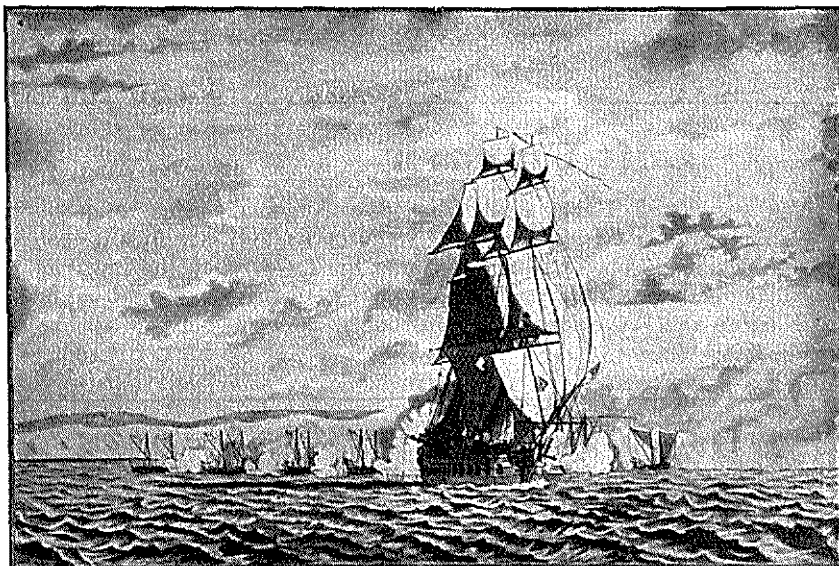
Derimod indeholder søkortet et rigt *navnestof*, som til gengæld er meget talende! Dette navnestof er knyttet dels til grunde og sejløb og dels til lokaliteter i land, som er vigtige landkendinger for sejladsen. Mange av disse navne stammer fra middelalderen, og enkelte er sikkert så gamle, at de kan henføres til oldtiden. Karakteristisk for de gamle navne er det, at de ofte er *naturbeskrivende*, fortæller noget om grundenes, revenes art og form, om pynternes og næssenes konturer eller bevoxning i en fjern fortid. I de mange hundreder av år, der er forløbet, siden navnene blev givet, kan disse lokaliteter have forandret sig, så at navnet ikke mere dækker de faktiske forhold. Med grunde må man regne med, at disse kan ændre form i væsentlig grad på mindre end et tiår.

Inden søkortet var kendt, var disse navne i og ved søen en slags

forløber for søkortet, der dannede en *sproglig billed-bog* til hjælp for dem, som skulde befare farvandene. Men endnu i vore dage kan de navne, som stadig er talende, være en hjælp for fiskere og søfarende i tåge og tykt vejr, når de ved at lodde kan finde ud av, ved hvilken grund de befinder sig.

Mange andre løjerlige navne fortæller om, *hvem* der har befaret vore farvande, navnene er undertiden av hollandsk eller engelsk oprindelse, eller om hvilke *fiskere*, der har haft deres virke på søen, om hvilken *fangst*, der har været drevet på stedet — og endelig om, hvilke *ulykker*, der har udspillet sig på havet, strandinger, grundstødninger o. lign. Og derved får disse navne *sohistorisk* interesse, de genspejler tidligere tiders foretagsomhed på søen, og søkortet bliver ved dem en slags historisk annal.

Hollænderne befor vore farvande i slutningen av middelalderen og havde førerstillingen som *søkortud-givere*. Derved er en rad navne blevet temmelig hollandske av udseende, men det skyldes alene, at de danske navne er blevet mistydet av hollænderne. Med de hollandske søkorts enestilling blev de radbrækkede navne dog efterhånden gængse, så det kan være svært nok at finde ud av, hvilke oprindelige danske betegnelser, der ligger bag. Under Kaperkrigen i 1807—14 lå de engelske krigsskibe her og opmålte vore farvande og henved en snes grunde, som i forvejen ingen navne havde, blev navngivet av *englænderne*.



Det engelske lineskib „Dictator“ (68 kanoner) angribes af kanonbaade den 26. juni 1808 under Stevns Klint og tvinges til flugt.

Arbejdet med „Søkortets Stednavne“ gav anledning til to studierejser, en til Søkortverket i Stockholm og en til Hydrographic Office ved admiralitetet i England. Det var næsten det mest opmuntrende, at man i begge lande hæftede sig ved den kendsgerning, at *Danmark er det første land i verden*, som har taget opgaven med at udforske disse navne op på rationel vis, ja, man ytrede tilmed en bemærkning om, at Danmark kunde være lidt stolt derover! Dette kan først og fremmest tages til indtægt av skibсреder *Knud Lauritzen*, som både har undfanget idéen og bekostet dens udførelse i praksis...

Dog, det må ikke være unævnt, at opgaven nok er taget op, men den er ikke gennemført. Dels behandler „Søkortets Stednavne“ jo kun hovedfarvandene, og endelig ligger der et stort felt, som endnu knapt er berørt, nemlig de tusindvis av navne, som er knyttet til selve kyststrækningernes lokaliteter, og som er givet av kystfiskerne igennem mange hundrede år. Hvordan disse store opgaver skal blive løste er noget av et problem, thi det vil koste et stort arbejde og kræve ikke ringe midler. Det må håbes, at man i en nær fremtid kan finde frem til en form, som muliggør arbejdets fortsættelse. Det vil sikkert blive for stort for enkeltmand. Imidlertid har man nu henvendt opmærksomheden på sig, og det vil vel derfor være svært at unddrage sig fortsættelsen.

*

Er det end sandt, at søkortet fortæller mangt og meget, så må det også medgives, at det ikke altid er let at finde ud av, *hvad det er, der fortælles*. Tydningen av navnene er ikke så ligetil, men byder tværtimod på mange gåder. Hverken udgiver eller forfatter av „Søkortets Stednavne“ har prætenderet, at de i bøgerne givne løsninger er de rette. At Skadegrunden udfor Sletterhage ikke som antaget havde sit navn av søskade, som skibe der har lidt, fandt man hurtigt ud av, thi man har i århundreder der fisket skader: rokker! Men så let gik det ikke med mange andre navne.

Når Spirholmen nord for Læsø i gamle dage hed Sjøvbåken, så måtte man vel med nogen ret regne med, at det var fordi, der på holmen var en tangdækket hytte for skibbrudne, som på en lille båke kunde hejse et flag i sjov, som er nødsignal, thi hvordan skulde man ellers blive opmærksom på deres tilstedeværelse?

Helt overraskende var den endelige tydning av navnet Tangen, som bæres av en grund udfor Djursland. Man havde to overleveringer, den ene henførte til den omstændighed, at grunden har form som en tang, den anden til søvegetationen, tangen, men de var begge vrang! Tilsidst viste det sig, at grunden i 1600 tallet kaldtes Fortungrunden, sikkert efter et skib Fortun eller Fortuna, som har grundstødt der. Fortun blev forbiget til Fortan, derefter til Fortang for over Tang at blive til den

moderne form Tangen! De gamle kort med de ældst kendte navneformer er selvklaart de solideste oplysninger at gå efter og løser ofte problemerne, skønt man jo ikke kender udtalen på den tid.

De ældste søkort fortæller os altså også noget.

Det vil med andre ord sige, at søkortet, enten det er nyt eller gammelt, har noget væsentlig at fortælle os om dansk søhistorie, og derfor bør søkortstudierne fortsættes og udvides. Fordi man på søen sejler hen over alle disse navngivne grunde og rev, må man ikke sejle hen over navnenes historie og betydning, de er i grunden nøglen til forståelsen av, hvordan vort gamle kystfiskeri har udviklet sig, og hvad der er sket i århundreder på de danske strømme. Ikke mindst søslagene og deres kommanderende admiraler har fået ristet en rune ved opkaldelser på grundene, hvor træfningerne fandt sted til „ros og magt“.

Det er vel sandt: at eet er skib at føre — andet søkort at studere. For tjener søkortet til at føre skibene frelst over søen, studier av søkortet tjener tillige *andre formål*, som jeg her har søgt at berette om. Det vilde være meget glædeligt, om disse søkortstudier kunde fange viid interesse, så at de kan drives videre.

Louis E. Grandjean.

Luft-Frihavn

A'propos Bendt Roms Artikel i sidste Nummer om Konkurrencen mellem Skibs- og Luftfarten kan vi meddele, at der nu er fremkommet Planer om at give København endnu en Frihavn, som skal være beliggende i Kastrup ved Flyvepladsen, der jo som bekendt er Skandinaviens største.

Planen er fremsat som Følge af den stadig voksende Godslufttrafik. For Øjeblikket findes der ikke mange Luftfrihavne. Den nærmeste ligger i Basel og vil sikkert ikke være nogen Konkurrent for vor eventuelle Luftfrihavn. Tilmed vil Planerne ikke genere vor maritime Frihavn, der jo endnu er haardt belastet, selv om vi ikke ser ret mange af de dejlige Varer, der havner derude.

—wig

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

Et Liv

PAA HAVBUNDEN

DE fleste af de mandlige Beboere i Sømandsstiftelsen ved Christianshavns Kanal kan fortælle en Mængde om deres Oplevelser fra et langt Liv paa Havet, men Ferdinand Jensen har ikke blot oplevet noget paa Havets Overflade, men ogsaa under. Sidste Aar kunde han fejre sin 75-Aars Fødselsdag, og det maa siges, at de Aar, han har lagt bag sig, har været begivenhedsrige. Allerede som 15-aarig lærte han Havet at kende, idet han kom ind i Marinen som Underofficerslærling. Helst taler han dog om sin Tid som Dykker i Em. Switzers Bjergningsentreprise. Først tager han dog sin Pibe frem og stopper den, og medens de blaa Røgskyer pustes ud i Stuen, glider hans Tanker tilbage i Tiden. Men vi lader Ferdinand Jensen tage et ordentligt Hiv paa Piben og selv fortælle:

„Det var i 1897. En engelsk Damper lastet med Petroleum blev sat paa Grund paa Nordre Rønner ved Læsø med Ild i Kulbunkerne. Skibet var forladt af Besætningen paa Grund af Eksplosionsfaren, og vi blev tilkaldt og lagde os paa Siden af det for at slukke Ilden. Jeg var Straalemeister og havde seks Mand til Hjælp for at forfare Brandslangen. Vi begyndte Arbejdet i Kulbunkerne, der var een stor Glød. Der saa farligt ud om Bord. Skorstenen var faldet ned og ligesaa Dækket agter. Petroleumten sivede ind i Kullene, og da de begyndte at pumpe Vand ned i Lasten med vor 8" Pumpe, skete der en Eksplosion, hvorved jeg blev angrebet af Flammerne og derfor straks sprang over Bord og svømmede væk fra Skibet, som jeg troede var splintret. Jeg blev taget om Bord i en Robaad, og vi roede derefter henimod „Frederikshavn“, der havde kastet los og var ankret op til Luvart for Havaristen. Mit Ansigt og Armene var blevet frygteligt forbrændt, og Historien kostede mig et seks Ugers Ophold paa Hospitalet.“

Aaret efter og det næste med opholdt Ferdinand Jensen sig i Middelhavet om Bord paa Bjergningsskibet „Danmark“, hvormed han ogsaa var med til en Del Bjergninger. Da han kom hjem igen, kom han atter om Bord i „Frederikshavn“.

„I 1905 var jeg med til Hævningen af Skoleskibet „Georg Stage“, der var blevet oversejlet af den engelske Damper „Ankona“ af Leith en mørk Sommer nat i Hollænderdybet. Min Dykning ved denne Lejlighed staa som en af de Hændelser, der har gjort dybest Indtryk paa mig. 22 Drengene gik ned med Ski-

bet. Jeg bragte selv 15 Drengelig op. Det var uhyggeligt at gaa dernede i det døde Skib.“

Den gamle Dykker viser mig nogle Billeder fra Hævningen. „Ja, Folk kunde jo ikke forstaa, at jeg kunde gaa omkring dernede mellem Rigningen, Køjerne og alt Tovværket, uden at der skete mig noget. Jeg kunde saamænd heller ikke selv forstaa det siden.“

Atter i Middelhavet.

Efter at have været om Bord i Bjergningsfartøjet „Viking“ i Frederikshavn i tre Aar mønstrede Ferdinand Jensen om Bord paa „Valkyrien“, der havde Station i Almeria og flere andre Steder. Under Bjergningerne i Middelhavet arbejdede Svitser baade sammen med Tyskere og Englændere. Dykkeren har en Mængde Billeder, der bedre end Ord fortæller, hvad Bjergningsfartøjerne kunde komme ud for.

„Hvor mange Bjergninger har De egentlig været med til, og hvor mange Gange har De dykket?“ spørger jeg.

„Det ved jeg skam ikke, men det er mange. Desværre begyndte jeg først

paa et ret sent Tidspunkt at føre Dagbog.“

„Hvor længe blev De saa i Middelhavet?“

„Fra Efteraaret 1909 til Juli 1911, hvor jeg atter kom om Bord i „Viking“ i Frederikshavn. Derefter gik Turen atter til Middelhavet i 1915.“

„Hvor laa De da?“

„Ja, jeg rejste over London og sejlede derfra med et engelsk Skib til Gibraltar, hvor jeg mønstrede om Bord i „Valkyrien“.

„Mærkede De noget til Krigen dernede?“

„Ja, en Nytaarsaften, hvor vi sad og spiste Torsk i Gibraltar, begyndte der et frygteligt Skyderi, der varede i næsten et Kvarter. Englændernes Projektiler fløjtede lige hen over os. En Time senere begyndte de igen. Næste Morgen fik vi at vide, at to tyske U-Baade var blevet skudt i Sænk under et Forsøg paa at snige sig gennem Strædet. Tyskerne troede, at Englænderne havde faaet lidt for rigeligt at drikke, men de var altsaa vaagne nok. Der blev saa spurgt, om jeg vilde gaa ned til U-Baadene. Jeg var ikke glad for det og svarede: „Ja, skal jeg ned, saa gaar jeg ned.“ U-Baadene fik imidlertid Lov at blive liggende til efter Krigen, og jeg kom saaledes ikke ned denne Gang.“

„Men der var ellers nok at lave dernede alligevel?“

„Ja Tak!“



Ferdinand Jensen.

„Naar De nu var ude paa Bjergningsarbejde, havde De saa ikke Eskorte med?“

„Nej, det var sjældent. Vi var jo neutrale.“

„Ja, men De var da under engelsk Kommando?“

„Det var vi, men vi krøb altid helt ind under Kysten. Engang var vi helt nede ved de Kap Verdiske Øer for at bjerge en stor Damper. Vi sejlede med slukkede Lanterner om Natten og kunde godt være blevet sænket. Men vi slap altsaa. Men en anden Gang skulde vi bringe den franske „Bon Premiere“ flot ved Tanger, hvor den var gaaet paa Grund helt inde under Kysten. Der var vi bange for Araberne, der kunde finde paa at skyde paa os og bagefter plyndre, hvad der var. Vi fik derfor en fransk Orlogsmand til at ligge i Nærheden af os med Kanonerne drejet ind mod Bjergene, hvor vi kunde se, Araberne opholdt sig. Det kunde nok faa dem til at holde sig i Skindet.“

Hajer og Blæksprutter.

„Har De truffet Hajer eller saadan noget nede paa Havbunden?“

„Nej,“ Ferdinand Jensen ler bredt og bakker paa Piben, „jeg har aldrig selv set Hajer, mens jeg var nede. Men da jeg dykkede ved de Kapverdiske Øer, fik jeg at vide, at Hajerne hele Tiden havde svømmet rundt lige over mit Hoved, mens jeg var nede, men man havde ikke hevet mig op, fordi man var bange for, at de saa vilde angribe, hvilket de ikke saa godt kan nede paa Havbunden. Der var forresten en af disse Hajer, der stjal et helt Lammeskind, som Kokken havde hængt uden Bords for at skylle det rent. Før jeg gik ned her, var jeg blevet advaret mod nogle smaa Sataner, som jeg ikke kan huske, hvad hedder. De ligner nærmest Abborrer og har en Pig paa Ryggen, hvis Stik er giftigt. Mens jeg stod og tætnede, kom en hel Stime af dem hen og gloede paa mig. Jeg jog dem væk med Haanden. Da jeg efter at have set til en anden Lækage vilde efterse det Arbejde, jeg lige havde lavet, opdagede jeg, at al Tællen var væk. Fiskene havde spist det altsammen. Senere fik jeg at vide af en spansk Kollega, at man bare skal blande Tællen med Grafit, saa kan disse Fisk ikke lide Smagen.“

„Hvordan med Blæksprutter?“

„Jeg havde en Kollega, der engang stiftede Bekendtskab med en. Intetanende gik han rundt og saa paa et Vrag, da han pludselig kom til at træde paa noget, der viste sig at være en Blækspruttearm. Han blev selvfølgelig helt kulret, da Uhyret rejste sig og nærmede sig ham, hvorfor han begyndte at bakke. Endelig naaede han hen til en Baadshage, som han vilde bruge, hvis Blæksprutten skulde angribe, men pludselig blev der helt mørkt omkring ham, da den spyttede paa ham, og han troede, at det var ude med ham. Men da Skyen var lettet, var Uhyret væk. Det var sikkert blevet bange for Boblerne fra Dykkerhjelmen. Siden jeg hørte den Historie, havde jeg altid en lang Kniv med ned.“

„Kan De give et Bevis paa, hvor travlt De havde det dernede i Middelhavet?“

„Ja, vi havde en Gang været en Tur i Valencia og assistere ved en Bjergning, da vi fik Bud om at kom-

me tilbage til Gibraltar hurtigst muligt, da man slet ikke kunde overkomme Arbejdet alene. Der var under en Orkan gaaet ikke mindre end 32 Skibe paa Grund. Vi havde mange gode Bjergninger, men Engländerne tog selvfølgelig selv de bedste. Saaledes bjergede de et stort Skib lastet med Kaffe, Tobak og meget andet godt.

„Valkyrien“ saa forresten ikke saa godt ud mere efter det haarde Arbejde,“ fortsætter den gamle Dykker efter en Pause. „Man skulde tro, den selv havde været paa Bunden. Men man kan ikke have fint Tøj paa, naar man arbejder.“

Et Venskab under Vandet.

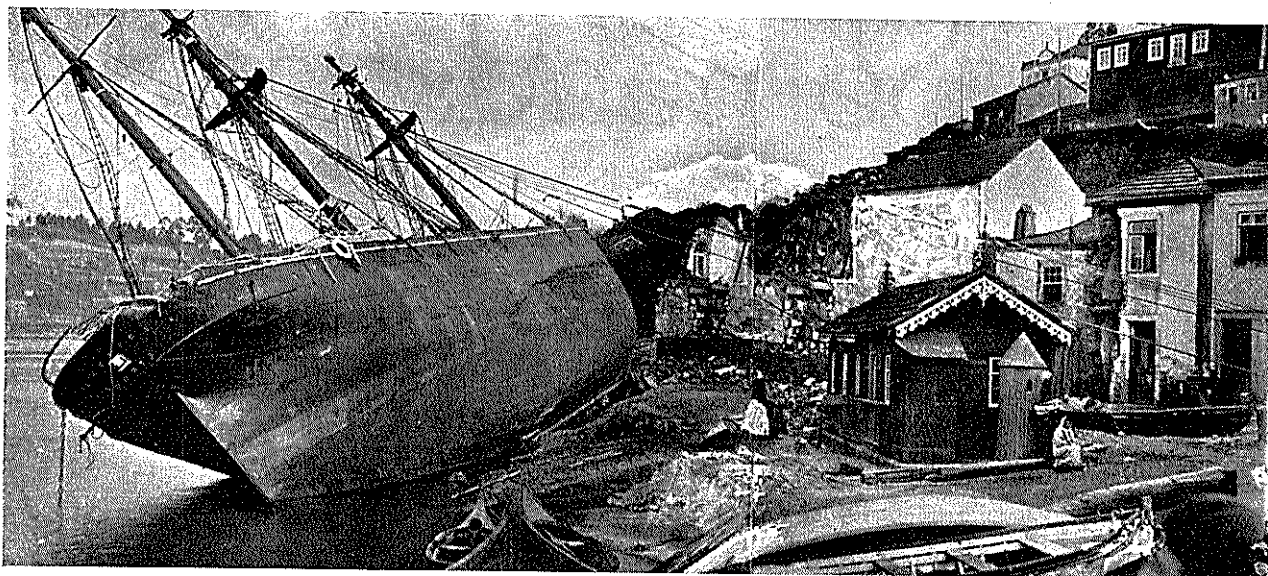
„Men De maa da ogsaa have haft nogle morsomme Oplevelser dernede ved Gibraltar?“ friter jeg.

Ferdinand Jensen ler og fortæller saa: „I Algier laa en stor Franskmand, der havde været paa Grund, men klaret sig fri igen. Den var blevet noget læk i Forskibet. Vi vilde selvfølgelig gerne have Arbejdet med at tætné ham, men sammen med os laa der en fransk Bjergningsdamper, og den fik Arbejdet. Havaristen gik saa ud, efter at en fransk Dykker havde været nede, men det varede ikke længe, inden den kom ind igen. Den var stadig læk. Saa blev vi kaldt hen til ham. Den franske Bjergningsdamper laa der ogsaa, og jeg tænkte: „Nu sker der noget!“ Ovre paa den anden Baad sad den franske Dykker, en ordentlig Tamp, og kiggede paa mig med sine store mørke Øjne. Naa, jeg gik ned og saa paa det Arbejde, han havde lavet. Jeg maa indrømme, at det var et sjældent fint Stykke Arbejde. Men helt forude var den gal. Omkring Naglerne var der nogle ganske smaa Utætheder, men „mange Bække smaa, gør en stor Aa“, og Hullerne var altsaa nok til, at Baaden trak Vand. Mens jeg stod og kiggede paa Franskmandens Arbejde, saa jeg pludselig en sort Skygge glide ned gennem Vandet. Det var ham. Da han naaede Bunden, trak jeg min lange Kniv, da han maaske vilde skære min Slange over. De skulde have set ham, da han stod og gestikulerede.“ Jensen demonstrerer Franskmandens Handlemaade ved at fægte med Armene. Saa fortsætter han: „Vi kunde jo ikke tale sammen, men maatte gøre os forstaaelige ved at bevæge Hænderne. Men det var tydeligt, at Franskmanden bad mig tage Kniven væk, hvorfor jeg stak den i Skeden igen. Derpaa kom han hen og trykkede min Haand hjerteligt. Jeg viste ham saa Utæthederne ved Naglerne, og derefter gik vi op.“

„Hvad var egentlig hans Hensigt? Vilde han Dem noget ondt?“

„Nej, han var bare bange for, at jeg skulde ødelægge hans Arbejde, da vi jo var Konkurrenter, og derfor vilde han ned at passe paa mig. Men oppe i Land snakkede vi om Tingene og blev vældig gode Venner. Samme Aften var vi ude sammen og „faa en lille en“. Jeg traf ham ogsaa siden, og vi blev Venner for Livet.“

Medens vi blader i Ferdinand Jensens Billeder, faar jeg Øje paa et Pas.



Et Billede fra en højst usædvanlig Stranding ved Oporto i Portugal. Billedet stammer fra 1910, da en kraftig Storm bragte dette og flere andre Skibe op paa Land. Her har Havaristen væltet en hel Kirke.

„Naa, De havde Skæg dengang,“ siger jeg.

„Ja, et rigtigt Skipperskæg,“ ler Dykkeren. „Forresten maatte jeg beholde det under hele Krigen, selvom jeg ikke brød mig om det, men jeg turde ikke barbere det af, naar jeg havde det paa i Passet. De kunde jo nemt tro, at jeg var Spion.“

Dekorert paa Havbunden.

„Men De maa da have haft mange andre morsomme Oplevelser?“ spørger jeg forventningsfuldt.

„Det er vist nogle værre Røverhistorier, han bilder Dem ind,“ siger Fru Jensen.

„Næ, de er skam sandfærdige nok,“ bedyrer Ferdinand Jensen.

Jeg ser tvivlende paa hans Kone, men hun nikker smilende.

„Men saa lad os faa en til,“ siger jeg.

„Ja, lad os se,“ svarer Dykkeren eftertænksomt, og lidt efter har han ført vore Tanker fra Middelhavet til Kalundborg: „Torpedobaaden „Havhesten“ var sunket under en Øvelse med Torpedoer. Det var vist i 1904. Ingen var gaaet med ned. Vi var tre Dykkere beskæftiget med den. De to af os var fra Svitzer, mens den tredje var Marinens egen. Baaden laa pænt paa Bunden. Nede forude gik Dykkeren fra Marinen og biksede med en Torpedo, han vilde have op til Overfladen. Jeg tænkte, at det var bedre at hjælpe ham og tog et kraftigt Tag i dens agterste Del, men saa blev ham den anden helt tosset. Han baskede med Armene og skubbede mig væk. Men jeg tog fat igen. Jeg forstod ikke, hvad han mente. Men han blev ved at skubbe mig væk, og saa steg jeg op. Da vi begge senere fik Dykkertøjet af, fortalte han mig, at jeg havde været lige ved at sætte Torpedoens Maskineri i Gang, og at jeg aldrig mere maatte tage saadan paa en Torpedo, der startedes ved at trykke paa en Pal i dens agterste Ende. De kan tro, at jeg ogsaa kunde holde mig i Skindet siden.“

Lidt efter fortsætter Ferdinand Jensen: „Da vi

havde staaet lidt deroppe, kiggede jeg ned for at se, hvordan det gik med den tredje Dykker. Helt forude stod der en gammel Revolverkanon. Min Kammerat var netop henne i Nærheden af den og kom til at røre ved den, da der pludselig lød et Brag. Han var kommet til at fyre Kanonen af. Det gav et helt Sæt i ham, og han rykkede straks fire Gange i Linen for at komme op. Jeg har aldrig moret mig saadan som over dette.“

Men Ferdinand Jensen er ikke færdig med at fortælle om „Havhesten“. Med et Smil om Munden fortsætter han: „Marinens Dykker skulde blandt andet tage Skibets Pengekasse og Chefens Paradetøj med op. Han kom lige op fra Lukafet, da han prikkede vor Kammerat, der stod lige oppe paa Dækket af den sunkne Baad, i Ryggen. Denne kiggede forundret op og saa den anden staa med en Paradeuniform over Armen og et Ridderkors i Haanden, som han vilde sætte paa Brystet af Kammeraten. Denne vægrede sig dog ved at tage det paa. Det kunde ellers have set sjovt ud, om han var kommet op som Ridder,“ slutter den gamle Dykker.

Ferdinand Jensen er forøvrigt selv blevet dekoreret siden — paa normal Vis ovenikøbet. Han er saaledes Dannebrogsmænd og har ogsaa Fortjenstmedaillen i Sølv. Efter tre Aars Tjeneste i Middelhavet kom han atter hjem til Danmark et lille Stykke Tid før den første Verdenskrigs Slutning. Den 1. Januar 1919 traadte han ud af Svitzer og blev ansat som Materielforvalter ved Havneanlæggene i Hirtshals. Indtil 1957 var han bosiddende derovre paa Jyllands Vestkyst, hvor han beklædte en Række Tillidshverv og bl. a. ogsaa stiftede en Afdeling af Marineforeningen.

Ja, Ferdinand Jensen har ikke levet sit Liv forgæves. Kærligheden til Søen har altid været stærk i ham, og den er det endnu. Men det er dog godt at vide, at ogsaa vor Tids Dykkere er rigtige Mandfolk, der forstaar at fortsætte i de Ældres Fodspor.

Otto Ludwig.

En Sømandsdaad

Af CHR. CHRISTIANSEN

(Sluttet)

ALLE deres Tanker drejede sig kun om Et — østerover, østerover, over det store Oceans uhyre Vidder, østover langs Breddeparallelle. Langsomt nærmede de sig Maalet for deres sejge Kamp mod Elementerne, Sandwichøerne. Løjtnant Talbot tog Observationer, naar der var Lejlighed til det, det var uhyre vanskeligt at tage Solhøjder i et lille Fartøj, der hoppede op og ned, som Kutteren gjorde; men paa Breddeobservationerne kunde han dog stole nogenlunde, værre var det med Længderne, for selv om et Kronometer er konstrueret til at taale voldsomme Bevægelser, er det dog ikke indrettet til at staa for de Krumspring og Himmelspjæt, som et lille Fartøj kommer ud for paa et Verdenshav. Men da Talbots astronomiske Observationer passede temmelig godt med hans Bestik, mente han dog ikke, at hans Stedbestemmelser var helt hen i Vejret. Tre Uger efter Afsejlingen fra Ocean Island skulde de efter Beregningen være ca. Halvvejen. Saa fik de atter en forrygende Storm, de maatte atter dreje til, og saa mistede de det Søanker, de havde lavet af Aarerne. Surringerne arbejdede sig los, og Aarerne gik i Drift og forsvandt, nu havde de kun tre Aarer tilbage og dem turde de ikke risikere, de maatte klare sig uden Søanker.

Det lille Fartøj kunde i Længden ikke holde for de uhyre Kraftpaavirkninger, det var udsat for, Masterne sled sig løse i Sporene, Sejlene løsnedes fra Ligene, og Dækket lækkede stærkt. Karr og Muir lavede Værk af en Fangeline, rev gamle Skjorter i Strimler, og da Vejret atter blev godt, begyndte de at kalfatre Dækket. Men det var et utaknemmeligt Arbejde, næppe havde de tætnet en Naad, før en anden aabnede sig. Der var stadig noget at gøre med Reparationer, naar Vejret tillod det, men den tapre lille Besætning var saa udmattet og udsultet, at den ikke var i Stand til at udføre ret meget. De havde haabet at gøre Rejsen paa tre Uger, højst femogtyve Dage. Men det var først efter femogtyve Dages Forløb, at Talbot, efter at have faaet en Observation, drejede Kutterens Stævn mod Syd. I de sidste Dage havde Vinden staaet nordlig, saa nu løb de atter for Vejret. Baadsmand Halford var den, der var mindst medtaget. Han havde blandet sin Ration af Kartoffelgrøden med Spermacetolie, og han mente, at det var det, der gav ham Kræfter. De andre havde forsøgt den samme Ret, men „de kunde ikke have det i dem“. Løjtnant Talbot havde haft stærk Diarré i flere Dage, han havde været saa svag, at han daarlig kunde krybe langs Dækket, men han var i Bedring. Han mente selv, det var den ufri-villige Diæt, der hjalp ham. Muir og Karr var stadig i Dysenteriens miserable Kløer. Smerterne tog efterhaanden af, men de var saa afkræftede, at de ikke kunde staa paa Benene. De var alle klar over, at det sidste Stræk sydover vilde blive en frygtelig Oplevelse, hvis de i det hele taget stod det igennem.

Den 26. Dag, da de efter Løjtnant Talbots Beregning havde udsejlet en Distance paa 1500 Sømil, lykkedes det Baadsmanden at faa startet en Ild ved Hjælp af lidt optrevlet Sejldug, godt tørret i Solen, og ved at bruge et af Kikkertglassene som Brændglas. Man fik tændt en Lanterne, Ild paa et Kogeapparat, og nu kunde man i det mindste koge de halvraadne Kartoffler, hvad der hjalp lidt paa Smagen. Det var paa denne Dag, at Matros Frances brød sammen.

Løjtnanten var paa Vej ned i Agterlugen for at hente sin Sextant, han havde kun Hovedet over Lugekarmen, da han stoppede op. Nede fra Rummet lød et gennemtrængende Brøl, umenneskeligt, fra rædselslagent dyrisk gik det over i en Sindssygs gurglende Jamren.

Mændene, der laa paa Dækket, forsøgte at rejse sig, men kunde ikke komme op paa Benene, de blev siddende overende og stirrede hen mod Lugen. Halford ved Roret slap Rorpinden og krøb hen mod Løjtnanten, der skrækslagent var stoppet op. Et Øjeblik tøvede han i Uvished, saa tog han Mod til sig og krøb videre efterfulgt af Halford, efter at denne havde slæbt Karr hen til Roret og givet ham Rorpinden under Armen. Et frygteligt Syn mødte de to Mænd nede i Rummet. Midtskibs, krybende paa Hænder og Knæ laa Frances, hans Hoved vuggede fra Side til Side som en logrende Hunds Hale. Kæberne gik paa ham som om han tyggede paa noget, Gang paa Gang stak han den ene Haand ned gennem et Hul i Bundbrædderne, hvorfra den atter kom op, dækket af en sort, klæbrig Substans, som han omhyggeligt slikkede af. Og stadig udstødte han disse forfærdelige Lyde, medens han saa paa de to Mænd med vilde, brændende Øjne og mumlede meningsløse Ord ind imellem Hylene. Talbot og Halford fik den ulykkelige Mand lagt ned paa Ryggen, stoppede en gammel Sæk under hans Hoved, og medens Halford hentede en dobbelt Ration af Kartoffelgrøden og et stort Krus Vand, forsøgte Løjtnanten at berolige Frances. Det lykkedes efter en Stunds Forløb, og Halford tog atter Roret. Og efterhaanden blev Frances roligere, langsomt vendte hans Forstand tilbage.

Den 27. Dag i Søen var den sidste Del af Kartoffelgrøden opbrugt, og dermed sank Haabet om at naa de frelsende Øer yderligere. Talbot begyndte at tvivle paa sine Observationers Rigtighed, han var for afkræftet til at tage flere astronomiske Observationer, men førte stadig sit Bestik. Og Baadsmanden maatte styre det meste af Tiden, støt og sikkert holdt han Kursen ... lidt østenfor Syd. Langsomt gled Kutteren henover det solglitrende Hav med sine fem udsultede, udmattede og forpinte Menneskevrag, deres Maver opsvulmede og hvide som døde Fiskebuge. Om Aftenen, lige før Solnedgang, slog en stor Havmaage ned og satte sig paa Lønningen, indenfor Baadsmandens Rækkevidde. Men han turde ikke strække sig for at gribe

den, hans Hænder rystede som i Feber. Forsigtigt gnubbende han sig nærmere Fuglen... en hurtig Bevægelse... Squeek... hans Haand lukkede sig om Dyrets Hals. Han slap Rorpinden, og halvt skar, halvt flaaede Fuglen i fem ligestore Stykker, gav Kammeraterne hver sit, de aad det raat.

Da Morgen gryede den 28. Dag, sad Baadsmanden atter ved Roret, paa Dækket laa de fire Spøgelses, mere døde end levende. Noget vaadt klaskede mod Halfords Kind og faldt ned mellem hans Ben. Det var en Flyvefisk, han slugte den endnu før den var død. Et Øjeblik efter kom en hel Sværm af de smaa Luftfisk jagende, forfulgt af Bonitter og Delfiner, det lykkedes ham at slaa en halv Snes Stykker ned med Rorpinden. De blev fordelt mellem Mændene, der graadigt slugte dem. Det rettede svært paa de udsultede Sø-mænd.

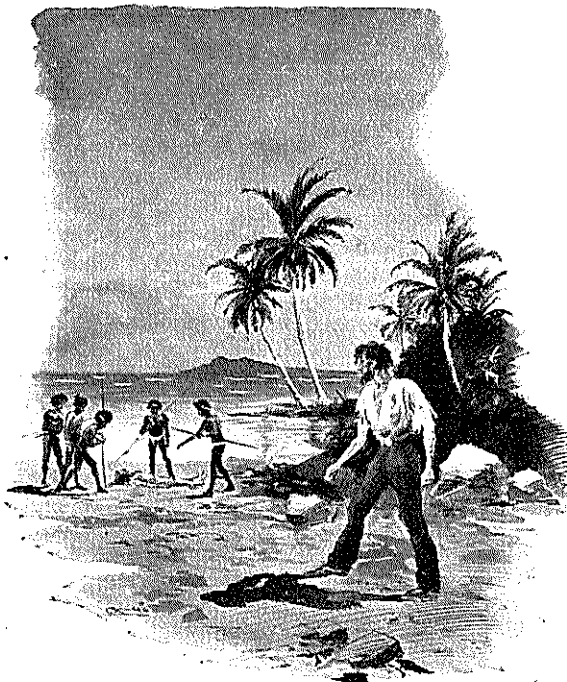
Den 29. Dag, Fredag Morgen den 16. December saa Halford Land. Det viste sig først som en svag blaa Stribe over den nordøstlige Horisont. Han sagde intet, til at begynde med troede han, det var en Sky, og vilde ikke skuffe sine Kammerater, men han ændrede Kurs, klods Bidevind, og holdt op mod det. Men efterhaanden tonede det klarere frem, og da han var sikker i sin Sag, slap han Rorpinden, sprang hen til Agterlugen og brølede af fuld Hals ned i den: „Land, Land!“

I Nattens Mørke var de nær sejlet forbi det. Talbot kom først paa Dækket, vaklende som en fuld Mand. De andre kom efterhaanden, ravende og elendige, med Opbydelse af deres sidste Kræfter. Faldene skulde strækkes og Skøderne hales, men Talbot og Halford maatte udføre Arbejdet alene, ingen af de andre havde Kræfter til det. Og atter maatte Halford tage Roret, denne stoute Viking, der havde nogle af sine Kræfter i Behold, fordi han havde hjulpet paa Ernæringen med Spermacetolie. Talbot fik fat i Kikkerten, liggende paa Dækket og støttende Instrumentet mod Lugekarmen fik han et godt Overblik over Landet og kom til det Resultat, at det var Kawaihua Rock paa Sydenden af Mihau, en af Sandwichøerne. Hele den Dag, Natten og den næste Dag, Lørdag, legede Vind og Sø med dem, som Katten leger med Musen. Vinden, der havde været med dem det meste af Vejen, var nu imod. Det var regulær Fralandsvind; de maatte krydse indefter. Og det var næsten umuligt med de elendige, lasede Sejl og Masterne, der rokkede i Sporene. Gang paa Gang drev de udefter, de var ved at fortvivle, men de tabte ikke Landet af Sigte. Og den ukuelige Baadsmand Halford holdt Stand og Humøret oppe i Kammeraterne. Lørdag Nat friskede det svært, men de

holdt godt op, østsydøstlig Kurs, alt hvad de skønnede Master og Sejl tillod. Men om Søndagen fik de forpinte Mænd Øen Kanai i Sigte og kunde holde ned paa den med sydøstlig Kurs.

Da Løjtnant Talbot afløste Halford ved Roret, for at denne kunde faa et Par Timers haardt tiltrængt Hvile, gav han ham Besked paa, hvad han skulde gøre, „hvis der skulde tilstøde ham (Talbot) noget“. Da Halford igen kom paa Dækket, var man kommet Øen et godt Stykke nærmere, og da Talbot atter undersøgte den i Kikkerten, opdagede han Indsejlingen og gav Ordre til at holde ned paa den.

Men de lunefulde Vejrguder vilde ikke slippe deres Tag i de ulykkelige. Om Morgen klokken fire,



Midt mellem de indfødte laa Muir
... død og kulsort i Ansigtet.

da Halfords Vagt var forbi, og Talbot kom paa Dækket sammen med Frances og Karr, der vilde prøve at hjælpe til, blev Himlen overtrukket, og Landet forsvandt i Dis. Talbot gav atter Ordre til at dreje Kutteren til. Halford gik ned og lagde sig, men kunde ingen Hvile finde. Ordentlig Søvn var for disse haardt prøvede Mennesker kun et Minde, noget der syntes dem uendelig langt borte. To Gange kunde Halford af Baadens Bevægelser slutte sig til, at Kursen atter var sat mod Indsejlingen, for kort efter atter at blive drejet ud efter. Ved Tretiden kunde han tydeligt mærke lange Rullere under Kølen og høre Brændingens Brølen. Han sprang op og kaldte paa Muir, der svag og rystende forsøgte at komme paa Benene, det var ham umuligt, og Halford gik alene. Idet han stak Hovedet op

over Lugen, brød en Sø over Kutterens Agterende, og han hørte Talbot med svag Stemme give sin sidste Kommando:

„Ned med Roret og hal i Storskødet, saa vi kan komme ud af dette.“

Kutteren var midt i Brændingen, Halford halede i Skødet, Frances havde lagt Roret i Borde, og Kutteren løb op i Vinden. Men før den naaede op, kom en brøllende Ruller ind mod den, greb Nøddekallen og slyngede den Land- og Himmelværts fremad... med Bunden i Vejret. Svage og blændet af Skummet blev Frances og Karr kastet ud og forsvandt i den fraadende Brænding. Og ridende paa Ryggen af en mægtig Ruller blev Kutteren ført ind mod Land, medens Talbot klamrede sig krampagtigt til Kølen, Halford til Stævnen, og Muir var fanget som en Rotte i en Fælde indeni det kæntrerede Fartøj. Talbot, svag og kraftesløs, rystende og trykket ned af den vaade, tunge Uniform, forsøgte at hale sig agterover for at faa bedre Hold, men Baadens Bund var slimet, han gled ned. Halford saa de hvirvlende Skumringe fra Brændingens Top

vaske over hans mørktrøllede Hoved, det salte Skum fyldte hans Næse og Mund. Han sank langsomt.

Og Halford var ogsaa ved at give op. Medens han hang her, fløj svage Drømme gennem hans Hjerne. Han saa det fjerne Ocean Island, Kaptajn Sicard, Minderne om de overstaaede Strabadser fejedes som Taager forbi hans Øjne. Nu var det hele overstaaet. Gudskelov. Hvor var han nu? Han udstødte et dybt Suk, var ved at slippe Taget... og tog sig atter sammen med en vældig Kraftanstrengelse. I det samme kom en næste mægtig Brækker og satte Kutteren paa ret Køl igen. Halford kravlede op paa Dækket og hen til Agterlugen. Muir, purpurrød i Hovedet, med Øjnene halvvejs ude af deres Huler og mumlende uforstaaelige Ord, stak Hovedet op af Lugen, og Halford hjalp ham op paa Dækket.

Efterfølgende Brækkere kapsejede Baaden igen, rullede den rundt Gang paa Gang, men stadig ind efter. Begge Master knækkede, Halford og Muir klamrede sig stadig til Lugekarmen. Saa var Baaden inde i smult Vand, flød stille ind mod Land, halvfuld af Vand og med et stort Hul i Boven... denne Bov, der stolt havde trodset det uendelige Verdenshavs vilde Storme og Søer. Og saaledes kom „Saginaw“s Kutter i Havn, sønderslaaet, vandfyldt og ramponeret, uden Master, tre af de fem Mand forsvundet, af de to Overlevende, den ene halvnøgen, med Blodet strømmende fra et dybt Saar i Benet, hans Hoved mishandlet, stønnende — men stadig uovervunden. Den anden kun et Vrag af en Mand, hans Hoved skamslaaet, purpurrødt, og fra hans mimrende Læber flød en Strøm af sindssvage Ord. Saaledes endte Kutteren det forfærdelige Kryds, Klokken fire om Morgen, Mandag den 19. December 1870, enogtredive Døgn i Søen fra Ocean Island, efter at have udsejlet en Distance paa 1800 Sømil.

Kutteren stødte, og Halford lod sig glide udenbords; da han stod paa Bunden, gik Vandet ham til midt paa Brystet. Atter sprang han ombord, hentede Blikkassen med Skibets Dokumenter og bragte den i Land. Saa hentede han Muir, der var fuldstændig hjælpeløs, Halford dels bar, dels slæbte ham i Land, lagde ham paa Stranden med hans Frakke under hans Hoved og gik saa atter ud til Kutteren. Fem Gange gjorde han Turen frem og tilbage, bragte Instrumenterne, Minder om den drøje Sejlur, i Land. Over hans Hoved straaede den tropiske Stjernehimmel i al sin Skønhed, over den østlige Horisont begyndte det at lysne, da han havde gjort sin sidste Tur og rystende af Udmattelse segnede om paa Strandbredden og faldt i en dødlignende Søvn.

Baadsmand Halford vaagnede højt op paa Formiddagen, da Solen sendte sine brændende Straaler ned over Kalihi Kai (Kalihiwai). Han rejste sig, gned sine brændende Øjne og vaklede rundt for at finde Muir. Flere Gange var Benene ved at svigte ham, men han holdt ud, han maatte vide, hvorledes det gik den sidste af hans Kammerater. Han saa en Flok Indfødte, der stod i en Rundkreds paa Stranden, midt i Kredsen laa Muir — død og kulsort i Ansigtet.

„Saginaw“s Besætning fejrede Julen 1870 paa de sandede Bredder af Ocean Island under de sørgeligste Forhold. Provianten var næsten sluppet op, det var sløjt med Sælfangsten, Fugle og Fisk var ogsaa ved

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057

at forlade Øen. Officererne havde fem Cigarer tilbage, de blev brækket i Stykker og fordelt, saa enhver kunde faa sig en Røg. Der var kun faa af Matroserne, der havde Piber, Tobakken var sluppet op. Men man stoppede knust Bark og Tang i Piberne, lod dem gaa paa Omgang, saa enhver fik sig en „Julesmøg“. Men Julen gik, Nytaar kom og gik, der var stadig ingen Tegn paa, at Undsætningen kom. Havde Kutteren ikke klaret sin Opgave, var den forlist med sin tapre Besætning, eller drev de endnu om paa det store Hav, udsat for at lide Sultedødens Kvaler? De Skibbrudne begyndte at tabe Modet.

Men om Aftenen den 8. Januar observerede Udkiggen en Damper, der holdt ind mod Øen. Det varede ikke længe, før man var klar over, at det var „Kilauia“, et Skib, der tilhørte Kongen af Sandwichøerne og førtes af Kaptajn Thomas Long. Om Natten holdt Damperen sig godt klar af de farlige Rev, medens de Skibbrudne fejrede den snarlige Redning ved at afbrænde store Baal paa Stranden og spiste deres sidste Maaltid paa Øen, en Festanretning, der bestod af salt Flæsk, Edderfuglesteg, Mel og Bønner. Nu var der ingen Grund til at spare.

Næste Morgen stillede Besætningen til Mønstring, skæggede, vejrbidte Gutter i deres falmede Uniformer. Foran Fronten smeldede „The stars and stripes“ i Vinden, medens Kaptajn Sicard gik ned til Strandbredden for at modtage Kaptajn Long, der var paa Vej ind i „Kilauia“s Hvalbaad. De to Mænd hilste ærbødigt paa hinanden, stod saa et Øjeblik i alvorlig Samtale og gik saa med bøjede Hoveder op mod Mandskabet. Kaptajn Sicard tog sin slidte Uniformskasket af, løftede den højre Haand i Vejret og sagde dybt bevæget:

„Folkens, det er mig en stor Sorg at maatte meddele Jer, at vor Undsætning har kostet fire af vore tapre Kammerater Livet. Løjtnant Talbot, Frances, Karr og Muir er døde, de gav deres Liv for os.“

Der var et Øjebliks Dødsstillehed, saa bøjede alle Hovederne, medens en svag Mumlen af Sorg gik gennem Rækkerne.

Saa gav Kaptajn Sicard Ordre til at gøre klar til at gaa ombord i „Kilauia“.

Vi har Købere til Vikingen Nr. 6, 45, til Pris Kr. 2,00. — Henvendelse til Bladets Redaktion, Christiansborggade 1, Telefon By. 8040.

NORDENS

søstrategiske Problem

BEGREBET „Norden“ har efterhaanden vundet Hævd i Stormagternes Sprogbrug, fordi dette Omraade er blevet af strategisk Interesse for dem. Danmarks Stilling minder i Dag meget om den, Tyrkiet altid har haft. Et Blik paa Kortet viser os tillige, at Norden ligger paa Grænsen mellem den engelsk-amerikanske og den russiske Indflydelsessfære. Fra Naturens Haand er vi saaledes placeret i Skæringslinien mellem Øst og Vest baade politisk og strategisk.

Norden danner ved sine Søgrænser en fra Kontinentet næsten isoleret, militær-geografisk Enhed, der altid vil kunne regne med takket være sin store Udstrækning — de samlede nordiske Lande har en større Dybde end noget andet europæisk Land, Rusland ene undtaget — at holde mindst een Forbindelsesvej aaben til den øvrige Verden og derved sikre sine Tilførsler selv under Krig. Norden som en strategisk Enhed betyder tillige, at den botniske Bugt og Kattegat—Skagerak forvandles til nordiske Indhave, hvorved Søgrænserne som Helhed bliver stærkt formindskede og de indre Kommunikationer betydeligt lettede.

Spørgsmaalet om Kielerkanalens Fremtid spiller i de søstrategiske Overvejelser en betydelig Rolle. — Dette er allerede behandlet i en tidligere Artikel her i Bladet i Majnummeret (Nr. 5, 46, Side 18) og skal derfor ikke gøres til Genstand for yderligere Omtale. Men Kielerkanalen er kun den ene af fire Udfaldsveje fra Østersøen. Danmark ligger — sammen med de to andre skandinaviske Lande, Norge og Sverige — langs den vigtige Trafikaare Østersøen—Kattegat—Skagerak—Nordsøen. Denne er under fredelige Forhold den betydeligste Handelsvej, i en Krig den vigtigste Operationslinie mellem Vesteuropa og Østeuropa. Det østeuropæiske Lavland har sine bedste naturlige Forbindelser med Verdenshavene ad denne Vej. Kysterne langs denne Linie, de skandinaviske Landes Kyster, vil altid under en Krig, der berører Nordeuropa, have stor Betydning for Operationerne. Det er fra disse Kyster, at Linien spærres. Det er ogsaa fra disse Kyster, at den Stærkere skaffer sig Frihed til at bruge denne Operationslinie for Søstridskræfterne.

Østersøen er Nordeuropas Midelhav. Det er et Havomraade af stor strategisk Interesse.

Den anden Verdenskrig ændrede totalt Magtforholdene ved Østersøen. I Dag har Rusland opnaaet Opfyldelsen af Peter den Stores Drøm om isfri „Lun-

ger“ i Nord, at blive den ubetinget stærkeste Sømagt i Østersøen og Herre langs den længste Strækning af dette Hav, der repræsenterer et af de Aandehuller, der altid har været Maalet for Ruslands Higen mod Havet. Fra Peter den Stores Rusland over Czar-Rusland og til Sovjet-Rusland har Udenrigspolitikken altid haft de samme Maal. Allerede saa tidligt som i December 1939 offentliggjorde det russiske Blad „Isvestia“ en Artikel om Maalet for den russiske Politik i Østersøen, hvis Konklusion var, at Østersøens østlige Del skal gøres til et lukket russisk Indhav, og Rusland her etablere sig for at kunne bekæmpe en Indtrængning i Østersøen. I Dag kan der formodentlig kun være Tale om et engelsk-amerikansk Flaadefremstød. Det er dog en Kendsgerning, at en aktiv engelsk Østersøpolitik allerede gennem lange Tider har været ukendt. Allerede før Verdenskrigen havde Englænderne praktisk talt opgivet Østersøen som Interessesfære og erkendt den som tysk Magtomraade, og til denne Situation vendte engelsk Politik tilbage, da i 1935 Flaadeoverenskomsten med Tyskland afsluttedes, og England overlod Hitler Østersøen i Haab om at holde ham borte fra en Kolonipolitik, der var farlig for Verdensriget. Haabet viste sig som bekendt at være en Illusion. Men Følgen maa da være, at England i Dag erkender Rusland som Østersøens Herre.

Dette kan strategisk set medføre to Muligheder. Enten at Rusland i Kraft af sin Styrke, som vi senere skal vende tilbage til, retter sine Maal mod en offensiv Sikring af Østersøen og Beherskelse af Adgangsvejene gennem Sundet, Kattegat og Skagerak, et Herredømme, der kun kan opnaas fra den skandinaviske Halvø og Sjælland. Eller ogsaa defensivt hvile paa en tilbagetrukken Position mod Estlands vigtigste Havne og Øer som Base for sine Sø- og Luftstridskræfter, hvorfra Rusland vil være i Stand til at afbryde Forsøg paa at trænge ind i Østersøens centrale Del.

Ruslands strategiske Hensigter i denne Retning er imidlertid endnu uklare, og om det har offensive Hensigter, saa er disse i hvert Fald endnu ikke tydeligt afslørede.

At Sovjetunionen udfolder en overordentlig militær Aktivitet i Østersøomraadet er dog hævet over enhver Tvivl, og selv om det er forbundet med betydelige Vanskeligheder at skaffe paalidelige Efterretninger frem fra det Jerntæppe, der skjuler al russisk Virksomhed, saa naar dog af og til Meddelelser frem, der er egnet til at vække Opmærksomhed.

Russerne er saaledes i Øjeblikket travlt beskæftiget

med at hæve det tyske Slagskib „Gneisenau“, der ligger paa Bunden af Gdynias Havn. Her ligger endvidere de store Transportdampere „Warthe“ paa 8000 Tons og „Africana“ paa 10.000 Tons, den gamle Slagkrydser „Schleswig-Holstein“ og det gamle Artilleri-Maalskib „Zahringen“ paa 12.000 Tons, der alle er i Færd med at blive hævet for en stor Del ved Hjælp af tyske Eksperter, der delvis er smuglet ud af de vestallierede Zoner i Tyskland og under Ledelse af højstaaende tyske Marineofficerer, deriblandt den tyske Admiral Saalwächter, der meget betegnende er tidligere Øverstkommanderende for den tyske Østersøflaade. Ogsaa andre større tyske Krigsfartøjer hæves i Østersøhavnene til Supplering af den russiske og den polske Flaade. Ved at undlade at ødelægge de tyske Undervandsbaade, der blev erobret i Königsberg — det nuværende Kaliningrad — Gdynia, Warnemünde og Stettin er den russiske Flaade endvidere kommet i Besiddelse af 20 eller 25 uskadede Undervandsbaade udover den Del af den tyske Undervandsbaadsflaade, det har faaet tildelt i Kraft af Potsdameroverenskomsten. De fleste af disse Undervandsbaade skal i Øjeblikket være under Modernisering af tyske Teknikere og Skibsbygningsingeniører i Libau. Warnemünde er i Færd med at blive befæstet med tyske 88 mm Kanoner, den Type Kanoner, der skal være opstillet i særlige Kystbatterier ogsaa ved andre Østersøhavne. Den tyske Rustningsindustri arbejder i det hele intenst for Rusland. Tre store Fabrikker producerer Løsele til mellem 70—150 Undervandsbaade. Raamaterialer og Staal til denne Undervandsbaadsproduktion bliver sendt fra selve Rusland til Tyskland. I Begyndelsen af September 1946 blev det meddelt, at Øen Rügen var gjort til „lukket Zone“, formodentlig som Følge af, at der her findes en af de største Gennemgangs- og Undersøgelseslejer for de Eksperter og Teknikere, man udsugler fra Vestzonerne og derefter sætter ind i Arbejdet blandt andet ved Østersøkystens Flaadehavne. Det er ogsaa en kendt Sag, at tyske Marinere i russisk Tjeneste har faaet Tilbud om meget fordelagtige Vilkaar i den russiske Flaade.

Ved Krigens Afslutning bestod den russiske Østersøflaade formodentlig af Slagskibet „Oktoberrevolutionen“, der er bygget i 1911 og er paa 23.000 Tons, Krydserne „Maxim Gorki“ og „Kirov“, bygget i Aarene 1936—1937, Torpedokrydserne „Charbinsk“, „Leningrad“ og „Minsk“, bygget i 1935, ca. 15 større Jagere af Liepny- og Grosnyj-Klassen og ca. 20 mindre Jagere af Burja- og Serp-Klassen, samt omkring 40 Undervandsbaade og ret mange Motortorpedobaade og Minestrygere.

Den sovjetrussiske Østersøflaade er i Dag opbygget i to Afdelinger med Hovedbase i Kronstadt og fremskudte Baser i Tallinn og Kaliningrad. Ret store Flaadeafdelinger er desuden posteret i Libau og Warnemünde.

Interessen for Flaaden var i Sovjetunionens første Aar meget ringe, men Krigsbegivenhederne har tydeligt vist de Ulemper, der har været forbundet med, at den russiske Østersøflaade kun har ejet et eneste blokeret Basisomraade længst inde i den finske Bugt. Da de Lænker nu er sprængt, der hidtil har

bundet denne Flaade, aabner der sig helt andre Perspektiver for den.

I første Række gælder det om at sætte Tallinns Krigshavn med tilhørende Befæstningsanlæg i brugbar Stand samt at udbygge det lige over for Tallinn beliggende, nyerhvervede Omraade ved Porkala-Odden til militære Formaal. Saa snart dette er sket, har Russerne Mulighed for med Artilleri at spærre Hovedparten af den finske Bugt. Leningrads Havn skal udvides og moderniseres, Riga skal gøres til en Oceanhavn, og i Königsberg vil Rusland faa en værdifuld Forøgelse af sin Havnekapacitet i Østersøen. Udbygges der derefter maritime Støttepunkter i Osel-Dagö-Omraadet samt i Riga-Bugten og ved Libau, har man hermed faaet en Række fremskudte Baser, som gør det muligt for en hensigtsmæssig sammensat Krigsflaade at beherske i det mindste de nordligste og mellemste Dele af Østersøen.

I Sverige følger man med levende Interesse den russiske Aktivitet i Østersøen. Sverige er den næststørste Østersømagt, men dets strategiske Stilling er uden Tvivl blevet vanskeligere, efter at Rusland gennem Erhvervelsen af Porkkala-Halvøen og Indlemmelsen af de baltiske Stater paany lader Peter den Stores strategiske Trekant spænde sine Ben udover den finske Bugt.

Som en første Etape ved et offensivt Foretagende rettet vesterud ligger Øen Gotland som en Hjørnesten i det svenske Forsvar og i selve Forsvaret af Skandinavien.

Set fra et søstrategisk Synspunkt byder Gotland en Angriber Fordelene ved en fremskudt Base for lette Søstridskræfter og et udmærket Udgangspunkt for Foretagender rettet mod den svenske Søfart i Østersøen. Det er herfra muligt alvorligt at genere og for en stor Del at forhindre denne. Men selv om Søfarten paa Østersøen helt eller delvis skulde blive stoppet, saa er det dog ikke muligt ad denne Vej at volde noget afgørende Afbræk i den svenske Forsyning udefra, idet det jo nemlig er muligt i saa Fald at omlægge den nødvendige Import til for Eksempel Vestkysthavnene.

Rusland har ved sin Fremtrængen til Østersøen dermed ogsaa — foruden til det sydlige og sydøstlige Europa — skudt sin Indflydelse frem til det nordøstlige Europa.

Under en eventuel Konflikt mellem Øst- og Vestmagterne vil disse sidste uden Fare for Forsvaret af den engelske Kyst kunne sende overlegne Flaadestyrker ned i Østersøen. Men for at sikre og opretholde Forbindelsen gennem Bælter og Sund er det nødvendigt at beherske de danske Øer, særlig Øst for Storebælt. Omvendt er det herfra, at et saadant Angreb skal hindres. Med andre Ord: De danske Øer er Nøglen til Østersøen. Og at denne Nøgle forbliver paa danske Hænder under en eventuel Krise, maa garanteres af en effektiv dansk Hær, Flaade og Luftvaaben.

Danmark og Sverige har saaledes paralleltløbende Interesser i, at Sundet ikke inddrages i en Konflikt mellem stridende Stormagter. Østersøindløbenes militære Betydning er endvidere den, at den Magt, der kan kontrollere disse — og da særlig Øresund — vil

være i Stand til at standse den mægtige Godstrafik paa Sverige og derigennem lægge et økonomisk Pres paa Befolkningen.

Men ikke blot Sverige, ogsaa de øvrige nordiske Lande maa for deres Liv og Udvikling eje aabne Forbindelser med Oceanet i Vest og derfra gennem Skagerak, Bælterne og Øresund til Østersøen.

Danmarks og Norges Frihed er en Forudsætning for svensk Verdenshandel, thi den, der behersker Jylland og Sydnorge, kontrollerer Skagerak. Men dette er ikke det eneste Omraade, hvor Sverige og Norge har fælles Interesser. Skandinavien rækker fra Skelbæk i Syd til Nordkap i Nord. Det ligger paa en Gennemgangsvej, som vi før troede var begrænset til de danske Stræder fra Kattegat til Østersøen, men Krigen har vist en ny „Hærvej“ over Havet, nord om Norge og Finland — og næsten ogsaa nord om Sverige, Ishavsvejen over Havet!

Norge er i Færd med at gøre sit til, at den strategiske Situation fra før den 9. April 1940, hvor baade Danmark og Norge laa hen som et militært Tomrum, ikke gentager sig og derigennem bliver Aarsagen til, at Krigen trækkes hen over disse Lande. Norge har allerede skabt sig en moderne Flotille af Undervandsbaade i Nordhavet, dets lange Kyststrækning kræver et udvidet Kystartilleri, og dets geografiske Beliggenhed et nøje Samvirke mellem Forsvarets tre Grene.

Gennem Vaabenstilstandsbetingelserne er den finske Grænse blevet trukket bag Ladoga-Søen, da endvidere den finsk-russiske Grænse vil komme til at ligge bag Wiborg, kommer den for finsk Handel livsvigtige Saima-Kanal paa russisk Haand. Saima-Kanalens overvældende Betydning ses maaske bedst deraf, at den i et af de sidste Fredsaar — 1935 — passeredes af ikke mindre end 7254 Skibe, der medførte 774,870 Tons Gods, hvoraf de 665.437 var Trævarer, Finlands

vigtigste Eksportprodukt. Finlands største Skove og førende Savværker, Cellulosefabrikker og Papirindustrier ligger netop i det Sømraade, hvortil Saima-Kanalen fører fra Havet. I 1935 eksporteredes ialt fra Finland 1,5 Millioner Tons Cellulose og Papir, hvilket sammenholdt med Kanalens Trafikstatistik viser dens Betydning for Finlands Økonomi.

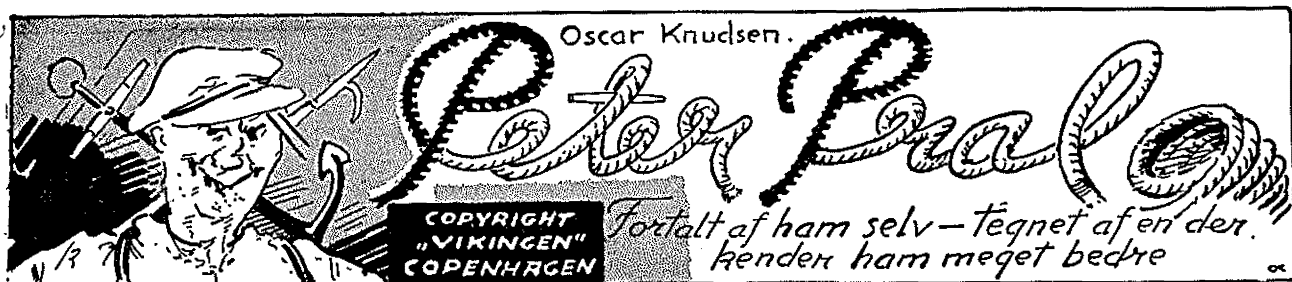
Porkkala-Halvøen med tilhørende store Land- og Vandomraader skal endvidere udlejes til Sovjetunionen som militært Støttepunkt for 50 Aar. Det er Ruslands Agt at anlægge en Flaadestation her, og Sovjetunionen har sikret sig Ret til al Slags Samfærdsel med dette strategiske Omraade. Rusland ønsker dermed at kunne spærre Adgangen til den finske Bugt og Leningrad — hvad der er forstaaeligt. Men det bør tilføjes, at Rusland samtidig bliver i Stand til at spærre alle Finlands Havne ved den finske Bugt, endvidere at en russisk Befæstning og Flaadebasis her vil være i Stand til at spærre Indsejlingen til den botniske Bugt.

Finland har en lang Kystlinie, men især Sydkysten er med sin Skærgaard vanskelig at angribe, fordi Skibene — især hvis de er store — kun vanskeligt kan naa ind til Kysten uden Lods. Finlands Stilling er derfor ikke — ogsaa i Betragtning af, at Russerne ikke har gennemført en Besættelse af det slagne Land — helt uden Lyspunkter.

Nordens strategiske Betydning i Fremtiden vil givet ikke blive mindre, end den er nu — snarere tværtimod! Luftvaabnet har trukket Krigen imod de nordligere Egne, men dermed ogsaa øget disse Omraaders Betydning for Søkrigsførelsen. Derfor staar de nordiske Folk i Dag hver for sig over for Valget mellem enten at opbyde deres yderste Evne baade politisk og militært for selv at overtage og værne hele det nordiske Territorium — eller ogsaa at overlade dette til andre!



„The King. God Bless Him“. Saadan staar der paa Tonden, af hvilken den engelske Befalingsmand paa Billedet skænker ud til Mandskabet. Enhver om Bord i en engelsk Orlogsskib vil stemme med paa disse Ord. Der er nemlig ægte Rom i Tonden, og Udskænkningen er en daglig Begivenhed paa de britiske Krigsskibe, hvor Rommen ligefrem indgaar som en Del af Forstrækningen.



Ovenstaaende er Fortsættelsen af den Tale, Borgmesteren i Princetown holdt ved Afsløringen af min Statue. Statuen med det fingerede Navn „Dynamus“! — De husker maaske, at jeg selv blev kastet ud — — stødt uden for — —



Da den uvidende Betjent ikke var klar over, at „Mr. Dynamus“, „Helten fra Princetown“ og jeg var identiske, d. v. s. den samme Person, Der laa jeg som en anden Askepot udenfor Festspladsen. — — En besynderlig, næsten fantastisk Situation.



Og midt i det hele kunde jeg ikke lade være med at beundre det Værk, Kunstneren havde skabt. Han maatte være et Geni, naar han efter at have set mig een Gang, kunde skabe et straalende Mesterværk med en saa ...



... kolossal Lighed. Jeg lyttede! De sidste losrovne Strofer af Taleren klang ud til mig. Og de var nok værd at høre paa. En Idé fik jeg. En glimrende Idé. Sløget var endnu ikke tabt. Du kan end en Gang blive rig, Sir Peter!!



Jeg gik en Tur langs Havnen og tænkte over Situationen. — — Havluft er inspirerende.



Havnen havde grebet mig, Jeg vilde ikke lade mig afvise. De skulde ikke kaste mig ud fra min egen Fest. Jeg skulde endnu en Gang være den store internationale Spøgefugl, der drejede dem en Knap — ha - ha.



Borgmesteren sad i sit Contoir samme Eftermiddag, da jeg meldte min Ankomst. Af ovenstaaende Tekst forstaar De vel, hvad jeg havde tænkt mig at gøre. — Ellers læg Hjernen i Blod, Højstarede!



Jeg opfandt paa staaende Fod en Tvillingebroder (Jeg er ellers Enebarn). En Broder, der kunde have Ducoren efter sin Heltebroder. Hvad — superb ikke sandt en ret original Idé. Den yngre Broder til Sir P. Pral, „Pral's Castle“ — — „esquire“ h. n. s.



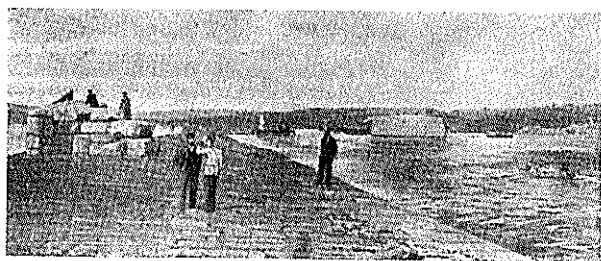
Takket være Statuen lod Ligheden sig jo paa-vise, og Heltens Navn kendte de jo ikke, saa Sagen var jo lige til og oplagt. You see — —! Your P. Pral, junior, Princetown.

BØLGEBRYDERE

(II)

Af Oscar Jensen

Den anden store Bølgebryder i den historiske Rækkefølge er den, som beskytter Plymouth-Sund. Den blev paabegyndt saa sent som i Aaret 1812, og Udførelsen af dette betydningsfulde og vanskelige Kæmpearbejde var overdraget til en i England paa den Tid meget anerkendt Vandbygnings-Ingeniør ved Navn Rennie. Før dette Arbejde var



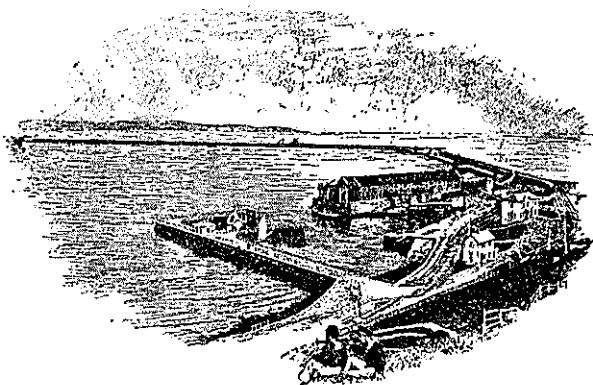
Bølgebryderen ved Plymouth.

fuldendt, havde Plymouth-Sund været udsat for alle Vinde fra mellem Øst-Syd-Øst og Vest-Syd-Vest, og skønt Rame Head skærmede det mod Vest, laa det dog mod Sydvest aabent for Atlantens fulde Vælde med Sydamerika som det eneste Bolværk i den Retning. Bygningen af denne Bølgebryder var derfor et betydeligt vanskeligere Foretagende end Arbejdet ved Cherbourg; men Autoriteterne havde indset, at det var absolut nødvendigt for at beskytte Havnen, som havde været stærkt benyttet af engelske Krigsskibe under Krigen med Frankrig — og i Særdeleshed under Blokaden af Brest. Og skønt man i disse Krigens Aar ingen venskabelige Forbindelser havde med Frankrig og derfor var afskaaret fra at veksle Meninger med Franskmandene om de Erfaringer, disse hidtil havde indhøstet ved Cherbourg, gav Ingeniør Rennie sig uden Betænkning i Kast med Arbejdet, som han gik op i med Liv og Sjæl, og det viste sig ogsaa, at han var den rette Mand til at løse Opgaven.

Fra første Begyndelse havde man tænkt sig at rejse Bølgebryderen til en Højde midt imellem Flod og Ebbe, men man indsaa dog snart, at den ved jævnlig at blive overskyllet ved Højvande ikke med denne Vandstand vilde kunne yde nogen effektiv Beskyttelse for Sund og Havn; og eftersom Arbejdet skred frem, og dets øvrige Rammer udvidedes, voksede det ogsaa i Højden til op over Højvande-Mærket. Dets Udstrækning var planlagt i en ret Linie med en meget svær Struktur og med to spinklere, vinkelrette Arme — en ved hver Ende — som skulde mindske Strømmens skadelige Virkning paa selve Bølgebryderen. Denne blev ligesom Bølgebryderen ved Cherbourg ogsaa først bygget op af løse Sten — dog hverken Singels, Granit eller Murbrokker, men

udelukkende af Kalksten dels i smaa Størrelser og dels i store Blokke, som transporteredes ud i Lægtene og andre mindre Fartøjer, hvorfra Opfyldningen foregik. De største vejede op til 10 Tons Stykket. Opfyldningen blev paabegyndt i Planens Midte og fortsattes saa ud mod Enderne, og den foregik i et meget hurtigt Tempo. Allerede i 1814 naaede man at faa hele Strukturs Top op over Havoverfladen ved Lavvande-Mærket, og den afgav ved denne Vandstand — men som forudset ogsaa kun ved denne Vandstand — en virkelig god Beskyttelse for Havnen. Men hermed var denne Bølgebryder dog ikke færdig, og Opgavens endelige Løsning skulde for Rennie endnu ligge adskillige Aar frem i Tiden. Han tabte dog ikke Modet, skønt mange Stormskader med efterfølgende Udbedringer i Form af kolossale fornyede Paafyldninger med Kalksten i den undersøiske Struktur Aar efter Aar maaske nok kunde sætte ham graa Haar i Hovedet. Det største Kvantum Kalksten, der saaledes paa et enkelt Aar blev kastet i Havet for at udbedre Strukturs, udgjorde i 1824 ikke mindre end 373,000 Tons.

I Mellemtiden var Bølgebryderen blevet højnet betydeligt. Man havde en Top paa den, og skønt dens Skraaning ud mod Havet som nævnt i Aarenes Løb havde lidt betydelige Skader, var disse dog forholdsvis hurtigt blevet udbedrede, uden at man derved forsinkede det øvrige Arbejde med Paafyldningen opefter, og i 1824 var Strukturs Top efterhaanden naaet op over Højvande-Mærket. Den 23. November dette Aar blev Bølgebryderens øverste Del meget ilde medtaget af den samme voldsomme Storm, som ogsaa havde lavet Ravage ved Cherbourg. Store Blokke, der vejede indtil 10 Tons Stykket, blev fra Strukturs Yderside formelig kastet og trillet op over Dæmningen og ind paa dens Inderside; men ogsaa de ved denne Lejlighed forvoldte Skader blev forholdsvis hurtigt udbedrede, og efter denne Storm sikrede man hele Strukturs øverste Del fra Lavvande-Mærket til dens Overflade med Gra-



Bølgebryderen ved Portland.

nit nedlagt i Cement. Den underste Del af denne Sikring blev udført af Dykkere, saa man undgik Afbrydelser i Arbejdet under Vandstandens Skiften, og mens Murere samtidig fuldendte hele den øverste Sektion. Foruden Cement som Bindemiddel blev de store Blokke yderligere fæstnet til hinanden med solide Jernkramper, og denne Bølgebryder ved Plymouth blev, som den eksisterer den Dag i Dag, endelig færdig 1833, efter at der til dens samlede Forbrug af Sten — ialt 3 Millioner og 620 Tusind Tons — var tilføjet 634 Tusind Tons Murværk.

De samlede Omkostninger til dette Vandbygnings-Arbejde beløb sig til 2 Millioner og 634 Tusind Pund Sterling. Bølgebryderen er meget udsat fra Sydvest, hvor Atlanten til Stadighed hamrer sine vaade Næveslag imod den, og de løse Sten i Skraaningen under Lavvande-Mærket maa efter haarde Storme jævnligt suppleres. Til Udbedring af Skader medgaar der saaledes aarlig ca. 25 Tusind Tons Sten.

Under Napoleons-Krigene havde de engelske Admiraler — i Særdeleshed Nelson — ofte beklaget sig over Mangelen af gode Havne i Kanalen mellem Start Point og Portsmouth. Men allerede før disse Beklagelser havde Postmesteren i Weymouth slaaet til Lyd for Bygning af en Havn og en skærmende Bølgebryder ved Portland. Forholdene dér syntes ogsaa at være meget gunstige; thi i Forvejen var den dybe Bugt her skærmet mod Vest af Chesil-Banken og den klippefulde Portland-Ø, saa den eneste Vind, man behøvede at nære Frygt for, var den, der blæste fra Sydøst.

Ansporet af det paa den Tid tilsyneladende hurtigt fremadskridende Arbejde ved det lige overfor beliggende Cherbourg besluttede man i Parlamentet 1843 at bygge en Havn ved Portland. Planer hertil blev udarbejdet, og man begyndte med at bygge et Fængsel paa Portland-Øen, og først da dette stod færdigt i 1849, tog man fat paa det egentlige Arbejde med Havn og Bølgebryder.

Beboerne i Portland, som alle Dage hovedsagelig havde ernæret sig ved Smugleri, og som hidtil havde drevet denne lyssky Haandtering med megen Frækhed og stor Fortjeneste, saa nu deres Eksistens truet. De rottede sig sammen og greb enhver Lejlighed til at sabotere det paabegyndte Arbejde, og de undsaa sig end ikke for til Tider at rette morderiske Overfald paa Arbejdets Udøvere, saa Fængsels-Myndighederne omsider saa sig nødsaget til at udstede Forbud mod al uvedkommende Færdsel paa Portland-Øen.

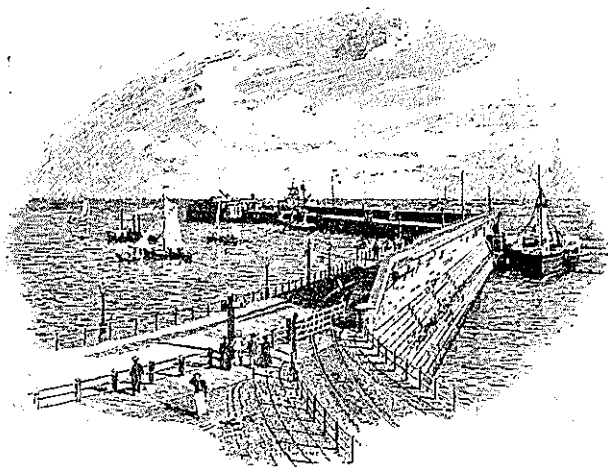
At beskrive Arbejdet med denne Bølgebryder i Enkeltheder vil kun være en Gentagelse af de foregaaende Beskrivelser. Materialet er det samme, som anvendtes ved Cherbourg og Plymouth — løse Singles og smaa Kalksten garderet med en Kappe af større Sten og øverst oppe kronet med en bred Top af store, tildannede Blokke, hvorpaa der er anlagt to farbare Veje — den ene i et højere Plan end den anden. Den øverste af disse Veje hviler paa brede Hvelvinger, hvorunder der opbevares det nødvendige Materiale til Reparationer. Den nedre Vej er anlagt som Kaj og benyttes i Særdeleshed af Krigsskibe, som her indtager Bunkerkul.

Selve Bølgebryderen er delt i to Sektioner, som er adskilt fra hinanden ved en 400 Fod bred Aabning.

Den inderste Sektion, som er den mindste, maaler i Længden 400 Fod og løber fra Øen i nordlig Retning. Den yderste er 6,200 Fod lang. Denne Bølgebryders Struktur adskiller sig væsentligt kun fra de før omtalte ved, at dens Overflade ikke bestaar af Murværk. Til dette gigantiske Vandbygnings-Arbejde er der medgaaet ikke mindre end 5 Millioner og 800 Tusind Tons Sten, og efter nogle kloge Hoveders Beregning skulde dette Materiale — samlet i en Bunke med en Diameter paa 100 Fod — række højere til Vejrs end Europas højeste Bjerg Mont Blanc. Det største Kvantum Sten, der i et enkelt Aar anvendtes til denne Bølgebryder, udgjorde over en halv Million Tons, og Omkostningerne til at bygge den løb fra Begyndelsen til Enden op til 1 Millon 33 Tusind og 600 Pund Sterling.

Ved Alderney — den nordligste af de Normanniske Øer, som ligger tæt ved den franske Kyst og i umiddelbar Nærhed af Kap La Hauge, men som tilhører England, ligger de sørgelige Levninger af et lignende Kæmpe-Arbejde. Denne Bølgebryder blev paabegyndt samtidig med Portlands, og hele dens Struktur og Konstruktion adskilte sig kun fra denne ved, at den fra lidt under Lavvande-Mærket og til et Stykke op over Højvandemærket var kronet med et kolossalt Murværk i Lighed med Bølgebryderen ved Cherbourg. Alderney med dens Bølgebryder var efter tysk Opfattelse en knyttet Næve mod Frankrig; thi i Berlin gik man ud fra, at dersom England her stationerede en Flotille Torpedobaade, vilde disse fuldstændig kunne kontrollere enhver Flaade-Bevægelse fra den nærliggende franske Krigshavn. Dette forstod Englænderne naturligvis ogsaa særdeles godt i 1847, selv om de ikke talte højt om det; men senere maa de aabenbart have glemt Alderney's Betydning i saa Henseende; thi ikke alene var Bygningen af denne Bølgebryder en Uendelighed af Fejlgreb og Misforstaaelser, men efter dens brydsomme og bekostelige Fuldendelse, blev dens Vedligeholdelse ogsaa meget mangelfuld. Dens originale Længde var 4,680 Fod; men Atlantens Bølgebjerger, der uhindrede og uden synderlig Svækkelse eller Formindskelse i Kraft rullede ind gennem Kanal-Mundingen, gjorde den hurtig kortere. I 1865 blev den gennembrudt ikke mindre end to Gange, og hvert efterfølgende Aar blev den yderligere mere eller mindre beskadiget. Tilslidst undlod man helt at gøre Forsøg paa at udbedre Skaderne, og man besluttede at opgive Bølgebryderens yderste Del og kun bibeholde den inderste Rest i en Længde af 2,850 Fod, hvoraf kun to Dele — en paa 100 Fods Længde og en paa 740 Fods Længde — en Tid var synlig ved Højvande, men som siden lidt efter lidt er blevet undermineret af Atlantens Bølger og nu helt er forsvundet under Lavvande-Mærket — og hermed fra Havets Overflade.

Den fjerde Type Bølgebrydere bestaar udelukkende af Beton og Murværk, og af disse findes der uendelig mange, men de fleste af dem kommer ind under Begrebet Pier eller Mole. Saaledes f. Eks. den tidligere løseligt omtalte Admiralitets-Pier ved Dover, som er den mest bekendte, og som ogsaa maa siges at være af særlig Interesse, fordi den i Almindelighed antages for at være den ældste af denne Konstruktion — en Antagelse, som dog ikke er rigtig. Admiralitets-Pieren er 2,100 Fod lang, og Omkostningerne til dens Fuldførelse beløb sig til 679 Tusind Pund Sterling eller 323



Admiralitets-Pieren ved Dover.

Pund pr. Fod. Denne Pris var det dobbelte af, hvad en tilsvarende Bølgebryder af løse Sten vilde have kostet. En saa stor Forskel i Prisen maa særligt tilskrives Arbejdet under Vandet, som ved Dover helt og holdent udførtes af Dykkere. Forinden det egentlige Byggearbejde her kunde paabegyndes, maatte disse Dykkere paa 45 Fods Dybde først omhyggeligt jævne Kalkbunden, saa den blev aldeles plan, og dette tog naturligvis sin Tid og kostede Penge. Efter den fuldførte Planering blev store tilhuggede Granit-Blokke firet ned og lagt paa Plads ved Siden af hinanden og oven paa hinanden til de naaede op over Vandoverfladen ved Højvande-Mærket, og alle Mellemrum og Revner blev omhyggeligt udfyldt med Beton. Under en orkanagtig Storm 1877 blev Strukturen en Del beskadiget mellem Høj- og Lavvande-Mærket, men efter den grundige Istandsættelse, den efterhaanden fik, har den siden holdt Stand mod Strøm og Sø, og som tidligere nævnt udgør den nu — med dens senere rejste, høje og skærmende Brystværn mod Vind og Bølgesprøjt en yndet Promenade og forener saaledes det nyttige med det behagelige.

Som allerede bemærket antages denne Admiralitets-Pier ved Dover i Almindelighed for at være det ældste Vandbygnings-Arbejde af denne Type, og en kort Omtale af Molen ved Bajæ i Nærheden af Neapel maa derfor vist siges at have en vis Interesse og i Forbindelse med den nævnte Antagelse være paa sin Plads her.

Denne Mole ved Bajæ er nemlig af samme Type som Admiralitets-Pieren ved Dover. Den bestaar ganske vist ikke af tilhuggede Granit-Blokke, men af murede Søjler, som er cementeret sammen med en vulkansk, lavaagtig Jordart. Den er opført under Kejser Caligula's Regering fra Aar 37 til 42 efter Kristi Fødsel, og den staar endnu og er saaledes i Virkeligheden det ældste Vandbygnings-Arbejde af denne Type.

Vandbygnings-Kunstens Fremskridt i det nittende Aarhundrede fremgaar tydeligt i Konstruktionen og Bygningen af den store Bølgebryder ved Alexandria. Denne Bølgebryder er 9,675 Fod lang og er opbygget af Singles og vældige Beton-Blokke. Men sammenlignet med Bølgebryderen ved Cherbourg, som tilnærmelsesvis er af samme Type, og hvis Opførelse fra Begyndelsen til Enden strakte sig over en Periode af 72 Aar — vel at mærke med mange Intervaller, hvori Arbej-

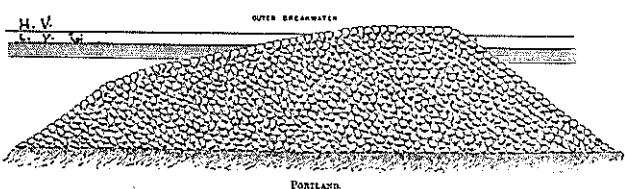
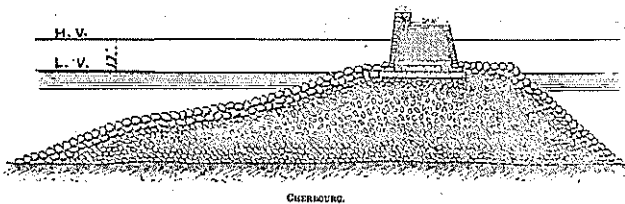
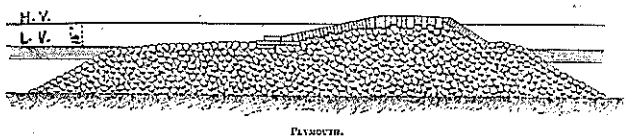
det var indstillet — saa blev Bølgebryderen ved Alexandria fuldført i Løbet af to Aar. Den sidste er ganske vist opført under gunstigere Vejrforhold og paa mindre udsat Sted, hvor Søerne aldrig opnaar den samme ødelæggende Virkning som ved Cherbourg. Men alligevel maa denne hurtige Opførelse betragtes som en teknisk Bedrift.

Ved Port Said findes der ikke mindre end to Bølgebrydere, der skærmer Indsejlingen til Suez-Kanalen. Disse er begge opført uden Anvendelse af Singels eller andre mindre Sten, men bestaar udelukkende af store, støbte Beton-Blokke. Da Sandet paa denne Kyst er meget levende, og det jævnlig trænger ind gennem alle Aabninger mellem Blokkene, er en konstant Udrensning af Renden ind til Kanalen en Nødvendighed.

Der eksisterer en Uendelighed af Bølgebrydere Verden over, og en nøje Beskrivelse af dem alle vil give mere end nok Arbejde til et halvt Hundrede Mænd i lige saa mange Aar. Her skal derfor som et Supplement til de allerede omtalte kun nævnes de af nyere Dato opførte Bølgebrydere ved Madras og Manora i Forindien og Colombo paa Ceylon — ikke fordi de ved Konstruktion eller Byggemaade adskiller sig væsentligt fra de allerede beskrevne, men udelukkende fordi de som sagt er af nyere Dato.

Af andre Vandbygnings-Anlæg af lignende Art — omend i mindre Dimensioner — kan ogsaa nævnes de her hjemme — navnlig paa Jyllands Vestkyst — anvendte Høfder. Disse er dog ikke anlagt som Bølgeværn, men som Beskyttelse mod Strømvirkninger paa forskellige Kyststrækninger. De bygges af nedrammede Pæle i flere Rækker med store Sten mellem Rækkerne og som Arme, der strækker sig vinkelret ud fra Kysten — i Modsætning til Bølgebrydere, der opføres parallelt med det udsatte Omraade.

Til Vedligeholdelse af Bølgebrydere er der i Aarenes Løb sket store Forbedringer. Før i Tiden udførtes alt Arbejde med Haandkraft. Nu er der i mange Tilfælde anlagt Jernbanespor paa dem i hele deres Længde, og de er forsynede med transportable Kraner, saa



Tværsnit af Bølgebryderne ved Plymouth, Cherbourg og Portland med Angivelse af Forskellen mellem Høj- og Lavvande maalt i Fod.

man med større Lethed end tidligere er i Stand til at manøvrere og haandtere de mægtige Beton- eller Granit-Blokke, hvormed de jævnlig maa udbedres efter indtrufne Stormskader. Da de franske Ingeniører udførte og fuldendte Arbejdet ved Cherbourg, havde de hverken Damp eller Maskiner til deres Disposition, og det er dette Faktum, der gør deres Bedrift og deres ukuelige Dristighed og Energi saa beundringsværdig.

En Bølgebryder er i sig selv vel det mindst pralende af alle menneskelige Størværker. Det er meget lidt af dens Bestanddele — næppe mere end en Femtedel — der er synlig over Højvande-Mærket. Den i Forholdene uindviiede og ukyndige Beskuer vil uden Tvivl gaa skuffet bort, da han næppe vil kunne have noget Begreb om den enorme Materiale-Mængde, der har været paakrævet for at skabe et i hans Øjne saa ubetydeligt Resultat. Opført paa Land vilde et saadant Opfyldnings-Arbejde kunne trodse Tidens Tand i Aarevis, mens det i Vandet — udsat for Storm og Sø — maaske vilde være viet til Undergang i Løbet af faa Timer. Paa mindre end hundrede Aar vilde selv Cherbourg's Bølgebryder forgaa, dersom den ikke blev vedligeholdt, mens Ægyptens Pyramider, som dette franske Bygningsværk i sin Tid efter dets Fuldendelse blev sidestillet med, har bestaaet i mere end fem Tusinde Aar.

Oscar Jensen.

Handels- og Søfartsmuseet

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har udsendt sin Aarbog for 1946, der fremtræder i sit fra de andre Aar kendte gedigne Udstyr og Indhold, som det er en Glæde at gennemlæse. Aarbogen indledes med en Redegørelse over den svære og vanskelige Periode, da Besættelsesmagten helt lukkede for Slotet, og man kunde vente sig alt fra deres Side, men nu forløb alt, uden at der skete nogen større Skade paa Slot eller Samlinger, hvilket vi kun kan være taknemmelige over og haabe, at hverken Slot eller Samlinger nogensinde mere udsættes for en alvorlig Fare.

Aarbogen indeholder desuden 5 kortere og længere Artikler, hvoraf Artiklen „Dykkervæsen“ af Kaptajnlfjtnant Egil Wern, giver et udmærket Overblik over Dykkere og deres Udrustning og Hjælpe-midler gennem Tiderne, og mag. art. Paul-Erik Hansens Artikel om Danmarks ældste Flaadeordning indtil 1170 er interessant, visende at vore Forfædre ikke var bange for at hævde deres Ret over for den stadig stigende Kongemagt og tvinge deres Synspunkter igennem.

Artiklen „De danske Farvande i Fred og Krig“ af Registrator John Nielsen, giver heri et godt Indblik i Farvandenens Afmærkning og Belysning, og tillige

„Jul paa Havet“

Som sædvanlig var Vikingens Julehefte udsolgt fra Forlaget længe før Jul, og flere af vore Læsere er ligeledes gaaet forgæves til deres Bog- eller Bladhandler. Det viser sig imidlertid nu, at nogle enkelte Forhandlere endnu har nogle faa Julehefter tilbage, og hvis De stadig ikke har faaet det, kan vi maaske henvise Dem til en af vore Forhandlere.

Stilling under Besættelsen og viser tillige, at hele Stilling under Besættelsen, men tillige viser, at hele Staten paa alle Hold modarbejdede Tyskerne og straks efter Befrielsen igen overtog Arbejdet og hurtigt fik bragt Orden ud af det Kaos, Tyskerne havde efterladt.

Direktør Louis E. Grandjeans Artikel „Et Par Sø-kortsstudier“ er udmærket og viser det store Arbejde, der kræves for at finde tilbunds i Stednavnene i Søkortet, der jo af samme Forfatter er udførligt beskrevet i Bøgerne: Søkortets Stednavne udgivet af Søfartens Bibliotek.

Museets skibstekniske Konsulent, Civilingeniør Knud E. Hansen, har til Aarbogen skrevet en Artikel, „Forstavnsformer“, men man maa beklage, at Forfatteren ikke endnu bedre, end Tilfældet er, har benyttet Handels- og Søfartsmuseets rige Tegningsarkiv og Billedmateriale for at gøre Artiklen helt rigtig. En Del af de valgte Illustrationer er intetsigende og viser ikke tydeligt alt, hvortil der henvises i Teksten. Endvidere skriver Forfatteren paa Side 134: „Jagtstævnens Form er dog ældre end den typiske danske Jagt, der vel først har faaet den Udformning, hvori vi nu kender den, i Løbet af de sidste faa Hundrede Aar.“ Hvis Forfatteren her igen havde brugt Museets Tegningsarkiv rigtigt, vilde han nemt have fundet ud af, at „Jagtstævnen“, som vi kender den nu, er den Stævn, som Skibsbygmester E. C. Benzon, Nykøbing F, i 1867 kom med i de af ham dette Aar konstruerede og byggede Paketjagter „Castor“ og „Pollux“, som han i 1870 videreførte i den første Jagtskonnert, hvortil han leverede Tegning til Hans Christensens Rederi i Marstal. Denne slog saa godt an, at de efterfølgende saavel Fore- and After-Skonnerter som Topsejlsskonnerter byggedes efter denne Tegning og stadig bygges herefter.“ Den saakaldte „Maier“ Stævn er intet andet end et slet og ret Plagiat af Paketstævnen. Det vilde være at ønske, om Forfatteren havde anvendt noget mere Tid paa at bruge Tegningsarkivet paa Søfartsmuseet, saaledes at den ellers velskrevne Artikel havde været fri for disse Skavanker.

Man maa kun lykønske Handels- og Søfartsmuseet til den meget smukke Aarbog og haabe paa, at den maa faa mange Efterfølgere.

O. Benzon,
Skibskonstruktør.

Deres

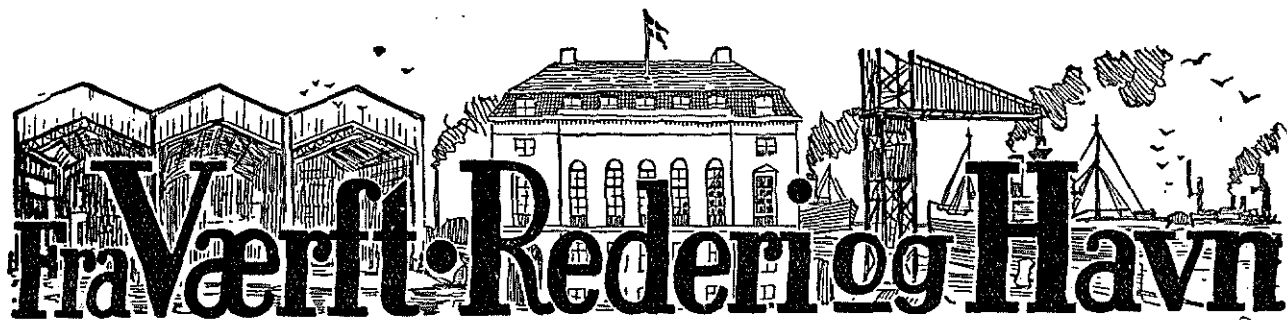
Bankforretninger



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



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1947



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Al
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bca
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Danla
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompani
 Det danske 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 Heltan
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbåde og 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. Sæbye & O. Lerche
 D/S Samso
 D/S Solnaes
 A/S Det store Nordiske Telegrafiselskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svendsen
 A/S Em. Z. Svitzer Børglum-Entreprise
 Svitzer 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

Opmaalingerne paa Grønland

kan nu udføres paa en Tiendedel af den normale Tid med

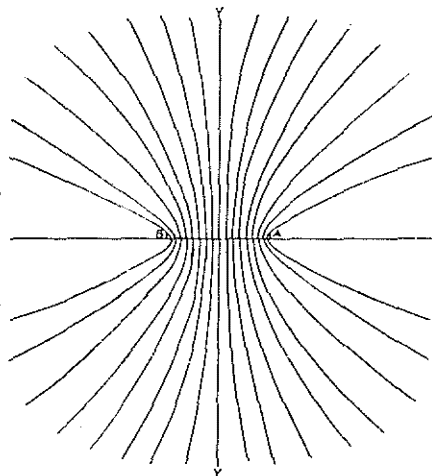
„DECCA“

En Begivenhed af største Betydning i Navigationens Historie fandt Sted den 18. Juli, da den engelske Kæde af Navigationsstationer, oprettet af Decca Navigator Co., Ltd., London, blev erklæret for aabnet af Admiralty og Ministry of Transport. Denne Gruppe af Decca Stationer, som er den første, der tages i Brug, ligger i Sydengland og bestaar af en Hovedstation ved Buntford, Herts, med Understationer ved Stokeholy Cross nær ved Norwich og ved East Hoathley nær Lewes, Sussex. En tredje Understation bliver bygget ved Wormleighton, Warwickshire.

I Decca Systemet, hvor Principet „hyperbolsk Navigation“ blev udviklet under Krigen, særlig som en Hjælp for Luftnavigationen, findes kun nogle faa Apparater, som ikke alene er simple at betjene, men som ogsaa kun tager ringe Plads om Bord.

En kort og letfattelig Forklaring paa de anvendte Principper kan maa-ske her være paa sin Plads. En velkendt Egenskab ved Hyperbler er, at Differencen mellem Afstandene fra et Punkt paa Kurven til de to Brændpunkter er en konstant Størrelse, hvis

Værdi kun afhænger af den Kurve i Systemet af Hyperbler med fælles Brændpunkter, til hvilket Hyperblen hører. Et saadant System er vist i Fig. 1., hvor A og B er Brændpunkterne.



System af Hyperbler med fælles Brændpunkt.

Hvis derfor Tidsforskellen mellem Modtagelsen af synkroniserede elektromagnetiske Impulser fra Sendere i Brændpunkterne er bestemt, vil den kendte Hastighed af de elek-

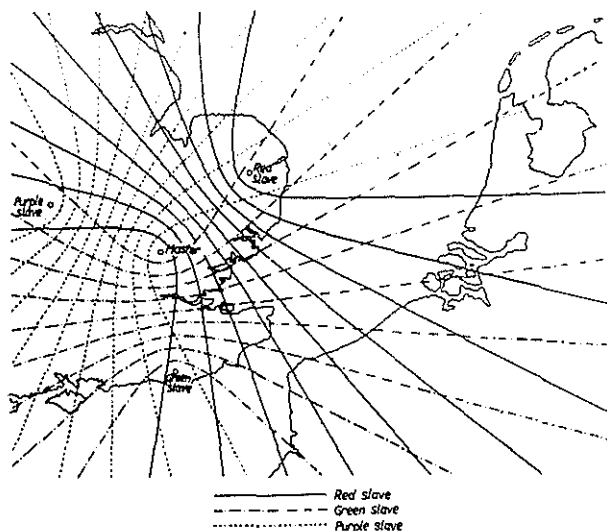


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Kort med Net for tre Stationer.

tromagnetiske Bølger bestemme Forskellen mellem Modtagerens Afstande fra de to Sendere, og den er dermed bestemt paa den særlige Kurve i Systemet, forudsat at der er to Kurver i Systemet, hvor Differencen er den samme — en paa hver Side af Midteraksen, Y—Y, som ogsaa er en Kurve i Systemet, nemlig det geometriske Sted for de Punkter, som har samme Afstand fra Brændpunkterne, og for hvilke Differencen er Nul.

En Smule Eftertanke vil vise, at to passende anbragte Systemer af Hyperbler med fælles Brændpunkter overført paa et Søkort vil danne et Net, hvor et Fixpunkt kan faas uden Hjælp af Sekstant eller Kronometer. Hvis derfor Signaler fra to Par Stationer modtages samtidig, vil et nøjagtigt Fixpunkt faas i Skæringspunktet mellem de to tilsvarende Kurvenet. Metoden er ikke blot meget nøjagtig, men den Hastighed, hvormed Signalerne bevæger sig (300.000 km/Sek.), giver en virkelig øjeblikkelig Position, saa Skibets Bevægelse kontinuerlig kan afsættes paa Kortet.

Placeringen af Hovedstationen og de tre Understationer sammen med de tre Net — et for hver Kombination af Hoved- og Understation — er vist paa Kortet i Fig. 2. For at lette Adskillelsen af hver Kombination karakteriseret af en særlig Farve, og paa Kortene er de tre Kurvesystemer trykt i Farver, nemlig: Stokely Cross rød, East Hoathley grøn og Wormleighton violet.

Udsendelserne fra Stationskæderne vedligeholdes alle Døgnet 24 Timer igennem, saa de er en udmærket Navigationshjælp for Skibe og Luftfartøjer, som er forsynet med Decca Modtagerapparater. Det Areal, som dækkes af den nu begyndte Tjeneste, strækker sig i Minimum 500 km fra London. Om Dagen kan Udsendelserne fra Stationerne benyttes til Navigation i mere end 1500 km fra Stationerne.

Decca Modtagerapparaterne er — i Modsætning til de indviklede og store Apparater, der først blev anvendt under Krigen, og som skulde betjenes af øvet Personel — særlig simple og bekvemme, idet de nødvendige Data for et Navigationsfixpunkt kan aflæses paa en Indikator med tre Skiver (Fig. 3), hvis Aflæs-

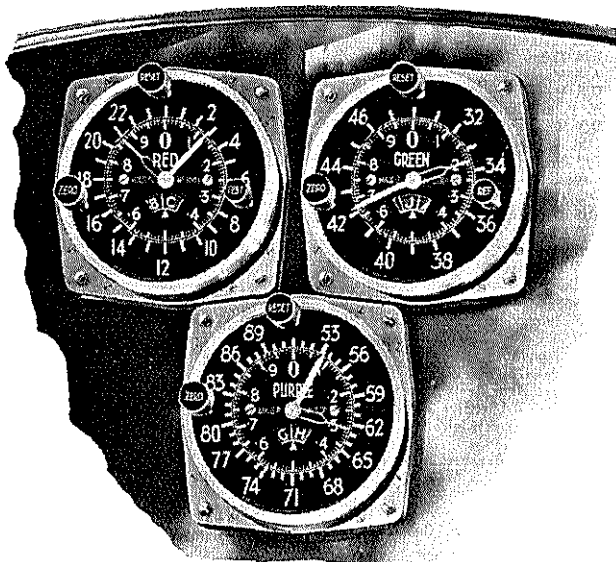
ninger sammenholdes med Nettet, der er lagt ovenpaa det benyttede Kort. Der haves Erfaring for, at Bestemmelserne er nøjagtige paa Meter, og at Nøjagtigheden bliver større, jo kortere Afstanden fra Stationerne er. Systemet er af en saadan Nøjagtighed, at det vil være en værdifuld Hjælp for Lodsning i Kystfarvande og Flodmundinger. Man vil bemærke, at Skibssættene ikke er konstrueret til Modtagelse af tilbagekastede Signaler, som er det normale for Radarapparater. Det kan derfor i Farvande med mange Skibe eller Forhindringer ikke erstatte Navigation fra Broen eller den Hjælp, der kan ydes af Radar, hvor med et Blik kan lokaliseres andre Genstande i Forhold til Skibet. Ikke desto mindre simplificerer den Underretning om Skibets Position, som Decca Apparaterne giver, i høj Grad Navigationsproblemet, idet hele Opmærksomheden kan helliges Undgaelse af Kollisioner, da det fjerner al Ængstelse og Usikkerhed om Skibes nøjagtige Plads.

En særlig Ejendommelighed ved Stationerne — baade Hoved- og Understationerne — er Arrangementet af Luftantenneerne, som er baaret af 100 m høje Staaltaarne, som vist i Fig. 4. Ved Hovedstationen er der ved Siden af Taarnet en Bygning for Senderen og en Bygning for Reservesenderen. Understationerne er af lignende Art med Undtagelse af Senderens automatiske Fasekontrol, hvormed de er koblet til Hovedstationen for at sikre den nøjagtige Synkronisme, hvorpaa Systemet hviler.

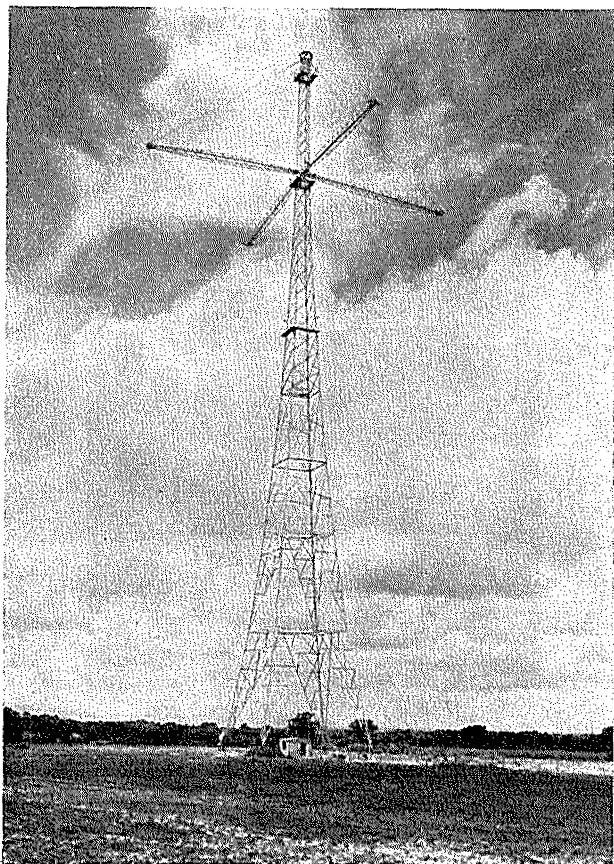
Der er paa alle Stationerne taget særlige Forholdsregler for at sikre mod Elektricitetens Svigten og i Radioudstyret, saa Tjenesten ikke skal blive afbrudt.

Det øjeblikkelige Formaal med Senderstationerne er at skaffe Mulighed for omfattende Forsøg med Systemet under Ledelse af Regerings- og andre Myndigheder for at sikre yderligere Erfaringer med Hensyn til Effektiviteten og Ydeevnen i Almindelighed med Henblik paa dets Antagelse som Standardhjælp for Navigationen.

„Kæden“ er i Virkeligheden oprettet af Decca Company til Eksperimentering for den engelske Marine under Opmaaling og Minestrygning ved Themsens Udløb og i Nordsøen, og Ministry of Transport har



Indikator for Decca Systemet med 3 Skiver.



Tårnet med Luftantennen ved East Hoathley.

benyttet Lejligheden til at prøve dets Nytte for Handelsmarinen.

Admiralitetet har til dette Formaal fremstillet Kort for Arealet omkring Themsens Munding og helt over til den danske Kyst og til Kanalen i Syd, medens Decca Company har stillet et Antal Modtagere til Raadighed for Handelsskibe, som sejler i disse Farvande. Skibs-officererne bliver opfordret til at kritisere Systemet og at svare paa et Spørgeskema vedrørende dets Egnethed til Brug i Handelsmarinen. Samtidig med disse Prøver i Praksis bliver der udført videnskabelige Forsøg for at bestemme Systemets Nøjagtighed paa forskellige Afstande fra Senderstationerne og det Areal, over hvilket man kan stole paa det om Dagen og om Natten.

Decca Company regner med Muligheden af at ændre Systemet, saa det kan give, hvad der er kendt som „Ruteidentifikation“, som vil gøre det muligt for et Skib at bestemme sin Position, naar det først er kommet ind i det Areal, der dækkes af en Stationskæde. Ministry of Transport har udtalt, at en endelig Bedømmelse af Systemets Værdi ikke kan foretages, inden en tilfredsstillende Form for Ruteidentifikation kan udføres i Praksis, og at en eventuel Anerkendelse af Deccasystemet og andre Radio-Navigationshjælpemidler vil afhænge af en international Overenskomst om Bølgelængder.

Medens den første Gruppe af Deccastationer er oprettet for Navigation i Kanalen, Nordsøen og det irske Hav saa vel som for Luftnavigationen over Storbritannien og Nordeuropa, er der Mulighed for, at en Serie

Stationer vil være bygget i Europa i Løbet af dette Aar. Man kan forvente, at det ogsaa vil ske i andre Dele af Verden, saa Navigatorerne kan drage Fordel af en nøjagtig Kurs.

Decca Systemet har faaet en begejstret Modtagelse af forskellige Regeringer, saaledes af den danske, der har bestilt en komplet Kæde af Stationer sammen med de nødvendige Modtagere til Brug ved Søopmaaling ved Grønland. Det vil koste ca. 30.000 Pund Sterling og leveres her i Foraaret. Det skal være transportabelt, og det vil fra hvert Sted være muligt at opmaale et Areal paa mellem 100.000 og 200.000 km², før Stationsgruppen flyttes til det næste Sted. De danske Autoriteter anslaaer, at det med dette Hjælpemiddel vil være muligt at udføre 100 Aars Opmaalingsarbejde paa mindre end 10 Aar. Det er øjensynligt, at Decca Systemet paa Grund af dets store Nøjagtighed, dets Simpelhed og Rækkevidde er et særlig værdifuldt Hjælpemiddel ved Opmaaling.

Den hollandske Regering har ogsaa bestilt en Del Modtagere, som skal benyttes af Marinen ved Mine-rydning ved den hollandske Kyst.

Norsk Troppetransporter

Med Henblik paa Deltagelsen i Tysklands Besættelse, har den norske Stat købt et Troppetransportskib i Amerika. Det er sikkert ikke nogen billig Forretning for Nordmændene, men det siges, at det vilde blive dyrere, hvis man skulde betale England for at transportere Soldaterne.

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR er en stor, stærk paalidelig Haandlygte

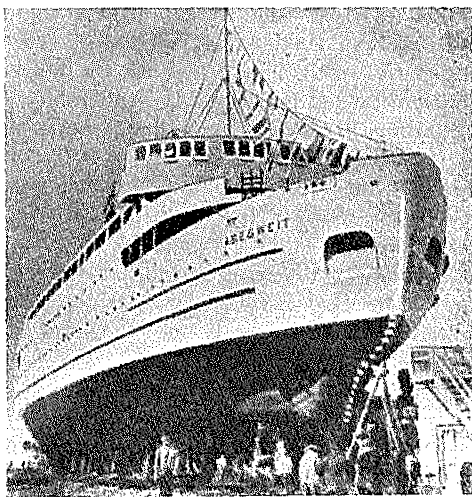
HELLESENS SENIOR giver blændende Lys Aar efter Aar med **HELLESENS** verdenskendte Tørelément

HELLESENS SENIOR i Regn og Blæst uden at blinke

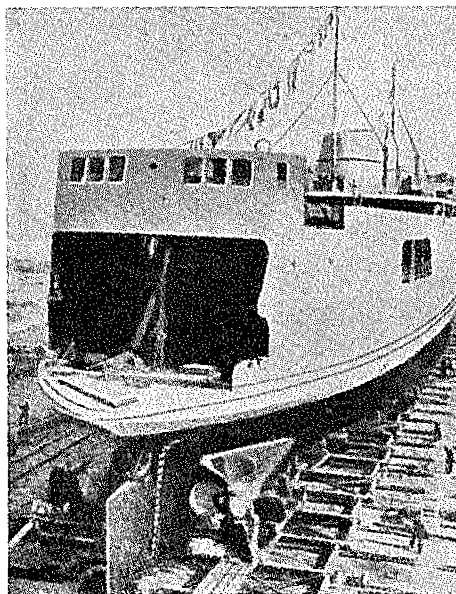
absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

Kanadisk Motorfærge „Abegweit“

Motorskibet „Abegweit“, som for kort Tid siden blev søsat fra Marine Industries Ltd., Sorel, Kanada, er det største og kraftigste Diesel-elektriske Skib i sin Klasse, der endnu er bygget, og det første større Skib, der er søsat fra et kanadisk Værft efter Krigen. Det er bygget for den regulære Færgerute mellem Borden paa



„Abegweit“ ved Stabelaflobningen.



„Abegweit“ ved Stabelaflobningen.

Prince Edward Øen og Cape Tormentine, New Brunswick, tværs over Northumberland Strædet. Det oplyses, at den vil koste 4.750.000 Dollars.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

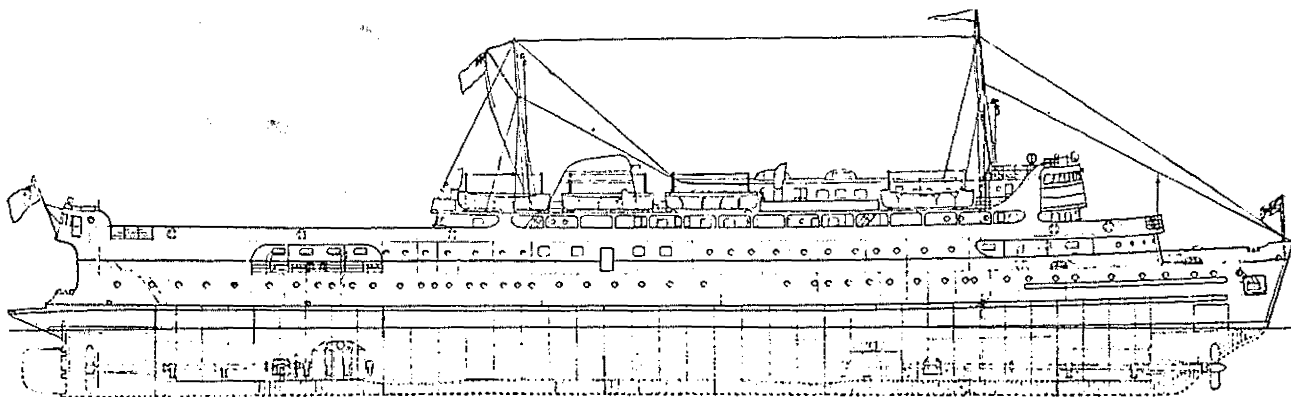
Længde: 113,39 m. Største Bredde: 19,20 m. Dybde: 7,32 m. Dybgang med fuld Last: 5,79 m. Brutto Register Tonnage: 7600 ts. Maskinkraft: 12.500 B.H.K. Fart: 16,5 kn. Lasteevnen er 19 Jernbanegodsvogne, 60 Automobiles og 950 Passagerer.

Den har to firebladede Propellere for og to agter. De to forreste Propellere suger Vandet bort under Isen umiddelbart foran for Skibet, saa Vægten af For-

skibet lettere kan knuse Isen. Skibet er forsynet med store Krængnings- og Trimtanke, saa det kan rokke sig løs i Pakis.

Maskininstallationen omfatter otte Dominion-Sulzer 1500 B.H.K. firetakts, sekscylindrede Dieselmotorer med 360 O/M. Strøm afgives til fire Motorer, der hver driver sin Propelleraksel. De arbejder ved 600 til 900 Volt Jævnstrøm og løber 120 til 145 O/M. Hver Motor yder 2800 B.H.K., men kan som Maximum afgive 3600 B.H.K.

Man antager, at Skibet kan gaa i Drift i Sommeren 1947. Der har været mange Forsinkelser i Bygningen, og man havde først troet, det vilde have været færdigt først paa Aaret 1946. De otte Sulzer Dieselmotorer er alle bygget af Dominion Engineering Co.. Montreal med Licens.

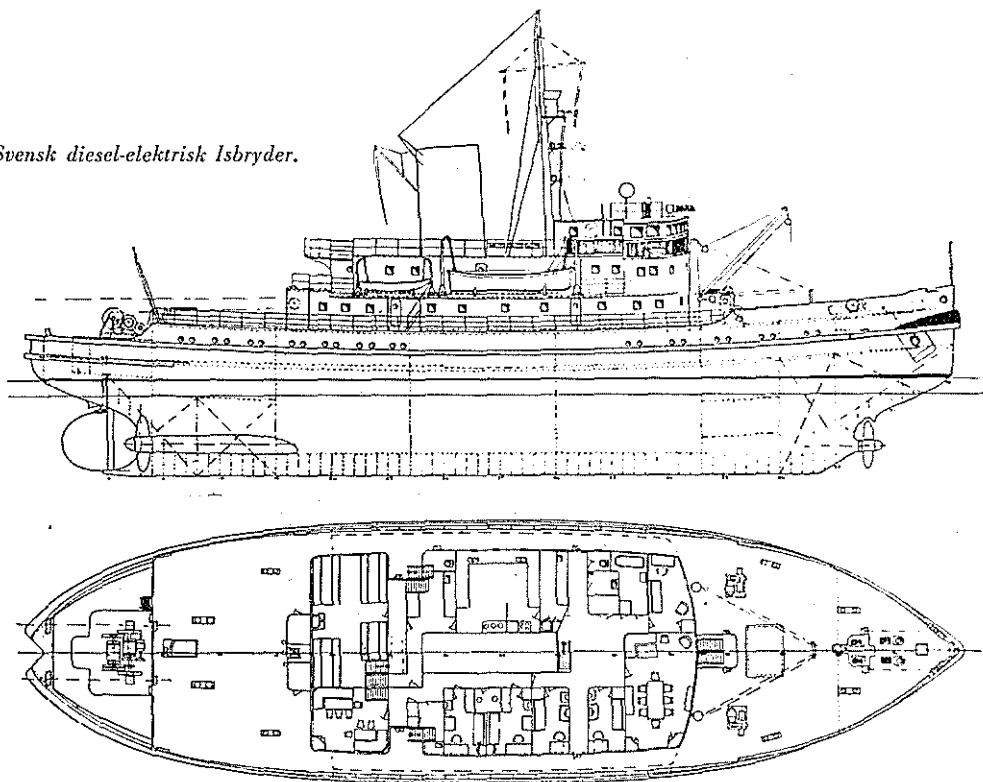


Profil af Færgen „Abegweit“, som bygges i Kanada.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Stor, svensk Isbryder med V.P. Propellere

Svensk diesel-elektrisk Isbryder.



I 1943 blev de første Planer udkastet til en Isbryder til Øresund, og i Forbindelse hermed blev forskellige Fremdrivningsmaader overvejet, heriblandt diesel-elektrisk med Propellere med faste Blade, direkte koblede Dieselmotorer og Propellere med vendbare Blade.

Det er nu vedtaget at anvende det sidstnævnte System. Det vil medføre Installation af seks 800 B.H.K. Dieselmotorer med 325 O/M, hvoraf hvert Par driver en Propeller gennem en elektrisk Kobling og Reduk-

tionsgear. Propellerne skal være af V.P.-Typen og sandsynligvis af Kameva-Konstruktionen.

Isbryderen faar følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt: 58,5 m. Længde i Vandlinien: 53,0 m. Største Bredde: 16,2 m. Bredde i Vandlinien: 15,2 m. Dybde til Hoveddæk: 8,5 m. Dybgang med 300 ts Olie og Vand: 5,0 m. Dybgang med 900 ts Olie og Vand: 6,0 m. Deplacement til Tegningens Vandlinie: 1850 m³. Rumfang af Tanke f. Vand og Olie: 1200 m³.

Det nye Skib til Farten paa Grønland

Som saa mange andre Rederier led Den kongelige grønlandske Handel betydelige Tab af Tonnage under Krigen. Da Danmark blev okkuperet, var to af dens største Skibe S/S „Gertrud Rask“ og S/S „Hans Egede“ paa Vej til Grønland og var derfor i Stand til at fortsætte med at bringe Forsyninger frem til vor nordlige

Koloni fra U.S.A. Uheldigvis gik „Gertrud Rask“ ned i 1942 paa Nordkysten af Amerika, og omtrent paa samme Tid forsvandt „Hans Egede“ med Mand og Mus.

Tabet af disse to Skibe er imidlertid ikke blot Tab af Tonnage, men ogsaa Tab af særlig bygget Tonnage, som ikke kan erstattes af andet vilkaarligt Skibsrum. Navnlig ved Besejling af Østkysten i de faa Sommermaaneder kan kun anvendes relativt smaa Træskibe, som kan manøvrere i Ismasserne og modstaa Isens Tryk.

For at udligne disse Tab bestilte Grønlands Styrelse i Begyndelsen af 1944 et nyt Skib paa Helsingør Skibsværft, som købte Frederikssund Skibsværft, hvor Skibet bygges og i Løbet af et Par Maaneder skal sættes i Vandet.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt: 53,00 m. Længde mellem Perpendikulerne: 45,00 m. Største Bredde: 11,60 m. Dybde

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

til Hoveddæk: 5,37 m. Højde mellem Dæksbjælkerne: 2,20 m. Dødvægt Kapacitet: ca. 540 ts. Rumfang af Forlast: 460 m³. Rumfang af Agterlast: 335 m³. Brændselsoliebeholdning: 100 ts. Ferskvandsbeholdning: 40 ts. Fart: 10 kn.

Skibet rigges som fore-and-aft Skonnert og kan medføre 20 Passagerer. Skroget er meget stærkt konstrueret af Eg med Køl af Bøg og med dobbelt Yderklædning.

Paa Grund af de særlige Fremdrivningsforhold har man valgt diesel-elektrisk Maskineri. Derved bliver Manøvrevenen god, og Propelleren kan gaa med et meget lavt Omdrejningstal og med stort Drejningsmoment ved Gangsætning.

Der installeres to syvcylindrede firetakts Dieselmotorer af B. & W.-Typen med Cylinderdiameter 250 mm og Slaglængde 400 mm, 550 O/M. De er hver koblet til en 246 kW, 220 Volt Dynamo med 550 O/M og desuden en 40 kW Dynamo, der drives med Remtræk og løber 900 O/M. De to Armaturer sidder paa samme Aksel, men har hver sin Vikling og sin Magnetisering. Som Hjælpemotorer findes to 60 HK. Dieselmotorer, der driver 40 kW Dynamoer ved 900 O/M. Skibet skal gaa i Fart til Sommer.

Nautisk Almanak 1947

er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach & Co., Sølv-
er & Svarrer. Pris Kr. 3,50.

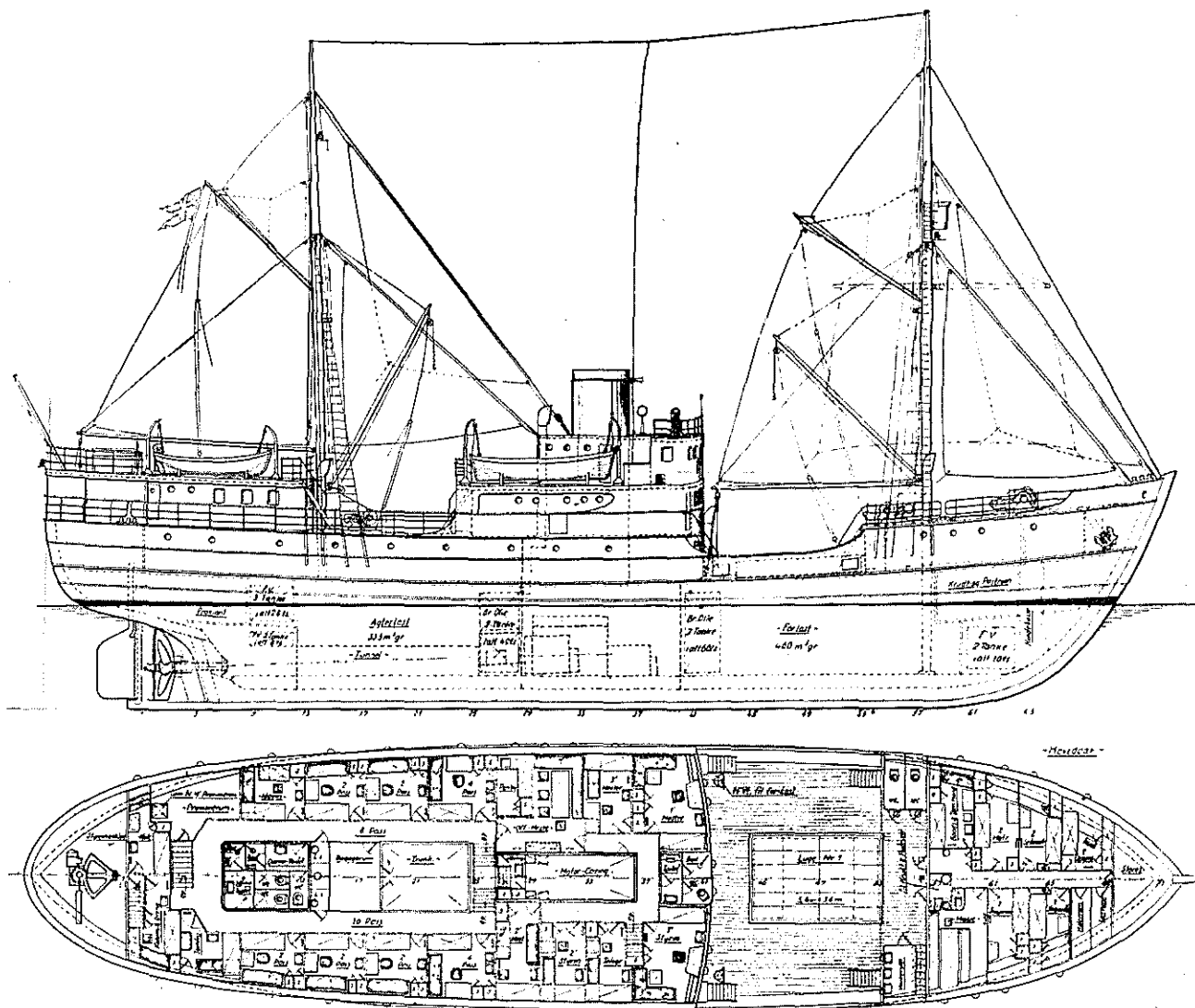
Nautisk Almanak, der nu har faaet en meget stor Udbredelse ikke alene i danske, men ogsaa i norske, svenske og finske Skibe og Navigationsskoler, har et saa fyldigt Indhold af astronomiske Tabeller og andre Tabeller til Brug i Navigationen, at den staar paa Højde med det mest moderne i sin Art til Brug til Søs.

I Anledning af 400-Aaret for vor verdensberømte Astronom Tycho Brahes Fødsel har Udgiverne fejret Begivenheden i Almanakken ved en Beskrivelse af Tycho Brahes Betydning for Navigationen, et Emne, der ikke tidligere har været behandlet.

Almanakkens Tryk og Udstyr er det sædvanlige gedigne.

^{A/} J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



Ishavsskibet til Grønlands Styrrelse.



Maskinskolens lykkelige Eksaminander samlet efter velgjort Arbejde. Paa forreste Række ses bl.a. Direktøren for Maskinist-undervisningen, Civilingenior E. Stahl, Skolens Forstander, Civilingenior E. Mathiesen samt Eleforening. Form. S. A. Sørensen.

Københavns Maskinskole

I Anledning af Nytaaret og de nyligt afsluttede Eksaminer afholdt Maskinskolen Lørdag den 11. Januar Fest i Skolens eget smukke Mødelokale, der var fyldt til sidste Plads. Borgmester Bindslev skulde som Direktionens Formand have indledt Festen, men var forhindret paa Grund af Sygdom, hvorfor Direktør Møgelgaard bød Velkommen i Stedet. Tilstede i Salen var bl.a. Repræsentanter fra Handels- og Søfartsministeriet samt fra flere offentlige Institutioner.

Dagens Hovedbegivenhed var Skibsreder Knud Lauritzens Tale, der blev holdt i en humorfyldt Stil, der fik de tilstedeværende til at lytte med stigende Interesse. Hovedpunktet i Skibsrederens Tale var Omtalen af Forholdet mellem Besætningerne indbyrdes i vore Skibe, samt de Omgivelser, som bliver budt vore Søfolk at leve om Bord. „Først naar et Lukaf og en Arbejdsplads er saadan, at Rederen og Kontorchefen selv vil sende deres Søn ud at bo og arbejde der, er det i Orden“, sagde Knud Lauritzen. Skibsrederen slog imidlertid fast, at det stadig gaar frem med Hensyn til Underbringelsesforholdene i vore Skibe. Men desuden nævnte han det urimelige i, at et Skib med blot 35 Mands Besætning sommetider skal have hele syv separate Messer. Knud Lauritzen mente, at den Klassedeling, der finder Sted om Bord, ikke mindskes trods Tidens Trang til Demokrati, men tværtimod øges.

Skibsrederen sluttede sin interessante Tale med at opfordre de afgaaede Elever til stadig at dygtiggøre sig ved Hjælp af Fagbøger og Fagblade, og endvidere advarede han imod de mange Konjunkturbevægelser, som frister de unge.

Derefter sang Maskinskolens glimrende Elevkor „Havet omkring Danmark“, og saa aflagde Skolens afholdte Forstander, Civilingenior E. Mathiesen, Beretning for det svundne Aar. Af Forstanderens Beretning fremgik det, at Antallet af Elever i 1946 var dalet betydeligt. Grundene til dette er bl.a. den nuværende Arbejdsrigelighed, de høje Lønninger, de mange militære Indkaldelser, Inddragelsen af Understøttelsen til de arbejdsløse samt Mangel paa Logi for de unge Mænd, der vil følge Undervisningen ved Skolen i København. Forstanderen udtrykte det som sit Haab, at der snart maa blive opført et Haandværkerkollegium i Hovedstaden, og at Understøttelsen atter maa blive givet fri til Skolens Elever.

Efter Forstanderens Tale fulgte en Beretning om Maskinist-undervisningen i Danmark ved Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingenior E. Stahl. Trods de mange Vanskeligheder var der blevet opnaaet gode Resultater ved Landets Maskinskoler.

Tilslut afsløredes en Mindetavle paa en af Skolens Gange for de af Skolens Elever, der har ofret Livet for Danmarks Frihed, og de afdødes Paarørende lagde Blomster foran den smukke Tavle.

Om Aftenen afholdt Eleforeningen Fest i Borgernes Hus med ualmindelig god Tilslutning fra Medlemmerne. Aftenen forløb helt igennem straalende. Endnu en Gang blev der talt til Eksaminanderne, idet Skolens Forstander i en causerende Form appellerede til dem om stadig at dygtiggøre sig samt til at være tolerante overfor deres Medmennesker. Endvidere bad han dem ikke glemme Skolen og dens Lærere samt Skoletidens Kammerater. Til Slut bragte Forstanderen Eksaminanderne sin Lykønskning og ønskede dem „god Vind“ fremover.

Derefter uddelte Forstander Mathiesen Guldemblemer til de Elever, der havde naaet de fineste Resultater. Ved Installatørekseamen for Maskinister havde følgende opnaaet den eftertragtede Udmærkelse: Niels Erik Hansen (22 P.), Svend Anton Hansen Vexel (24 P.), Knud Erik Werner (25 P.) og Fritz Aage Richter (26 P.).

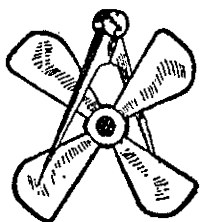
Ved den alm. Maskinisteksamen: Niels Olav Holm Pedersen (102 P.), Ralf Schmidt (102 P.), Paul Nielsen (105 P.) og Carl Otto Schou (106 P.).

Ved den udvidede Maskinisteksamen: Viggo Jørgensen (138 P.), Georg Anker Olsen (146 P.) og Jørgen Erik Juhl (149 P.).

Følgende Elever opnaaede et Legat paa 100 Kroner af Eleforeningens Bogfond: Alm. Maskinisteksamen: Finn Hagen Høpfner, Helge Em. Petersen Schmidt og Carl Otto Schou. Udv. Maskinisteksamen: Svend Jensen, Georg Anker Olsen og Jørgen Erik Juhl.

Derefter var der først Underholdning af flere kendte Kunstnere, og Resten af Aftenen dansede man.

—wig.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

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

„Skeppstyperne under Gustav Vasa's och Erik XIV:s tid“ af Carl Ekman omhandler Skibe i Sverige i det 16. Aarhundrede. Af mest Betydning er Ekmans Forklaringer til de store Skibe „Stora Karavelen“ og „Elefanten“ specielt Tegning af Rekonstruktionen af dette Skibs Tømmer.

Denne Samling af Artikler afsluttes af „Skeppet“ i Statens Sjöhistoriske Museums Samlinger af Sam Svensson, der er Embedsmand i Museet, en Samling smukke Billeder af træbyggede Fuldriggere og Barke fra det 19. Aarhundrede ledsaget af udførlig Tekst. En god Idé, der for første Gang praktiseres her, er en Oversigt over den i det forløbne Aar fremkomne Litteratur, der hører ind under søhistorisk Forskning.

Bogen slutter med en Beretning af Selskabets og Museets Arbejder, hvoraf man ser, at Museets Personal består af 18 Mand med Direktør Albe i Spidsen, der af 2 Modelbyggere og 2 Finmekanikere til Bygning af nye og til Reparation af ældre Modeller. Helt igennem et overmaade værdifuldt Værk for søhistorisk Forskning.

C. S.

Da Indenlandsk Sømandsmission arbejdede illegalt.

Vi har flere Gange tidligere omtalt „Indenlandsk Sømandsmission“s store Arbejde under Krigen bl. a. med at hjælpe de Sømandshustruer, hvis Mænd sejlede i det fremmede. Man oprettede Sommerlejre, hvor de mange Kvinder og disses Børn, der aldrig vidste, om de nogensinde skulde gense deres Far, fik adspredt de dystre Tanker ved at komme i Pagt med Naturen og ud til noget nyt. Nu har Sømandsmissionen udsendt en Beretning for sit Arbejde fra 1939 til 1945, og det fortælles heri, at nogle af de Kvinder, der under Krigen nød godt af Sommerlejrene, nu vil vise deres Taknemlighed for og Glæde over atter at have truffet deres Kære, ved at hjælpe de mange Sømands- og Fiskerhustruer, hvis Mænd aldrig kom tilbage til Danmark. Den 20. Marts i Aar vil de saaledes afholde en Bazar til Fordel for et Feriehjem i Marstal, hvor Sømandsenkerne skal nyde godt af Sommeren og forsøge at glemme Krigens Ondskab.

Indenlandsk Sømandsmission var med til at lindre under Krigen, og nu er de ogsaa med til at læge Saarene efter det

store Vanvid. Saaledes har man skænket Tøjgaver til turberkuløse Søfolk, og i flere Tilfælde er man ogsaa traadt hjælpende til med Pengegaver.

Det er imidlertid nok kun de færreste, der ved, at Sømandsmissionen ogsaa tog Del i Krigen mod Tyskerne ved bl. a. at formidle, at Post illegalt blev sendt til de frayærende Søfolk over Sverige, hvorfra man ogsaa iværksatte en Eftersøgning efter Søfolkene efter Anmodning fra mange Paarørende. Den svenske Kirkes Sømandsmission og „Dansk Røde Kors“ har i dette Arbejde været „Indenlandsk Sømandsmission“ til stor Hjælp.

I den bevægede Tid omkring Jødetransporterne var Sømandsmissionen ogsaa med, hvor der kunde hjælpes. Sømandshjemmene skjulte i flere Tilfælde jødiske Flygtninge og tog aktivt Del i Transporterne over Sundet. Hjemmene var endvidere mange Gange illegale Kontaktsteder, og man har huset i hundredevis af danske Sabotører og allierede Soldater over kortere eller længere Tidsrum.

Men for „Indenlandsk Sømandsmission“ er den onde Tid nu ikke „en saga blott“. Som man vil forstaa af det ihærdige Arbejde, mærker man stadig Søkrigens Dønninger og søger at standse dem. Man maa af hele sit Hjerte ønske, at Arbejdet maa krones med Held.

—wig.

Fra England meddeles.

Et britisk Skib „City of Calcutta“ har sat ny Rekord for en Rejse fra Capetown i Sydafrika til Montreal. Tiden for den udsejlede Distance var nitten Dage, fem Timer og seksten Minutter. Paa samme Tur satte Skibet ny Rekord for Sejlads fra Capetown til Trinidad paa tolv Dage, seksten Timer og seks Minutter. Paa een Dag udsejlede det en Distance paa fire Hundrede og tooghalvfjerds miles.

Fra England meddeles endvidere, at der i Tiden fra den 28. Februar 1947 til den 8. Februar vil blive afholdt en Skibsbygnings- og Skibsmaskinudstilling af et Omfang, man ikke tidligere har set Magen til.

X-math.

A/
S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



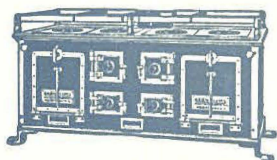
Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
A/S

Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. N. PETERSEN

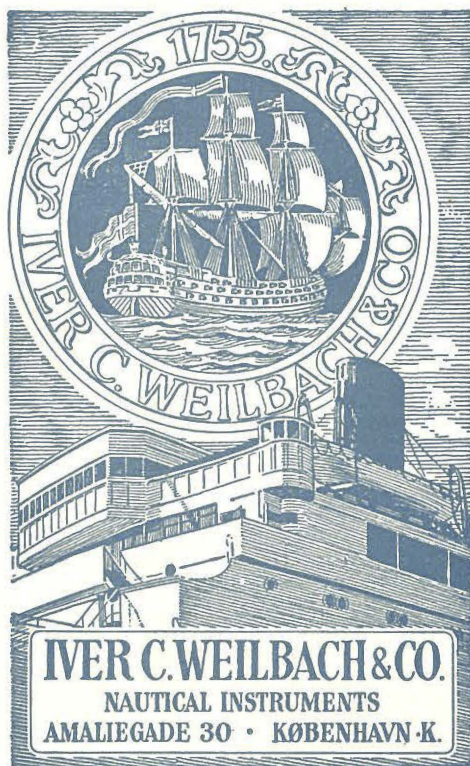
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk



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



DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

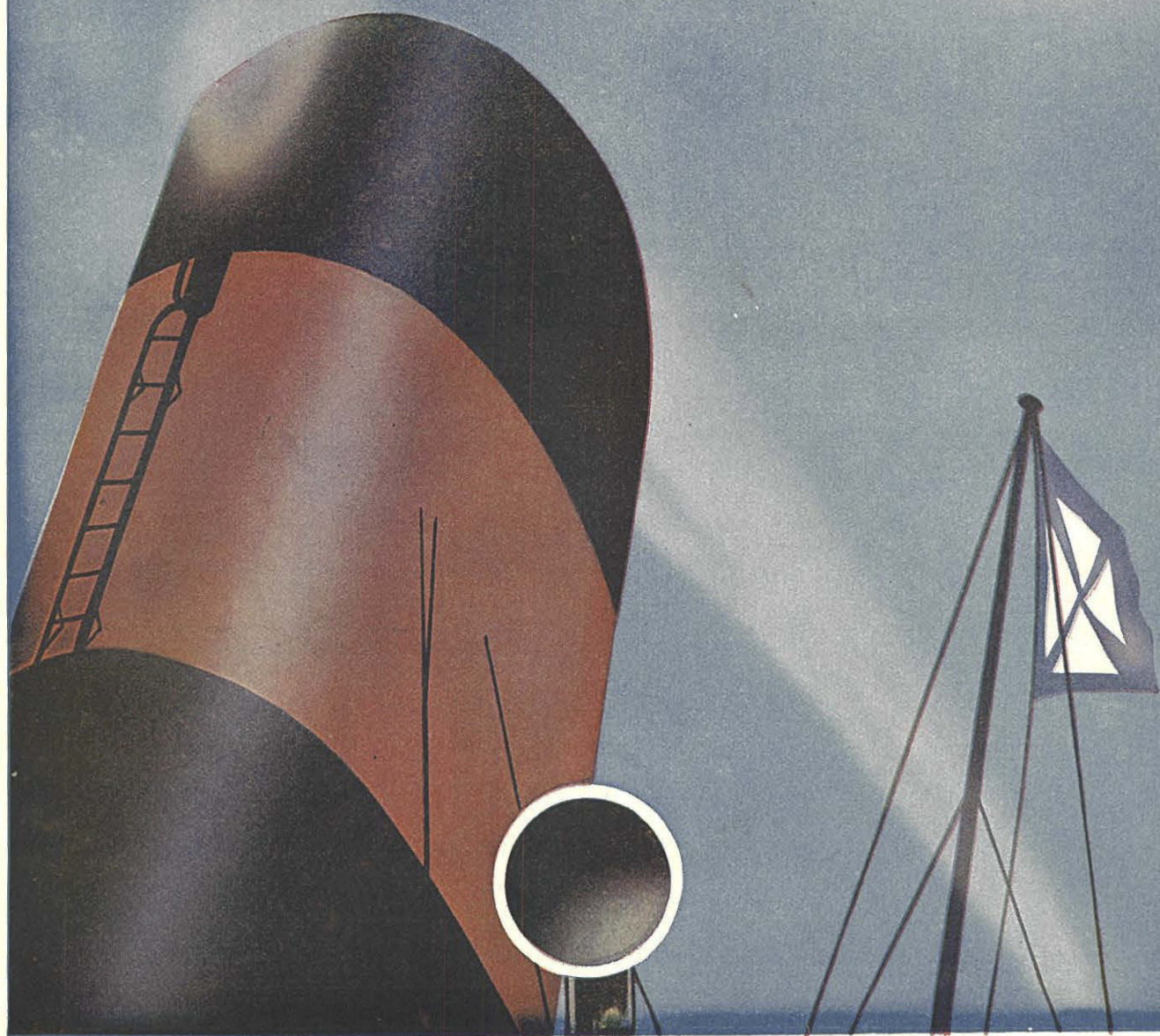
Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Det forenede Dampskibs-Selskab





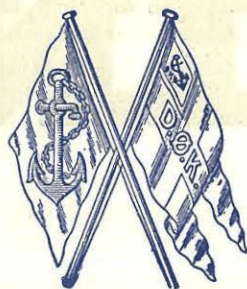
VIKINGEN

75 Øre
1. Marts

Københavns Havnevæsens Isbryder „Væderen“
Maleri af E. VIND-HANSEN

1947 - Nr. 3
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

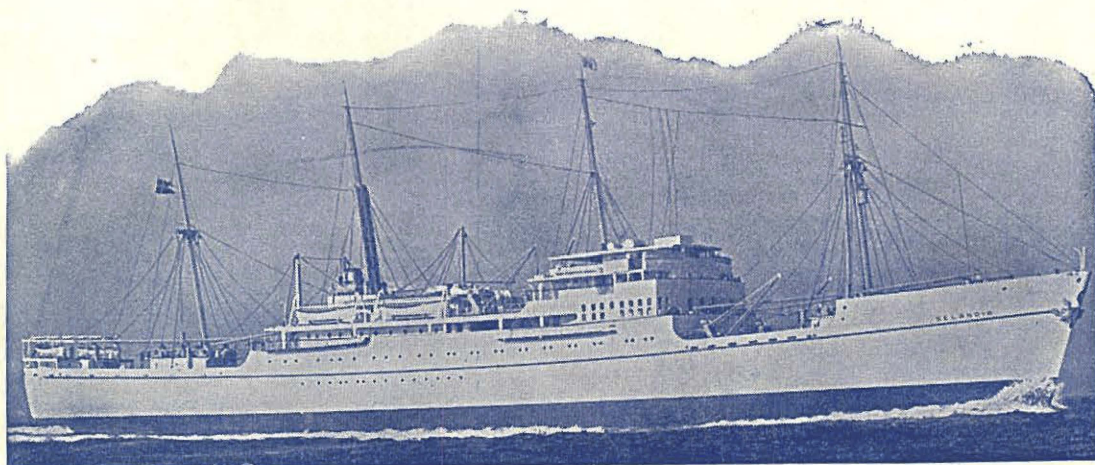
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Skipperbyen

KAI RASMUSSEN

MARSTAL

I Anledning af, at Dansk Sejlskibsrederiforening den 2. Marts kan fejre sit 50-Aars Jubilæum, bringer vi nedenstaaende Artikel om Marstal, der frem for nogen anden dansk By er Sejlskibenes By, og hvor ogsaa Rederiforeningen har sit Hovedsæde. Der ligger noget vist idyllisk i Ordet Marstal, og det er der ogsaa over Byen, men trods det er Skipperbyen paa Ærø en driftig By, hvis Betydning for vort Land ikke kan undervurderes. Saa meget betyder Marstal for Søfarten, at den sætter Spor i alle danske Sejlskibe, fra hvilken By de end kommer.

I næsten enhver Bog om de sydfynske Øer vil man uvægerligt et eller andet Sted støde paa en mærkelig Sætning om, at Marstal har haft en lignende Udvikling som Esbjerg.

Det lyder fantastisk — saa fantastisk, at man tvivler paa Rigtigheden, bliver ivrig og giver sig til at læse mere grundige Værker — og det samme gentager sig.

Et Sted staar der saaledes, at Marstal i sidste Del af det 18. Aarhundrede var i rivende Fremgang. Fra 1740 til 1803 fordobledes Byens Indbyggerantal og overfløj langt Ærøskøbings, og paa samme Maade

voksede Marstallerflaaden. Paa sit Højdepunkt var den med Hensyn til Tonnage Danmarks trediestørste, og hvad Skibenes Antal angik, var kun København større.

Men hvordan er Marstal i Dag? Lad det være sagt straks. Det er ingen halvglemmt Provinsby, der tærer paa Minderne, men en livlig og driftig By præget af Havet som altid.

Kommer man til Marstal, opdager man snart, at Marstal er Havnen. Her er alt Liv samlet, og her er nok at se. Der kommer stadig stovte Sejlskibe til Kajs, og paa Skibsværfterne er der Liv og Røre.

Havnen er Marstallerne egen. De har selv bygget



Sejlskibene bliver sjældnere og sjældnere, men naar Isen dækker Havene, søger en Mængde af dem i Vinterhi paa Ærø.

den imponerende, flere Meter høje og mere end een Kilometer lange Stenmole med de bare Næver — i Ordets alleregentligste Betydning. Da Staten i 1784 nægtede Tilskud til Havnens Anlæg, tog Marstallerne selv fat, og ved Vintertid begyndte de at slæbe de kæmpestore Kampesten, hvoraf hver vejede flere Tons, ud over Isen og fik paa den Maade gennem Aarene rejst Molen.

Af saadant Tømmer er Marstalskipperen gjort, og det er saadanne Egenskaber, der har gjort ham berømt i enhver Havn paa Kloden. Det bedste Billede af ham faar man gennem en Gravskrift paa Byens gamle Kirkegaard:

Her hviler Christen Hansen
Til Ankers ved sin Kone,
Han letter ikke før,
Han kommer for Guds Trone.

Det er forfattet af den gamle Skipper selv og i Testamentet udtrykkeligt forlangt indhugget paa Stenen til stor Fortrydelse for hans Slægtninge.

Han har gjort klogt — den Gamle. Langt stærkere end i et højt svunget Mindevers træder han lyslevende frem i de faa Ord. Barsk og stridig som det Element, han befor, stolt af sin Gerning og ikke uden et eget hvast Lune. Fuldskægget har han vel været og med klare blaa Øjne, der har kunnet se gennem baade Sky-lag og Taage. Han vidste, hvad han skyldte sin Gud.

Dette sejge Præg har holdt sig hos Marstallerskipperen ned til vore Dage. Lettest genfindes det hos de gamle Søulke, hvis Hud er vejrbidt af Storm og Saltvandsprøjt fra Atlant og Pacific, og som har sejlet Vandet tyndt paa alle de syv Have.

Bænken ved Havnen er deres daglige Samlingssted, hvor Minder og Bynyt drøftes, og er man heldig, kan man faa dem til at spinde en Ende, som det hedder. Det er sælsomme Oplevelser, de har at berette — Eventyr fra fjerne, solrige Kyser, hvor Kokospalmen gror under en dybblaa Himmel, og haarde Strabadser i isnende Stormnætter, naar Skibet truede med at gaa under i Bølgernes Brøl. Deres Erindrings Skatkiste er udtømmelig. Mærkelige Frasagn blander sig med konkrete Oplysninger — og danner et Mønster, hvori man synes at skimte et Billede: Rigningen paa et Sejl-skib — Sømanders Liv.

Men ogsaa de Unge kan fortælle. Jeg har selv været ude for det. Skibet laa i Havnen, og vi sad nede i Mandskabets Lukaf og hyggede os med en Pibe Tobak. Han var godt og vel tyve, og trods det at han væsentlig

havde sejlet under Krig, havde han været langt omkring — fra Spanien i Syd til Finland i Nord.

Og som han kunde fortælle...

Det var om Revolte i Leningrad og Apacheslagsmaal i Frankrig, om Jul paa Havet og om Storm og om Skibsbrand. Han var blevet minesprængt ved Falsterbo og havde været ude for Forlis i Nordsøen. Det var den Gang, han sammen med Kokken og Styrmanden var krøbet op i Stormasten for at finde Redning; men kun han havde bjærget Livet.

Og mens han fortalte, og Aftenen skred frem, blev Luften mere og mere tyk af Tobaksrøg. Regnen var hørt op, og gennem den aabne Luge saas Masterne rage op mod de første Stjerner. Da var det, som Skibet ikke mere laa i Havn — det sejlede paa Langfart over fjerne, vidtstrakte Have.

Fra Havnen kan man gaa paa Opdagelse i Marstal. Byen bestaar mest af et Utal af smalle Gyder og Stræder, som drejer af i skarpe Vinkler og lunefulde Sving, saa det slet ikke er til at hitte rundt for en ikke stedkendt.

Her er toppede Brosten og Gange, som er saa snævre, at to tykke umuligt kan komme forbi hinanden. Overalt er der smaa pyntelige Huse med blomstrende Stokroser udenfor og hvide Porcelænshunde og Potteplanter i Vinduerne, og i hvert andet Hus bor en Skipper eller en Sejlmager eller en anden af Søens Folk.

I en Gade nær ved Havnen ligger Byens Vandrershjem. Det skal nævnes, ikke blot fordi det er et dejligt Sted, men fordi det viser, hvor ligetil Marstallerne har grebet den Sag an.

Da den gamle Fattiggaard i 1940 skulde omdannes til Raadhus med Byraadssal og kommunale Kontorer, blev der en Fløj tilovers — og hvad fandt Byens Raad mere naturligt end at indrette den til Vandrershjem. Det blev den, og Vandrerne har fuldtud paa-skønnet det — det ses af Besøgets Størrelse, men endnu mere deraf, at det er et Sted, hvor de gerne bliver mere end een Dag.

Gaa ind i Kirken. Det er en rigtig Sømandskirke. Store Skibe sejler gennem Rummet og minder om Livets og Dødens Sejladser; og som det ude er de levende, der taler, er det her de døde Ting, der faar Mæle, blot man forstaar at lytte.

Ejendommelig er Historien om det største af Modelskibene, en statelig udskaaet engelsk Orlogsmand med flere Rækker af Kanoner. Omkring 1800 blev den fundet drivende som Vrag i Nordsøen af en Marstallerskonnert, hvis Kaptajn, A. Friis, bjærgede det op, istandsatte det og skænkede det til Kirken.

Det antages, at det har staaet om Bord i det Skib, det var Model af, i Chefens Kahyt. Skibet er saa forlist — eller hvad ved vi — det hele er en Gaade uden Løsning — og for at gøre den endnu mærkeligere, fiskede en anden Marstaller 100 Aar efter et ganske lignende Modelskib op nøjagtig paa samme Sted. Den-

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk



Et Glimt fra Marstals Havn paa en travl Dag.

ne Model blev givet Aarhus Domkirke, hvor den stadig kan ses.

Rundt om i Kirken er der Gaver fra Marstaller-søfolk. I Koret staar to svære Malmlysestager fra Peking; en pragtfuld Glaslysekrone i det ene Sideskib er fra Venedig. Det skønne venetianske Glas har i Tidens Løb faaet en hvidlig, sløret Hinde, som om muligt gør det endnu skønnere. I Sakristiet hænger en lille, katolsk Vaagelampe, en Gave fra en Sømand som Tak, fordi han blev frelst i Havsnød.

Besyderligst af alt er dog den Døbefont, Kirken har foruden den almindelige. Det er en sort Font, som i tidligere Tid blev brugt til at døbe de uægte Børn i. Af forskellige Breve ses det, at saa sent som i 1856 har den endnu været i Brug — omend det kan have været for sidste Gang.

Ser man sig godt om i Kirken, faar man paa Midterskibets højre Side bag Stolestaderne Øje paa et lille Træskærerarbejde forestillende „Den hellige Nadver“. Det er usædvanligt smukt skaaret med bløde, nænsomme Linier. En Marstaller — Niels Pedersen — er Mester for det — en af de faa, der endnu holder Billedskærerkunsten i Hævd her i Landet.

Hjemme hos ham selv kan man se flere af hans Billedskærerarbejder. Niels Pedersen bor i Udkanten af Byen, hvor han har et Sten- og Billedhuggeri. Træskærerarbejder dyrker han mest for sin egen Fornøjelses Skyld. Som saa mange andre fra denne Kant af Landet har han været udenlands. I sine unge Aar kom han til Amerika, og i hele fjorten Aar blev han i det indre af Staterne.

Som Regel træffer man Niels Pedersen paa Værkstedet; men han lægger gerne Forklædet og følger den Besøgende over til sig selv. En lang Række af livagtige Træfigurer skuer een i Møde, naar man træder ind. Det er Byens Borgere, der har været Model, og skarpt

staar hvert eneste af deres karakteristiske Træk genfødt i Træet. Enhver Detalje er kommet med, en Trækning ved Mundvigen, en Bule i Hatten, skønt de fleste af Figurerne kun er en 30 cm høje. Mejsel og Jern har gjort deres Arbejde ført af en kyndig Haand.

Men foruden Figurerne er der andet at se. Niels Pedersen har indrettet sig et helt lille Museum med gamle Ting og Brugsgenstande og alle Vægge er prydede med Skibsbilleder af stolte Skønnerter, Galeaser og Brigger.

Tre af Billederne er særlig værd at lægge Mærke til. De er tegnet af samme Mand, og trods det, der er et Spand af Aar imellem dem, er de lige godt tegnede. Medens den første er tegnet af ham som 11-aarig, var han henholdsvis 87 og 88, da han levede de to sidste.

Endnu er der meget mere at se i Marstal. Der er et Museum med gamle Skibsinstrumenter og sære Ting, som Søfolk har hjembragt fra deres lange Togter. Lidt uden for Byen er der en Samling af Modelskibe, alle bygget af en og samme Mand — Lorenz Hansen — og som viser Skibsfartens Udvikling fra Vikingetiden til vore Dage. Det er fint Arbejde, hvert enkelt Skib er udført med en Akkuratess og Omhu, som der skal baade Talent og Kærlighed til.

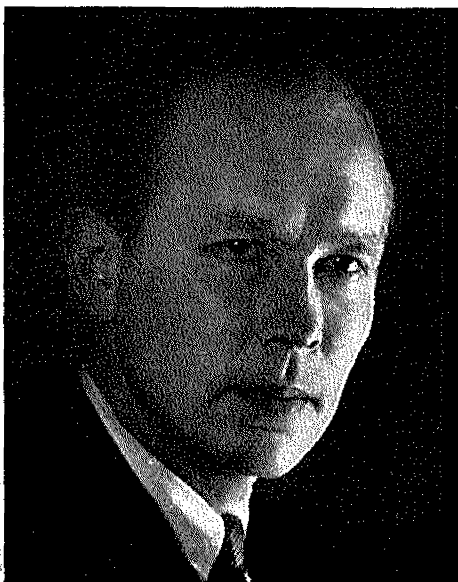
— — —

Men Marstal er ogsaa noget helt andet end alt det her fortalte.

Nede ved Havnen staar en Mindesten for de Ærø-Søfolk, som omkom under forrige Verdenskrig. Ligeledes under denne Krig har Marstal været en Sorgens By. Talrige af dens Skibe er gaaet ned; men langt flere er de modige Søfolk, der har sat Livet til under deres farefulde Gerning. Næsten enhver Familie i Marstal har mistet en eller anden, de har kær.

Vi vil ære deres Minde.

Kai Rasmussen.



Harry Rasmussen

DEN 12. Februar kunde Søfyrbødernes Forbund fejre sit 50-Aars Jubilæum, idet der paa Foranledning af Søfyrbøder Hans Jensen i 1897 blev indkaldt til et Møde paa en Restauration i Lille Strandstræde, hvor Hans Jensen blev valgt til Foreningens første Formand.

Men Trangen til faglig Samling hos Søfyrbøderne er af langt ældre Dato. Allerede i 1883 forsøgte man at starte en Fagforening, men denne viste sig efter ganske kort Tids Bestaaen ikke at være levedygtig nok paa Grund af det ringe Medlemstal. Thi endnu havde Dampskibe ikke sejret over Sejskibet, selv om der stadig kom flere og flere Dampere i Fart. Det kan bl. a. nævnes, at Dansk Damskibsrederiforening netop blev startet i det Aar, hvor Søfyrbøderne første Gang søgte at organisere sig. Nogle Tal kan ogsaa virke som en Illustration til Levevilkaarene af en Søfyrbødernes Fagforening. I 1845 var der her i Landet endnu kun 700 Registertons Dampskibstonnage, men tyve Aar senere var Tallet vokset til 4700 Registertons, medens det tilsvarende Tal for Sejskibstonnagen laa helt oppe paa 143.600. I Aar 1900 kunde man imidlertid ikke mere tvivle om Sejskibenes Nederlag, idet Sejskibstonnagen nu udgjorde 146.900 og Dampskibstonnagen 247.400 Registertons.

De 50 Aar, der er gaaet siden Stiftelsen i 1897, har for Forbundet foruden politisk ogsaa i andre Henseender været meget begivenhedsrige. Som andre Søfolk har Søfyrbøderne mærket to store Kriges Ondskab og Hærgen. Mange er blevet derude. Trods alle Forhindringer og Tab staar Søfyrbødernes Forbund i Dag alligevel meget stærkt med et Medlemstal paa omkring 1800. Under den sidste Krig, hvor saa mange af Medlemmerne var afskaaret fra Hjemlandet, havde For-

Søfyrbøderne jubilærer

bundet imidlertid kun omkring 1000 betalende Medlemmer.

I Anledning af Jubilæet havde „Vikingen“ en Samtale med Forbundets Formand. Vi spurgte bl. a. om, hvormange Medlemmer der endnu var tilbage fra Forbundets Stiftelse, og Harry Rasmussen svarede:

„Der er endnu 3 Fyrbødere tilbage fra 1897, og de er selvfølgelig alle tre Æresmedlemmer.“

Derefter spurgte vi, hvordan det stod til med Beskæftigelsen, og om Teknikens Fremskridt ikke havde gjort en Mængde Søfyrbødere arbejdsløse.

„Jo,“ svarede Forbundsformanden. „Motorskibene har skabt stor Arbejdsløshed, og efter Krigen har Arbejdsløshedsprocenten holdt sig paa omkring 28 Procent, hvilket til Dels skyldes en for ringe Bemanding af Skibene, hvor der i Dag er nok at bestille bl. a. paa Grund af de daarlige Kul.“

„Har man nogle Ønsker for Fremtiden indenfor Søfyrbødernes Forbund?“ spurgte vi til sidst.

„Ja, det kan siges,“ sluttede Herr Harry Rasmussen. „For det første kunde jeg ønske mig, at Lukaffordholdene maa blive bragt i Orden og for det andet en fornuftig Bemandingsorden. Endvidere vil jeg ønske, at man maa komme til et Resultat i Spørgsmaalet om Sømandshoteller i København og Provinsen. Disse skal selvfølgelig under Kommunernes, Statens og Organisationernes Kontrol.“

O. L.

Køb af Liberty-Baad til Danmark

Rederiet J. Lauritzen har købt Liberty-Baaden „Hoke Smith“, som under Navnet „Thora Dan“ vil blive indsat i Kulfarten mellem U.S.A. og Danmark.

„Thora Dan“, der laster ca. 10.800 Tons D.W. i 5 Luger, er bygget i Savannah 1945. Skibet gaar efter Overtagelsen i U.S.A. til amerikansk Værft for at faa udført forskellige Forbedringer og Ændringer, inden det udfører sin første Kulrejse til København.

S/S „Thora Dan“s Maskineri bestaar af en Tre-gangsmaskine paa ca. 2500 HK., der giver Skibet en Fart af ca. 11 Knob; Kedlerne er oliefyrede. Besætningen vil bestaa af ca. 37 Mand, deraf ca. 15 Officerer.

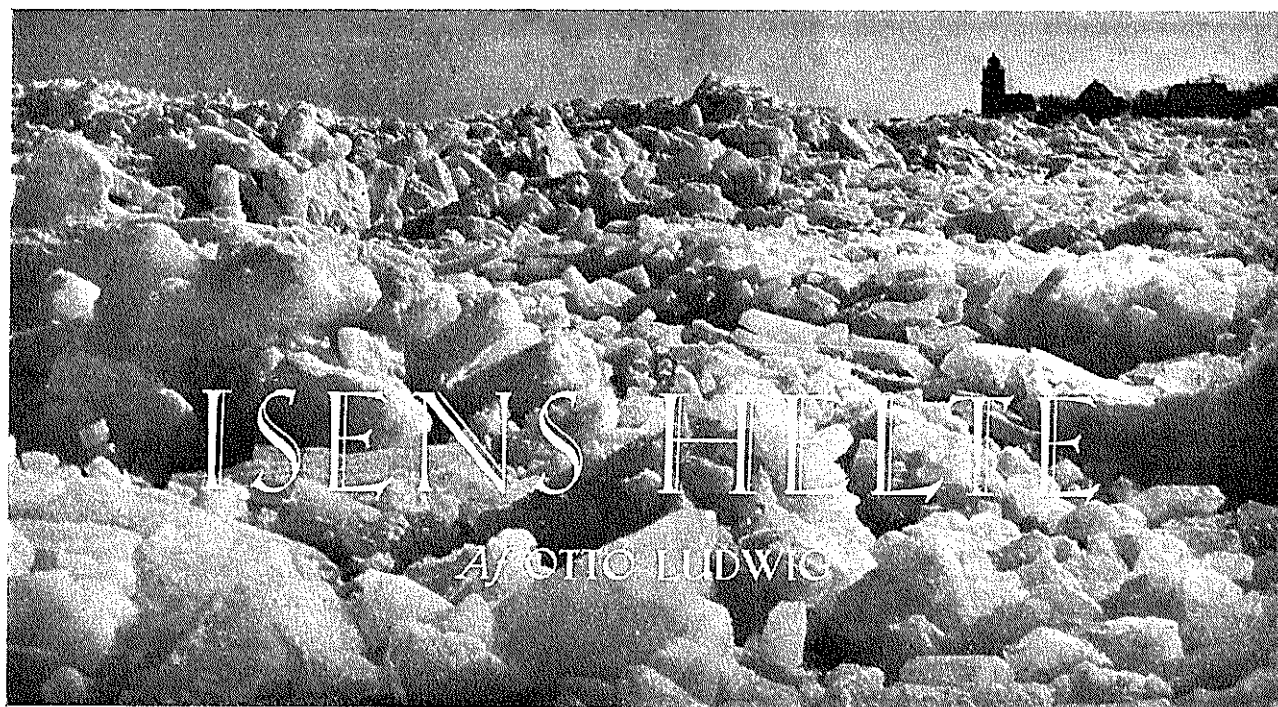
Skibets Hjemsted bliver Esbjerg.

Vi har Købere til „Vikingen“ Nr. 1 1943 og Nr. 1 1945 til Pris Kr. 2,00 pr. Stk., samt til „Jul paa Havet“ 1944 til Pris Kr. 5,00. — Henvendelse til Bladets Redaktion, Christiansborggade 1, Telefon Byen 8040.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



RADIOTELEGRAFISTEN paa Isbryderen „Væderen“ sidder i Pausen mellem to Telegrammer og læser i et Ugeblad. Han er kommet til Spalten, hvor Stjernerne giver gode Raad for den kommende Uge. Ud for hans Fødselsdato staar følgende Sætning at læse: „De bør i de nærmeste Dage udnytte Deres Fritid paa den mest formaalstjenlige Maade.“ Dette er virkelig en god Vittighed, naar man tænker paa, at Besætningen paa en Isbryder sjældent har en Arbejdsdag under 18—20 Timer.

Ja, mere krævende Arbejde end at tage Kampen op mod Ismasserne paa Vandet findes vel næppe. Særlig i Aar mærker vi Isens hæmmende Virkning, fordi vi ikke er kommet os efter en fem-aarig lang Besættelsestid. Isbrydningen betyder uendelig meget for vort daglige Liv. Først og fremmest mærker vi Isens lamrende Favntag, naar vi sidder i de kolde Stuer, men ogsaa store Dele af vor Industri er fuldkommen afhængig af Søfarten. I det forrige Aarhundrede lagde man ikke videre Vægt paa Tilfrysningen af vore Farvande, fordi Industrien endnu ikke var udviklet til noget af Betydning. I gamle Dage lagde Skibsfarten op om Vinteren, hvad enten Farvandene var tilfrosne eller ej. Landets Industrialisering har imidlertid krævet stadige og regelmæssige Tilførsler af Raavarer og Brændstoffer. Samtidig er Søfarten vokset, og Skibene er blevet mere modstandsdygtige. Hvor godt et Skib end er bygget, kan det dog sjældent klare de store Vanskeligheder alene, fordi dets Konstruktion maa tage Hensyn til saa mange andre Ting.

Isbrydningen herhjemme er derfor kun af nyere Dato. Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste, som populært blot benævnes som Istjenesten, er saaledes først blevet oprettet i 1937. Før den Tid sorterede Kampen mod Isen under Handels- og Søfartsministeriet. I Lande som Sverige, Finland og Rusland betyder Isbrydningstjenesten imidlertid meget mere end her-

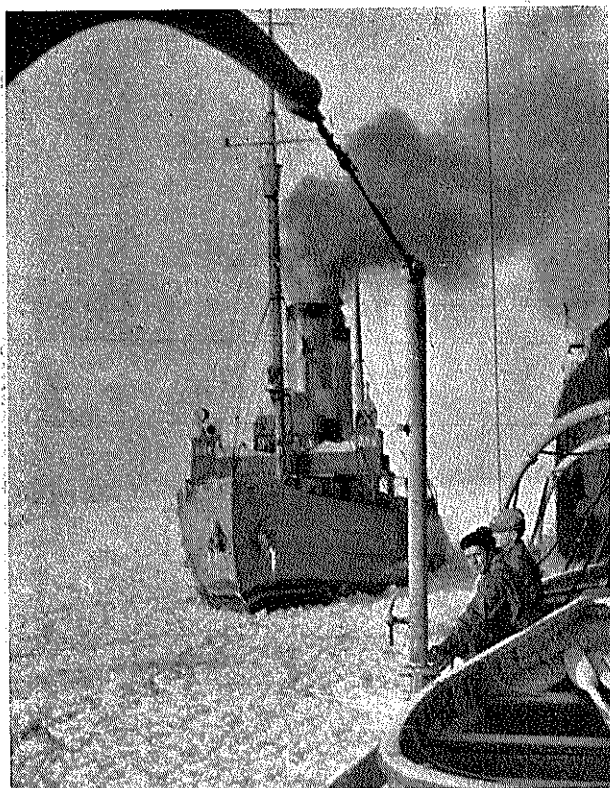
hjemme, fordi Farvandene fryser til hvert Aar og over meget længere Tidsrum, hvorfor de Mennesker, der beskæftiger sig med Isbrydningen, alene er knyttet til saadan Tjeneste. I Danmark, hvor de strenge Isvintre ikke er noget evigt tilbagevendende, og hvor Tilfrysningen af Havene kun er kortvarig, har man ikke Raad til at have et permanent Isbrydningspersonel. Selv om det er de samme Mennesker, der Isvinter efter Isvinter er beskæftiget ved Istjenesten, saa er det allesammen Folk, der har andet Arbejde Resten af Aaret. Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste beskæftiger saaledes Folk fra alle Grene af Dansk Søfart.

„Hallo Væderen — Hallo Væderen.“

Verdens største Isbryder er russisk og hedder „Krasjin“ (10.000 HK). Selv har vi „Storebjørn“, der i Forhold til sin Størrelse sikkert er Verdens kraftigste med sine 5.500 HK.

Men lad os gaa om Bord i „Væderen“. Den er en af vore ældste Isbrydere, idet den er bygget i 1917. En tidlig Morgen staar vi ud fra Toldboden. Røgen vælter allerede op fra den gule Skorsten som et Tegn paa, at „Gedebukken“, som Skibet kaldes af Besætningen allerede er klar til at tage en Dyst mod Sundets kridhvide Is. Kaptajn Poulsen er kommet paa Broen, og et Øjeblik efter drejer han Maskintelegrafen hen paa „Fuld Kraft frem“. Fnysende og med Istappe i Skægget staar „Væderen“ ud mod Øresund. Havens Is, der godt kan volde visse Vanskeligheder for de mindre Bugserbaade, der troligt passer deres Dont med at slæbe Lægterne gennem Havnen, generer overhovedet ikke Isbryderen.

Hvad mon Arbejdet byder paa i Dag? Ja, det ved Besætningen aldrig paa Forhaand, for selv om Isbrydning er meget krævende, saa er det ogsaa meget afvekslende. Der er altid noget nyt, man kan komme ud for.



„Isbjørn“ og „Væderen“ hjælpes ad i Kampen mod Sundets Is. Et Par Fyrbødere har lige faaet Tid til at trække frisk Luft paa Dækket, for de igen skal ned og skovle paa det graadige Fyr.

Lige uden for „Trekroner“ ligger et Liberty-Skib og kæmper sig frem. Det avancerer meget langsomt, og inden længe har vi en Wire om Bord. Længere ude ligger endnu to Skibe og kæmper alene, for de øvrige Isbrydere er i Arbejde andetsteds. Det ene er paa Vej ud, medens det andet skal ind. Da vi kommer dem ganske nær, kommer der Bevægelse i Isen, og Kaptajnerne benytter Chansen. Det ene Skib følger lige i vort Kølvand, medens det andet bruger den Rende, vi lige har lavet. Ret længe ad Gangen er Renden dog ikke fri. Snart søger Isen sammen igen til stort Mishag for Svømmefuglene, der søger Varme i Vandhullerne. Saa langt Øjet rækker, ligger Isen som en vældig Bunke Dun. „Væderen“ skærer sig imidlertid med sine 1570 HK fint igennem med de to Skibe efter sig. Gaar man ned om Læ, tror man, at Isbryderen er ude for et forfærdeligt Bombardement, fordi „Dunene“ faar det til at buldre i hele Skroget.

Øvre ved Svenskekysten er Isen ikke saa slem, og her faar de to Skibe Lov til at klare sig selv. Gennem Radioen giver man Meddelelse til Isbrydningstjenesten om, at man har kvitteret Fartøjerne. Men et Øjeblik efter høres en Stemme kalde „Hallo Væderen — Hallo Væderen“. Det er en af de andre Isbrydere, der kalder, og for fuld Kraft sejler vi ud for at hjælpe til med en Konvoj.

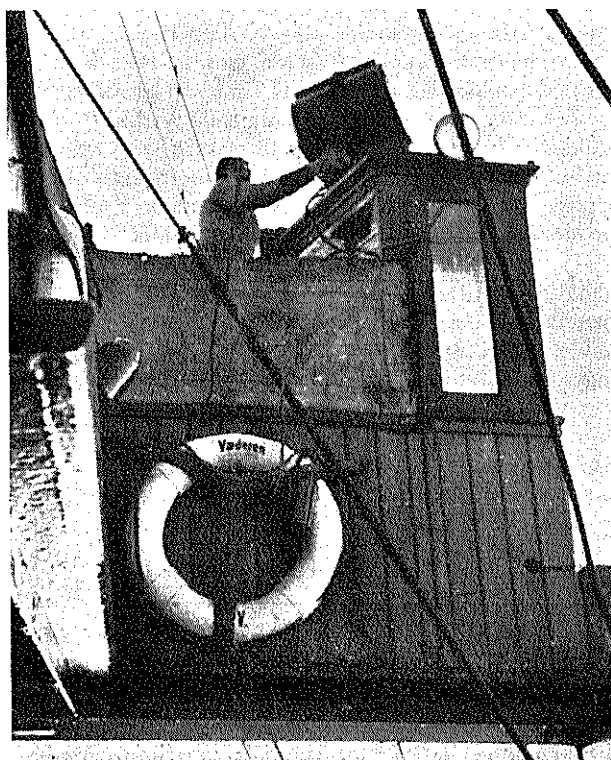
I Fyrrummet skovler Fyrbødere paa ustandseligt. „Væderen“ arbejder haardt, men tager ogsaa megen Ede til sig. Besætningen haaber, at Skibet engang inden alt for længe maa faa Oliefyr om Bord i Stedet for Kulfyr, da det sidste laver et frygteligt Svineri

overalt. Iøvrigt er „Storebjørn“ og „Holger Danske“ de eneste af vore Isbrydere, der er oliefyrede.

Medens vi er paa Vej ud mod Konvojen, veksler jeg et Par Ord med Kaptajn Poulsen, der har været med i Isbrydningen gennem mange haarde Vintre. Kaptajnen har derfor ogsaa oplevet lidt af hvert. Nogle Vintre har været saa slemme, at man endog har set Ræve gaa over Isen fra Sverige, fortæller han. En af de mest spændende Begivenheder, han har været med til i Isen, gik for sig i Februar 1940, hvor man havde faaet Melding om, at der laa en Hornmine og drev rundt nede ved Drogdens Fyr. Marinen gav derfor nogle Minører Ordre til at tage med „Væderen“ ud for at lede efter Djævelskabet. Dette var imidlertid lettere sagt end gjort, men endelig fandt man den dog, og Minørerne fik anbragt en Ladning paa Minen, som antændtes fra Isbryderen. Et af Sprængstykkerne havnede paa Skibets Dæk og opbevares den Dag i Dag i Bestiklukafet.

Et Stykke borte ser vi Malmøfærgen „Malmøhus“ kløve sig gennem Isen. Den klarer sig utroligt godt, men den er ogsaa bygget med det for Øje at kunne modstaa selv temmelig svær Is. Iøvrigt er Maksimaltykkelsen for Fastis herhjemme ca. 90 cm, hvilket de store Isbrydere godt kan klare, og de kommer ud for meget større Forhindringer, naar Isen skruer.

Iøvrigt er Isbrydningen under og efter Krigen blevet ikke saa lidt mere kompliceret end før. I gamle Dage sejlede man blot den nærmeste Vej fra et Sted til et andet, hvilket sparede Tid baade for Skibene og for Isbryderne i Modsætning til nu, hvor man skal holde sig til Tvangsruterne. Det sker dog, at et Skib paa Grund af Isens Kraft føres langt ud af Kurs, og flere Gange har Skibe været inde i ikke-minerenset



Projektoren esterses, for Mørket bryder frem. Det er et pragtfuldt Syn at se Lysstrålerne glimte paa Isen i Natten.

Omraade, hvor de er blevet siddende fast. Men Isbryderne har Pligt til at hjælpe i alle Situationer, selv naar der er Fare for Minesprængning.

Isbryderne selv er blevet afmagnetiserede, før de stod ud, men naar Isen dækker Vandet, er Afmagnetisering umulig, hvilket yderligere forhøjer Chancen for Minesprængninger for Handelsskibene. Dertil kommer, at det ikke altid er let at følge Tvangsruterne, da mange af Sømærkerne er blevet flyttet af Isen eller er blevet bjerget. Konturerne i Land er heller ikke de samme, naar Landskabet er dækket med Sne, eller naar Isen lægger sig paa Kysten.

Men Søfarten holdes trods alle Farer og alle Besværligheder stadig i Gang. Et mægtigt Apparat er sat i Funktion for at sikre Tilførslerne til Landet. Man har taget flere af de mest moderne Hjælpe midler i Brug og søger stadig nye Udveje. Men lad os hellere aflægge Ismeldingstjenesten, hvorfra Arbejdet organiseres, et lille Besøg.

Al Begyndelse er svær.

Hersker der Travlhed ude paa Isbryderne, saa er det om muligt endnu værre inde paa Isbrydningstjenestens Kontor. Uafbrudt kimer Telefonerne, Telegrafene tikker, og Fjernskriveren knitrer. Civile og Militære, de sidstnævnte er svenske Flyver- og Søofficerer, haster frem og tilbage med en Masse Papirer i Haanden. For en uindviet er det ganske umuligt at finde ud af, hvad der egentlig foregaar. Derfor søger jeg ogsaa straks at finde frem til Nøglen for Foretagendet.

I et ledigt Øjeblik faar jeg Kaptajn Grue i Tale, og vi gaar hen paa hans Kontor „for at snakke i Fred og Ro“, som han siger. Kaptajn Grue viser sig imidlertid at være en stor Optimist. Vi har ikke talt sammen i mange Sekunder, før Telefonen kimer første Gang. I den anden Ende af Ledningen sidder en Mand og fryser, og han vil have, at Kaptajnen skal svare

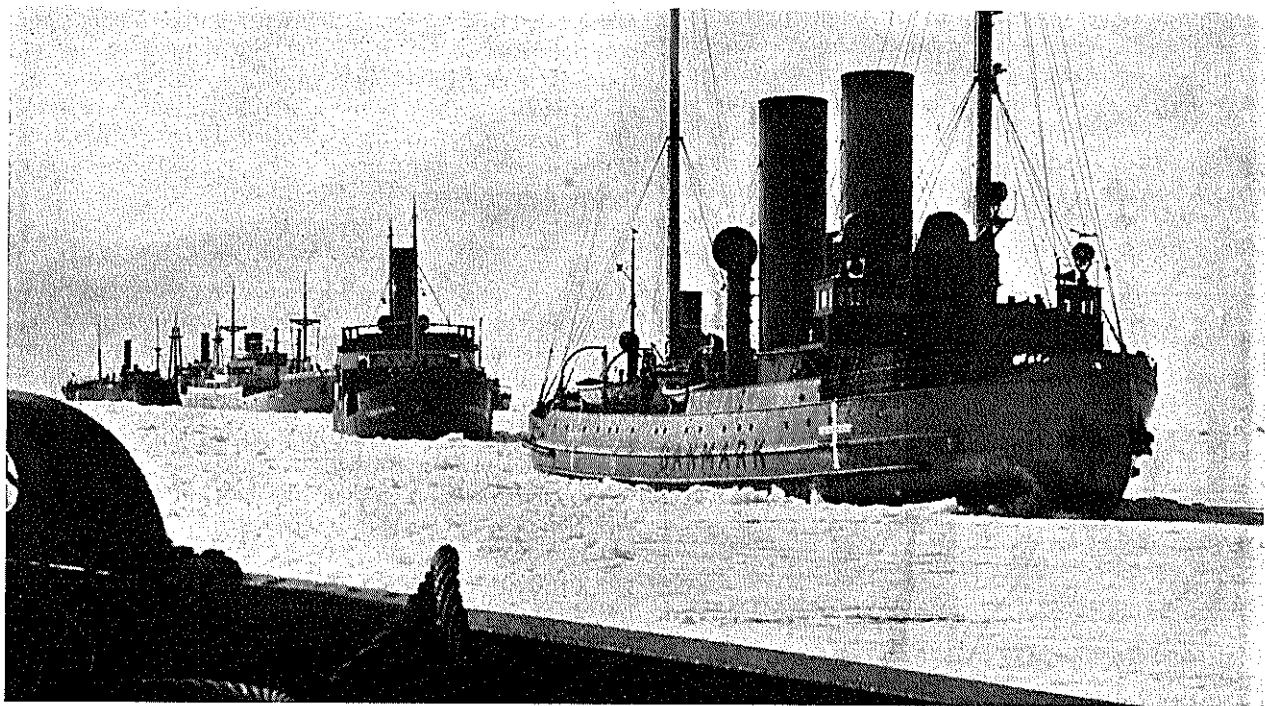
paa alt vedrørende Kul, baade hvad Tilførslen og Kvaliteten angaar.

Kaptajnen er en rigtig Søens Mand, der har prøvet lidt af hvert. Pudsigt nok har han sejlet det meste af sit Liv paa Varmen, indtil han havnede som Chef for Istjenesten og Overskibsinspektør i Skibstilsynet. Forresten har Kaptajnen gjort sit Navn uvisneligt for Efterverdenen, idet det staar paategnet Søkortet ca. 100 Sømil Syd for Afrika, hvor han i sin Tid har opdaget en Banke.

Men vi skal her kun beskæftige os med Kaptajnens Indsats inden for Isbrydningstjenesten, og der er for Resten ogsaa nok at fortælle. Kaptajn Grue har været med omtrent alle vore Isbrydere. Saaledes var han den første Fører af baade „Isbjørn“, „Lillebjørn“ og „Storebjørn“, der udgør Stammen i vor Isbryderflaade. Desuden raader Isbrydningstjenesten over „Thor“, „Tyr“ og „Valdemar“, der oprindeligt var Statsbanernes Isbrydningsfærger. Den sidste opererer altid i Limfjorden. „Væderen“ tilhører Havnevesenet, men er ogsaa underlagt Istjenesten. „Bryderen“, der ejes af D. F. D. S. og ogsaa bemandes af dette Selskabs Personel, er ligeledes stillet til Raadighed for Isbrydningstjenesten.

„Lillebjørn“ er forøvrigt den første af Isbryderne, der bliver gjort klar til Afgang, naar Isen viser sig, fortæller Kaptajn Grue. Den kan fyres op paa relativ kort Tid, nemlig seks Timer.

Kaptajnen fortæller ogsaa, at Begyndelsen næsten er det vanskeligste, naar det gælder Isbrydning. Det er ikke let at vide, hvornaar man skal begynde. Man maa imidlertid hellere sende en Bryder ud for tidligt end for sent. Nogle af de første Steder, hvor Isen begynder at tage Magten er paa Isefjorden og i de østjydske Fjorde. I Isefjorden ligger et stort Elektricitetsværk, og ved Frederiksværk ligger et betydningsfuldt Staalværk. Begge disse maa hele Tiden være forsynet med



En hel Konvoj snegler sig af Sted paa Vej mod København med „Isbjørn“ i Spidsen.

baade Kul og Raastoffer for ikke at gaa i Staa. „Tyr“ og „Thor“ skiftes gerne om at holde Sejladsen i Gang i dette Farvand.

Ismeldingerne.

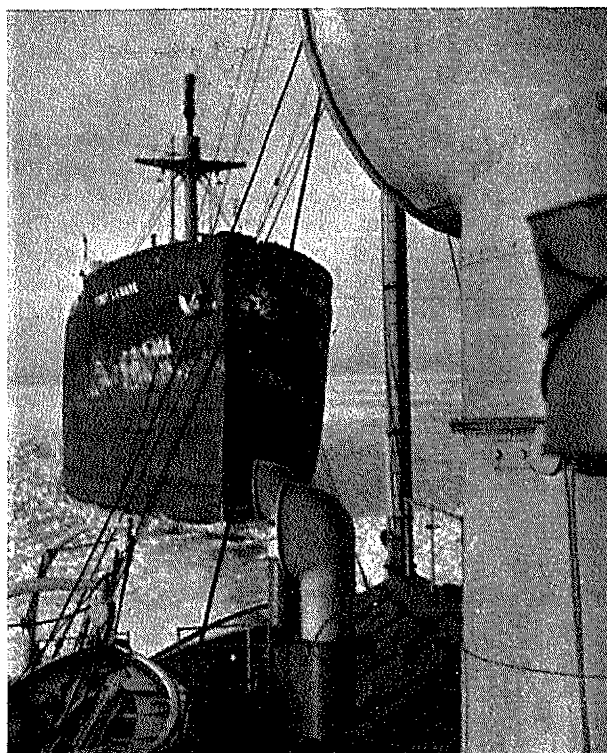
Istjenesten kan deles i to Grene. Mange regner fejlagtigt kun med *Isbrydningen*, men denne er imidlertid i høj Grad afhængig af *Ismeldetjenesten*. Kaptajn Grue forklarer, at der rundt om i Landet er beskæftiget ca. 170 Personer med at indsende Meldinger til Kontoret i Christiansgade. Nogle fristes vel nok til at komme med en Bemærkning om, at Kampen mod Isen da maa koste en forfærdelig Masse. Det gør den ogsaa. Men Isen vilde være endnu dyrere, hvis man lod den passe sig selv. Forøvrigt faar Melderne ude i Landet ikke anden Løn for deres Arbejde end Takken. Hver Morgen tidligt gaar de en Tur ned til Kysten og ser ud over Isen. Først tager de et Skøn over Isforholdene og derefter over Besejlingsforholdene. De Mennesker, der besøger denne Tjeneste, har Begreb om, hvad de taler om, da de alle er tidligere Søfolk.

Resultaterne af Turen til Stranden indtelefoneres nu til Istjenesten, der fører dem paa Lister, og til Slut har man en samlet Bedømmelse over Forholdene, som udsendes paa Dansk gennem Radiofonien Kl. 11.50 og Kl. 17.15.

Kl. 12.50 og 17.30 udsendes en lignende Melding pr. Radiotelegraf paa klart engelsk Sprog. Denne Melding er hovedsagelig beregnet for udenlandske Skibe.

Bedømmelserne af Forholdene angives altid i Koder, hvilket simplificerer Afsendelsen og Trykningen af dem. Ismeldetjenesten udsender nemlig hver Dag i Issæsonen en Slags „Avis“, med alle Meldinger fra hele Landet samt fra Norge, Sverige og Finland. Denne Melding udsendes til Rederierne, der tager deres Dispositioner efter disse, og iøvrigt kan en saadan Beretning gratis erhverves af enhver, der er interesseret i den.

Kaptajn Grue viser mig en af Beretningerne, og den er meget simpel at finde ud af. Omtalte Kode er en Talkode, og øverst paa Beretningen findes en Kodeforklaring. Koden baade for Is- og Besejlingsforhold spænder over Tallene fra 0 til 9. Det første betyder selvfølgelig for Isforholdenes Vedkommende, at der er isfrit. 9 betyder, at der er Ispres og Isskruning. Med Hensyn til Besejlingsforholdene betyder Tallene henholdsvis „Skibsfart uhindret“ og „Usigtbart. Forhol-



Et Liberty-Skib i Ballast, der har kæmpet alene mod Isen i 24 Timer, undsættes af „Væderen“.

dene kan ikke bedømmes“. Vi ser f. Eks. paa Nibe Havn den 7. Februar. Udfor Navnet staar 67. Det betyder, at der i Farvandet den paagældende Dag var „Svær Fastis“ og at „Skibsfart er lukket for Tiden“.

Naar man ser, hvilken Travlhed der raader ved Istjenesten bl. a. ved de mange Telefonopringninger, saa fristes man ligefrem til at spørge, om det Materiel, vi har for Øjeblikket, er tilstrækkeligt. Egentlig har jeg ventet et bekræftende Svar, men Kaptajnen ryster paa Hovedet og svarer, at hans personlige Mening om det Spørgsmaal er, at vi mangler Isbrydere, og at flere af dem, vi har, bør udskiftes med een stor og moderne Bryder, der baade kan arbejde haardt og hurtigt. Fornylig har vi faaet „Holger Danske“, der ejes af Statsbanerne, men der er ingen nye Isbrydere under Bygning herhjemme for Øjeblikket.

Isen dræber.

Efterhaanden som man kommer længere hen i Samtalen med Kaptajn Grue, jo mere forstaar man, at Spørgsmaalet Isbrydning er et ligesaa interessant som udtømmeligt Emne at tale om. Blandt andet fortæller Kaptajnen, at Isskruningerne er det værste ved Isen. Disse kommer altid, naar Isen gaar i Opbrud, og de kan naa en utrolig Højde.

Da jeg fortæller, at jeg har læst om Isskruning ved Kastrup, der i 1881 naaede op til 35 Fods Højde, kommer Kaptajnen til at tænke paa en haard Vinter, han tilbragte om Bord paa „Lillebjørn“ i 1924. Bornholmerbaaden befandt sig nede ved Falsterbo, hvor den kom ind i meget stærke Isskruning. Isen stillede sig ligefrem paa Bagbenene og truede med at vælte ned over Dækket og tynge Skibet til Bunds. Heldigvis var „Lillebjørn“ lige i Nærheden og sejlede forbi i

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

Grundlagt 1889

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

en Afstand af en Skibsbredde, hvilket havde til Følge, at Skrueisen faldt i Vandet med et Plask, Iøvrigt blev Situationen forinden saa kritisk, at man maatte sætte Passagererne i Land.

Kaptajn Grue har dog ogsaa været med til Isbrydning uden for danske Farvande. I 1933 var han saaledes med „Storebjørn“ oppe i den finske Bugt for at hjælpe Kabeldamperen „Eduard Suenson“. Her mødte man ogsaa den verdensberømte „Krasjin“, og Danskerne var meget stolte, da det viste sig, at den kunde distancere den russiske Isbryder, hvilket skyldes, at den sidst nævnte paa Grund af sine mange Hestekræfter er meget bredere. „Krasjin“ er 72 Fod bred, medens „Storebjørn“ maalet 52 Fod. („Holger Danske“ er forresten bygget efter samme Model som „Storebjørn“, blot er den 5 Fod bredere.)

Naar Tøbruddet kommer, begynder ogsaa Nødræbene i Radioen, fortæller Kaptajnen. Mange Skibe tror, at de er ved at blive skruet ned, men mange Gange, ja de fleste Gange, er Faren ikke overhængende, selvom det sker, at et Fartøj skrues ned med hele sin Besætning.

Men Isen kan betyde Døden for mange andre end for Menneskene. Tusinder af Svømmefugle fryser i disse Dage fast og dør af Kude eller Sult. Isen skader ogsaa Fiskebestanden. Utrolig mange Fisk dør i vore Farvande. Fiskene søger dog saa vidt muligt hen til frit Farvand. „Saadan et Sted som ud for Hundested vil jeg tro, at der er en god Forretning for Fiskerne i disse Dage,“ siger Kaptajn Grue.

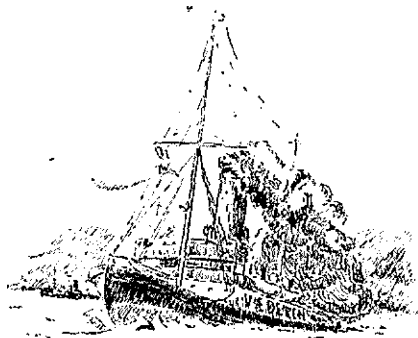
Folk, der ikke før har interesseret sig for Søfarten, lærer under de nuværende Fornold paa en lidt smertelig Maade at regne med den. Trafikken paa Havene

maa for enhver Pris holdes i Gang længst muligt, og den vil blive holdt i Gang. Man har ofte talt om Konkurrencen mellem Luftfart og Søfart, men en Isvinter viser, at man ikke kan undvære nogle af Delene. Paa en udmærket Maade supplerer de to Begreber hinanden. Svenske Militærflyvere arbejder under disse vanskelige Forhold sammen med Istjenesten ved fra Luftten via Radio at dirigere Arbejdet paa Isen.

Før vi forlader Istjenestens Kontorer aflægger vi lige en Visit paa Radiostationen. Telegrafisten ved denne Telegrafnøgle maa være meget vaagen. Fra alle Verdenshjørner svirrer Meldinger og Forespørgsler gennem Æteren og ind til hans Højtaler. Sommetider ekspederer han flere Henvendelser paa een Gang. Snart sker det paa Dansk og snart paa Engelsk.

Saa kalder „Væderen“ i Radioen. Telegrafisten svarer „Et Øjeblik“, og efter at have givet Ordre til en Isbryderovre ved Aarhus, kalder han „Væderen“, der har følgende Melding: „Har optaget Assistanzen for 6 Fartøjer ved Hveen.“

Jo, man skal nok faa Fritiden udnyttet derude!



God Propaganda for dansk Søfart

I vort Februarnummer omtalte vi Filmen „Du Danskes Vej“, som skal fortælle det danske Biografpublikum om vore to Skoleskibe, deres Elever og Lærere. „Foreningen til Søfartens Fremme“ er imidlertid fuld af Initiativ og oplyser, at det allerede nu er muligt for Foreninger, Skoler o. l. at leje den Smalfilm, hvis Komme vi bebudede sidst.

Ogsaa denne Film fortæller om Skoleskibene, men er i Stand til at give Tilskuerne lidt mere Oplysning om Sømandsuddannelsen, idet den varer i ca. 20 Minutter. Foreningen har ladet den kendte Leder af Søfartens Bibliotek, Kaptajn Juel-Hansen, udarbejde et Foredrag, der skal holdes i Forbindelse med Filmen, samt en forklarende Tekst til Billederne. Foredraget varer 40 Minutter og Filmen ca. 20 Minutter.

For 20 Kroner kan baade Film og Foredrag udlejes til enhver Forening, der vil give sine Medlem-

mer en baade underholdende og lærerig Aften. I Prisen er naturligvis ikke medregnet eventuelle Udgifter til Forevisningsapparat og Foredragsholdere.

Foreningens Adresse er: „Foreningen til Søfartens Fremme“, adr. Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, København K., Palæ 1458. —wig.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum

Under Billedet af Admiral Hans Ericson, som vi bragte i Forbindelse med Omtalen af „Sjöhistorisk Årsbok“, skrev vi ikke, hvor lang Tid Admiralen havde fungeret som Foreningens Formand, hvilket maaske har faaet en Del af vore Læsere til at tro, at han stadig er Formand. De fleste ved dog sikkert, at Admiralen er død. Hans Formandstid spændte over 17 Aar fra 1928 til 1945. Skibsreder Emanuel Högberg er Foreningens nuværende Leder.



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«

En eventyrlig Niger-Færd

DET er nu mere end et kvart Aarhundrede siden, at Gyldendal udsendte en bemærkelsesværdig Bog med Titlen „I NIGERFART MED KONGEN AF BENIN“. Forfatteren til denne Bog er „Vikingen“s mangeaarige Medarbejder Oscar Jensen, den gamle haardkogte Ulk fra Sejlskibenes store Tid, som sikkert vil være alle dette Blads Læsere bekendt gennem et Par af hans her i Bladet tidligere offentliggjorte Søromaner „Sam Løgnhals“ og „En Kap Horns-Gut“, hans talrige Noveller, et Væld af Sømands Opsange og søhistoriske Artikler og ikke mindst „En Sømands Breve“ skrevet under Pseudonymet „Peder Køje“.

„I Nigerfart med „Kongen af Benin“ omhandler Minder fra en Rejse til Vestafrica i Aaret 1892. Bogen er skrevet i et forrygende Tempo, spændende fra Begyndelsen til Enden og er helt igennem præget

af Forfatterens noksom bekendte friske, smittende og pokkerivoldske Humør. Den blev i 1921 udsendt i 2000 Eksemplarer, som hurtigt blev udsolgt, men er besynderligt nok ikke siden blevet optrykt. Og nu, da Forfatteren forlængst har passeret den Alder, som kaldes Støvets Aar, og et meget svækket Syn lader denne ellers ukuelige Aand formode, at han paa Grund af tiltagende Blindhed i en nær Fremtid maa indskrænke eller maaske helt opgive sin Skribentvirksomhed, har han forinden dette sker, og — som han selv betoner det — eventuelt tager Afsked med „Vikingen“s Læsere, beredvilligt og med Publicering for Øje overladt Bladets Redaktion det originale Manuskript til den omtalte Bog, som han selv betegner som sit bedste litterære Arbejde, og som paabegyndes i Bladets næste Nummer.

Red.

Fra Forfatterens Scrapbog gengives her nogle Uddrag af Bladudtalelser fra Tiden omkring Bogens Fremkomst:

Frederiksborg Amtstidende d. 29./9. 1921.

„I Nigerfart med Kongen af Benin“. (Gyldendal).

Man vil huske Oscar Jensen fra hans tidligere Bøger fra Sømandslivet, der alle vakte Opsigt ved deres Friskhed og Virkelighedspræg. Man mærker, at han selv har set og levet med i alle de Aar, han som Skibsdreng, Matros og som Styrmand sejlede Jorden rundt, inden han slog sig til Ro herhjemme. Og hvad han har set, har han bevaret, og han forstaar at fortælle. Man læser denne Bog med Fornøjelse og med Udbytte, og den fortjener stor Anerkendelse.

N. M.

Nationaltidende d. 20./11. 1921.

Oscar Jensen: „I Nigerfart med Kongen af Benin“. (Gyldendal).

Det er ikke nogen daarlig Bog; tværtimod, det er lykkedes Oscar Jensen at gøre en levende Skildring af en prøvet Sømands Opfattelsesmaade og Iagttagelser. Her er en Skildring af et dramatisk Skibsforhør i Anledning af begaaede Tyverier. Det er ikke Romeret, der her bringes til Anvendelse; men en skrupellos Udnyttelse af Negerbesætningens raa Overtro sættes i Værk og medfører det ønskede Resultat.

Sproget i Oscar Jensens Fortælling er meget malerisk, ofte drastisk, og det stemmer særdeles vel med Emnet.

X.

Fyns Venstreblad d. 15./10. 1921.

Oscar Jensen: „I Nigerfart med Kongen af Benin“. (Gyldendal).

En Sømands Oplevelser under en Rejse paa Niger, fortalt i et særdeles fornøjeligt Sprog og med det mest vaskeægte Sætvandshumør. Der er Skildringer, man ikke ved, om man skal le eller græde over. Forfatteren selv er dog ikke i Tvivl. Han understreger den komiske Side af Sagen saa stærkt, at man Gang paa Gang overrumples og ler.

C. C. L.

Vejle Amts Avis d. 30./10. 1921.

„I Nigerfart med Kongen af Benin“. (Gyldendal).

Oscar Jensen har før vist sig som en habil Fortæller og en munter Sømandsforfatter, og hans sidste Arbejde — „I Nigerfart med Kongen af Benin“ — gør ikke hans Navn til Skamme. Det er en sund og frisk Skildring af Livet, som det leves paa en engelsk Dampner under en Tur paa Nigerfloden. Der er frisk Luft, kvælende Tropehede og Sømandshumør blandet med smaa, smukke Stemmingsbilleder i denne Bog, og man faar et levende Indtryk af Livet, som det leves mellem disse Mænd under Afrikas skoldende Sol. Mænd, der flyder rundt paa Skæbnens Hav, hvor Strømmen fører dem hen, og som driver gennem Livet uden Bekymring for Dagen i Morgen. Oscar Jensen kender disse Mænd, og han forstaar at skildre dem, saa man faar Indtryk af deres Skikkelser.

B. D.

Arbejderbladet d. 17./11. 1921.

Oscar Jensen: „I Nigerfart med Kongen af Benin“. (Gyldendal).

Nej, saa er denne kærnefriske Sømandsfortælling anderledes forstaaelig. „Kongen af Benin“ er en Dampner, lastet med Genever — Europas Kulturprodukter til Nigerlandets sorte, fladnæsedede Indvaanere. I Faktoriene ved Floden i Urskovens Dyblottes Dampneren for sine Kasser Genever og fyldes med Palmeolie og Gummi. Aah, men denne Rejse som befaren Matros opad Niger, med hvilken Lune og Humør er den ikke berettet? Livet om Bord mellem de halvvilde Hvide, med Negerdyret Sambu, Søndagen i Land med Besøget i Kanniballandsbyen som Negerkongens Gæster, Matrosens falden i Minder om sin Barndoms lille By højt mod Nord, mens han holder Vagt paa Dampneren i det farlige Mørke! Og Sumpluftens Gifte, Tropedagens ulidelige Hede og Kedsomhed, Krokodillernes lumske Døsen ved Bredderne. — Vi oplever det hele uden at gennemgaa noget af det Ubehag, som knytter sig til Virkelighederne paa Rejsen.

Denne fornøjelige Bog vil være en sand Lækkerbidsken for enhver, der holder af at følge en Sømand paa hans Fart i fjerne Farvande.

Y.

Den østafrikanske

DHOW

Af W. L. SPEIGHT

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

SLAVEHANDELENS TID er officielt forbi, men den arabiske Dhow, som Slavehandlerne brugte som Transportmiddel, sejler stadig langs den østafrikanske Kyst. Paa næsten enhver Flod og ethvert Vandløb, store som smaa, ligger Fiskerbaade af denne Type, og et Par Uger før den aarlige Nordøstmonsun blæser op, stævner en Flaade af større Baade fra det røde Hav saa langt Syd paa som til Zanzibar.

Nogle af Fartøjerne foretager meget lange Rejser, idet de kommer hele den lange Vej fra Kina eller andre Dele af Østen for at fange Hajer og Sæpøls. Under Overfarten bliver mange slaadet til Vrag, eller bliver udsat for andre Ulykker. Til Tider forsvinder de sporløst.

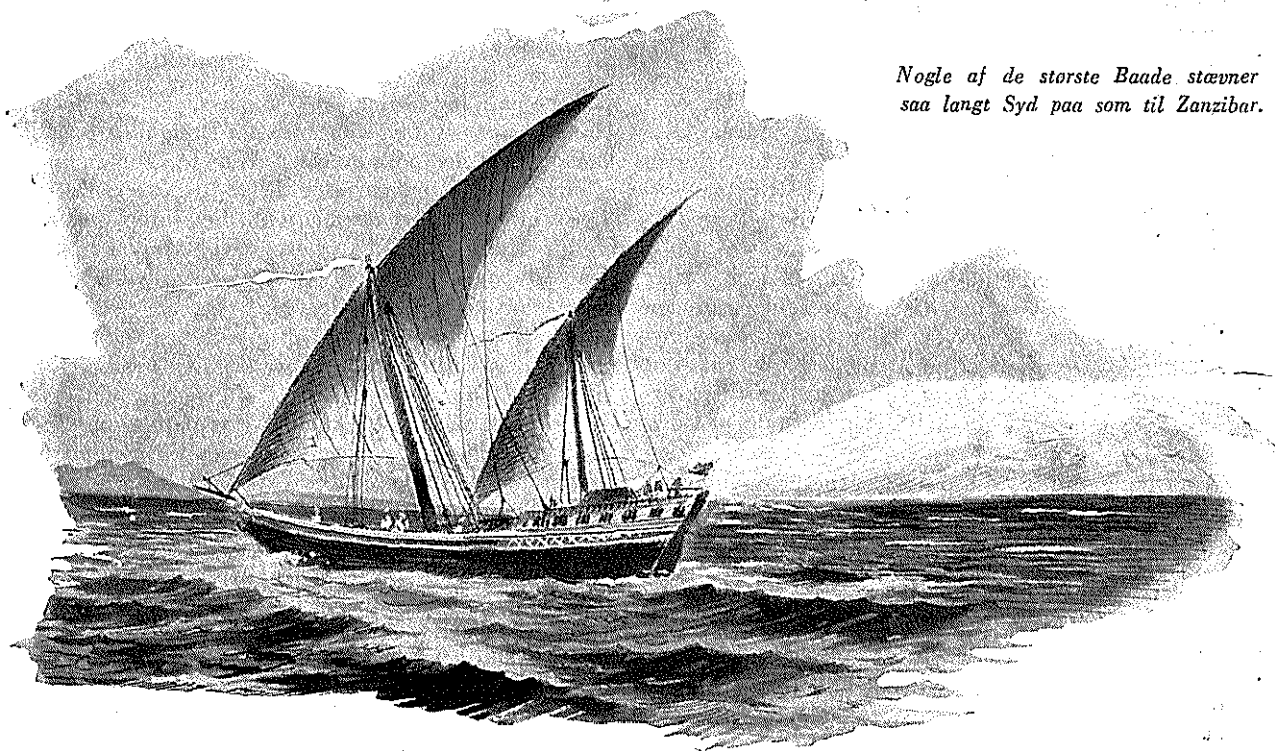
I de sidste Aartier har der været talrige Beviser paa, at den gamle Slavehandel ikke helt er blevet udryddet. Baadene, som for nogle Snese Aar siden foretog regelmæssige Slavetransporter, dyrker endnu hemmeligt det tidligere Erhverv. Vaabentransporter er imidlertid fordelagtigere, men selv om det er en mere risikabel Forretning, drives den dog oftere. Baadene blev ogsaa taget i Anvendelse under Italiens Eventyr i Abyssinien, og der er Grund til at tro, at det samme har fundet Sted under den lige afsluttede Krig. Fra officiel Side har man haft et vaagent Øje med denne Trafik.

Besætningen paa en Dhow maa absolut høre til Verdens bedste Søfolk. Provianteringen volder dem ikke særlige Kvaler. Blot med nogle faa Hundrede Pund Ris og nogle Kasser Brødfrugt og Appelsiner tager de ud paa Rejser, som kan vare i Maaneder. Maa-ske naar de Vejs Ende, men til Tider bliver de drillet af det indiske Ocean, saa de faar hverken vaadt eller tørt i flere Dage. Det sker, at det desperate Mandskab holder det første det bedste Skib op for at tigge nye Forsyninger. Mange Skippere har den Mening, at Myn-dighederne paa Zanzibar og i Østafrika burde forhindre en Dhow i at stikke til Søs, før den har tilstrækkelig med Proviant.

I Modsætning til mange andre Fartøjer har den østafrikanske Dhow ikke forandret Udseende siden Arilds Tid. Da arabiske og persiske Søfolk for mere end tusind Aar siden fulgte den afrikanske Kyst Syd paa, havde Baaden ganske de samme Linier som den, der i Dag plasker rundt langs Østafrikas Kyst. Alt tyder endog paa, at disse smaa Baade, hvoraf kun faa var paa mere end en Snese Tons, var det Transportmiddel, der muliggjorde Handel mellem Østafrika, Somaliland, Aden, Indien og Persien. Det var først langt senere, at Kineserne var paa Færde i deres klodsede Djunke.

Cykloner, Koralrev og farlige Strømme tager deres Told nu som for tusind Aar siden. Der findes en hel

*Nogle af de største Baade stævner
saa langt Syd paa som til Zanzibar.*



Dhow-Kirkegaard ved Kap Guardafui, som kunde tyde paa, at disse Baade har haft Vanskeligheder ved at klare „Skærene“ her. Det, som den moderne Sømand forstaar ved Navigation, har de fleste af Fartøjernes Skippere ikke meget Begreb om. De bruger ikke Sekstanter, Søkort eller Ankerlanterne. Himlen er deres Søkort, Barometer og Sekstant. Den fortæller dem, naar der er en Storm i Anmarch, og hvorhen og hvorledes de skal sætte Kursen. Den Sikkerhed, hvormed de kan styre mod Rejsens Maal, er forbløffende, og de Forlis, der forekommer, er forbavsende faa, naar man tager i Betragtning, at der navigeres paa Lykke og Fromme.

I Aarhundreder har Araberen holdt sig for god til at bruge de første nautiske Opfindelser som for Eksempel Jakobsstaven og Kvadranten, der hjalp Kolumbus over Atlanten til Amerika og Portugiserne Syd om Afrika til Indien.

Det er sjældent, at en Dhow fører den røde og den grønne Lanterne om Nat-ten. Det har tit resulteret i, at den er blevet løbet i Sænk, men havde det ikke været for Kaptajnernes gode Sømandskab, vilde saadanne Ulykker indtræffe langt oftere.

Den arabiske Dhow er især ude efter Hajerne. Deres Finner er eftertragtede Delikatesser i Kina og Japan, medens det tørrede Hajkød hovedsagelig sælges i Zanzibar. Sølpsen er en Slags Havsnekl, som fanges med Net. Inden den eksporteres til Kina, skæres den op og tørres.

Der drives ogsaa Perlefiskeri i det røde Hav og i visse Farvande omkring Koraløerne i det indiske Ocean. Forretningen foregaar gerne efter Andelsprincipet. Mandskabet paa saadanne Skuder er i Reglen større. Samliffolkene er uden Tvivl de bedste Perledykkere, da de ofte er i Stand til at opholde sig nede i Vandet i over to Minutter. Muslingerne, som ligger paa Bunden af Oceanet, og hvis Farver falder sammen med Omgivelserne, frembyder den største Fare ved dette Arbejde. Det sker, at en Mand i et ubetænksomt Øjeblik stikker en Fod eller en Arm mellem de kraftige Skaller. Mange Menneskeliv er gaaet tabt paa den Maade.

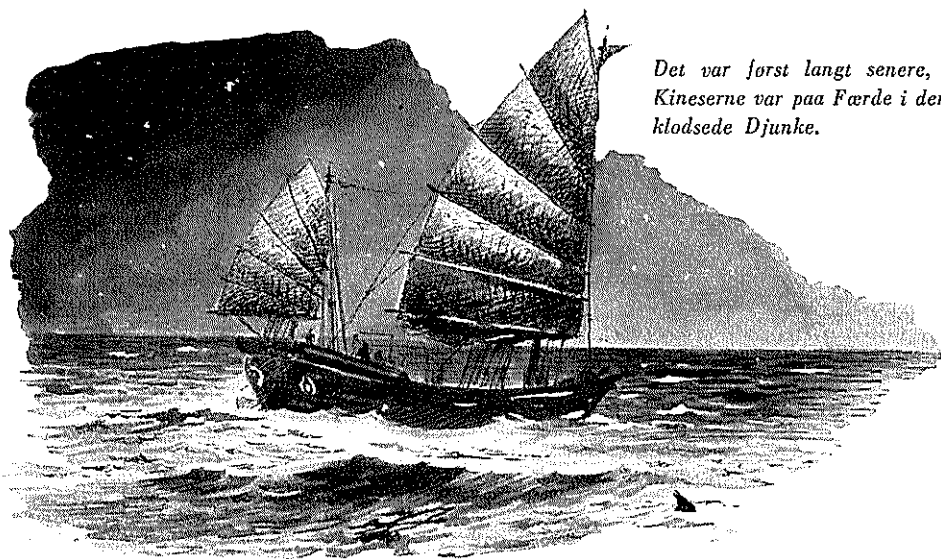
Østersbankerne lokaliseres ved Hjælp af et meget primitivt Teleskop. Det er blot en Glasskaal, som flyder paa Vandets Overflade, og medens Baaden dovent glider fremad, kigger Kaptajnen gennem Skaalen ned i Dybet. Han er ligefrem Ekspert i at finde de Steder, hvor de bedste Østers ligger. Efter at Skaldyrene er fanget, spredes de ud paa Dækket, og saa forstaar man jo bedre, hvorfor Luften er forpestet omkring saadan en Baad.

Mange af de Perler, der sælges til de indiske Køb-

mænd paa Zanzibar, er af fuldendt Form og Farve, men der bliver alligevel kun en mager Fortjeneste til Søfolkene, da de som Regel slaar til ved det første Bud. De er fine Søfolk og udmærkede Dykkere, men de er elendige Handelsfolk.

Selv en ganske almindelig Dhow har Skibspapirer med en Duft af Romantik ved sig. Ladningerne stammer fra asiatiske Havne, hvis Navne man utallige Gange har stødt paa i Verdenshistorien. Bedetæpper og Gulvtæpper, Perler og Pottemagerarbejde er de sædvanlige Handelsvarer. Nogle sejler med kandiserede Frugter og Raavarer til Parfumefabrikationen; andre, for at gaa til den modsatte Yderlighed inden for Duftens Omraade, sejler med Hajkød eller Hajfinner. De Baade, der laster Fisk, er stinkende Plimsollere, som minder En om en Kunstgødningsfabrik. Afrikanske Frugter, Elfenben og forskellige Raamaterialer føres til Indien fra Østafrika og Zanzibar.

Fra det Øjeblik, Dhow-Sømanden sætter sine Ben



Det var først langt senere, at Kineserne var paa Færde i deres klodsede Djunke.

paa Somalilands eller Abyssiniens Jord, spiller han Hasard med sit Liv som Indsats. Beständig maa han kæmpe mod de Indfødte eller Araberne for at faa det eftertragtede Elfenben eller de andre Varer. De graadige Høvdinger forlanger en ublu Betaling for at skille sig af med Varerne. Fartøjernes Kaptajner har mange Gange Smag for Sørøveri, men deres Rovdrift er dog intet imod Ørkenhøvdingerens.

En Dhow er mere sødygtig end den aabne Baad, i hvilken udmattede Søfolk har kæmpet for Livet. Den arabiske Dhow bliver sjældent efterset, og derfor sidder der tit en hel Urskov af Havplanter og Snegle under dens Køl, saa at enhver ordentlig Skipper med en Smule Selvrespekt vilde fare i Flint ved Synet af det. Selv Roret er ofte et Vildnis af Alger.

Hvis man tror, at Dækket skinner af Renlighed, maa man tro om igen. Naar Fartøjerne ligger i østafrikanske Havne, har man Lejlighed til at se, at Dækkene sandsynligvis ikke har været i Berøring med Skuresten i umindelige Tider. Skudernes groft behandlede Træværk er nu og da klistret over med straalende Farver som en Beskyttelse mod Havvandets ætsende Indvirkning. Det er med Nød og næppe, at Plankerne

holdes sammen med lange Spir. Træet er gerne daarligt formet, men paa en eller anden mystisk Maade er det lykkedes at faa Spanterne til at bide sig fast i Kølen, saa de bliver hængende.

Komfortable Kahytter er en ukendt Luksus. Selv paa maanedlange Rejser spiser og sover Mandskabet og Passagererne paa Dækket. Maden laves over en Trækulsild, som er anbragt i en stor Daase med lidt Sand i. Der er undertiden spændt et Solsejl af Lærred over Dækket, men oftere er en lille Maatte eller nogle Palmeblade, der hænges op over Roret, den eneste Beskyttelse mod den brændende tropiske Sol.

Den daarligt lastede Ladringsfor-skubber sig i haard Sø, og det er Aarsagen til utallige Forlis. Hvis Lasten ikke er ligeligt fordelt til begge Sider, vil den grinagtige Skude synke som en Sten. Skroget er saa skørt som Skallen paa et raaddent Æg. Bare Trykket af et eller andet skarpt Instrument vil hurtigt frembringe en Læk, saa Baaden fyldes med Vand.

Langs Østafrikas Kyst anvender de Indfødte en bestemt Dhowtype, som kaldes „m'tepe“. Der er den Ejendommelighed ved den, at den er flikket sammen uden et eneste Søm, idet den bogstavelig talt er syet sammen.

Tusinder af Aar er gaaet, men stadig laves de efter den gamle Recept. Baade i Somaliland og paa Bajun-Øerne er Fremgangsmaaden den samme. Tømmeret, som udvælges, er næsten altid Mangrovetræ, der skæres raat til med en Sav. Derefter bores der Huller gennem Plankerne, og der trækkes Bastreb gennem Hullerne. En Plankes Pres mod de tilstødende bliver derved saa haardt, at selv den haardeste Sø ikke formaar at forskubbe dem. Naar Rebene er strammet tilstrækkeligt, holdes de paa Plads af Træpløkker, der drives ind i Plankerne. Endog Roret er sat fast med Pløkker og Reb.

En almindelig Stamme af Mangrovetræ bruges som Mast, og Sejlet bestaar af en firkantet Maatte, der er fastgjort, saa den kan svinge rundt paa Masten. Siderne paa dette mærkelige Fartøj gaar i en ret Linie ned til den firkantede Køl. Saafremt det skal staa oprejst, naar det er slæbt op paa Stranden, stives Siderne af med Mangrovepæle.

Denne Bygningsmaade er ganske vist meget primitiv, men Baade af denne Type er udmærket egnede til den østafrikanske Kysttrafik, især da de ikke kræver meget Vand under Kølen, hvilket er en Nøvendighed, naar de skal op ad de smaa Vandløb og de vandfattige Floder for at indlade Mangrovepæle, som er en efterspurgte Vare mellem de Indfødte til Husbygning. Pælene er 4 Tommer i Diameter og 18 Fod lange. En m'tepe kan laste 10.000 Pæle. Andre Handelsvarer er Huder, Skind, Brændsel og Bæstsække og endelig Palmeblade, som bruges til Tækning.

Naar det gælder om at tjene et Par Øre, er Kaptajnerne næsten altid parat til at tage en hvilken som



*Fartøjernes Kaptajner
har mange Gange Smag for Søroveri.*

helst Ladning om Bord, naar det vel at mærke ikke drejer sig om Kokosladninger. En eller anden Overtro spiller ind her. Mandskabet vil maa-ske komme med en Historie om, at det er farligt at tage en saadan Ladning om Bord, da Skibet holdes sammen af Kokosnødfibre. Kokosladningens Gnidning mod Fibrene skulde, efter hvad Folkene siger, faa Sammenføjningerne til at springe.

Dhow-Mandskaberne er næsten altid Indfødte fra Bajun-Øerne, da disse er i Besiddelse af særlig gode Sømandsegenskaber. Nogle af Baadene har en Besætning paa 3—4 Mand, medens de større Fartøjer, som maa stages Mil efter Mil op ad de smalle Flodløb, har op til 16 Mand.

Paa Grund af Vindforholdene foretages de fleste Rejser i bestemte Perioder. Den bedste Sejltid er fra December til Marts; da staar snesevis af dem ind i Mombassas Havn. I samme

Periode kommer de store oceangaaende Fartøjer og kaster Anker i Havnen, som ligger paa den nordlige Side.

Der er fire Dhow-Typer, som regelmæssigt besøger de østafrikanske Havne. Den største, som er oceangaaende, kommer fra Iran, Arabien og Indien. Den kaldes ofte den bengalske Type. En anden har hjemme i Havne langs den persiske Golf. En bestemt Slags bruges til Kystfart. Den er ikke større end en Kutter og ligner den i visse Retninger. Endelig har vi den omtalte m'tepe.

Mange af Skibene, der ejes af de Indfødte, har ikke noget Nationalitetsflag, men derimod deres egne Flag eller Vimpler paa baade Mast og Bovspryd. Den lange, hvide Vimpel, som blaffer fra Mastetoppen siges at være den persiske Sultan Alis Flag. Han levede i det 10. Aarhundrede i Shangaya paa Østkysten. Det paastaas, at han grundlagde Staten Kilwa. Sammen med den store Vimpel ser man ofte nogle smaa. De skulde symbolisere hans Sønner. Der er imidlertid ogsaa en anden Forklaring paa disse Vimpler.

Engang, siges der, levede Bajun-Stammen midt i Afrika, hvor den fik Skyld for at have udført visse Forbrydelser. Stammens Gud landsforviste den til Bajun-Øerne, og det skulde foregaa paa den Maade, at Folkene skulde sejle ud til Havet i nogle Baade for at opnaa Tilgivelse. Den lange, smalle Vimpel var et Symbol paa Stammens Gud, og af denne Grund sidder den øverst.

Mange af Baadene fører en anden Vimpel, som kaldes en „utakataka“, og muligvis er det et Tegn paa, at de er ude i fredeligt Ærinde. Det menes, at Skikken stammer fra den portugisiske Tid, hvor Søroveri, Slavetogter og Smaakrige hørte til Dagens Orden. Fartøjerne blev nemlig i udstrakt Grad taget i Anvendelse hertil, og derfor var det nødvendigt at have et Tegn, som viste et Skibs fredelige Hensigt.

Undertiden arrangeres der Kapsejladser, og den Dhow, der sejler Rivalerne agterud, bliver pyntet med et rødt Flag i Agterstavnen og flere røde Vimpler i Mastetoppen.

Fra Staterne

ET Bevis paa, at „Vikingen“ efter Krigen atter følges og læses med Interesse ogsaa langt fra Danmark, er de mange Breve, der fra alle Verdenshjørner bliver sendt til Redaktionen med en Anerkendelse og en sjælden Gang indeholdende en Kritik. Det bedste er dog, naar vore Læsere selv er med i Arbejdet for at gøre Bladet saa levende som muligt. Det, at „Vikingen“ altid har haft saa mange af sine Læsere som Medarbejdere, har netop hidtil været Bladets Force. Forleden modtog vi saaledes et Brev fra Herr Carl Christiansen i San Francisco med nogle interessante Nyheder om et Par Sejlskibsskæbner. Vi haaber ogsaa for Fremtiden at modtage saadanne Bidrag fra vor Lærerkreds over hele Kloden.

Herr Christiansen sendte bl. a. en Avisudklip om en gammel Windjammers Indsats i Amerikas Krig mod Japan. De fleste af os husker sikkert den tyske „Sødjævel“, med hvilken Felix von Luckner under den forrige Krig ødelagde ca. en halv Million allieret Tonnage. Det omtalte amerikanske Sejlskib, som hedder „Anacapa“, er en firmastet Skonnert paa 336 Fods Længde, og dens Oplevelser under den sidste Krig minder meget om den berømte „Sødjævel“s.

„Anacapa“ blev udvalgt til sit spændende Job i 1942, efter at en japansk U-Baad havde beskudt et Olieleje ved Kysten. Man mente, at den bedste Maade at forhindre noget saadant paa for Fremtiden vilde være at udruste en uskyldigt udseende Sejler med det nødvendige Skyts. Foruden at „Anacapa“ blev forsynet med en Mængde Skyts, fik den ogsaa baade Lytteapparater og et komplet Radar-Anlæg ombord.

Efter endt Ombygning stod den forhenværende Tømmer-Sejler ud fra San-Diego med Commander Albert M. Wright som Skipper og med et fuldtalligt Mandskab som Skytter til de skjulte Kanoner. Fra Alaska og helt ned til de tropiske Egne patruljerede det stærkt armerede Sejlskib, og mange Gange kastede det Dydbomber i Vandet, naar de fine Lytteapparater havde faaet Færten af en Undervandsbaad.

Uden en Skramme slap „Anacapa“ gennem Krigen og har nu genoptaget sit fredelige Arbejde med at sejle med Tømmer, ikke som under Krigen blot for Ca-

mouflagens Skyld, men fordi Østkystens Byer har Brug for Træ.

Det andet Udklip, som blev sendt til os fra San Francisco, omhandlede som før sagt ogsaa en Sejlskibsskæbne. Det drejer sig om den gamle Stillehavssejler „Queen of San Francisco“, der havde sin Glansperiode paa Amerikas Østkyst fra 1904 til 1928. I flere Aar blev Skibet derefter brugt som en Slags Biograf, og i 1936 gjorde det en Rejse til Hawaii som Søspejderskib.

I gamle Dage var San Franciscos Havn en Skov af Mastetoppe fra hele Flaader af Sejlskibe, og som et Minde om den forgangne Tid blev „Queen af San Francisco“ slæbt helt op paa Stranden for at tjene som et Søfartsmuseum. Naar dette læses i „Vikingen“, har en Bugserbaad dog sikkert allerede slæbt den gamle Sejler til Sydkalifornien, hvor det skal bruges til — Spillebule!

Ja, Skæbnen kan være lunefuld — ogsaa mod Sejlskibe.

1000 Høns paa Grønland

Dette er kun een af de mange Oplysninger, man faar, naar man læser Flemming Ågerups og B. Rosenkilde Nielsens „Alt om alle Lande“, der er udkommet paa Chr. Erichsens Forlag.

Bogens Titel stiller store Krav til dens Indhold, men faktisk har Forfatterne ikke taget Munden for fuld. Der er ikke de Ting angaaende Rejseforhold, Levevilkår og Erhvervsmuligheder i de forskellige Lande, man ikke faar Svar paa. Saaledes faar ogsaa Søfarten for flere Landes Vedkommende en udførlig Omtale.

„Alt om alle Lande“ er ment som en Vejledning for Folk, der vil ud at rejse, og hvem vil ikke gerne det? Men selv om kun faa kan komme det, kan man alligevel have stor Gavn af at læse denne Bog, og som Haandbog betragtet kan man godt sige, at man har savnet den. — Pris: Indbunden Kr. 18,50.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



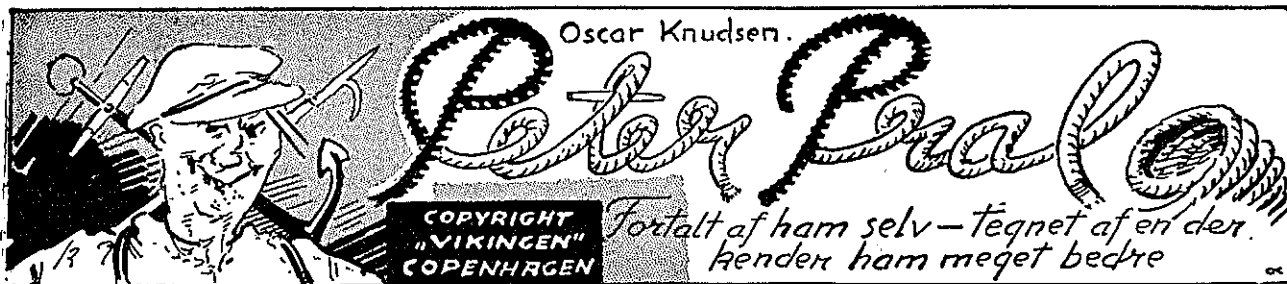
**Deres
Bankforretninger**

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



Mens jeg ventede, for mange Slags Tacker som vildfarne Fugle gennem mit Hoved. Hele denne fantastiske Kombination af Begivenhederne truede med at bringe de tabte (?) Penge tilbage til min, paa dette Tidspunkt temmelig slunkne Tegnebog.



Vilde Guvernøren fatte Mistanke -- vilde han acceptere mine Beviser for min Adkomst til „Mr. Dynamus“ Pengene? Ingen kunde give mig Svar paa dette Spørgsmaal, ingen -- ingen, uden Guvernøren selv.



Min Tankerække blev afbrudt af en Embedsmand, der tilsgjaldt mig til Audions hos den Herre, jeg netop sad og tænkte paa: -- altsaa, Hjer-tet op i Livet, Sir Peter!



Hvor er disse amerikanske Guvernører et behageligt formløst Folkemrd, Statens første Tjener, iført Skjortewærmer, Skildpaddebriller og Cigar. Hvor i Verden finder man et Statsoverhoved i saa enkel en Paaklædning. (Maaske i Afrika, eller paa Sydhavsøerne.), Indskud fra Oversætteren.



Som Guvernørens Paaklædning, saaledes hans Væsen. Formløst og ligetil. Hænderne (Næverne) i Bukselommerne og Cigaren paa skraa i Flaben (Munden). Præsentationen var hurtigt overstaact, og vi gik til Sagen.



Der er en enestaaende Hurtighed og Enkelthed over Amerikanerne, naar de skal ordne saadan en lille Affære. Korte knappe Spørgsmaal, der fordrer do. do. Svar. Hvor behageligt i Modsætning til Europæernes uendelige: „Deres Excellence -- Deres Herlighed -- Tillader Deres Eminence osv.“



Til Congeold maa man sige, at De er nemme at „tumle“. Et „lam mot“, en rask turneret Bemærkning, faar dem ofte til at glemme Realiteterne, og man kan næsten sige: „gaa i Fælden“ med vidtaabne Øjne.



Hvis De kære Læsereinder, et Øjeblik vil fæste Dem ved Ordskiftet paa Billed 7-8, vil De blive Vidne til et saadant typisk „angloamerikansk“ Ordspil. Min Replik overbeviste Guvernøren fuldstændigt.



Tilbage var nu kun et Par trivielle Formaliteter: At trække Checkheftet frem, gribe Pennen (Fyldepenne), notere Beløbet Størrelse samt kvittere for samme. -- Saa forlod Sir Peter Pral Guvernørens Kontor og Banken paa Hjørnet som en rig Mand, Venligt P. P.

Slaget om Atlanterhavet

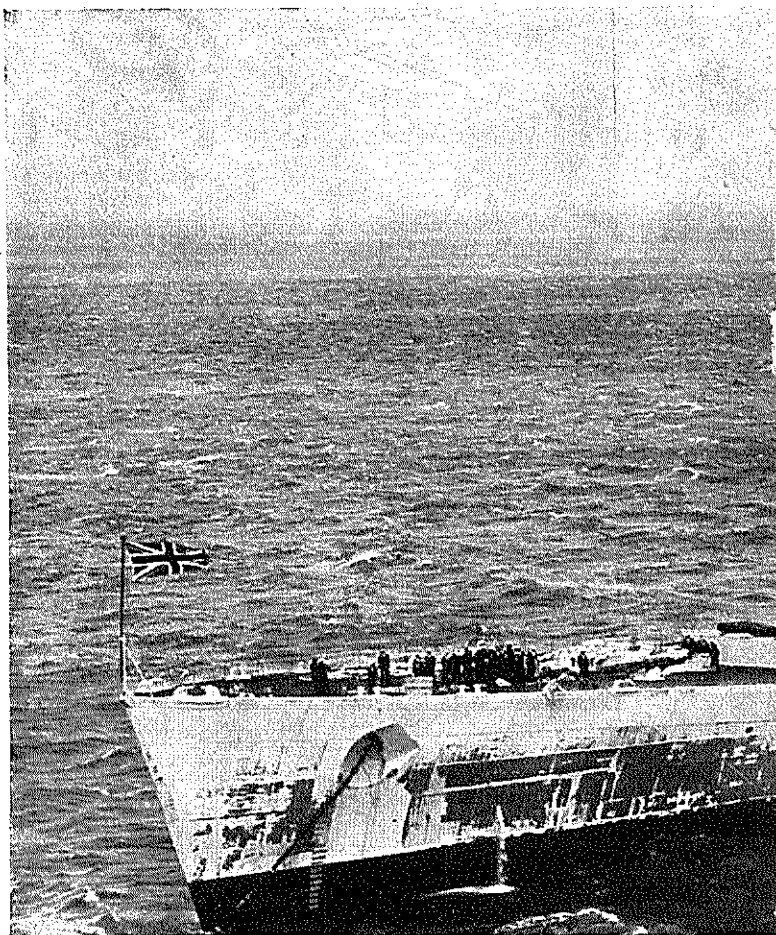
SLAGET om Atlanterhavet begyndte allerede i September 1939 faa Timer efter Krigserklæringen med Sænkningen af „Athenia“. I Løbet af Krigens to første Uger sænkede de tyske Undervandsbaade 27 Fartøjer og understregede derigennem den Betydning, som man tillagde denne Front.

Tyskland havde i ti Aar forberedt sig til denne Krig og var i Besiddelse af umaadelige Reserver. Ved Besættelsen af Danmark og Norge havde Tyskerne endvidere skaffet sig langt bedre Udgangsstillinger for Undervandsbaadene, end disse havde haft i Krigen 1914—18. Besiddelsen af den franske Kyst var en anden Fordel for fremskudte Baser for Krigen paa Atlanterhavet. Efterhaanden som de tyske Hære stormede frem i Europa, fik Tyskland Adgang til hele det europæiske Fastlands Hjelpekilder og flere Baser til sin Raadighed. Produktionen af Undervandsbaade steg stadig, og de tyske Undervandsbaade opnaaede foruroligende Resultater. En af dem sendte det engelske Hangarskib „Courageous“ til Bunds. En anden trængte ind i Marinstationen Scapa Flow og sænkede Panserskibet „Royal Oak“. I Marts 1940 regnede man med, at Englænderne og deres Allierede havde mistet 211 Skibe, de neutrale Lande, der igen var blevet Krigens afmægtige Ofre, havde tabt næsten 200.

Parallelt med den tyske Bombekrig mod England i Eftersommeren og Efteraaret 1940 gik en stærk Intensivering af de tyske Undervandsbaades og Flyvemaskiners Krig mod den engelske Skibsfart, og hen paa Foraaret 1941 blev Situationen yderligere forværret. Skibstabene, som i Krigens første Tid havde holdt sig paa omkring et Par Hundredetusinde Bruttoregistertons om Maaneden, gik nu op til en halv Million Bruttoregistertons eller mere.

Tab af denne Størrelse kunde ikke paa langt nær erstattes af den engelske Værftsindustri, saa meget mere, som Produktionen af Krigsskibe i høj Grad lagde Beslag paa Kapaciteten. Situationen paa Havet var saare kritisk, ogsaa efter at Luftslaget over England lykkeligt var vundet af det engelske Luftvaaben.

De tyske Undervandsbaade var meget nær ved at vinde Slaget om Atlanterhavet. Kampen om de livsvigtige Forsyningslinier for England. Thi over Atlanterhavet kom Forsyningerne til Storbritannien i stadig stigende Mængder fra U. S. A. I Sommeren og Efteraaret 1940 var 240.000 Tons allierede Skibe blevet sendt til Bunds hver Maaned. Det var paa dette kritiske Tidspunkt, at De forenede Stater overlod Englænderne 50 gamle Destroyere mod til Gengæld at faa Baser, der strakte sig fra New Foundland til engelsk Guyana. Canada, der kun havde 15 Skibe, satte et om-

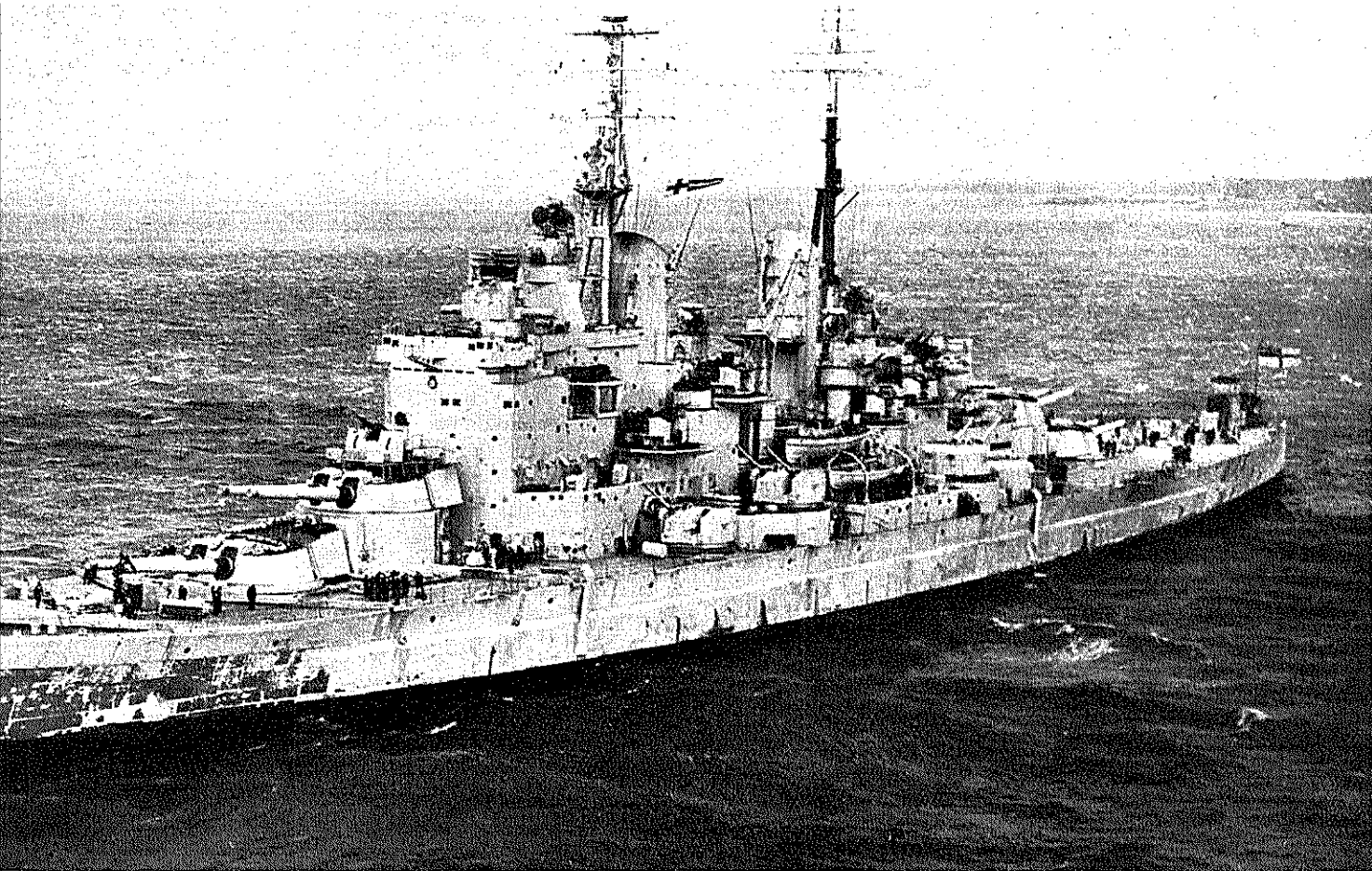


For første Gang i Verdenshistorien besøger det engelske Kongepar Syd-Afrika. Den lange Rejse foretages med Slagskibet „Vanguard“, der, som det vil være vore Læsere bekendt fra en tidligere Artikel her i Bladet, er det niende engelske Krigsskib med dette Navn. Rejsen med det 42.500 ts store Slagskib er forøvrigt den første, Kongeparret foretager efter Krigsafslutningen. Den kongelige Sorejse følges med den største Interesse Jorden over, og mange er de Arrangementer, der er truffet de forskellige Steder, Kongen og Dronningen vil besøge. Kongeparrets Beboelse er placeret paa Shelter-Dækket agten for den agterste Skorsten. Normalt er Salonerne her beregnet til

fattende Byggeprogram i Værk, og dets Flaade omfattede snart 550 Fartøjer, som alene var i Stand til at befordre Halvdelen af den Tonnage, der gik over Nordatlanten.

Men netop som den tyske Undervandsbaadskrig syntes at skulle blive katastrofal, netop i Foraaret 1941, da Hitler havde proklameret øget U-Baads-Krig, begyndte Mængden af britisk sænket Tonnage at blive mindre. Stærkt forbedrede Metoder til Bekæmpelsen af Undervandsbaadene var fundet, og mange blev sænkede, navnlig Flyvemaskinernes Patuljering omkring Konvojerne lagde de tyske Undervandsbaade Hindringer i Vejen.

Men Tyskland havde andre Trumfer end sine Undervandsbaade. I Maj 1941 løb en tysk Styrke bestaaende af „Bismarck“, et Panserskib paa 35.000 Tons, og den tunge Krydser „Prins Eugen“ ud fra Bergen for at true Konvojerne paa Strækningen mellem Grønland og Island. Under Kamp ved Grønland sænkede



Admiralen og hans Stab. Selvfølgelig har man intet sparet for at gøre Opholdet om Bord saa behageligt som muligt for den kongelige Familie. En stor Del af Moblementet er specielt lavet med denne ene Rejse for Øje, men meget af Udstyret er hentet fra Kongeskibet „Victoria and Albert“. Skibets Chef er Captain W. G. Agnew, der forøvrigt har været om Bord fra den Dag, Standeren første Gang blev hejst paa „Vanguard“ den 25. April 1946. Captain Agnew er en af Royal Navys kendteste Officerer, idet han har udført mange Bedrifter under den sidste Krig, hvor han især havde sit Arbejde i Middelhavet. Kølen til det store Skib blev lagt den 2. Oktober 1941, og

3500 Mænd og Kvinder var til Stadighed beskæftiget ved Bygningen af det. Et Begreb om dets Størrelse faar man ogsaa, naar man hører, at Besætningen tæller ialt 1800 Mand, og at der til den elektriske Installation om Bord er anvendt ca. 2000 miles Ledninger. Telefonnettet kan sammenlignes med en hel Bys, idet der findes 1200 Telefoner om Bord. Selvfølgelig har „Vanguard“ ogsaa sin egen Gudstjenestesal og sit eget Biograf-teater. Iøvrigt er Prinsesse Elizabeth, der ogsaa er med paa Turen, Skibets Gudmoder, og hun følger sikkert med største Interesse sit Gudbarn ogsaa ud i Fremtiden.

„Bismarck“ den 24. Maj det i 1918 byggede britiske Slagskib „Hood“, Verdens største (42.100 Tons), men 3 Dage efter sænkedes „Bismarck“. For den britiske Flaade var „Hood“'s Sænkning et Tab, men ingenlunde nogen Katastrofe, som Bismarck's var det for den tyske Flaade, der nu kun havde eet Slagskib tilbage af denne Type, nemlig „Tirpitz“. De tyske Krydsere „Scharnhorst“, „Gneisenau“ og „Prinz Eugen“ flygtede til Brests Havn, hvor de gentagne Gange blev bombarderet. De slap dog bort gennem den engelske Kanal begunstiget af Taagen, men blev senere indhentet og alvorligt ramt.

I England opfattede man „Bismarck“'s Sænkning som et Tegn paa, at Tyskland ikke kunde vinde Kampen om Atlanterhavet.

I Begyndelsen af Krigen angreb Undervandsbaadene enkeltvis og var forholdsvis lette at bekæmpe. Men denne Metode blev for dyr. De skiftede Taktik og lod nu Undervandsbaadene angribe Konvojerne i

store Flokke, „Wolf pack“-Taktik. Undervandsbaads-offensiven var begyndt at blive farlig for Tyskerne.

Desuden blev der etableret et Samarbejde med Luftvaffe, som udsendte Fjernobservationsflyvemaskiner (f. Eks. af Typen Focke Wulf Kurier), der opgav Undervandsbaadene Konvojernes Position og Kurs. Saa var det nemt for disse at lægge sig paa Lur paa Konvojernes Kurs og vente til Handelsskibene kom inden for Skudhold.

For at modgaa disse Angreb skulde den engelske Flaade bruge et meget stort Antal Eskortefartøjer til direkte Beskyttelse af Konvojerne samt et stort Antal Flyvemaskiner, baseret paa Eskortehangarskibe, til Rekognosceringstjeneste. Alt dette Krigsmateriel tog det Tid at fremskaffe, og imedens steg Handelsskibenes Sænkningstal stadig.

Det vigtigste Skridt i Kampen mod Undervandsbaadene var den endelige Organisation og Opbygning af Konvojtjenesten.

Selve Konvojen var indrettet saaledes, at Skibene gik i fem Rækker med et Eskorte-Hangarskib i Midten af den midterste Række. I en Cirkel i ca 2 Kilometers Afstand fra Konvojen sejlede 5—6 Fregatter eller Korvetter, der saaledes dannede den inderste Beskyttelsesring. Uden for denne i ca. 25 Kilometers Afstand fra selve Konvojen fandtes den ydre Beskyttelsesring, der bestod af hurtigtgaaende Eskortejagere. Alle disse Fartøjer var udstyrede med Lytteapparater, Radiolokaliseringssystemer og andre af den moderne Tekniks Hjælpemidler. Uden for den yderste Ring af Skibe gik saa endelig Eskorte-Hangarskibets Rekognoscerings-Planer paa deres Vagtjeneste. Og nu var Konvojen meget vanskelig at komme ind paa Livet.

De Allieredes Beskyttelse af Konvojerne blev stadig mere effektiv.

Men inden Krisen var overvundet, før de Allierede havde faaet tilstrækkeligt mange Eskorteskibe, og før man havde sikret sig Baserne for disse Skibe, var det af afgørende Betydning, at de allierede Skibsværfter byggede flere Skibe, end Fjenden kunde sænke. Den tungeste Byrde faldt i saa Henseende paa De forenede Stater. En Standardtype paa 10.000 Tons — LIBERTY-Skibet — blev masseproduceret. De forskellige Dele blev fremstillet paa vidt forskellige Steder i Landet, og paa Skibsværfterne samlede man dem saa. Alle tidligere Produktionsrekorder blev slaaet og Krisen overvundet.

I 1942 fortalte Storadmiral Dönitz sine Besætninger paa de tyske Undervandsbaade, at det vilde være lige saa vanskeligt for en Flyvemaskine at sænke en Undervandsbaad som for en Krage at dræbe en Muldvarp. Paa dette Tidspunkt var Undervandsbaadene tvunget langt ud paa det aabne Hav, langt væk fra Kysterne ved Storbritannien og Nord-Amerika. Det var først og fremmest Flyverne, der havde jaget dem bort. Men Flyvemaskiner har som bekendt en begrænset Aktionsradius, og der var store Omraader i den midterste Del af Atlanterhavet, hvor Konvojerne aldrig havde nogen Beskyttelse fra Luften. Den største Opgave blev nu at inddrage dette Omraade i det allierede Forsvarssystem. Der blev bygget Langdistance-Maskiner og sørget for Baser, som de kunde operere fra. Desuden blev adskillige Handelsskibe bygget om til smaa Hangarskibe, som kunde eskortere Konvojen gennem disse farlige Farvande.

Det viste sig snart, at dette var den rette Maade at

bekæmpe Undervandsbaadene paa. Efter en Krise i 1942 lykkedes det i 1943 hen paa Foraaret at hindre Undervandsbaadsspøgeset i at faa virkelig afgørende Betydning.

En Overgang sænkede Tyskerne gennemsnitligt 3 Skibe om Dagen, men henimod Slutningen af Krigen hørte Sænkningerne næsten helt op, til Gengæld ødelagde de Allierede nu gennemsnitligt een tysk Undervandsbaad om Dagen.

Skridt for Skridt rykkede U. S. A. henimod aktiv Krigsdeltagelse. Den 11. September erklærede Roosevelt, at den amerikanske Flaades Skibe havde Ordre til at skyde først mod Undervandsbaade paa amerikansk Forsvarsomraade. Hvorefter tyske Skibe holdt sig borte fra de paagældende Omraader.

U. S. A.s og Englands industrielle Formaaen var nu ogsaa koordineret, og alle de Forenede Nationer i Gang med at vinde Slaget om Atlanten, Kampen imod de tyske Undervandsbaade, hvoraf saa mange andre Sejre var afhængige.

V. K. Sørensen.

Til vore Læsere

Paa Grund af de meget knappe Papirtildelinger gør vi vore Læsere opmærksomme paa, at man indtil videre kun kan regne med at faa Bladet, hvis det er bestilt i Forvejen, da „Vikingen“ kun vil blive trykt i det Antal Eksemplarer, der er bestilt i fast Regning.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Et Mirakel

Af OSCAR JENSEN

SOM det hedder i daglig Tale, er der ikke noget mærkværdigt i, at Mennesker kan dø af Mangel paa Luft. Men at der samme Mangel ogsaa kan bidrage til, at Mennesker under overhængende Livsfare slipper levende ud af Dødens Favntag, maa vist siges at høre til Sjældenhederne og kan til en vis Grad godt sidestilles med Fortidens overnaturlige Fænomener og Undergerninger. Og i det følgende skal gives et Eksempel paa, at saadanne Miraklers Tid saa sent som i Midten af forrige Aershundrede endnu ikke var forbi.

Lørdag den 31. Oktober 1840 afsejlede den franske Brig „Nerina“, som førtes af Kaptajn Pierre Everaert, fra Dünkirchen til Marseille med en Ladning Olie og Sejldug. „Nerina“ var et mindre Fartøj paa kun 114 Tons, og Skibets Besætning bestod af syv Mand inklusive Kaptajnen og dennes Nevø — en Dreng paa fjorten Aar, der var hyret som Kok.

Den 16. November Klokken tre om Eftermiddagen, da Briggen befandt sig ca. 30 Sømil Sydvest for Scilly Øerne, maatte Kaptajn Everaert dreje Skibet under for en haard sydvestlig Storm, som mod Solnedgangen tiltog i Styrke og satte Havet i en saa voldsom Bevægelse, at Kaptajn Everaert ikke var i Tvivl om, at dette maatte skyldes et undersøisk Vulkanudbrud. Bjerger af Vand taarnede sig himmelhøjt op om Skibet, og disse gigantiske Søer kom fra forskellige Retninger. Klokken syv samme Aften, mens Briggen fremdeles laa underdrejet for sit klodsrebede Stor-Mærsejl, og Besætningen med Undtagelse af Rorsmanden endnu var under Dæk og i Færd med Aften-Skaffen, ramtes den med Bredsidens til af en saadan kolossal og forkert Søj, som kæntrede Skuden helt rundt med Bunden i Vejret.

Som sagt var kun Rorsmanden paa Dækket, da Katastrofen indtraf, og han blev øjeblikkelig skyllet over Bord og druknede. I Folkelukafet forude under Dækket opholdt sig de tre Matroser Vincent, Vantaure og Jean Maria. Af disse fik de to førstnævnte Hold i Ankerspilletts Bedinger, som de med Fortvivlelsens Kræfter bearbejdede med Hænder og Fødder og naaede saaledes at komme op til Kølsvinet, hvortil Vandet endnu ikke var trængt op, saa de her var i Stand til at holde deres Hoveder fri af dette. Jean Maria var derimod mindre heldig. Han maa, som det senere antoges, være kommet i Klemme mellem et og andet; thi efter at han nogle faa Sekunder krampagtigt havde klamret sig til Vantaure's Fødder, slap han pludselig sit Tag i disse, og han faldt tilbage i Vandet, der som en rivende Fos var styrtet gennem Nedgangskappen og i et Nu havde fyldt Lukafet; og der druknede han, uden at det var muligt for hans to Kammerater at komme ham til Hjælp.

Da disse to derefter hurtigt blev klar over, at Kæntringen havde sprængt Skoddet mellem Lukafet og Lastrummet, og at Skibets Ladning var faldet ned mod Dækket, besluttede de at kravle hen over Ladningen mod Skibets Agterende, hvorfra de syntes at høre Menneskestemmer. Dette var imidlertid lettere tænkt end gjort; thi paa Grund af den ringe Afstand, der var mellem Ladningen og Skibets Bund, kunde de ikke som først tænkt kravle paa Hænder og Knæ, men de maatte skubbe sig frem paa Ryggen med Ansigterne tæt op ad Kølsvinet for at indaande den Luft, der her var presset sammen.

Af Besætningens syv Mand var de to nu druknede. To var godt paa Vej til at blive kvalte af Mangel paa Luft, mens de med uhyre Anstrengelser arbejdede sig agterover mellem Skibets Ladning og dets Bund og holdende deres Ansigter tæt op til Kølsvinet, hvortil Vandet endnu ikke var trængt op, og hvor de maatte hive tungt efter Vejret i den Smule Luft, der her var presset sammen og blandet med Stanken fra Skibets Bundvand, der trængte ned gennem Sandsborelemmerne. De øvrige tre Mand af Besætningen, Kaptajn Everaert, hans Nevø og Styrmanden Jean Gallo, var som sagt ogsaa under Dæk og i Færd med Aftensmaden, da Skibet kæntrede. Forvissat om, at deres sidste Minut i dette Liv var kommet, greb Kaptajnen straks Drengen i sine Arme, og en Smule konfus, som han i Øjeblikket var, trykkede han ham ligesom beskyttende ind til sig. Styrmanden, som derimod ikke et Sekund tabte Besindelsen, rev øjeblikkelig Lugen til Proviantrummet ned. Denne Luge var en Faldlem, og den var anbragt i Kahytsgulvet, som de nu havde over Hovederne paa sig; og efter at han havde lempet nogle væltede Proviant-Kasser og Tønder bort fra Aabningen, kravlede han selv op i Rummet, tog imod Drengen og halede derpaa Kaptajnen op efter sig. Imidlertid fyldtes Kahytten med Vand, som ogsaa hurtigt trængte op i Proviantrummet, hvor det steg og steg, indtil det naaede til midt paa Livet af de tre dér indespærrede Sømænd, hvorefter Stigningen pludselig standsede. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Proviantrummet mellem Kahytsgulvet og Skibets Bund ikke i Højde kunde give Plads til en voksen Mand i oprejst Stilling, og de indespærrede, som fortrængt af Vandet var krøbet op over Provianten — saa højt op i Rummet, som de kunde komme — blev der tvunget til at placere sig tæt ved Siden af hverandre i forvredne Stillinger med Hovederne klods op til Kølsvinet, hvor der ogsaa i dette Rum var en Smule Luft — den eneste Mulighed for, at de endnu en Stund kunde opretholde Livet.

Der kunde saaledes være forløbet en Times Tid, da de aldeles uventet fik Besøg af Vincent og Van-

taure, som ansporede af Stemmerne fra Agterskibet havde fortsat deres besværlige Rygvandring gennem den trange Passage mellem Skibets Ladning og dets Bund, og som uden synderligt Besvær fik fjernet nogle Brædder i Skoddet mellem Lastrummet og Proviantrummet; thi dette Skod var ogsaa sprængt ved den pludselige Kæntring, som havde sat nogle tunge Oliefade i Drift og havde slynget disse ind mod det tynde Skillerum, der ikke havde kunnet staa for dette Tryk.

Man maa nu forestille sig fire voksne Mænd og en Dreng siddende tæt sammenpressede i en Klump i dette trange Rum og i Vand til midt paa Livet — uden at være i Stand til at skifte Stilling, og som af Mangel paa Plads over deres Hoveder uafbrudt var tvunget til at holde deres Legemer krumbøjede.

For en uopmærksom og flygtig Læser kan det maa-ske synes, som om de i dette Proviantrum ikke behøvede at lide Sult. Men den Del, af den her opbevarede Proviant, som Styrmand Gallo ikke havde lempet ned i Kahytten for at skaffe Plads til sig og sine Lidelsesfæller, var under Vand — gennemtrængt og ødelagt af Søvand, og den vilde, som Kaptajn Everaert bestemt foreholdt sine Folk, efter hvad han havde hørt om andre Skibs-Kaptajners Erfaringer, gøre dem syge og forøge deres Lidelser, dersom de spiste af den. Nej, de havde hverken spiselig Føde eller ferskt Vand eller Udsigt til at skaffe sig nogen af Delene, og i denne trostesløse Situation sneglede Tiden sig med en uendelig Langsomhed af Sted for dem. De var kun i Stand til at skelne mellem Dag og Nat ved de svage Lysninger i Vandet, som om Dagen nu, og da under det kæntrade Vrag Bevægelser i Søerne trængte op gennem Lugen til Proviantrummet fra det knuste Sky-light i Kahytten, og de led usigelige Kvaler under Manglen paa frisk Luft.

Trods alle Lidelser og Savn holdt disse fem uheldigt stillede Mennesker dog nogenlunde Modet oppe paa Torsdag og Onsdag den 17. og 18. De skiftedes til at opmuntre hinanden, skønt ingen af dem i deres Inderste dannede sig noget Haab om at komme levende ud af den for dem fortvivlede Situation. Ved at bygge paa Barken fra nogle løsrevne Tøndebaand, som kom inden for deres Rækkevidde, og som endnu ikke var gennemtrængt af det salte Søvand, forsøgte de at bøde paa den efterhaanden nagende Sult, og for at faa den Luft, der var at faa i det trange Rum, maatte de uafbrudt holde deres Hoveder klods op til Kølsvinet. Men den Smule Luft, de her fik, blev værre og værre at indaande, og Styrmand Gallo havde derfor det sidst forløbne Døgn gjort energiske Forsøg paa med sin Skedekniv at skære et Aandehul i Skibets Bund; thi han gik ud fra, at naar Vandet ikke var trængt helt op til Kølsvinet, maatte en Del af Skibets Bund være over Havfladen.

Lykkeligvis for ham og hans Lidelsesfæller brækkede Kniven i hans Haand, og Bladet forsvandt gennem Vandet og gennem Lugeaabningen til Kahytten. Dersom han havde haft Held til at fuldføre sit Forsæt, vilde Vrage: efter al Sandsynlighed øjeblikkelig være gaaet til Bunds, da det saa temmelig sikkert maa antages, at det udelukkende var den indesluttede og sammenpressede Luft langs Kølsvinet, der holdt det kæntrade Skib flydende.

Det maa saaledes betragtes som et stort Held, at

Styrmandens Kniv brækkede. Men herefter skulde Uheld og andre heldige Begivenheder snart følge i hinandens Køl. Midt om Natten til Onsdag den 18. tørnede det kæntrade Skib mod en eller anden haard Genstand, og de indespærrede var i Øjeblikket ikke i Tvivl om, at et eller andet Skib i Nattens Mørke havde paasejlet Vraget. De følte ligesom tre tæt paa hinanden følgende Stød, og ved det tredje Bump sank Vragets Agterende saa meget, at de alle én efter én blev nødsaget til at flytte sig længere forefter. Under denne besværlige Skiften Plads styrtede Vincent ned gennem Lugen til Kahytten, Uden at nogen af de andre var i Stand til at hjælpe ham op igen, sank han øjeblikkelig helt ned ved Siden af Sky-lightet. Kort efter forsvandt Vandet pludseligt fra Proviantrummet, og da Gallo bemærkede, at det ogsaa sank stærkt i Kahytten, lod han sig glide ned gennem Lugen for at komme den uheldige Vincent til Undsætning, men han kom for sent. Vincent var allerede druknet, og da Styrmanden indsaa dette, gav han sig til at lede efter en Økse for med den at hugge Hul gennem Vragets Bund. Men under denne Søgen steg Vandet atter meget hurtigt i Kahytten, saa han i største Hast maatte redde sig op i Proviantrummet igen.

En rum Tid efter denne uheldige Hændelse — en Tid, hvori de fire endnu levende franske Søfolk ingen Anelse havde om, hvad der i Virkeligheden var foregaaet uden for det trange Rum, hvori de var indespærret, og som sneglede sig af Sted som en Evighed, begyndte Vandet atter at synke — først langsomt, men snart efter med tiltagende Hurtighed, saa Kahytten inden længe var helt tør, og det stod dem nu klart, at Vraget laa paa en eller anden Grund, som var paa-virket af Tidevandet, og at det nu ebbede stærkt. De var ogsaa paa det rene med, at en ny Dag var ved at bryde frem. Det rugende Mørke, som de saa længe havde været indesluttet i, havde skærpet deres Syn, og i det svage Lysskær, som nu trængte ind i Kahytten, bemærkede de, at en Klippespids stak op gennem det splintrede Glas i Sky-lightet.

Efter denne Opdagelse var Kaptajn Everaert ikke sen til selv at komme ned i Kahytten, og der saa han straks, at Briggens bagbords Laaring var knust og trykket ind, og han bemærkede en Revne i Laaringen, hvor Dagslyset brød igennem. I spændt Forventning nærmede han sig Revnen og kiggede ud igennem den, men hans Sindsstilstand lammede et Øjeblik hans Tunge, indtil han med et brød ud i Jubel: „*Grace à Dieu, mes enfants, nous sommes sauvés! Je vois un homme à terre!*“, — „Gud være takket, mine Børn! Vi er frelst! Jeg ser en Mand paa Stranden!“

Kaptajn Everaert havde set rigtigt. Godt og vel et Par Hundrede Skridt borte stod virkelig en Mandsperson og stirrede ud mod Vraget, som nu laa helt tørt paa en af Roksene i Porthellick-Bugten — en klippefyldt Indskæring i Øen St. Mary's blandt Scilly Øerne.

Denne stirrende Mandsperson hørte ikke til blandt Øens indfødte Beboere, men var en Fremmed, som i nogen Tid havde været paa Besøg hos en Slægtning dér, og som hver Morgen i den Tid havde foretaget en Spadseretur langs med Vandet i Bugten. Han havde været paa det samme Sted den foregaaende Dag, men havde ikke set noget usædvanligt paa Roksene, og da

han nu saa dette Vrag staa helt tørt, drev Nysgerrigheden ham ud til det, endskønt han maatte tilbagelægge Vejen over Havstokkens skarpe Sten og uden Strømper og Sko. Da han kom tæt hen til Vraget forekom det ham, at han hørte nogle underlige Lyde, der i hans Øren lød som Bugtaleri i et Sprog, som han ikke forstod, og da han samtidig blev opmærksom paa Revnen i Vragets Laaring, stak han — atter drevet af Nysgerrighed — sin Haand ind igennem den. Og hvem kan vel skildre hans Overraskelse eller vel snarere Forfærdelse, da han følte denne Haand blive grebet og trykket med overstrømmende Varme. Der er ingen Tvivl om, at denne Fremmede i dette Øjeblik maa have været den mest forbavsende Mand paa Scilly Øerne, og det fortæltes senere, at han næsten var død af Skræk. Men han maa dog hurtigt være kommet til sig selv igen; thi han havde aldrig saa saare faaet sin Haand fri, før han over Hals og Hoved styrtede af Sted mod Land for at tilkalde Hjælp.

I Løbet af ganske kort Tid var adskillige Folk — mest Fiskere fra Nabolaget — samlede ved Vraget, og flere Økser blev hurtigt skaffet til Veje. Der blev hugget et Hul i Vraget ind til Kahytten, og de fire indespærrede Søfolk blev i yderst forkommen Tilstand udfriet fra den levende Begravelse, hvori de havde tilbragt tre Dage og tre Nætter.

Det kan med nogenlunde Sikkerhed fastslås, at det kæntrade Skib er drevet ind paa Klippen ved Højvandet umiddelbart efter Midnat, og at dets Master samtidig er brækket af, thi de og Ræerne laa endnu ved Siden af Vraget og var forbundet med dette med den sprængte og indfiltrede Rig. Det blev af den promenerende Mand observeret Torsdag Morgen Klokken syv, og det var i sidste Øjeblik, dette skete. En Time senere vilde det efterfølgende Højvande uden Tvivl have bragt „Nerina“ flot igen, og de indespærrede Franskmands Skæbne vilde hermed være beseglet.

Ligene af Jean Maria og Vincent blev draget frem og ligger nu begravet paa den lille Scilly Ø's Kirkegaard. „Nerina“ blev naturligvis totalt Vrag. Den blev hurtigt splintret paa Roksene, og kun en ringe Del af dens Ladning blev bjærget. De fire overlevende fra Katastrofen blev med den største Venlighed og Offervilje modtaget og plejet af den stedlige Fiskerbefolkning, hvilket de senere anerkendte i deres Hjemland; og efter at de var fuldt restituerede, blev de ført til Penzance for der at afgive en foreløbig Søforklaring.

Disse fire franske Søfolks Frelse kan vel nok kaldes et Under. Men det mest mærkværdige ved denne sælsomme Hændelse er endnu tilbage. Det blev senere oplyst, at to Lodskuttere Onsdag den 18. om Eftermiddagen ca. 6 Sømil fra Scilly Øerne var faldet i med Vraget flydende med Bunden i Vejret. Ansporet af Tanken om en mægtig og kærkommen ekstra Fortjene-

ste havde Lodserne straks givet sig i Kast med Bjærgningsarbejdet, og med stort Besvær fik de et Par Trosser gjort fast til Vraget. Imidlertid friskede Vinden op, og efter at de to Kuttere en Times Tid havde givet Rollen som Bugserbaade, sprang begge Slæbetrosserne. Da det nu samtidig begyndte at mørkne og en voksende Sø spaaede daarligt Vejr til Natten, opgav de Bjærgningsforsøget og overlod det kæntrade Skib til sin Skæbne, uden at de havde den ringeste Anelse om, at der i dets Indre befandt sig levende Mennesker. Men den Distance, som disse to Lodskuttere havde tilbagelagt under deres Bugsering, var lige akkurat tilstrækkelig til at føre Vraget ind i den Havstrøm, som sluttelig drev det ind paa Roksene i Porthellick-Bugten, hvilket vist ogsaa kan siges at være lidt af et Under. Dersom dette ikke var sket, vilde det aldeles sikkert være drevet klar af Øerne og ud i Atlanten; og der vilde det maaske som saa mange andre døde Skibe i Aarevis have vagabonderet omkring efter de forskellige Havstrømmes Luner og som en Fare for andre Skibes Sejlads, indtil dets Tømmer var raadnet op og af Storm og Sø var blevet splittet og spredt, eller det af et eller andet Skib ved Kollision eller med Krudt var blevet sprængt.

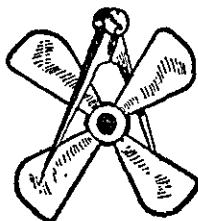
Dette er i Enkeltheder Historien om den franske Brig „Nerina“'s Kæntring, og en mere usandsynlig Ende er vel næppe blevet spundet i nogen Havnebevaertning. Men der kan ikke herske den ringeste Tvivl om, at den helt igennem er sandfærdig, som den her er berettet af de overlevende blandt Skibets Besætning og de Personer, som direkte eller indirekte kom i Berøring med disse og som Vidner blev inddraget i Sagen; thi saaledes findes den bekræftet med Segl og Underskrift fra Lloyd's Agent og det franske Konsulat i Penzance.

Denne Bekræftelse lyder saaledes:

Jeg uder tegnede Richard Pearce fransk Konsul og Lloyd's Agent i Penzance har den 25. November 1840 personlig forhørt Styrmand Gallo og Matrosen Vantaure — og den 24. December samme Aar Kaptajn Everaert samt Drengen Nissen fra den franske Brig „Nerina“ efter deres Ankomst hertil fra Scilly. Og jeg har ligeledes korresponderet med flere af Beboerne paa Øen St. Mary's, som den 19. November hjalp til med at hugge Hul i Briggens Skrog og befri de fire nævnte og dér indespærrede franske Sømænd. Ligeledes har jeg faaet Forklaring af Lodsen Augustus Smith, som den 18. November var med til at bugsere „Nerina“ et kort Stykke Vej, mens dette Fartøj drev i aaben Sø med Bunden i Vejret. Og jeg bevidner herved Korrektheden af den af de ovennævnte Personer givne Beretning.

Richard Pearce.

Dateret den 24. December 1840.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

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

Kaptajn Otto Westholdt en af Danmarks gode Sønner

Det var med Vemod, man modtog det tunge Budskab om, at denne stoute og friske Sømand ikke er mere, men gik ned paa sin Post ude i Nordsøen.

Kaptajn Westholdt, der var Københavner, havde fra Barnsben Lyst til Søen. Han startede som Skibsdreng, fortsatte for egne Midler til Styrmand, Skibsfører, og var de sidste 6 Aar af sit alt for korte Liv (Kapt. W. blev 54 Aar) Kaptajn.

Sin Tjeneste havde han indenfor D. F. D. S. i mere end 30 Aar, lige afholdt af Overordnede som af sine Folk.

Under Krigen sejlede han for England, dels paa Amerika og dels paa Island, og var med under Invasionen i Frankrig. Han havde oplevet en Krigstids forfærdende Liv paa Søen med Konvojer og Torpederinger, men han talte aldrig stort om egne Bedrifter, han kendte kun sit Ansvar og gik aldrig udenom sin Pligt.

Kaptajn Otto Westholdt var een af Danmarks gode Sønner, der i Krigens tunge Tid hostede Ære for sit Land og den Stand, han tilhørte.

Maagen.

Cement og Aluminium i Skibsbygningen

Efter Krigen har mange nye Stoffer fundet Anvendelse om Bord i Skibene. Man er saaledes nu begyndt at anvende Plastic til Skibsdækkene og Nylon i Tovværksfremstillingen. Det er imidlertid ikke noget nyt, at man har prøvet at bruge Cement i Skibsbygningen. Allerede under forrige Krig byggedes der herhjemme enkelte mindre Lægtre af Beton, men nu meddeles det fra Sovjetunionen, at man der er begyndt at fremstille baade Flydekraner, Tankbaade og større Lægtre af dette Ma-

teriale. For Lægternes Vedkommende drejer det sig om Fartøjer paa mellem 3000 og 6000 Tons.

Aluminiummen er et af de Stoffer, der fik sit Gennembrud i Krigen og stadig bliver benyttet i større og større Udstrækning. Særlig Lystsejlerflaaderne har nydt godt af dette Materials gode Egenskaber, hvilket særlig gælder for England og U. S. A.

For nogen Tid siden kunde man i Norges Handels og Sjøfartstidende læse en Meddelelse om, at der paa et amerikansk Værft laa to Skibe paa henholdsvis 10.200 og 6.700 Br. R. Tons, som begge var bygget helt igennem af en bestemt Aluminiumlegering, der gør det muligt at medbringe en halv Gang mere Last end andre Skibe paa samme Størrelse paa Grund af den ringe Vægt. Det bliver spændende at se, hvad det næste bliver.

X-math.

Redningsvæsenet

Det danske Redningsvæsen har for Øjeblikket meget svært ved at skaffe kvalificeret Personel, og mange af de stoute Fiskere, der gennem flere Aar har virket der, er sprunget fra, hvilket vel nok for en stor Del skyldes de større Indtjeningsmuligheder andre Steder og den store Mangel paa Arbejdskraft i det hele taget. Redningsmændene forlanger nu større Gage, og de har hele Søfartens Sympati med sig. Ikke blot mener man, at de raske og uforfærdede Mænd kan trænge til en saadan Lønforhøjelse som en Anerkendelse, men man maa heller ikke glemme, at hele Redningsvæsenets Fremtid staar paa Spil, hvis man ikke kan faa fat i de rigtige Mennesker til at udføre det farlige Arbejde. Søens Folk vil selvfølgelig gerne vide, at de bedste Kræfter sættes i Gang for at redde dem, hvis de kommer i Nød ved vore Kyster. Derfor maa Redningsvæsenets Henvendelse til Regeringen heller ikke være forgæves. At Kravet om større Gage er paakrævet, ses bl. a. af, at baade Forsvarsministeren og Marineministeriet har lovet Redningsmændene deres Støtte.



Fra Stockholm har vi modtaget dette Billede af en saakaldt „sightseeingboat“, som Krud Reimers har leveret Tegninger til. Baaden, der er bygget til AB. Nordisk Resebyrå, Stockholm, har Plads til 114 Passagerer, som paa en behagelig Maade kan stifte Bekendtskab med svensk Havne- og Søfartsliv. Baaden er 19,06 m lang, og Længden i Vandlinien er 18,03 m. Største Bredde er 4,84 m. Dybdegaaende: 1,14 m. Den store Udflugtsbaad har et Deplacement af 22,5 t. Den er forsynet med en Penta Hesselman-Motor paa 120 HK., der kan give Fartøjet en Fart af 10 Knob.

Skipper Lobes-cowes

Tilberedt af OTTO LUDWIG

Smagsprøver af KJELD SIMONSEN

MAN TAGER — en Trappestige, kravler op paa det øverste Trin og hiver en halv Snes af de mest støvede Historiebøger ned fra Reolen. En efter en blader man dem igennem og skærer det bedste fra. Det gør ikke noget, at Støvet sidder paa under Tilberedningen, det giver blot denne særlige Form for Skipperlobes-cowes, en Duft af pikant Patina. Imidlertid er det sikkert kun lidt, man kan bruge af de store, tunge Bøger, hvis man vil have nogle morsomme eller ukendte Beretninger om Søen og dens Folk, men man kan eventuelt krydre „Retten“ med gamle Søfolks Udsagn. Det giver den en Duft fra de gamle Sejlskibes Tid.

Naar man har fundet de Ting frem, man vil bruge, blander man dem, ligesom naar man vil lave en rigtig Lobes-cowes. Naar „Retten“ er færdig, og man har taget den første Mundfuld, opdager man, at dette Maaltid har en ganske særlig Egenskab. Vi ser nemlig, at vi i vor Tidsalder slet ikke er saa langt forud med vore Opfindelser, som vi selv tror.

Da Hitler truede med at invadere England, besluttede Englænderne at give Nazisterne en i Ordets bogstaveligste Forstand varm Modtagelse, idet Tyskerne for at komme i Land havde maattet forcere et vældigt Ildhav. Ved Hjælp af forskellige tekniske og kemiske Midler vilde Havet omkring de britiske Øer være blevet sat i Brand. Imidlertid prøvede Hitler som bekendt ikke at stige i Land paa Taageøen, da han fik brændt Næsen ved flere andre Lejligheder. Men Englændernes Idé var faktisk slet ikke af nyere Dato, fordi man allerede tusind Aar før, i 941, brugte samme Metode ved Konstantinopel og derved hindrede den russiske Flaade i at erobre Byen. Englændernes System var naturligvis blot mere præget af de mange Fremskridt, Teknikken har gjort i de mange Aar.

Verdens første Hangarskib.

Som før sagt gælder det om at blande Ingredienserne godt, hvilket vi ogsaa har gjort. Vi har nemlig fundet en af de min-

dre støvede Bøger frem og springer saaledes helt frem til Aar 1849. Paa den Tid havde Østrig indsluttet Venedig baade fra Søsiden og fra Landssiden, men Borgerne i Venedig var imidlertid meget stædige og havde ikke i Sinde at overgive sig. For Østrigerne var gode Raad dyre, da det stod dem klart, at Italienerne ikke havde megen Respekt for Kanoner. Det er ikke godt at vide, hvordan det vilde være gaaet, hvis der ikke i den østrigske Hær havde været en Officer ved Navn Franz Uchatius. Denne Officer lod nemlig en Dag fremstille nogle smaa Papirballoner, som kunde stige til Vejrs med en vis Vægt under sig, naar de blev fyldt med varm Luft. Efter at have gjort nogle Forsøg i Hjemlandet rejste han en Dag til den belejrede By med Mængder af sit nye Vaaben. Til at begynde med var han dog ikke videre heldig med sine Forsøg, idet Venedig hele Tiden havde Paalandsvind. Men atter en Gang var det Flaaden, der klarede Ærterne. Næste Morgen sejlede

Uchatius ud til Krigsskibene med et anseeligt Lager af Balloner og smaa Granater. Ude fra Skibene syntes Vinden at være ideel, og efter at have gjort nogle faa Beregninger sendte Løjtnanten de første Balloner tilvejs med deres Bombelast (for at bruge et moderne Udtryk). Granaterne var iøvrigt forsynet med Lunter, der vilde faa dem til at sprænge efter ca. et Kvarters Forløb. Det er ikke for meget sagt, at Venetianerne blev forskrækkede, da de første Bombesplinter begyndte at regne ned over dem. Saaledes begyndte Luftkrigen faktisk allerede i 1849, og paa en Maade kan man godt sige, at Hangarskibene fik deres Debut ved samme Lejlighed.

Men ogsaa fra Danmarkshistoriens Bøger kan man hente Stof til vor Skipperlobes-cowes, og oven i Købet er det ikke det mest kedelige, vi her finder frem.

Før Krigen i 1864 modtog den danske Marine en Masse fantasifulde Opfindelser. De var selvfølgelig allesammen indsendt



Løjtnanten sendte selv de første Balloner tilvejs.

i den bedste Mening med det ene Formaal for Øje at gøre vort Søværn stærkt. Imidlertid var kun de færreste af dem anvendelige. Her er en af de Ideer, der blev vraget: Opfindelsen hed „Ildsprøjten“. Den var indsendt af en Købmand, og den bestod af en stor Tank i Skibets Bund med Mængder af Rør, der skulde ende som Straalerør ved Løningerne. Tanken skulde fyldes med Petroleum, som med Pumper skulde drives ud gennem Straalerørene over paa de fjendtlige Skibe. Brandbomber skulde saa gøre Resten af Arbejdet. — Nu kan man jo smile ad den opfindsomme Købmand, men — Haanden paa Hjertet — var han egentlig saa tosset endda?

Ja, Opfindere faar sjældent Løn som fortjent. Fulton er et glimrende Eksempel paa et miskendt Geni, i alle Tilfælde naar det gælder hans Vaabenopfindelser. Foruden at Fulton var en af Undervandsbaadens Pionerer, saa var han tillige en af de første, der for Alvor beskæftigede sig med Spørgsmaalet Miner og Torpedoer. Saaledes konstruerede han i 1810 en Harpunmine, der virkede efter følgende Princip: Fra et Gevær blev udskudt en Harpun mod det fjendtlige Skibs Side. Til Harpunen var fastgjort en lille Mine i en Snor. Naar Minen slog mod Skibssiden lige efter Harpunen, eksploderede den.

Kanoner og Kanonérer.

I Historiebøgerne kan man ogsaa finde mange morsomme Ting om Kanonerne og Folkene, der betjente dem. Derfor mangler der heller ikke en Historie om dem i vor Lobes-cowes. Altsaa først Kanonen:

Vi krydrer „Retten“ med en Udtalelse af Luther. Hans Bemærkning om Kanonerne kan i Dag give Grund til Eftertanke i langt højere Grad, end Protestantismens kloge Forkæmper selv har anet. — Luther sagde saadan noget lignende som: „Kanoner er Djævlens Værk“. Vi maa jo give ham Ret, men samtidig tænker vi paa, hvad Luther vilde sige, hvis han kunde blive præsenteret for Atombomben.

Men vi gør igen Springet hjem til Danmark. I 1819 fandt man midt paa en af Københavns Gader otte store Skibskanoner. Nærmere betegnet blev de fundet i Kvæsthusgade, hvor de havde ligget i lang Tid, uden at nogen tog særlig Notits af dem. Tilsidst blev det dog for meget for Lovens Haandhævere, der fremlyste dem i Bladene, men ingen meldte sig som Ejer. Ikke engang Marinen havde Brug for Kanonerne, der øjensynligt var af udenlandsk Herkomst. Efter meget Vrøvl blev de omstridte Skibskanoner saa solgt til private, der maaske havde tænkt paa at begynde for sig selv.

Som et kraftigt Krydderi virker sikkert Fortællingen om et hemmeligt Vaaben. Dette Begreb er nemlig heller ikke noget, hverken Churchill eller Hitler har

fundet paa. I 1817 havde man paa det danske Søartilleri en Form for Maskingeværer, der kaldtes „Espin-goler“. Disse Vaaben var indført af en Oberst Schumacher. Det var et Vaaben med flere Lag Krudt og Kugler og forsynet med en langsomt brændende Sats, der antændtes forfra. Vaabnet blev omfattet med megen Hemmelighed. Dets Betjeningsmandskab maatte saaledes aflægge Ed paa ikke at fortælle til andre, hvordan Monstrumet skulde lades. Naa, mange af Folkene vidste det ikke engang selv. I alle Tilfælde løb et af disse Vaaben engang løbsk og vilde ikke holde inde med Skydningen. En Katastrofe blev kun undgaet ved en rask Mands Indskriden.

Lad os forresten lige se lidt nærmere paa de Folk, der betjente vore Kanoner dengang. I en af Holmens gamle Journaler kan man læse om en Overkanoner, der i 1795 skulde afskediges, fordi han havde været syg gennem længere Tid. Som bekendt blev Flaadens

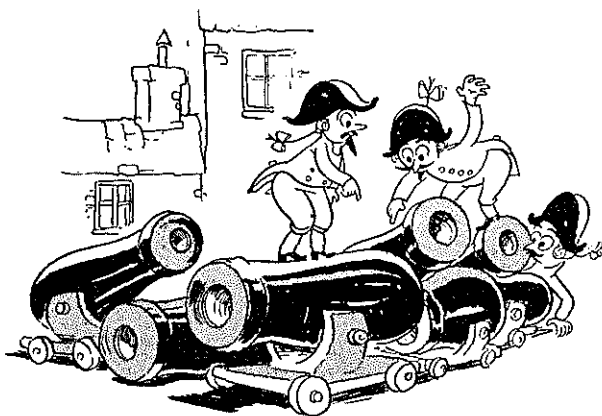
Folk paa den Tid ikke behandlet allerbedst, men man kan alligevel fremdrage et Par Eksempler paa Marinen som en large Arbejdsgiver. — Omtalte Overkanoner blev nemlig ikke afskediget denne Gang, fordi Tøjmasteren nægtede at gøre det med disse Ord: „Man gaar ikke strengt til Værks mod Mænd, Vorherre har straffet med Svagheit, eftersom der i Artilleriet findes en Ober Canoner, der i den sidste Snæs Aar har været stokblind og dog ikke er

sat paa Pension.“ Tænk Dem i vore Dage en blind Kanonér! Og dog kan det maaske meget bedre lade sig gøre i Dag, hvor Skytset meget ofte er radiostyret. Men af Tøjmasterens Ord maa man dog ikke udlede, at alle Overkanonerer har været blinde, for i saa Tilfælde havde den danske Flaade sikkert ikke haft saa stolt en Historie at kunne se tilbage paa i Dag.

Naar man ikke vilde være Soldat.

I de støvede Bøger kan man ogsaa finde Historien om Patronens Tilblivelse, og den er slet ikke kedelig. Vi tager den med i Lobes-cowes'en:

I Slutningen af det 16. Aarhundrede havde man for at forøge Skudhastigheden anbragt forud afvejede Krudtfladninger i Træhylstre, som blev baaret i et Bandoler over Skulderen. Noget senere fik man Papirpatroner med Kugle og Krudt udi eet. Disse Patroner var imidlertid kun Hylstre, hvorfra Kugle og Krudt hver for sig blev overført i Løbet paa Geværret. Naar man skulde bruge Ammunitionen, bed Skytten Patronen over. I mange Aar brugte man denne Skik, og det morsomme er, at netop dette gav Ideer for Folk, der ikke ønskede at blive Soldater. Disse lod nemlig bare et Par Tænder i Formunden slaa ud, saa var man sikker paa at blive kasseret paa Sessionen.



Man fandt otte store Skibskanoner i Kvæsthusgade.



Saa var man sikker paa at blive kasseret paa Sessionen.

Var nogle af Mændene fejge, saa var der til Gengæld Kvinder, der var parat til at indtage deres Pladser i Stedet, hvilket vi før har kunnet læse om her i Bladet. I 1761 opdagedes det, at en Kvinde i fem Aar havde levet forklædt som Matros paa forskellige af den engelske Marines Skibe. Hendes Navn var Hannah Witney, og hendes virkelige Identitet blev kun opdaget ved et Tilfælde. Det mest bemærkelsesværdige ved Historien er imidlertid, at hun i sin lange Tjenestetid havde gjort ualmindelig god Tjeneste om Bord ved alt forefaldende Skibsarbejde, ligesom hun ofte havde udvist stor Tapperhed. Man undrer sig i Dag over, at der engang fandtes Kvinder, der kunde holde saa længe paa en Hemmelighed.

Men ogsaa om selve Skibene kan der fortælles mange interessante Ting, naar man rigtigt studerer de gamle Bøger. Ja, selv Skibenes Navne kan tjene som Krydderi til denne Herreret, vi er ved at mikse.

Vi tager en Bog med Listen over den russiske Krigsflaades Skibe. Vi maa hente Ingredienserne fra alle Egne af Verden. Naar det gælder Læsestof, er der jo ingen Valutavanskeligheder. Her finder vi et kuriøst Eksempel paa et Skib, der har skiftet Navn. Det drejer sig om Krigsskibet „Det røde Krim“, der i følgende Orden har heddett: „Svjetlane“, „Klara Zetkin“ (Forkæmperinde for Kommunismen), „Sovnarkom“, „Profintern“, og endelig faldt til Ro med Navnet „Krasnij Krim“.

Morsommere er dog et Navneskifte, der blev foretaget i den engelske Flaade under den forrige Verdenskrig. Eksemplet tjener glimrende til at vise Englændernes særlige Evne til paa humoristisk Maade at kunne klare en Vanskelighed. De to Torpedobaade „Zulu“ og „Nubian“ blev udsat for Sprængninger, hvorved den første fik Agterparfiet revet i Stykker, medens den anden fik Forskibet sprængt i Laser. Da man imidlertid ikke havde Raad til at reparere de forulykkede Skibe, og da det ogsaa var meget vanskeligt, saa foretrak man i Stedet at sætte de to ubeskadigede Halvdele sammen.

Nu laa Vanskeligheden blot i, hvad man skulde kalde disse „siamesiske Tvillinger“. Tilsidst var der imidlertid en, der foreslog, at man skulde kalde Skibet „Zubian“. Og det gjorde man.

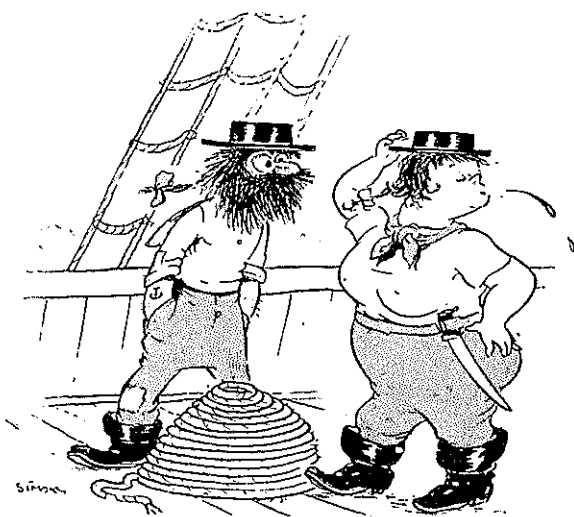
Mad og Køjer.

Vi blader videre i Bøgerne med Englands Historie og opdager det mærkelige, at en Admiral har givet Navn til en bestemt Slags Paalæg. Det drejer sig om Jarlen af Sandwich og Madbegrebet af samme Navn.

Samme Jarl var en meget lidenskabelig Spiller, der, naar han havde været saa heldig at finde et Offer som Medspiller, meget nødtigt rejste sig fra Spillebordet, hvorfor han lod sin Tjener bringe Maden til sig her. Denne Mad var noget for sig selv, næsten ligesaa sammensat af forskellige Ting som vor Lobescowes. Den bestod af to eller tre Stykker Franskrød uden Skorper, men tykt belagt med Smør (det var omkring 1775, altsaa lang Tid før Smørrationeringen). Brødet var desuden belagt med det bedste og mest forskelligartede Paalæg, og siden er dette Smørrebrød altsaa blevet kaldt for „Sandwich“.

Ogsaa Marinernes kære Hængekøjer har deres særlige Historie. Det var forøvrigt salig Columbus, der første Gang saa disse i Anvendelse, da han i Amerika besøgte en Indianerstamme. Disse Rødhuder havde spændt deres „Bananskaller“, som Køjer jo kaldes i den danske Marine, op mellem Træerne og syntes at være meget glade for dem. Iøvrigt kaldte Indianerne selv Køjerne for „Hamaca“. Men Søfolkene fandt hurtigt ud af, at Hængekøjerne kunde bruges til meget andet. Saaledes brugte man dem for ca. 300 Aar siden som Panser paa Krigsskibene, idet man anbragte dem helt ude i Borde, naar man ikke sov i dem. Naar de laa der i „Finkenetterne“, som Køjerrummene jo stadig kaldes, udgjorde de et fortrinligt Værn mod Sprængstykker. I Dag gør de ikke megen Nytte i denne Henseende, men da Madrasserne er fyldt med Korksmuld, gør de god Fyldest som Redningsbælter, da de ogsaa er forsynet med Skulderstropper. Imidlertid har Køjerne i mange Skibe endnu deres Plads ude i Borde.

Med det samme vi er ved Pansret, skal det nævnes, at det gennem Tiderne har givet Anledning til megen Tænken. Mange Opfindere har haft søvnløse Nætter for at løse Problemet. Imidlertid ser det ud til, at man i Midten af det forrige Aarhundrede hel-



Det opdagedes, at en Kvinde i fem Aar havde levet forklædt som Matros.



Jarlen af Sandwich.

ler ikke var bange for at eksperimentere med nye Stoffer ligesom i vore Dage. I 1860 fandt en Dansker paa at bruge en særlig Papirmasse som Panser i Skibene. Hans Opfindelse blev afprøvet paa Amager Fællede, men Opfinderen maatte gaa skuffet hjem.

Krøllet Tøj.

Heller ikke et Par Marinebenklæder skal mangle i Opskriften paa Skipperlobes-cowes'en.

Igen drejer det sig om de engelske Marinere. Har De ikke lagt Mærke til, at mange af de engelske Marinere gaar rundt med en Masse Folder paa deres Benklæder? Man har sommetider haft Medlidenhed med de gæve Søfolk og troet, at Folderne var en Følge af kneben Plads i Kistebænkene. Men nej! De er nemlig lavet med Vilje. Ved nærmere Eftersyn viser det sig nemlig, at der er syv af dem paa hvert Bukseben, og de er bare et Tegn paa, at Mændene har befaret de syv Verdenshave.

Men vi bliver ved Benklæderne. Hvorfor er Marinernes Benklæder saa vide forneden? Jo, oprindelig var det, fordi de saa var lettere at smøge op, naar Dækket skulde spules. Nu er Vidden vist mere dikteret af Forfængelighed.

Løvrigt har Soldaternes Forfængelighed givet Anledning til mangt og meget i Marinerne og Hærene. Trangen til Demokrati i Værnene er nemlig slet ikke et Nutidsfænomen. I de ældste Tider blev Soldaterne betragtet som Slaver, men paa et vist Tidspunkt blev det dem indprentet, at de var frie Mænd, hvilket tilkendegaves ved, at de ved en Officers Afskridtning af Fløjen frejdigt kunde se vedkommende Overmand lige ind i Øjnene. Selv i vore Dage skal den danske Soldat ved en Parade følge den Officer, for hvem Paraden holdes, med Øjnene.

Til sidst skal fortælles lidt om den Maade, hvorpaa en Mariner forlader denne Verden. Fra gammel Tid har det været almindelig Skik at kaste den døde uden Bords, pakket ind i et Flag eller Sejldug.

Efterhaanden, som Togternes Varighed afkortedes, begyndte man at begrave Søfolkene i indviet Jord. Ved en Begravelse af en Mariner finder der et ganske særligt Ceremoniel Sted, som ogsaa bliver en Soldat fra Hæren til Del.

For det meste staar en Deling Soldater opstillet ved Graven med sænkede Geværer, som skal tilkendegive Vaabnernes Anger over at have dræbt Soldaten. Kisten er dækket med Nationalflaget, hvilket symboliserer, at Staten tager Ansvar for Døden, og at den samtidig overtager Forpligtelserne overfor den afdødes Familie.

Før Marineren sænkes i Havet eller i Graven, affyres en Salut med Geværerne. I gamle Dage, hvor Søfolk var overtroiske, skulde Støjen fra Geværerne holde de onde Aander væk fra Graven, da man mente, at disse ikke kunde taale Støj. Endelig blæses et Hornsignal, til hvilket knytter sig Løftet om en Reveille, som Ærkeenglen Gabriel vil blæse. —

Vi stiller atter Bøgerne paa Plads i Reolen. De har givet os Lejlighed til at smile og ogsaa til at beundre Fortidens Marinere for deres Opofrelse for Fædrelandet. Men Bøgerne staar stadig til vor Tjeneste, naar vi en anden Gang vil vide lidt om Havets Helte gennem Tiderne.

— En Skipperlobes-cowes kan laves paa mange Maader!



Det var salig Columbus, der første Gang saa Hængesøjlerne i Anvendelse.

England mangler Skibe

Det var under Krigen af største Vigtighed for Storbritanien at have en stor Handelsflaade, hvorfor man fra U. S. A. fik en Mængde Skibe paa Laane- og Lejelovens Konto. Af disse Fartøjer er 200 endnu under engelsk Flag, og da man stadig mangler Tonnage paa „Taageøen“, har flere Rederier ansøgt Finansministeriet om Tilladelse til at købe 75 af disse for evigt Eje. Løvrigt har den amerikanske Regering gentagne Gange rykket baade England og Rusland for at faa de laante Skibe tilbage. Tilsammen har de to Lande under Krigen laant ca. 400 Skibe.



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa
 D/S Aktiv, 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 Bogselskab, 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. Lereche
 D/S Samsø
 D/S Solnaes
 A/S Det store Nordiske Telegrafskabskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bogsrafdeling
 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

Rationalisering af Godstrafikken

Dampskibsselskabet Gotland i Visby havde den 10. Jan. arrangeret en Pressemødtagelse i Stockholm i forbindelse med en Bestilling paa et 750 DW Lastmotorfartøj ved Lindholmens Værft og for at redegøre for de nye Principper, som Rederiet vil indføre, og som det iøvrigt allerede har begyndt at praktisere, i Spørgsmaalet om en hurtig, skaansom og arbejdsbesparende Lästning og Losning.

Direktør Sven Walberg oplyste, at Rederiet bl. a. har studeret Losningsmetoder hos Det forenede Dampskibsselskab i København, og hvorledes man i U. S. A. har løst tilsvarende Problemer.

Dampskibsselskabet begyndte allerede at indføre de nye Metoder i Midten af forrige Aar. I store Træk gaar den ud paa, at Godset staves paa Lad med Hjul, som transporteres paa Kajen til og fra Skibet af Transportvogne forsynet med Plattformene, der kan hæves og sænkes ved Hjælp af hydraulisk Kraft. De anvendte Lad er saaledes konstruerede, at de direkte fra Skibet kan overføres til Jernbanevogne og derfra senere med Statsbanernes Transportvogne til Godspakhusene. Derved undgaas Omlastning og Stuvning af Godset i egentlig Mening. Godset fastholdes paa Ladet ved Hjælp af Net fastspændt i Hjørnerne. I Stedet for tidligere fire Omlastninger har man nu praktisk talt ingen, og man

haaber derfor, at der efterhaanden vil kunne spares op til 30 % paa Lastnings- og Losningsomkostningerne.

Da der fra Gotland aarligt afskibes betydelige Kvantiteter Kød, er ogsaa Transporten af denne vanskelige Vare rationaliseret. Fra Andelslagteriet i Visby sendes Kødet nu i stærkt isolerede, rustfrie Beholdere (containers), som tages direkte om Bord og siden ved Ankomsten til Fastlandet lastes lige i Jernbanevogne eller paa Lastbiler, hvorved tre Omlastninger spares.

Det har vist sig, at Anskaffelsen af et Passagerskib ikke kunde løse Gotlandsfartens Trafikproblemer. Den rationelle Løsning var Anskaffelse af det ovennævnte Skib. Ved dette nye Arrangement kan Passagerskibene, særlig i den stærke Sommertrafik, frigøres for næsten al Godstransport, hvilket medfører flere Ture, større Bekvemmeligheder og større Plads for Passagererne.

Det nye Skib, som skal erstatte Selskabets nuværende Damper Gute, blev bestilt i Slutningen af forrige Aar ved Lindholmens Værft. Ved specielle Dispositioner vedrørende Materialeanskaffelserne samt en Kombination med Lödöse Værft, som bygger Skroget, og Lindholmen, er det lykkedes at nedbringe Leveringstiden saa meget, at det beregnes, at Skibet vil kunne indsættes i Farten i



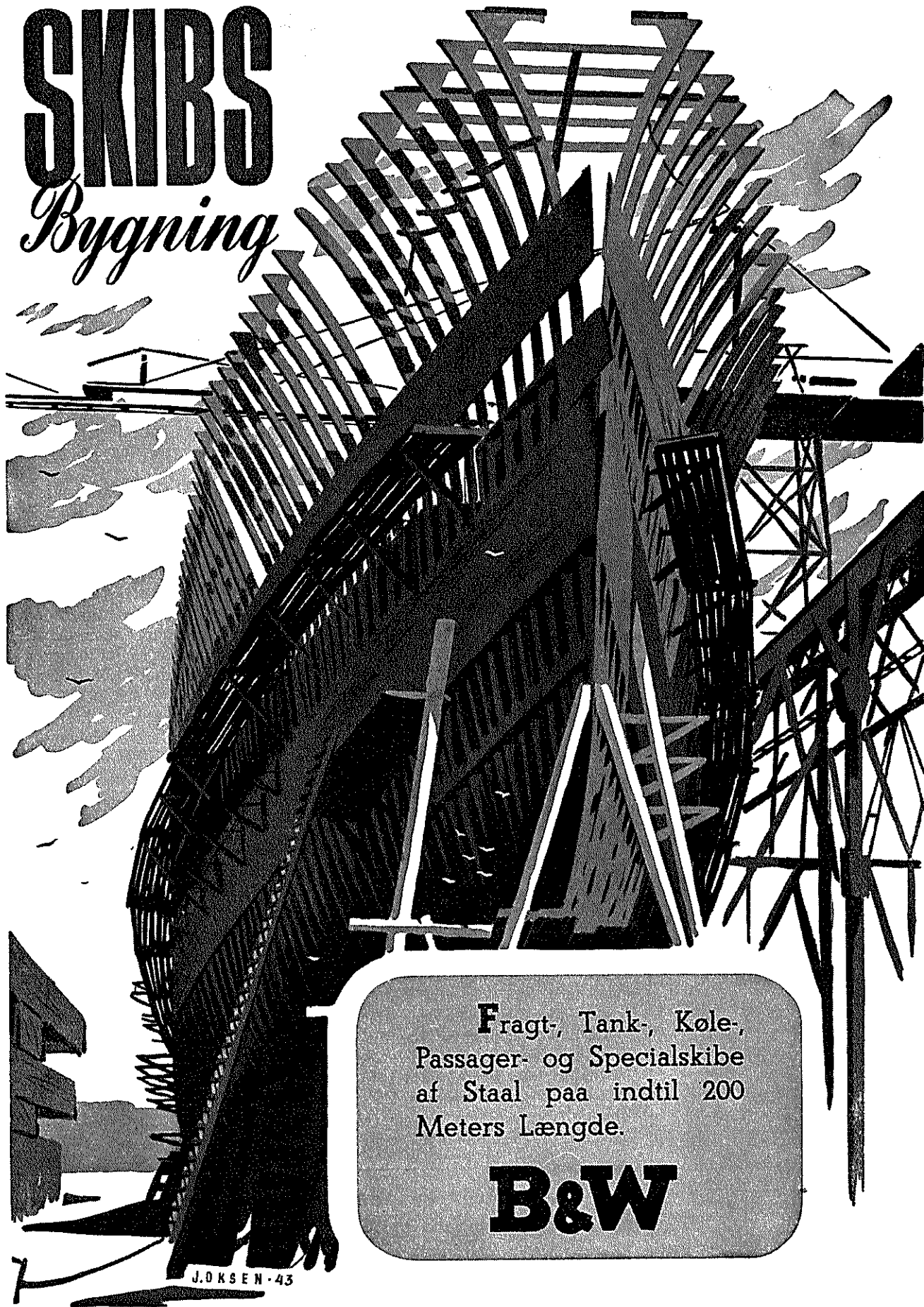
G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

SKIBS *Bygning*

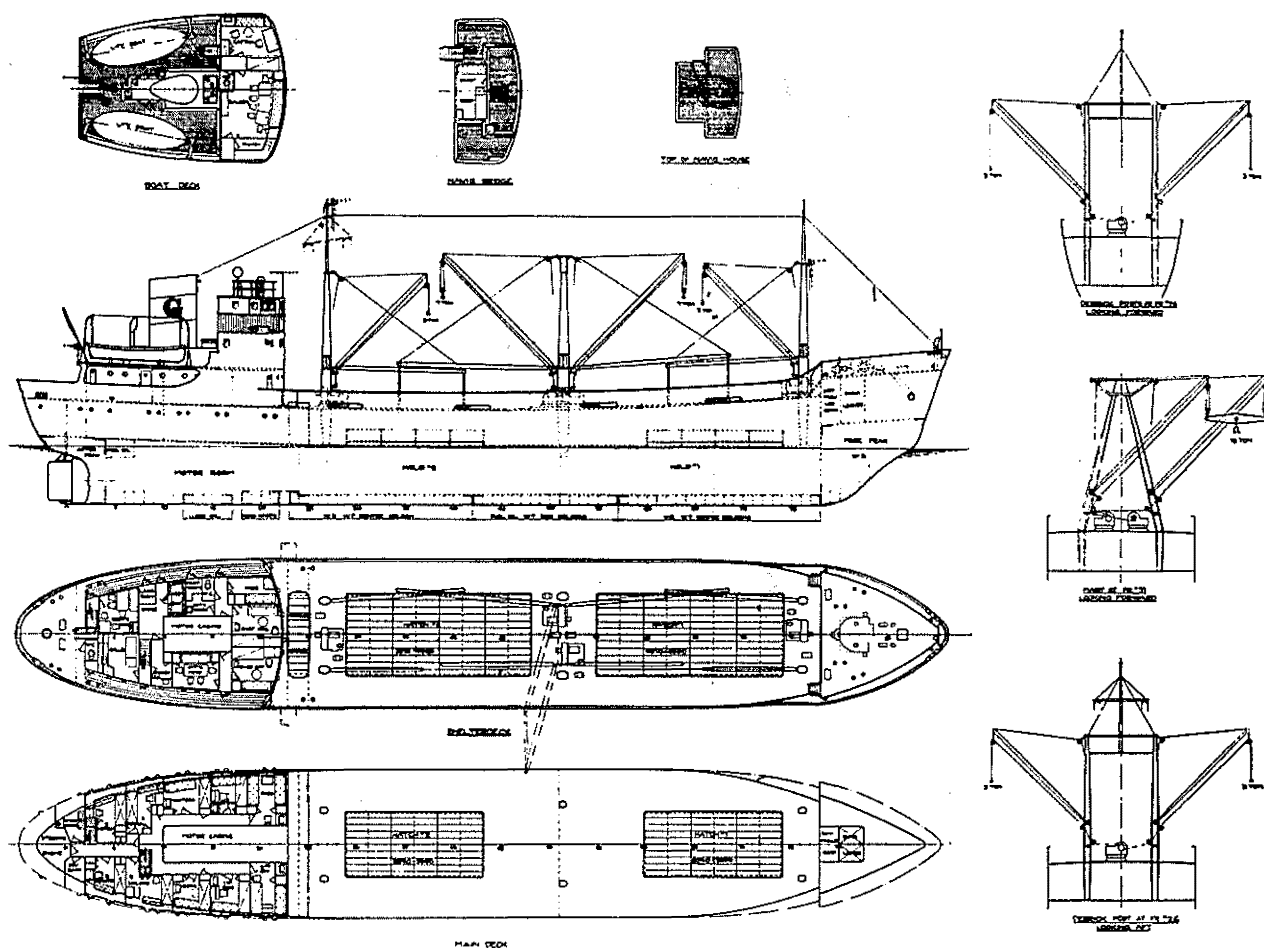


Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. ØKSEN - 43

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



Den nye Gotlandsbaad, der skal bygges hos Lindholmen. Lugerne paa overste Dæk er meget store, hvorimod de paa Hoveddækket er mindre for at give bedre Dæksplads til Stuvning af Gods.

November i Aar. Det nye Skib, der er en Shelterdæker, bliver isforstærket. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 53,34 m, største Bredde 9,30 m, Dybde til Hoveddækket 3,66 m og til Shelterdækket 5,87 m. Til Lastning og Losning udrustes Skibet med fire 3-Tons Bomme, fire 7-Tons Bomme, hvoraf de sidstnævnte kan sammenkobles to og to for Løftning af 10 ts. Bommene betjenes af Aseas hurtigste Spil. Med 3 ts er Løftehastigheden 30 m/Min. og ved Omkobling til 1,5 ts 60 m/Min. Skibet faar meget store Luger og skal medføre Transportvogne til Godstransporter baade i Lasten og paa Hoveddækket. Dette i Forbindelse med de allerede omtalte Laste- og Losseanordninger paa Kajerne bevirker, at man regner med at kunne losse og laste en fuld Last paa en Dag. Master og Samsoposter bliver af den moderne Konstruktion uden Stag og gør samtidig Tjeneste som Ventilatorer.

Hovedmaskineriet, som er anbragt agter, bestaar af en 870 HK Polar Dieselmotor af Atlas Diesels Fa-

brikat. Farten paa fuld Last er beregnet til ca. 12 kn. Hjælpemaskineriet bliver af Crossleys Fabrikat. Skibet faar elektrisk Styremaskine og elektrisk Ankerspil.

Hele Behoelsen ligger agter og omfatter ogsaa Plads for 6 Passagerer. Dækshuset paa Baadedækket rummer en lys Salon, Kaptajns-kammer og Stirrids. Kamre for de andre Officerer og Besætningen, ialt 16 Mand, findes paa Hoved- og Shelterdækket.

D/s PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

D/s DRACO

Korresponderende Reder: **R. Fischer-Nielsen**
Amaliegade 35 B Telf. Palæ 5906

Husk at forny Deres Abonnement!

Redningsmidler i engelske Skibe

Ved Omtale af de forskellige Midler til Bjergning af Menneskeliv til Søs i Handelsmarinens og Fiskerflaadens Skibe maa det først nævnes, at Ministry of Transport nu udøver de Beføjelser, som Staten efter Merchant Shipping Acts før Krigen havde overdraget Board of Trade. Disse Beføjelser omfatter mellem mange andre ogsaa Regler for Anbringelsen af Hjæl-



Redningsbaad med Fleming Gear.

pemidler og de Forholdsregler, der skal indføres for at muliggøre, at Mandskab og Passagerer kan slippe bort fra et Skib i Havsnød og have Mulighed for Redning.

Disse Hjælpemidler omfatter først og fremmest Redningsbaade, dernæst Flydemidler, Redningskranse, Redningsveste og Linekastningsapparater.

Redningsbaade.

Alle Baade skal være rigtigt konstruerede og have en saadan Form og saadanne Proportioner, at de har en tilstrækkelig Stabilitet i Søgang og tilstrækkelig Fribord, naar de er lastet med det fulde Antal Personer og Besætning. Baadens Styrke skal tilfredsstille Ministry of Transport. Det kan nævnes, at under den sidste Krig fandt man det nødvendigt paa Grund af den Hurtighed, hvormed Skibene sank, at forlange, at Udsætningen i alle nye Skibe skulde kunne foretages med det fulde Antal Personer om Bord.

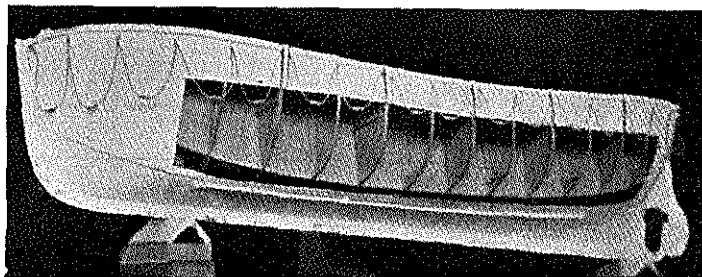
I alle aabne Baade skal Tofterne og alle Sæder anbringes saa lavt som muligt, og Bundbrædderne skal være anbragt, saa Tofterne ikke er mere end 0,863 m over dem. Kubikindholdet af hver Baad skal være mindst 3,593 m³. Ingen Baad vil blive godkendt, hvis Opdriften afhænger af en foregaaende Indstilling af nogen af Skrogets Hoveddele. Luftkasserne skal i alle Baade være saaledes anbragt, at de sikrer Stabiliteten, naar den er fuldt lastet og i ugunstigt Væjr. Indre Opdriftsmidler skal være udført af Kobber eller Yellow-

metal med en Godstykkelse paa mindst 0,61 mm eller af andet godkendt Materiale. Opdriften af de vandtætte Luftkasser i Træbaade skal være mindst lig med en Tiendedel af Baadens Kubikindhold, medens Opdriften for en Metalbaad af denne Type ikke maa være mindre end for en Træbaad med samme Rumfang, og Rumfanget af de vandtætte Luftkasser maa derfor forøges tilsvarende.

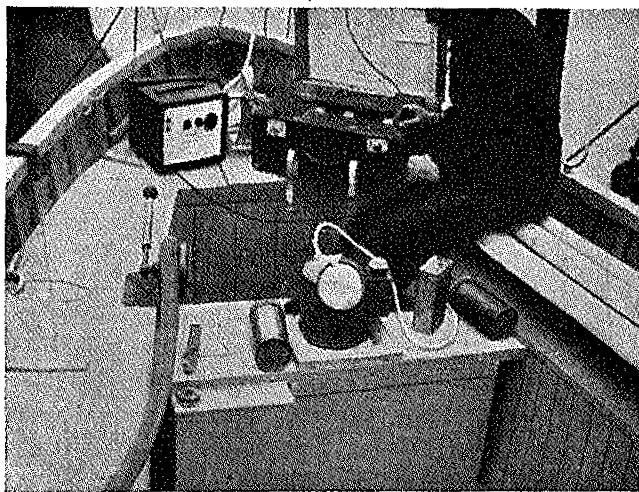
I Skibe af Klasse I, d. v. s. Skibe, som medfører mere end tolv Passagerer paa internationale Rejser, hvor Antallet af Redningsbaade efter Reglerne overstiger 13, skal en af Baadene være en Motorbaad forsynet med Radiostation og Projektør, og hvor Antallet overstiger 19 skal to af Redningsbaadene være Motorbaade med denne Udrustning. Ved Fastsættelsen af det Antal Personer, som en Redningsbaad kan rumme, maa dette ikke overstige det Antal, som, iført Redningsveste, kan faa Siddeplads i Baaden paa en saadan Maade, at de ikke hindrer Brugen af Aarerne. Hvis en Inspektør er i Tvivl om, hvor mange Personer en Baad kan rumme, kan han forlange, at den prøves paa Vandet med Udrustning og det Antal Personer med Redningsveste paa, som man ønsker den skal kunne rumme.

De fleste Redningsbaade er bygget paa Klink. Bordenes Bredde varierer med Størrelsen, men maa ikke være over 140 mm undtagen i de fire Range nærmest Kølen. Landingen skal være mindst 19 mm bred for at kunne forene Bordene med Kobberklinker med højst 90 mm Afstand. Bordene skal være saa lange som muligt og Stødene skiftes godt klar af hinanden, idet der skal være mindst to ubrudte Range mellem Stød i samme Tømmerfag. Lærk og Fyr er de mest anvendte Træsorter, men Teak og Mahogni benyttes, hvor Skibe gaar meget paa Troperne. Køl og Stævn udføres af haardt Træ, medens Kølsvin, Vægere, Tofter og Sidebænke kan være af Fyr. Tømmerne er kun af ringe Dimensioner fra 25 til 38 mm med en Afstand paa 152 mm. De udføres af amerikansk Elm, Ask, Eg eller Teak. Baaden klædes i Almindelighed op fra Køl til Essing, hvorefter Tømmerne dampes, sættes paa Plads og presses mod Klædningen, hvortil de fastsættes med Kobberklinker. De rækker i et Stykke fra Essing til Essing undtagen ved Enderne af Baaden.

I nogle større Passagerskibe med større Baade er de ofte bygget med Diagonalklædning d. v. s. med Klædningen i to Tykkelser, der skærer hinanden under en ret Vinkel. Man ser dog ogsaa Baade af denne



Staalredningsbaad med indbyggede Opdriftstanke.



Redningsbaad med Radiostation.

Bygningsmaade, hvor det yderste Lag ligger langskibs. Ved dette System bliver Tømmerne sat op paa langskibs Ribber og Inderklædningen derefter anbragt. Efter at dens Yderside er dækket af et Lag Blymønje, bliver den klædt med et Lag vandtæt Dug, hvorefter Yderklædningen anbringes med sin Inderside behandlet paa samme Maade. Systemet har vist sig at være meget effektivt, til Trods for de klimatiske Paavirkninger de udsættes for.

I de senere Aar er denne Type Baade blevet fortrængt af Staalbaade, da man har fundet, at der derved kan opnaas en større Kapacitet, og man desuden tør vove at paastaa, at Bekostningen ved en Staalbaad stiller sig gunstigt i Sammenligning med en diagonalbygget Baad.

Der kunde her maaske være Grund til at omtale en Type Redningsbaade, som ikke er meget kendt, selv om den har været i Brug i omtrent tyve Aar, nemlig Baaden med den haanddrevne Skrue (Fleming hand propelling gear). Arrangementet er meget simpelt, idet Skruen trækkes ved Hjælp af Vægtstænger, fastgjort til langskibs Aksler, en i hver Side, som er gearrede til Skruetakslen. Otte eller ti Vægtstænger bevæges simpelthen frem og tilbage, og Baaden kan faa en Fart paa ca. fire kn. Der fordres ingen Øvelse hertil, saa Passagererne, selv Kvinder og Børn, kan udføre det i Stedet for øvede Sømænd, og der kan i en fuldt besat dannes flere Afløsningshold. Der er paastaet, at en Baad af denne Type kan klare sig fri af Skibssiden i samme Øjeblik, den er vandbaaren, idet Styr-

manden har den fuldstændig under Kontrol og baade kan gaa frem eller bakke efter Omstændighederne. Baadene er i saa høj Grad som muligt bygget med lodrette Sider, hvorfor de er lettere at komme om Bord i og mindre tilbøjelige til at havarere alvorligt, hvis Baaden slynges mod Skibssiden.

Redningsbaadenes Kapacitet er blevet forøget langt ud over, hvad man havde tænkt sig. Der er nu store Atlanterhavsskibe, som har Staalbaade med Dieselmotorer, og som rummer 150 Personer.

Under Krigen er der fremkommet to nye Typer Redningsbaade.

I Begyndelsen af 1944 blev det aftalt med Admiralitetet, at en ny Konstruktion, kendt som „Lowe“ Redningsbaaden, skulde anbringes i nye Skibe til Ministeriet (dog Tankskibe undtaget) i England, naar de var mere end 100 m lange. Denne Baadtype har større permanent Beskyttelse for Passagererne end Standard-Redningsbaadene og er konstrueret, saa Risikoen for Kæntring bliver mindre, hvis den ikke kommer i Vandet paa ret Køl. De er ikke ulig i Bygning med de Baade, der bruges af Royal National Lifeboat Institution. Der er to Størrelser med en Længde paa 24 og 26 ft. De kan anbringes under de fleste Typer Patentdaver.

Den anden var en Staalredningsbaad (Mark I) til Tankskibe. De søgaaende Tankskibe førte fire af denne specielle Type, af hvilke to var forsynet med Dieselmotorer og de andre to med Elektromotorer eller med Fleming-Gear. De to med Dieselmotorer var anbragt paa hver sin Side af Skibet, den ene midtskibs, den anden paa Poopen. Denne Anbringelsesmaade skulde formindske Risikoen for at begge Dieselbaade skulde blive ubrugbare paa samme Tid. Redningsbaadene er af let Staalkonstruktion med 24 indbyggede Opdriftstanke rundt Siderne og Enderne i Forbindelse med et Dæk i hver Ende, og et Halvdæk ud for Cockpiten kan dækkes fuldstændig med et brandsikkert Sejl, og en haanddrevne Sprøjtepumpe kan overrisle det øverste af Baaden og holde den forholdsvis kold ved Sejlads gennem Flammer.

Fortsættes.

A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

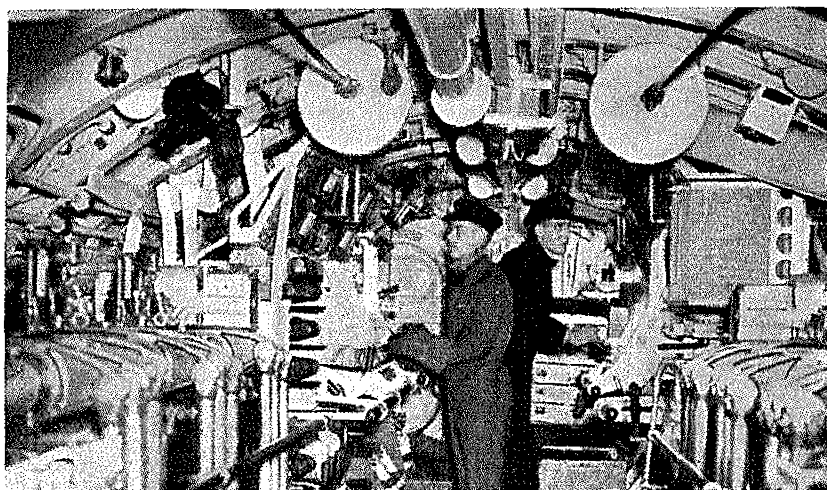
NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Undervandsbaade som Elektricitetsværker



For at lette Brændselssituationen i England er det blevet besluttet at anvende Undervandsbaade som flydende Kraftstationer. Admiralitetet beordrede 26 til forskellige Orlogsværfter, idet man anslog, at hver af dem kunde levere 1000 kW om Dagen, hvilket vilde svare til en Besparelse paa 2000 ts Kul om Ugen med Udgift af en tilsvarende Mængde Olie. Senere har Dagspressen meddelt, at flere Baade er sendt til London for at give Lys til Losning af Skibe under Elektricitetsrestriktionerne.

72 800 ts Slagskibe deltog i Krigen

Først nu, 1½ Aar efter Krigens Afslutning i det fjerne Østen, er det lykkedes den amerikanske Marine at fremskaffe nøjagtige Oplysninger om Verdens to største Slagskibe, Yamoto og Musashi, som Japanerne begyndte at bygge i største Hemmelighed, medens Washingtontraktaten af 1922 endnu forpligtede dem til ikke at overskride 35.000 Deplacement for sine Krigsskibe.

Begge Skibe havde fuldt udrustede et Deplacement paa 72.800 ts eller ca. 20.000 ts mere end U. S. A.s største Slagskib Missouri, og deres Hovedbevæbning var ni 45,25 cm Kanoner i Trippeltaarne med en Rækning paa 23 Sømil. Med Bundstykke vejede hver af de 21 m lange Kanoner 181,5 ts. Med Underbygning havde de hver en Vægt paa ikke mindre end 796 ts. De kunde eleveres 8° pr. Sekund. Deres panserbrydende Granater vejede 1358 kg, en halv Gang mere end Projektilerne fra Missouris 40 cm Kanoner.

Intet af Skibene fik dog nogensinde Lejlighed til at skade noget amerikansk Skib. Yamoto fik Skader Juleaften 1943 et Par Hundrede Sømil Nord for Truk af to Torpedoer fra Undervandsbaaden Skate. Det blev ogsaa truffet, men led ingen nævneværdige Skader, af tre Bomber mod dets Panserdæk den 24. Oktober 1944. Endelig sænkedes det den 7. April 1945 i Forbindelse

med Kampene om Okinawa ved Hjælp af 9 Torpedoer og 3 Bomber, hvorved 2218 Mand mistede Livet. Alerede under Oktoberoperationerne 1944 sænkedes Musashi efter ti Træffere fra amerikanske Torpedoplaner, da Skibet sammen med Søsterskibet gik ud fra sin Base nær Singapore for at angribe amerikanske Forsyningskonvojer paa Vej til det nyetablerede Brohoved paa Leyte i Filippinerne.

Marinestaben i Tokyo gav i 1934 Ordre til at bygge disse Kæmpeskibe, men det lykkedes Japanerne at udføre Arbejdet i saa stor Hemmelighed, at det varede lige til Slutningen af Trediveerne, før Amerikanerne fik det mindste Nys om, hvad der var i Gære. Yamoto byggedes paa Orlogsværftet i Kure og Musashi paa Mitsubishiværftet i Nagasaki. Begge Arbejdspladserne var omgivet af høje Plankeværker, som beskyttede mod ethvert Indblik, og Arbejderne kom aldrig udenfor Værftsomraaderne, men levede hele deres Liv bag de uigennemtrængelige Afspærringer. Yamoto løb af Stabelen den 16. December 1941, otte Dage efter Pearl Harbour, og begge Skibene blev færdige i Løbet af 1942. Lige til Krigens Afslutning havde Amerikanerne ikke bedre Oplysninger om dem, end at de „opgav“, at de havde 44,5 cm Kanoner, hvilket altsaa viste sig at være for lidt.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



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

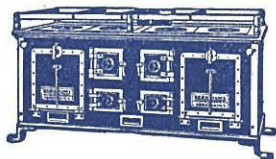
Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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



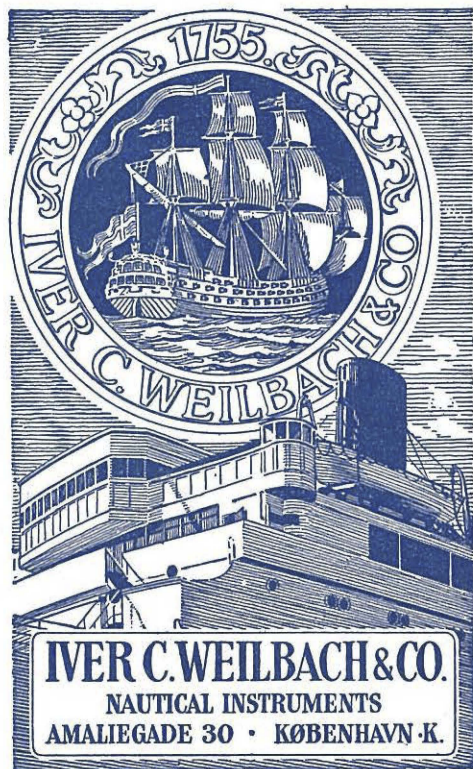
INTERNATIONAL SKIBSFARVE

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“



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

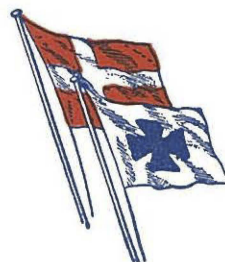
C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



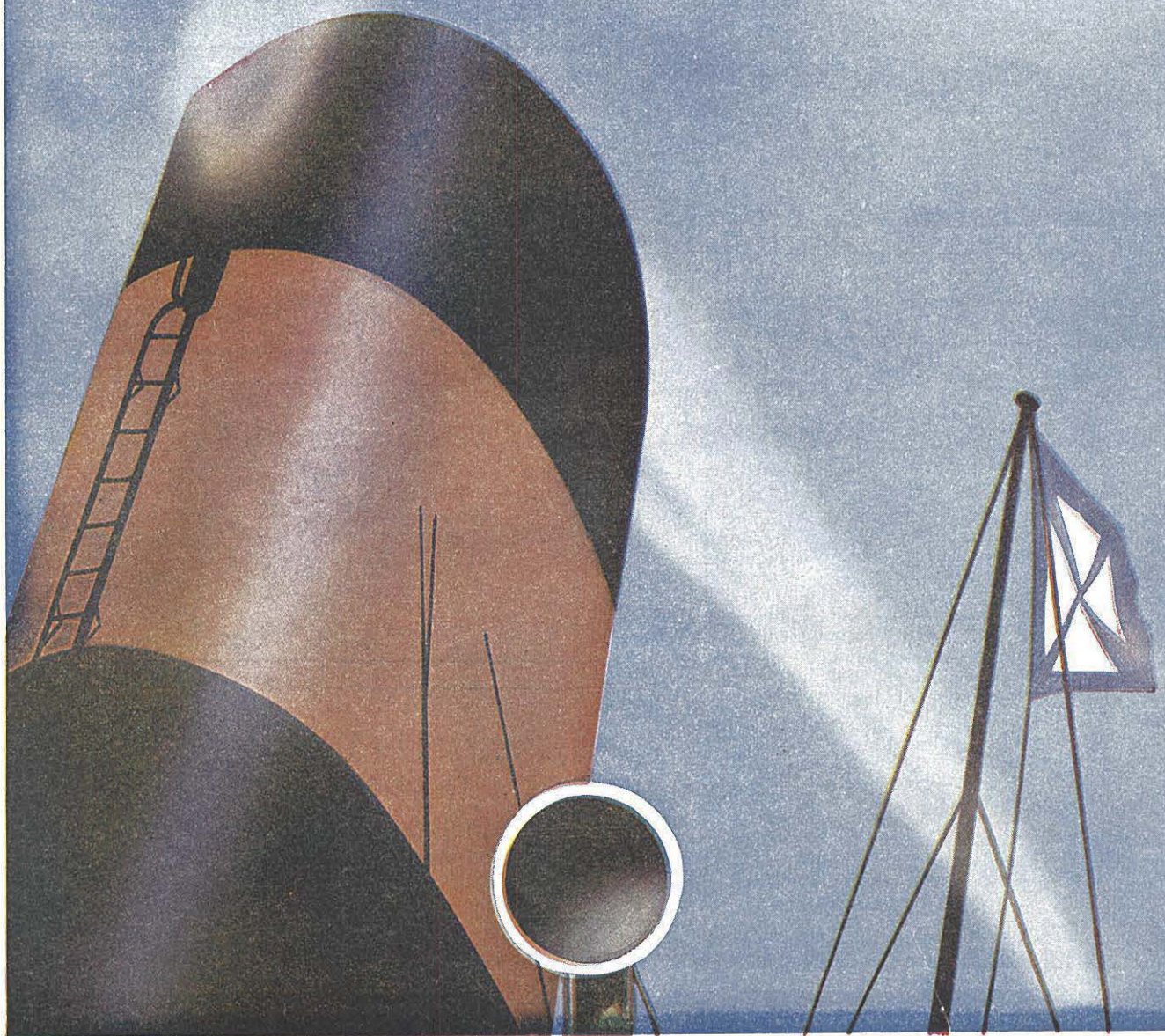
Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Det forenede Dampskibs-Selskab





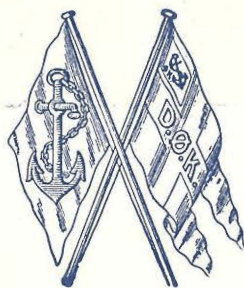
VIKINGEN

75 Øre
15. Juli

LINERE I SUNDET
Maleri af V. QVISTORFF

1947 - Nr. 4
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

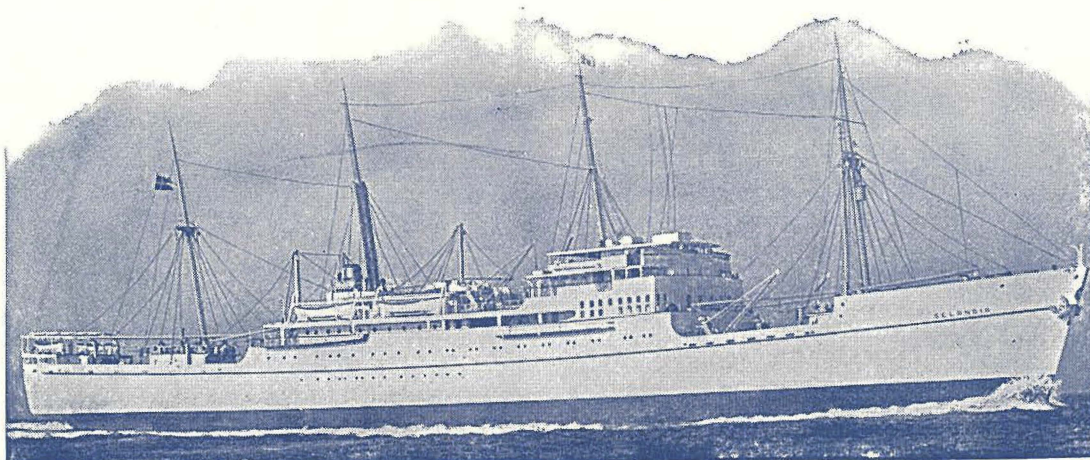
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

STOCKHOLM

og Konkurrencen mellem Havnene

Af OTTO LUDWIG

SVERIGE blev under Krigen betragtet som lidt af et Paradis midt i en krigende Verden. Her var der Fred, Lys og Varme, og ingen behøvede at sulte. Selv ikke efter at Krigslarmen var døet hen, gik Eventyrglansen af vort Broderland. Medens andre Lande havde travlt med at slikke Krigens Saar, kunde Sverige uforstyrret fortsætte den Udvikling, der ikke var standset selv i de ondeste Aar. Den anden Verdenskrig havde mange Steder ude i Verden manet Hungersnødens Spøgelse frem, og mange Lande var bragt til Fatigdommens yderste Rand. Men Sverige var forholdsvis blevet rigere.

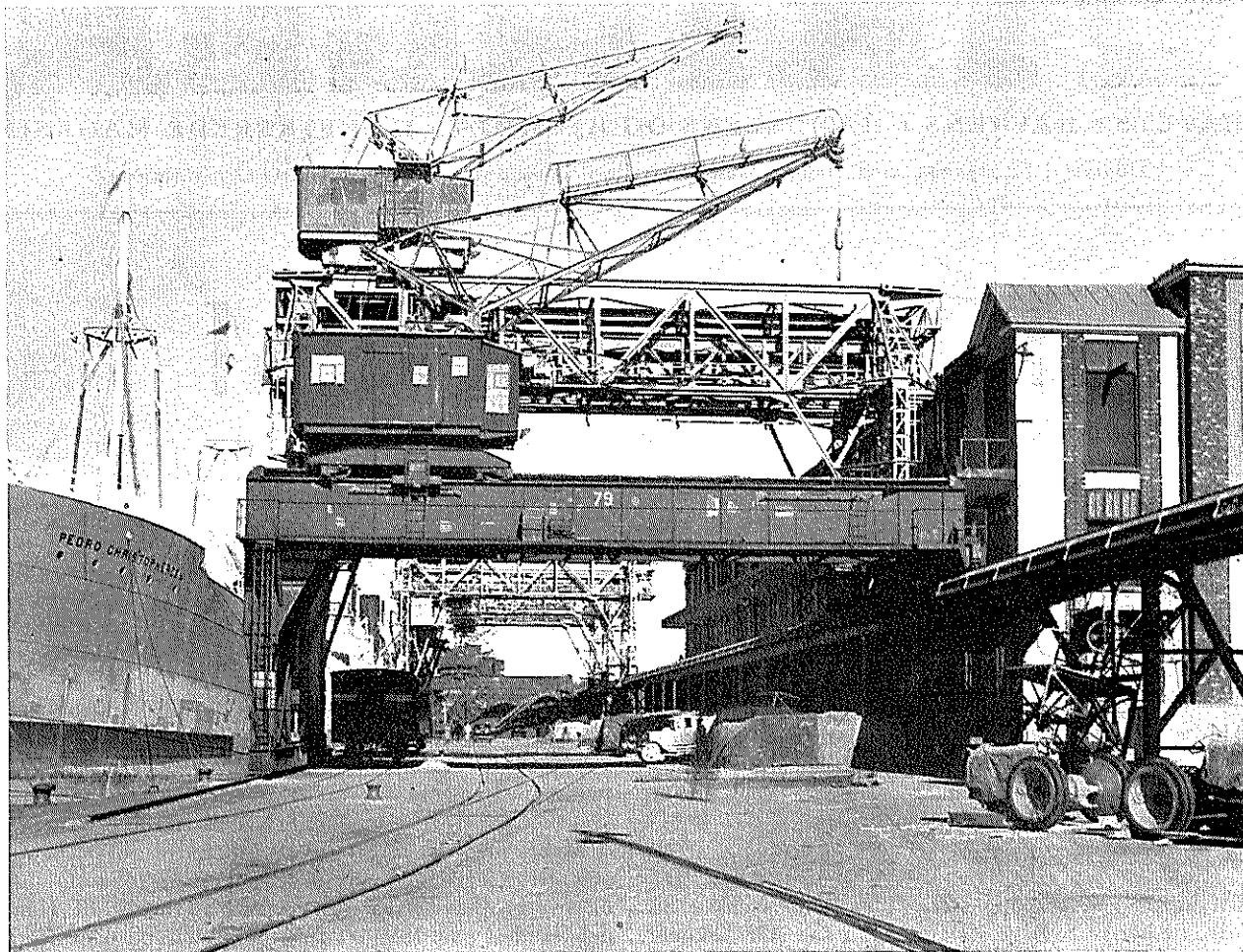
Helt uberørt af Krigen var Sverige dog ikke. Døden havde hentet mange Ofre blandt de svenske Søfolk, til hvilke Sverige i Dag staar i saa stor Taknem-

lighedsgæld, fordi de trods Søkrigens Farer holdt Handelen med Udlandet i Gang og derved sikrede Landets fortsatte Eksistens. Naar det svenske Folk nu for en Tid kommer til at føle Krigens stadig kraftige Dønninger slaa ind mod Kysterne i Form af strenge Restriktioner, saa sætter det atter sin Lid til Søfarten.

Svensk Søfart staar i Dag fint trods Krigstabene. Saaledes blev Handelsflaaden sidste Aar forøget med 70 Skibe til et samlet Tonnagetalt af 188.000 Bruttotons. Til Gengæld forsvandt 38 andre Skibe fra den svenske Skibsliste i samme Tidsrum. Heraf forliste de 6 Skibe, medens 32 blev solgt til andre Søfartsnationer. Bruttoafgangen udgjorde ialt 49.000 Bruttotons, og Sverige havde saaledes en reel Forøgelse af Handelsflaaden paa 139.000 Bruttotons. Desuden er flere



Ved at se dette Billede forstaar man, hvorfor Stockholm kaldes „Nordens Venedig“. Imidlertid ser man kun en meget lille Del af Byens Havneanlæg, da disse ligger meget spredt.



Stockholms Havn er først og fremmest Kranernes Havn. Her er et Billede fra Frihavnen, hvis Mekanisering stadig skrider frem.

nye Skibe allerede under Bygning eller bestilt til Levering, naar der bliver Plads paa Beddingerne.

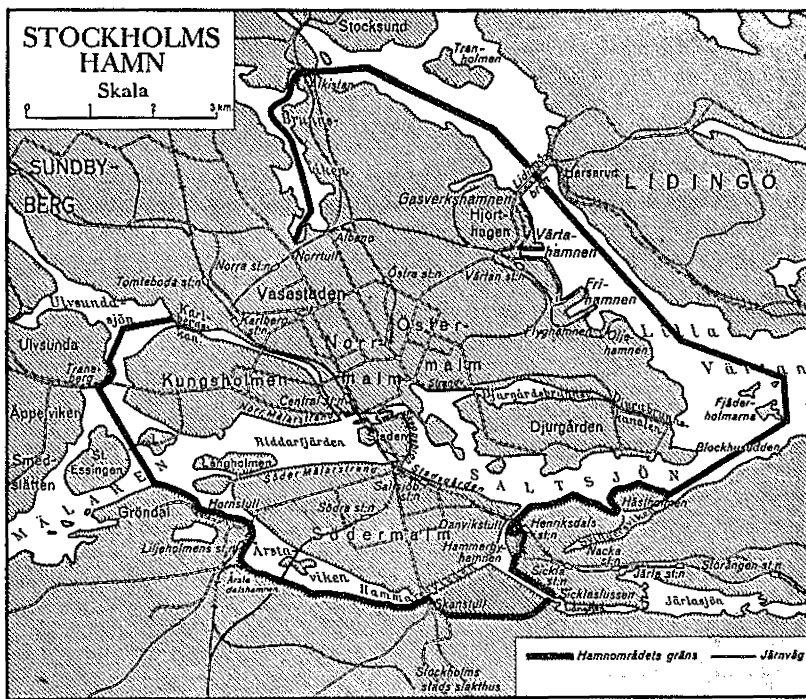
Som man ser, er den svenske Koffardiflaade i rivende Udvikling, og derfor maa ogsaa de svenske Havne følge med Tiden. Der udkæmpes for Øjeblikket en meget spændende Kamp mellem Verdens forskellige Havne for at genvinde Positionen fra før Krigen og eventuelt udbygge den. Saaledes hersker der ogsaa et sardt Kapløb mellem Havnene i eller ved Indgangen til Østersøen for at opnaa Førerstillingen her. Havne som Hamburg, Gdynia og Stettin er for en Tid slaaet ud, og Kampen staar nu navnlig mellem de skandinaviske Havnebyer. København har som den største af Havnene og som Følge af sin Beliggenhed gode Chancer for at blive Nøglehavn for Østersøbyernes Handel, men ogsaa Göteborg ønsker at gøre sig gældende og gør sig store Anstrengelser for at gøre Havnen endnu mere effektiv og billig at benytte, og det samme er Tilfældet med Malmø. Begge disse Byer i Københavns umiddelbare Nærhed har Frihavne, hvilket kræver den største Aarvaagenhed fra dansk Side. Iøvrigt er nu ogsaa norske Stemmer begyndt at blande sig i Diskussionen. Norge er den eneste Søfartsnation i Europa, der ikke har en Frihavn, og der har derfor hævet sig Røster om at oprette en saadan i Kristianssand. Forslaget ledsages af en Mængde Argumenter, der nok kan give Anledning til Eftertanke i Danmark.

Bl. a. hævdes det, at man kan sende Varer billigere til Nordjylland fra Kristianssand end fra København, og at Transporten pr. Jernbane fra Kristianssand til Finland og Rusland baade vil spare Tid og Penge. Iøvrigt har Norge i Oslo Nordens største Søfartsby, hvad Antallet af egne Fartøjer angaar, idet Tonnagetallet beløber sig til 1.489.000 Tons. Derefter kommer Göteborg med 617.000 Tons, Stockholm med 608.000 og København med 546.000 Tons.

„Nordens Venedig“.

Saaдан ligger Landet altsaa. Imidlertid er København jo ikke den eneste danske Havn, der vil være i Stand til at klare sig i Konkurrencen. I Aarhus har Danmark en stor og moderne Havn, der sikkert vil kunne holde en eventuel norsk Frihavn Stangen, hvad angaar Varefordelingen i Jylland. Hvad angaar Forbindelsen med Finland og Rusland, saa maa man ikke glemme Stockholm, der har Sveriges største Havn. For mange synes den at ligge for langt fra os til at kunne betyde noget i Konkurrencen. Men „Nordens Venedig“, som Sveriges Hovedstad med Rette kaldes, har en Havn, hvis Betydning ikke maa undervurderes.

Indsejlingen til Stockholms Havn er vidunderlig smuk, og Byen selv er vel nok en af Verdens skønneste Havnebyer. Straks ved Ankomsten faar man egent-



Et Kort over Stockholms Havn, der har et samlet Vandareal paa 1.450 Hektarer.

lig ikke Indtrykket af, at Havnen reelt har en samlet Kajlængde af $17\frac{1}{2}$ km. Dette skyldes, at Stockholms Havneanlæg ligger ret spredt. Hvis man vilde inspicere hver Meter af Havnens Kajer til Fods, saa vilde man faa en længere Spadseretur ud af det end, hvis man vilde gøre det samme i København, fordi Havneanlæggene ligger saa langt fra hinanden.

Løvrigt mener Stockholmerne ikke, at deres By paa nogen Maade ligger afsides, idet den er anbragt paa Grænsen mellem Østersøen og den botniske Bugt og saaledes er centralt beliggende baade for de svenske Byer og for alle Byerne ved de to Farvandes Kyster. Dens Position inde i Skærgaarden borger for gode Havneforhold i al Slags Vejr, og tilmed er Havnen ikke i nævneværdig Grad plaget af Isvanskeligheder. Desuden kan man ad mange Veje komme til Stockholm. Byen har saaledes Forbindelse ad Søvejen fra alle Verdenshjørner. Fra Havet fører fire „Hovedveje“ til Stockholm, og desuden tillader en Mængde Søer og Kanaler Skibsfarten at komme vestfra til Havnen. Saaledes kan Skibe med et Dybtgaaende af indtil 2.8 m sejle lige fra Göteborg til Stockholm ad Götakanalen. Selv til Byer langt inde i Landet er der en livlig erhvervsmæssig Skibstrafik fra Stockholm. Byen er nemlig ogsaa beliggende, hvor Mälaren, der er Sveriges trediestørste Sø, løber ud i Havet. Søen er 130 km lang og tillader Skibe med et Dybtgaaende af 6 m at anløbe de mange Byer og Fabriks-

havne, der er beliggende langs dens Bredder.

Stockholm er i de sidste Aar vokset betydeligt, hvad Indbyggerantallet angaar. Saaledes havde Byen i 1935 526.000 Indbyggere, og naar man regner Forstæderne med, var Indbyggerantallet 670.000. De tilsvarende Tal er i Dag henholdsvis ca. 690.000 og ca. 900.000. Med den stærke Tilvækst har Sveriges Hovedstad i Dag et saakaldt indre Opland, der udgør en Sjattedel af Landets Befolkning. Af de Varer, der tilgaar Stockholm fra Udlandet, kommer de 99 Procent ad Søvejen. Af samtligt Gods, der kommer til Byen, baade fra Ind- og Udland, kommer 73 Procent med Skibe. Disse Tal har gjort en Udvidelse af Havnen stærkt paakrævet.

Havnens Administration er imidlertid klar over, at en virkelig Udvidelse koster mange Penge. Man regner med at skulle bruge mellem 100 og 125 Millioner Kroner inden for et Tidsrum af 15 Aar. I Aar alene har Havnen faaet bevilget 11 Millioner til Forbedringer af forskellig Art. Men for at faa lidt nærmere at vide om Havnevesenets Planer har vi opsøgt Direktøren for Stockholms Havn, Hr. Helge Linder.

Stockholms Havn mekaniseres.

Vi træffer Havnedirektøren paa hans Kontor paa Katarinavägen. Vi faar kun lige sagt Goddag, saa ringer Telefonen, og Havnedirektør Linder beder os undskylde et Øjeblik. Ventetiden benytter vi til at nyde den smukke Udsigt, der er fra Kontoret. Der er en livlig Trafik af Smaabaade i Havnen, og i „Stadsgårdshamnen“, der er beliggende lige neden for Vinduerne, hersker der ogsaa stor Travlhed. Hertil kom-



Havnedirektør Helge Linder ved sit Skrivebord læsende i „Vikingen“.

mer Størstedelen af den oversøiske Trafik paa Byen, og Skibe af alle Nationaliteter besøger disse Kajer. For Øjeblikket er en stor russisk Damper ved at tage Gods om Bord lige neden for os.

Nu er Telefon samtalen forbi, og vi fremfører vort Ærinde for Havnedirektøren. Snart hagler vore Spørgsmaal ned over ham, til Telefonen befrier ham for vort Trediegradsforhør. Linder er en meget optaget Mand. Flere Gange maa han efter at have hørt et af vore Spørgsmaal besvare andre i Telefonen, og dog er han hver Gang bagefter i Stand til at fortsætte, hvor vi slap.

Havnedirektør Linder fortæller, at Stockholms Havn for Tiden raader over 165 Kraner og 4 Pontonkraner, og at man yderligere har bestilt 34 Kraner, hvoraf 2 bygges i Aarhus. Stockholm er saaledes de mange Kraners Havn. Selv om Københavns Havn er meget større, vil den, naar den faar de 13 nye Kraner, der er bestilt i England, kun have 154 Kraner. I det hele taget faar vi af Havnedirektørens Svar Indtrykket

af, at man i Sveriges Hovedstad lægger megen Vægt paa Havnens Mekanisering. Saaledes har man til Hensigt at anskaffe en Del smaa Transporttraktorer, der er i Stand til at transportere en anselig Vægt.

I Stockholms Havnebestyrelse arbejder man ud fra det Synspunkt, at jo hurtigere et Skib kan losses eller lastes og komme ud af Havnen, og jo hurtigere Godset kan komme væk fra Kajerne, jo hurtigere er man klar til at modtage et nyt Skib. En saadan hurtig Ekspedition overflødiggør til en vis Grad Anlæggelsen af nye Kajer. Havnedirektør Linder fortæller, at man inden for de nærmeste 15 Aar skal udvide Kajerne med ca. 6—7 km. Dette betyder ikke nødvendigvis, siger han endvidere, at nye Kajer skal bygges. Man kan eventuelt forbedre og udvide de nuværende Kajer, kort sagt gøre dem mere effektive.

Linder fører os nu hen til et stort Vægtkort over Havnen, der tydeligt bekræfter vor Paastand om, at Havneanlæggene i Stockholm ligger meget spredt. Havnedirektørens Pegepind falder først paa Frihavnen

og „Värtahamnen“, der ligger længst borte fra de øvrige Havneanlæg. „Värtahamnen“ er Byens vigtigste Kul-, Koks- og Tømmerhavn. I Frihavnen skal en Del af de nye Kraner anbringes, og endvidere skal der her opføres nye Magasiner, Ekspeditions- og Administrationslokaler. Disse Udvidelser er ret paakrævede paa Grund af den store Stigning i Antallet af ankommende Skibe til Frihavnen, der har fundet Sted i de sidste Aar. Stockholms Frihavn drives paa en lignende Maade som Københavns, og den er meget moderne udstyret. I Frihavnen har flere private Foretagender store Oplagsrum, bl. a. har Fords Fabrikker store Varehuse beliggende her, og desuden ligger her et Banankompagni og en Rismølle for at nævne de vigtigste.

Pegepinden glider længere nedefter og passerer Lufthavnen for Hydroaeroplaner for at standse ved Oliehavnen. Ogsaa her forestaar der store Udvidelser. Naar man hører, hvordan man bærer sig ad med at udvide en Havn som denne, forstaar man bedre, hvorfor en Havneudvidelse i Stockholm koster saa mange Penge. Grunden, hvorpaa man skal bygge her, er ikke som f. Eks. ved Køben-



En af de saakaldte „Gaffel-trunks“, der efterhaanden vil vinde stort Indpas i Stockholms Havn. De sparer baade Tid og Arbejdskraft.

havn let og behagelig at arbejde paa. Stockholm er bygget paa Klippegrund, og naar man skal opføre nye Kajanlæg her, maa man ofte sprænge Klippestykkerne bort, hvilket koster uhyre mange Penge. I Benzin- og Oliehavnen er Klippegrunden i høj Grad ønsket. Alle-rede nu findes der i denne Havn Lagre, der er sprængt ind i Klippen, men det stadig stigende Forbrug af fly-dende Brændstoffer kræver yderligere Lagre. Disse nye Benzin- og Olieanlæg bliver antagelig opført under Jorden, hvilket betyder en væsentlig Forringelse af Ildfaren.

Saa flyttes Pegepinden helt ned til „Stadsgårds-hammen“, som Havnedirektøren betegner som en af Stockholms vigtigste. Her findes et stort syvetages Varehus. Nye Varehuse og Magasiner vil imidlertid blive bygget. „Masthamnen“, hvor nogle af de nye Kraner skal anbringes, er en Del af „Stadsgårdsham-nen“, og allerede under Krigen begyndte man en Ud-videlse her. Arbejdet forventes at være færdigt alle-rede i Slutningen af 1948.

Stockholms Nærtrafik.

Havnedirektør Linder flytter atter Pegepinden, og denne Gang havner den ovre paa den anden Side af „Södermalm“, hvor „Södra- og Norra Hammarbyham-nen“ er beliggende. Den første er Byens Industrihavn og er af ret ny Dato. Her har bl. a. General Motors en Samlefabrik.

„Norra Hammarbyhamnen“ er ogsaa ret ny. Her er der Oplagspladser for Kul, Koks, Cement, Jern, Salt o. a. En Del af Havnen er beregnet til indenlandsk Trafik. Jernbanen er ført helt ned til Kajerne gennem en Tunnel fra „Masthamnen“. Helt inde i Bunden af dette Havneanlæg mødes Vandet fra Mälaren og Ha-vet, og for at muliggøre Passagen af Skibe fra Hav til Sø og omvendt har man for adskillige Millioner maattet anlægge Kanal og et stort Sluseanlæg, „Ham-marbyslakter“. Vandet i Mälaren staar normalt 0,4 m højere end i den øvrige Del af Havnen.

Saa styrter Pegepinden videre og viser os den Del af Stockholms Havn, der er beliggende i Mälaren. Denne bruges hovedsagelig af Passager- og Udflugts-baade, der har gode Betingelser i de smukke Vande omkring Sveriges Hovedstad, samt af Baadene, der sejler Gods til Byerne langs Kanalernes og Søernes Bredder længere inde i Landet. For at give et Begreb om Udflugtstrafikken i eller i Nærheden af Stock-holm skal det nævnes, at der næsten ekspederes 2 Mil-lioner Passagerer om Aaret med Baadene her.

Af Havneanlæg i den salte Del af Havnen findes iøvrigt „Södra Blasieholmshammen“ og „Nybrokajen“, hvor bl. a. den skandinaviske Trafik lægger til. Ende-lig kan nævnes „Strandvägshammen“, der bl. a. bruges til Sand- og Stenhavn. Endvidere har Byen selvfølge-lig en særlig Gasværkshavn, hvor Skibene kan løse deres Kullaster af til Brug ved Gasfremstillingen.

Pegepinden lægges paa Plads efter den lange Tur, og atter maa Havnedirektøren med sine Svar tilfreds-stille vor Nysgerrighed. Bl. a. spørger vi, hvor stor Trafikken paa Havnen har været i det forløbne Aar, og Havnedirektøren kommer frem med en Liste, hvor-af det fremgaar, at den ind- og udgaaende Trafik i 1946 beløb sig til 8.595.201 Nettotons fordelt over 52.183 Skibe. For Københavns Vedkommende var Ton-

nagetallet for samme Tidsrum ca. 11 Millioner Netto-tons, hvilket jo er en Del mere. Derimod var Antal-let af ind- og udgaaende Skibe kun omkring 34.000, hvilket er ca. 18.000 mindre end Antallet af Skibe, der kom til eller afgik fra Sveriges Hovedstad. Dette Faktum kan ikke skabe større Bekymring herhjemme, da det er Tonnagetallet, der vejer mest i Vægtskaalen. Man maa ogsaa i denne Forbindelse erindre, hvor me-get større Betydning Nærtrafikken paa Vandet har for Stockholm end for København, der hverken har far-bare Vandløb eller Søer i Nærheden.

Tallet for Trafikken til og fra udenlandske Havne er for Stockholms Vedkommende i 1946 4.880.225 Nettotons, medens det for Københavns er ca. 6.225.000 Nettotons.

Stockholm har endvidere en stor Afmagnetiserings-station i Lighed med Københavns. Denne Station bli-ver besøgt af Skibe af alle Nationaliteter. Antallet af Skibe, der blev behandlet her i 1946 er imidlertid langt mindre end det Aaret forud, som var Rekord i Statio-nens korte Historie.

Stockholm og Konkurrencen.

Som man vil kunne forstaa, har Stockholms Havne-bestyrelse sat alle Sejl til for at gøre Havnen kamp-dygtig i den skarpe Konkurrence, de mange Bejlere til Titlen som „Østersøens Hovedhavn“ yder. Trods den ret store Afstand gør man klogt i herhjemme at have Øjnene aabne for, hvad der foregaar i Stockholm, og lære af det. Man lægger herovre paa Sveriges Øst-kyst stor Vægt paa Transporten af Godset fra Skib til Kaj og fra Kaj og længere ind i Land. De mange Kra-ner og andre tekniske Hjælpemidler er et Bevis paa dette, og desuden har Havnen et meget fint Jernbane-net at kunne gøre Brug af. Den samlede Længde af Kajspor er saaledes 64 km.

Der har hævet sig flere skeptiske Røster om Nød-vendigheden af Indkøbene af de mange dyre Kraner, der jo til en vis Grad er dikteret af den forøgede Han-del med Kæmpelandet mod Øst, som jo ogsaa er ved at blive en Søfartsnation af Betydning. Endvidere har den Kendsgerning, at Havne som Gdynia, Stettin og Hamburg endnu kun kan arbejde som Invalider, skruet Forventningerne i Vejret.

Saaledes staar Stockholms Havn godt rustet til at imødegaa de stadig stigende Krav fra Skibsfarten. Iøvrigt er Byen selv Indehaver af over en Fjerdedel af hele den svenske Handelsflaade, idet flere store Rede-rier hører hjemme her. Endvidere er et Par af Landets største Skibsværfter bosiddende i Stockholm. Ja, Sve-riges Hovedstad, hvis Havn har et Vandareal paa 1.450 Hektarer, er virkelig en Søfartsby. I det hele taget maa man vist desværre indrømme, at det sven-ske Folk er betydeligt mere „searninded“ end Dan-skerne. Der bliver ogsaa gjort noget derovre for at faa Menigmand til at interessere sig for Søfarten. Saale-des har Stockholm et pragtfuldt Søfartsmuseum, der ikke finder sin Lige i Norden.

I mange Tilfælde er Sejlsportens Udbredelse paa et Sted er god Maalestok for Søfartens Betingelser paa samme Sted. Lystsejlerne har i Skærgaarden et Paradis at muntre sig i, og de gør det. For Tusinder gaar det meste af Sommerens Fritid med at sejle i det smukke Vand omkring Byen, hvorfor Sejlsporten og

Motorbaadssporten ogsaa har Myndighedernes Bevaagenhed og Gunst. Saaledes kan det nævnes, at der for dette Aar er bevilget 144.000 Kroner til Anlægning af nye Smaakajer og Udlægning af Betonpontoner til at fortøje ved. Endvidere har Bystyret bevilget 20.000 Kroner til Vinterpladser for Baadene i Land. Altsammen er det noget, der fortæller om Udvikling for Søfarten, og man vil næsten ikke tro, at Stockholmerne kan ønske sig mere for deres Havn. Imidlertid fortalte Havnedirektør Linder os, at han selv i alle Tilfælde vilde ønske, at Havnen snart maatte faa en ny, stor og moderne Isbryder, hvilket man godt kunde have brugt i den sidste strenge Vinter.

Vi kan herhjemme godt være tjent med at vende Blikket mod Sverige, hvad Søfart angaar. Ganske vist har vi i København Nordens største Havn, naar det

gælder Længden af Kajer, men baade Stockholms og Göteborgs Havn har en Udrustning, der er mere tidsvarende end vor, og Omsætningen pr. Kajmeter er i Göteborg større end paa denne Side af Sundet. Det er sundt at se sig om, selv om man ogsaa opdager, at man i visse Henseender ikke er saa godt rustet som Konkurrenterne. Det forsømte kan endnu indhentes. Vi har Mænd, der er i Stand til at binde an med de store Opgaver, naar de faar de nødvendige Midler i Hænderne. Lad os vise Udlandet, at vi, skønt hæmmet af fem Aars Besættelse, stadig ønsker at være med i Slaget om Førerstillingen i nordisk Søfart. Imidlertid er der ingen Tid at spille. Rundt omkring os mobiliserer man alle Kræfter for at komme i Spidsen, ja, selv Hamburgs Havn, der har lidt saa stor Skade under Krigen, er nu under Genopbygning, idet man har hentet over tusind udenlandske Fagfolk til Byen.

»Georg Stages« nye Fører

„Georg Stage“ har i denne Sommer atter sejlet med ny Fører, da Kaptajn Juncker nu definitivt har sagt Søren Farvel. Det er der hidtidige Overstyrmand J. P. Nørgaard, der har overtaget det ansvarsfulde Hverv at føre det smukke Skibs stolte Traditioner videre. Kaptajn Nørgaard er kendt med Skoleskibet fra Togter baade som Elev og Officer om Bord. Første Gang, han kom om Bord, var i 1924. I 1931 var han Understyrmand paa Skibet, og i 1935 blev han Lærer, hvilket han var til og med 1935. I 1942—43 og 44 gjorde han Tjeneste paa Skoleskibet som Andenstyrmand og avancerede i 1945 til Overstyrmand, hvilken Post han ogsaa beklædte i 1946.



Kaptajn Nørgaard

Som ny Overstyrmand er antaget „Georg Stage“s tidligere 2. Styrmand V. Hansen, der var Elev om Bord i 1935. I 1936 blev han antaget som Understyrmand, og i 1941—42 og 44 var han Lærer paa Skibet. I de næste to Aar var han Andenstyrmand.

Iøvrigt rummer Stiftelsen „Georg Stages Minde“s Aarsberetning for 1946 en Mængde interessante Oplysninger, af hvilke den glædeligste sikkert er den, at der hos den danske Ungdom synes at være usædvanlig stor Interesse for Søfarten. Der indkom saaledes 453 Ansøgninger til Stiftelsen om Pladser paa Skoleskibet. Dette er en meget stor Forbedring af den hidtidige „Rekord“, der blev sat i 1936, hvor der blev indsendt 266 Ansøgninger. Forhaabentlig vil In-

teressen holde sig fortsat fremover, selv om den store Tilstrømning sikkert for en stor Del skyldes Krigens Afslutning.

Det første Aar efter Verdenskrigens Slutning skabte iøvrigt forøgede Muligheder for Uddannelsen om Bord, idet Sejladsen i vore Farvande blev noget friere, selv om man var henvist til visse Øvelsesomraader. Elevholdet blev derfor i 1946 af en meget fin Kvalitet.

Holdet paa „Georg Stage“ tæller 80 Elever, der i 1946 havde en Gennemsnitsalder af 16 Aar. Aarsberetningen rummer ogsaa mange andre morsomme Oplysninger. Saaledes fortæller den, at Gennemsnitsvægten for Eleverne var 59 kg og Gennemsnitshøjden 169,5 cm. Ligeledes giver Beretningen en Oversigt over Antallet af de forskellige Undervisningstimer pr. Elev. Det viser sig her, at Manøvrerne tæller de fleste Timer med 85. Derimod har Eleverne kun haft 8 Timer ved Roret hver. Af Manøvrer blev der i 1946 foretaget flest Stagvendinger, nemlig 255, og ialt udførtes der 767 Manøvrer.

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

Ø.K.

GENNEM ET HALVT AARHUNDREDE

I Anledning af Det østasiatiske Kompagnis 50-Aars Jubilæum, som fandt Sted den 27. Marts 1947, bringer vi nedenstaaende Udsnit af Kompagniets Aarsberetning for 1946, der tydelig viser, hvad danske Mænds Initiativ og Fremsyn har betydet og stadig betyder for vort Land. Trods store Vanskeligheder under den lange og odelæggende Krig har Ø.K. igen optaget Fredens Arbejde fuldt besluttet paa at beholde og styrke sin Position i Verdens Handel og Søfart.

Den 27. Marts 1947 var det 50 Aar siden, Det Østasiatiske Kompagni blev anmeldt til Handelsregisteret, og denne Beretning omfatter saaledes Kompagniets 50. Driftsaar. Som Kompagniets Formaal blev i dets Love angivet at drive Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed i Indland eller Udland indenfor de Grænser, Bestyrelsesraadet finder rigtige. Der toges ved Stiftelsen særlig Sigte paa at etablere en regelmæssig Skibsfartforbindelse mellem Danmark og det fjerne Østen, og for at underbygge denne Udvikling overtoges Firmaet Andersen og Co., der havde Kontorer baade i Bankok og København og i en Aarrække havde drevet en anselig Forretning. Den Vekselvirkning mellem Erhvervsarter, der saaledes blev planlagt ved Kompagniets Stiftelse, er fulgt gennem de forløbne 50 Aar, dog saaledes at de enkelte Led er selvstændige Enheder indenfor den fælles Organisation.

De Mænd, der udgjorde Stifterkredsen, var først og fremmest Andersen & Co.s Seniordirektør, daværende Kaptajn H. N. Andersen, der ogsaa blev det ny Selskabs Førstedirektør og vedblev dermed til sin Død i 1937, samt Landmandsbankens Leder, daværende Etatsraad Is. Glückstadt, som gennem Landmandsbankens Deltagelse i Frihavnsselskabet i særlig Grad var interesseret i en Udvikling af Danmarks oversøiske Handel og Skibsfart, og som indtraadte som Formand i Kompagniets Bestyrelsesraad og vedblev i denne Egenskab til sin Død i 1910. Til dem sluttede sig nogle Mænd af vidt forskellig Støbning og Sindelag, men alle betydelige og særprægede Personligheder, der mødtes i Begejstring for Idéen og Enighed om dens Gennemførelse. Det var Professor ved Københavns Universitet, Dr. jur. J. H. Deuntzer, Grosserer Paul Victor Høffding, Grosserer C. J. Carøe, yngre Indehaver af en betydelig Theforretning, dernæst Grosserer og Fabrikant Holger Petersen, og endelig maa i denne Forbindelse nævnes Admiral A. du Plessis de Richelieu, der ganske vist ikke underskrev Stiftelsesdokumenterne, da han paa det Tidspunkt var bosat i Bangkok, men som straks efter tiltraadte Bestyrelsesraadet, og som gennem sin officielle Stilling i Siam og sin allerede da nære Tilknytning til H. N. Andersen

og dennes Firma Andersen & Co. havde Betydning for Planens lykkelige Gennemførelse.

Kompagniet staar i Taknemmelighedsgæld til disse Mænd saavel som til den talrige Skare dygtige, paa-lidelige Medarbejdere, der i Aarenes Løb i større eller mindre Stillinger har viet det deres Kræfter.

Kompagniet har i de forløbne 50 Aar virket under stærkt skiftende Verdensforhold, som har krævet en stadig Tilpasning. Nogle Led i Organisationen er i Tidens Løb blevet udskilt, og andre er kommet, hvor der under Tryk af Verdenskonjunkturerne har maattet lægges mere Vægt paa en Konsolidering af det vundne, og under andre Forhold igen er der gaaet store Erhvervsaktiver tabt, som bagefter maatte genopbygges. Da Kompagniets Hovedsæde den 19. December 1944 paa tysk Foranledning blev sprængt i Luften og totalt ødelagt ved Brand, gik et uvurderligt historisk Arkivmateriale tabt, som kunde have tjent til en intensiv Belysning af Udviklingen indtil da. Gennem alle Omskiftelser er det lykkedes at udvikle Kompagniet baade i Kapitalstyrke og i Henseende til Virkeomraade og Organisationsform. Ved Kompagniets Stiftelse raadedes kun over en Aktiekapital paa 2 Million Kroner og en Obligationskapital paa 1½ Million Kroner, og det var kun i begrænset Omfang, at der stod internationale Kreditter til Kompagniets Raadighed. Kompagniets Ledelse ønsker at pege paa det nære Samarbejde med Landmandsbanken og førende Verdensbanker overalt, hvor det er etableret, og med Tak at erindre den Tillid, der møder det fra disse Bankers Side. Kompagniets Virkefelt var fra Begyndelsen begrænset til Danmark/Østersøen og Østasien. Siden er Organisationens udbygget fra Verdensdel til Verdensdel og omfatter nu de Led, som fremgaar af efterfølgende Beretning. Haand i Haand hermed er Omsætningen udvidet til nye Varekategorier og den industrielle Udvikling til ny Felter, idet der dog er søgt en Koncentration om Virksomhed af livgivende Betydning, saaledes at Kompagniet mener at turde hævde, at dets Virksomhed er til Fordel ikke blot for det selv, dets Aktionærer og Medarbejdere, men ogsaa for dets Hjemland og for de fremmede Virkeomraader, hvor det er bosat.

Som allerede nævnt begyndte Kompagniet straks

efter dets Stiftelse regelmæssig Sejlad mellem Danmark og Østersøen og det fjerne Østen. Denne Rute deltes senere i to, en speciel Linje med Bangkok som sidste Havn og en Linje videre nordpaa til kinesiske, manchuriske og japanske Havne. I Europa blev foruden Østersø- og skandinaviske Havne, engelske og kontinentale Havne indlemmet i Fartplanen. Senere oprettedes Ruter til Sydafrika og Australien og til Vestindien, hvilken sidste efter Panamakanalens Aabning forlængedes til Pacifikkysten. Disse Ruter var ved Begyndelsen af den anden Verdenskrig Kompagniets Hovedruter med regelmæssig Sejlad og Skibstyper, der var søgt tilpasset Formaålet. Som Medlem af de internationale Konferencer havde Kompagniet lige Rettigheder med de udenlandske Rederier, men havde desuden et snævrere Samarbejde med de skandinaviske Linjer, der betjente de samme Ruter. Endvidere havde Kompagniet oprettet en særlig Linje fra Pacifikkysten til Kinakysten, og en Del af Kompagniets Skibe sejlede i en noget friere Fart, ofte i Tilknytning til de nævnte Ruter, men med Anløb af andre Havne, hvor Kompagniets Handelsinteresser gjorde det ønskeligt, og endelig var nogle Skibe i Lokalfart mellem Havne i Østasien og underbyggede de derværende Filialers indbyrdes Samhandel, i Samsejling med Skibe chartret for Formaålet.

Derudover havde Kompagniet gennem sine tilknyttede Selskaber ogsaa Interesser i anden Fart. Dette gjaldt særlig Atlanterhavsfarten mellem Østersøen og New York. Denne Fart begyndtes i Aarhundredets første Tiaar under Navnet Russian America Line, overgik senere til Baltic America Line og fortsattes i Tredive- af Gdynia America Line under polsk Flag. Umiddelbart før Danmarks Besættelse paabegyndtes Anløb af New York med Kompagniets egne Skibe, og Kompagniet er nu optaget som Medlem af Atlanterhavs Passager Konferencen, der omfatter de internationale Skibsfartsselskaber, som har Interesser i denne Fart, og Fragt Konferencen til Balticum. Af andre Skibsfartsselskaber, hvori Kompagniet er interesseret, kan nævnes Siam Steam Navigation Co., der besejlede Malakkahalvøens Kyster og tildels var oprettet som Føderute for Kompagniets Europalinje, men efterhaanden havde faaet et stærkt nationalt siamesisk Præg. Desuden United Baltic Corporation Ltd., som med sin baltiske Linje og gennem Underselskaber opretholdt regelmæssige Sejlinger dels paa Østersøhavne og dels paa Middelhavet fra England.

Allerede før den sidste Verdenskrig og endnu mere under og efter denne har Kompagniet, som det fremgaar af det følgende, udbygget sin Organisation til Omraader, der ikke betjenes af Kompagniets hidtidige Ruter, saaledes særlig Indien og Sydamerika. Det maa

forventes, at denne Udvikling før eller senere vil kræve en regelmæssig Skibsfartsforbindelse med Hjemlandet.

Under Krigen ophørte Kompagniets Rute- fahrt. De hjemmeværende Skibe blev oplagt, og de, der var ude, sejlede i allieret Tjeneste udenfor Kompagniets direkte Kontrol. Efter Krigen optog Kompagniets Skibe Fart under Direktiver fra UMA — United Maritime Authority —, og efter denne Institutions Ophør den 2. Marts 1946 har de vedblivende i betydelig Udstrækning været beskæftiget med Tilførsler her til Landet udenfor Kompagniets almindelige Ruter under Samvirke med det danske Fragtnævn og de danske Myndigheder, særlig kan i denne Forbindelse nævnes Kultilførsler fra U.S.A. og Korn og Foderstoffer fra Argentina. Dernæst har UNRRA's — United Nations Relief & Rehabilitation Administration — Tilførsler samt Rege- ringsladning fra Nord- og Sydamerika til Europa beskæftiget en Del af Kompagniets Tonnage. Nogle af Kompagniets Skibe, der har været beskæftiget med saadanne Tilførsler til Østersøomraaderne, har samtidig genoptaget Forbindelsen mellem Danmark og U.S.A. og vice versa og har derigennem bidraget til at udfylde et Tomrum i dansk Skibsfart. Det er Kompagniets Opfattelse, at det danske Flag bør vises i denne Fart, og at der bør være en regelmæssig god Forbindelse mellem New York og København betjent med Skibe, der kan gaa i Samarbejde med Nabolandenes Enheder.

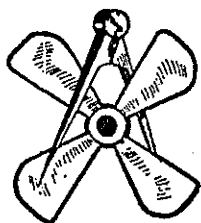
Kompagniets Bestræbelser er iøvrigt rettet paa i saa vidt Omfang, Tonnage staar til dets Disposition, at genopbygge og udbygge sit Rutenet; saaledes er nogenlunde regelmæssig Skibsfartsforbindelse genoprettet til Østen og Australien, og i Aarets sidste Del er ogsaa Farten paa Pacifikkysten genoptaget, ligesom Kompagniet i de sidste Maaneder har haft regelmæssig Skibsfartsforbindelse over Pacifik Oceanet mellem Amerika og Østen.

Under den anden Verdenskrig mistede Kompagniet ialt 14 Skibsenheder. Efter Krigens Afslutning er der Tid efter anden tilgaaet Kompagniet nærmere Oplysninger om disse Forlis, og en kort Gennemgang kan paaregne historisk Interesse:

m.s. „Canada“ blev minesprængt ud for den engelske Kyst i Efteraaret 1939 og blev totalt Vrag, men uden Tab af Menneskeliv.

m.s. „Europa“ blev under de voldsomme tyske Luftangreb i 1941 bomberamt i Liverpool og blev totalt Vrag, ligeledes uden Tab af Menneskeliv.

m.s. „Malaya“ var i Juni 1941 paa Vej til England i Konvoj. Den 27. Juni, da Konvojen befandt sig i det nordlige Atlanterhav omtrent midtvejs mellem Canada og England, blev Skibet ramt af en Torpedo og sank i Løbet af 4—5 Minutter. Af et Mandskab paa



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

49 blev kun 6 reddede af et engelsk Krigsskib. 31 Danske, heriblandt Kaptajnen, omkom.

m.s. „Peru“ forlod Capetown den 31. Oktober 1941. Den 12. November, da Skibet befandt sig i Atlanterhavet straks Nord for Ækvator ud for Afrikas Vestkyst, blev det forfulgt af Undervandsbaade, men søgte ved stadig Kursændring at undkomme; det ramtes først af én Torpedo og, før alle endnu havde forladt Skibet, af endnu en Torpedo og sank. Hele Besætningen kom i Baadene og blev efter to Dage paa Søen reddet af et sydafrikansk Skib.

m.s. „Bintang“ var den 22. Februar 1942 i Midelhavet noget Øst for Tobruk, da det blev udsat for et tysk Styrbombangreb. Kommandobroen sprængtes i Luften ved Angrebet, og Skibet brændte. Af en Besætning paa 41 Mand omkom de 12, heraf 5 Danske, indbefattet Kaptajnen. Andre fik Brandsaar og kom paa Hospital i Tobruk og Alexandria.

m.s. „Chile“ blev torpederet den 7. Juni 1942 i Atlanterhavet lidt Nord for Ækvator ud for Afrikas Vestkyst i en skyet og mørk Nat. De første Torpedoeer gled forbi Skibet, men 20 Minutter senere ramtes det af to andre Torpedoeer, som eksploderede i Maskinrummet. Alt Lys gik ud, og Maskinerne stoppede, og kort efter sank Skibet. Af en Besætning paa 44 blev 39 reddede og den følgende Dag taget ombord i et engelsk Patruljeskib. Af de omkomne var 4 Danske.

Den 30. Juli samme Aar blev m.s. „Danmark“ sænket i Atlanterhavet ud for Nordvest-Afrika. Skibet havde sejlet i Zig-Zag Kurs i flere Dage i Henhold til Admiralitetsordre. Det blev ramt af en Torpedo fra en Undervandsbaad, som ikke var observeret, og Skibet blev udygtigt til Manøvrering. Undervandsbaaden kom derefter til Syne og beskød Skibet, som sank. Hele Mandskabet fik Tid til at gaa i Baadene og blev reddet.

m.s. „Siam“ blev sænket i Atlanterhavet ud for Afrikas Vestkyst den 30. September 1942. Ogsaa dette Skibs Besætning kom i Baadene og blev den følgende Dag taget ombord i et af Peninsular & Oriental Steamship Company's Skibe.

m.s. „Boringa“ blev sænket den 8. Oktober 1942 ca. 30 Sømil Vestsydvest for Afrikas Sydspids. Efter at Skibet var blevet torpederet, og Mandskabet var gaaet i Baadene, blev der affyret endnu en Torpedo, som knuste to af Baadene og slyngede Mandskabet i Luften. 25 Mand dræbtes. Den øvrige Besætning blev efterhaanden bjærget af de resterende Baade og blev nogle Timer senere taget ombord i et engelsk Skib. Dette blev torpederet en Time senere, og yderligere 7 Mand mistedes. Af de omkomne var 15 Danske. Efter Landsætningen i Capetown maatte 11 af de reddede paa Hospital.

I 1942 mistedes yderligere m.s. „Australien“ og m.s. „Muninam“. Begge disse Skibe blev ved Danmarks Besættelse overtaget af Frankrig og var ved Frankrigs Fald i Marseille. De blev senere rekvireret af Tyskerne, men den danske Besætning traadte fra og blev hjemsendt. Med tysk Besætning ombord blev de indsat i Fart mellem Italien og Nordafrika og blev kort efter sænket af de Allierede.

m.s. „Afrika“ blev sænket den 7. Februar 1943 i det nordlige Atlanterhav omtrent midtvejs mellem Canada og England. Skibet sejlede i Konvoj. Af Besæt-

ningen omkom 35, hvoraf 5 Danske indbefattet Kaptajnen.

m.s. „Amerika“ forlod Halifax den 14. April 1943 i Konvoj mod England. Under en Snestorm og i høj Sø fyldt med Is blev Skibet torpederet den 21. April. Redningsarbejdet i Kulden og Søgangen var overmenneskeligt. Af Besætningen paa 87 Mand reddedes 38, og af de 53 Passagerer var der 16 Overlevende. Af de Omkomne var 29 Danske. Der foreligger fra dette Forlis noget mere detaillerede Skildringer end fra de øvrige. Det gælder her som for alle Forlisene: der blev i Farens og Ødelæggelsens Stund udvist Mod og Disciplin, Følelse for Kammerater og Medmennesker og godt Sømandsskab.

Endelig mistedes m.s. „Panama“ den 11. April 1945. Meddelelsen om dette Forlis naaede frem paa et Tidspunkt, da Landet var flagsmykket efter Befrielsen fra den tyske Besættelse. Forliset fandt Sted i det nordlige Atlanterhav ca. 200 Sømil Nord for Azorerne, hvor Skibet sejlede i Ballast og i Konvoj mod Amerika. Af en Besætning paa 50 Mand blev kun 5 reddet. Af de Omkomne var 25 Danske, heriblandt Kaptajnen.

Kompagniet beklager dybt Tabet af disse Søfarende. Udover de af den danske Stat ydede Erstatninger har Kompagniet søgt at mildne Tabet af Forsørger ved at tilstaa Hjælp og saa rundelige Pensioner, som Pensionsfondets Regler og Midler tillader.

Med Hensyn til det store Tab af Materiel har Kompagniets Bestræbelser været rettet paa at genopbygge Flaaden i saa hurtigt Tempo som muligt og forsvarligt, dels ved Nybygninger, dels ved Nyerhvervelser og dels ved Chartring.

Allerede under Krigen lykkedes det at færdigbygge 4 Skibe, Motorskibene „Falstria“, „Malacca“, „Mongolia“ og „Manchuria“, saa vidt, at de kort efter Krigens Afslutning kunde sættes i Fart. Udover de Nybygninger, der omtaltes i forrige Aarsberetning, nemlig et Motorskib af Korea Typen hos Burmeister & Wain og 2 Motorskibe af Mongolia Typen hos Nakskov Skibsværft, har Kompagniet erhvervet en Nybygning paa 12.350 Tons Lasteevne, som færdigbygges af Burmeister & Wain til Kompagniet og kan ventes afleveret i Foraaret 1947. Skibet svarer i Størrelse og Bygge-maade til Kompagniets Skibe af Korea Typen. Kompagniet har yderligere reserveret sig Beddinger til kommende Nybygninger, men baade Arbejdsforholdene og Forsinkelser i Forbindelse med Leverancer af Materiel forsinker Byggetempoet. Med Henblik paa den foran nævnte Lokalfart i Østasien har Kompagniet købt m.s. „Navitas“, paa 3.051 Tons Lasteevne, bygget i 1943. Skibet er overtaget og har faaet Navnet m.s. „Bintang“.

Under Krigen har Kompagniet knyttet Forbindelser med canadisk Skibsfart og besidder nu Hovedinteressen i et canadisk Selskab: Johnson, Walton Steamships Ltd. i Vancouver, som ejer tre Skibe:

s.s. „Tantara“	paa 10.310 Tons Dødvægt
s.s. „Thasis“	„ 10.265 „ „
s.s. „Tatuk“	„ 4.700 „ „

og chartret et fjerde: „Fort St. Antoine“ paa godt 10.000 Tons Lasteevne. Disse Skibe administreres nu saaledes, at de indgaar som et Led i Kompagniets sam-

lede Operationer og derigennem ogsaa kommer til at nyde godt af Kompagniets indarbejdede Ruteorganisation.

Kompagniet har yderligere forhandlet om Erhvervelse af anden Tonnage, uden at disse Forhandlinger ved Regnskabsaarets Udløb endnu havde ført til Resultater.

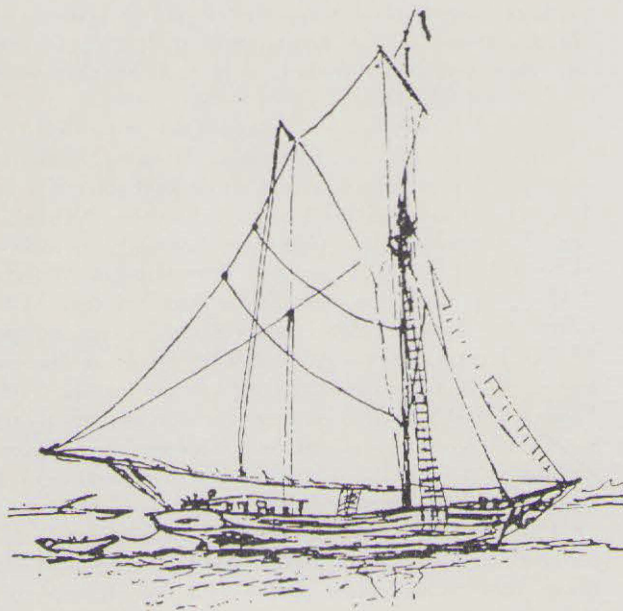
Ved Kompagniets Stiftelse blev der til Rutearten beordret 3 Dampskibe paa hver ca. 6.000 Tons Lastevne og med en Fart af ca. 10 Knob. Under Kompagniets Levetid har Skibsbygningstekniken gennemgaaet en rivende Udvikling. Særlig betydningsfuld for Kompagniet var Overgangen til Dieselmotordrift, som indledtes med m.s. „Selandia“ i Aaret 1912, og faa Aar senere gik Kompagniet over til udelukkende at bygge Dieselmotorskibe til dets Oceanruter. Et nyt Fremskridt betegnes ved Overgang fra den enkeltvirkende 4 Takts Motor til den dobbeltvirkende 2 Takts Motor. Udviklingen karakteriseres ved en Sammenligning af de anvendte Hestekræfter. De var i Kompagniets første Skib, s.s. „Siam“, 1.500 I.H.K., men er i Kompagniets nyeste Skibe op til 11.000 I.H.K., saaledes at samtidig med at Skibene er blevet større, har de ogsaa faaet forøget Fart og løber nu ca. 15—16 Knob. Men Tekniken har paavirket ikke blot Fremdrivningskraften,

men ogsaa Skibets Linjer, dets Stuveforhold, Losse- og Lastegrej, og ikke mindst giver Mandskabs- og Passagerbekvemmelighederne en hel anden Komfort end tidligere. Endelig har der, som foran nævnt, fundet en Tilpasning Sted af Skibene til de forskellige Ruters Behov, i hvilken Henseende særlig Køleinstallationerne baade til Skibets eget Brug og til Transport af Frugt og anden Kølelast maa nævnes.

Kompagniets egen Flaade andrager en samlet Brutto Tonnage af 127.108 og 160.886 Tons Dødvægt. Gennemsnitsalderen er 13½ Aar.

Forhandlingerne med England om Brugsgodtgørelse for de Skibe, der under Krigen sejlede under engelsk Flag, er afsluttet, og ligeledes er der afsluttet Overenskomst med Canada om Erstatning for m.s. „Europa“. Derimod er Forhandlingerne med den sydafrikanske Union og med Frankrig om tilsvarende Godtgørelser endnu ikke ført til Ende, og ligeledes er Forhandlingerne med den danske Krigsforsikring endnu løbende.

Kompagniets Formue beløber sig ved Regnskabsaarets Slutning til Kr. 61.651.102,58. Endvidere er det værd at nævne, at Kompagniets Pensionsfond andrager over 23 Millioner Kroner.



Sveriges sidste Sejlfartøj ophugget

Kaptajn Werner Grönros, Vättershaga, har til Fartøjsregistret meddelt, at hans Slup „Sofia“ af Länna nu er blevet ophugget. „Sofia“ var Landets sidste rene Sejlfartøj. Ved „Sofia“s Ophugning er nu Rubriken „Sejlfartøj“ i Sveriges Skibsliste helt forsvundet.

„Sofia“ var bygget paa Klink af Eg og Fyr i Aaret 1883. Den var 19,7 m lang og 6,8 m bred samt havde et Dybdgaaende af 1,3 m. Den lastede 60 t. „sah“ i „På Kryss“.

Ny Haandbog for Søens Folk

Flemming Aagerup & B. Rosenkilde Nielsen

ALT OM ALLE LANDE

Geografiske og praktiske Oplysninger om Rejseforhold, Levevilkaar, Handels- og Erhvervsmuligheder Verden over. Med 10 Oversigtskort og Strikordsregister.

En omfattende Haandbog for Søens Folk, fordi den bl. a. giver Adresser paa Sømandshjem og Konsulater. Den beskriver hvert Land, mange Øer og Byer i Europa, Asien, Afrika, Amerika, Australien og Stillehavet.

En udmærket Haandbog, som man med Udbytte kan have i Kufferten, hvad enten man rejser til Malmø, Fijizerne eller Baluchistan. Det er med andre Ord en Bog, der er anbefalelsesværdig af mange Grunde. Socialdemokraten.

Pris Kr. 18,50 kart.

Chr. Erichsens Forlag

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Torpedobaaden „WILLEMOES“

ved CARL ØSTEN



Den ny Torpedobaad staar ud gennem Hønseløbets.

S mukke, hvide Skyer bugnede paa en blaa Himmel, da T 2 „Willemoes“ en Dag i Juni paa sit Præsentationstogt for Pressen afgik fra Københavns Yderhavn og stod op gennem Øresund, medens bitte smaa Vandsamlinger rundt om paa dens Dæk laa som Mindelser fra en kraftig Regnbyge, der en Times Tid forinden var draget henover Havn og By og havde truet med at gøre Sejladsen til en Vandgang. De Indbudte, som var blevet modtaget paa Toldbodens „Kongetrappe“ af Adjutant, Kaptajnløjtnant *Norgaard*, og befordret ud til „Willemoes“ i Viceadmiral-Chaluppen, blev ved Falderebet modtaget af Chefen for Søværnskommandoen, Viceadmiral *A. H. Vedel*, Skibschefen, Orlogskaptajn *K. H. Poulsen*, og enkelte Officerer. Ved en Receptions-Cocktail i Officersmessen bød Hans Eksellence Gæsterne Velkommen samt afgav følgende Redegørelse for „Willemoes“ Tilblivelse:

Det blev sammen med dets Søsterskib T 1 „Huitfeldt“, der i August skal paabegynde sine Prøvesejladser, planlagt i 1938—39. Tempoet i Udførelsen, som var i Gang inden Krigens Udbrud, reduceredes forsættigt i Tiden op til 29. August 1943, saaledes at Skibene paa dette Tidspunkt var langtfra færdige. Desuden fik Marineministeriet ad illegal Vej Sverige til at hjælpe sig med Forsinkelsen ved at forbyde Eksport af det derovre bestilte Grej. Dog var Tyskerne alligevel i deres vanvittige Optimisme ved Kapitulationen kommet saa vidt med Fuldførelsen af Skibene, at de havde begyndt at fylde forskelligt Grej i dem. „Det er mig en stor Glæde“, udtalte Viceadmiralen endvidere, „at begge Baade paa nær Kedlerne, der er af svensk Fabrikat, samt enkelte, mekaniske Instrumenter, *udelukkende er dansk Arbejde*. I Foraaret begyndte Prøveturen med „Willemoes“, som ikke alene vil være velegnet til Forsvar, men ogsaa til Uddannelse af Personel. Det var morsomt for os i Forhold til de indkøbte, engelske Skibe, som vi efter Befrielsen maatte anskaffe for at kunne fortsætte Flaadens Opgaver, at kunne sætte et Skib som dette i Vandet. Dette gode danske Arbejde, det repræsenterer, tjener Orlogsværftet til megen Ære. Der er jo meget at indhente, naar vi har ligget stille i 7—8 Aar!“

Derefter inddeltes Gæsterne for Forevisning af hele Skibet i Hold med hver sin Fører. Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant *Franch Petersen* bliver mit Holds udmærkede Fører. Dækket beses først. For og agter

staar en 10,5 cm Kanon. De udgør Skibets Hovedarmering. Endvidere findes ogsaa For og Agter en 40 mm Rekyllkanon til Luftforsvar. De øvrige Kanoner, 6 20 mm Rekyllkanoner, er anbragt henholdsvis paa Bakken, i hver Side af Signalbroen og paa Dækshuset agter. Deres Fundament er omgivet af rillede Jern-Fodstøtter, for at Mandskabet kan staa bedre fast. Ved hvert Stykke Skyts er der som noget Nyt anbragt Nødhjælpskasser. Kanonerne betjenes af Mather, som er Skytter og Sidesigtere, samt Værnepligtige, der fungerer som Ladere. Al Skydning ledes fra Ildlederstationen, der er Baadens højst beliggende Rum, og der ligger lidt agten for og over Kommandobroen. I den cirkelrunde Ildlederstation, hvis Besætning under normale Forhold dannes af 5 Mand — der synes iøvrigt ikke være Plads til flere — demonstrerer Kaptajnløjtnanten ved Drejning paa et lille Rat, hvor let hele Stationen kan bevæges om sin egen Akse. Mængden af Ledninger, Maale- og Registratur-Apparater, som fylder næsten hele Stationen, er, set med en Lægmands Øje, eet Virvar. Først heroppe mærker man lette Vibrationer fra Fremdrivnings-Maskineriet. Paa Kommandobroen findes som et af de mange tekniske Fremskridt ombord et Højttaleranlæg, der forgrener sig overalt, og som besidder den Finesse, at man fra de forskellige Højttalere kan give Svar tilbage til Broen. En anden Nyindretning her er Rattet, som er det første af sin Art i vor Orlogsflaade. Det er enkelt og diminutivt, idet det kun bestaar af et Par korte, let krummede Haandtag, et til hver af Rorgængerens Hænder. Kaptajnløjtnanten demonstrerer yderligere en af de særlige Redningsveste („Præstekraver“), som ikke fylder mere, end at den kan anvendes under dagligt Arbejde, og som i Fare-Tilfælde kun er beregnet for Stationens Poster. Vestens Beholder af Gummi skal da pustes op af den paagældende, og hvis hans Lunger ikke har Luft nok dertil, aabner han for den komprimerede Luft, som findes i en til Vesten fastgjort, diminutiv Beholder. Skibets øvrige Besætning benytter sig derimod af almindelige Veste med Korkindlæg. Masten, der bestaar af en „Trebens-Mast“ med 3 slanke Ben, er forsynet med ikke mindre end 3 Nyheder: 1) En paa Mærset anbragt Højttaler til Brug ved Prajning af Skibe i Søen. 2) En paa samme Sted anbragt Vindmaaler, som er Flaadens hidtil største, og 3) En paa Toppen ved elektrisk Kraft roterende Radar-Antenne. Paa hver af Broens

Sider staar en Signal-Projektør. Baadens eneste ordinære Projektør staar mod tidligere Sædvane paa midtskibs Dæk.

I hvert af 2 Tripple-Apparater, et agter og et midtskibs, findes 3 Torpedoer. Desuden findes midtskibs 2 Morterer til Kastning af Dydbomber.

Til Udvikling af kunstig Taage er der i Taagerummet agter om Læ bag Styrmandsrummet installeret Aggregater.

Af Redningsmateriel forefindes 5 Flaader, heraf 2 store med en hver midtskibs i Borde, samt „Willemoes“ eneste 2 Fartøjer, en Motorbaad og en Hvalbaad, hængende i Davider i henholdsvis Styrbords- og Bagbords Side. Paa den store, lange Bak findes en ret lav Bølgebryder samt et elektrisk drevet Spil til Affiring og Indhivning af de 2 Ankre.

Under forreste Bro rummes Kabys'en, Mandskabets Baderum samt Tørreskabe til Tøj, der kun anvendes i Tilfælde, hvor man er for langt borte til at kunne faa vasket paa Holmens Vaskeri.

Den cylinderformede Bro agter huser Reservestyre-Rum. Ødelægges ogsaa det, maa man ty til 2 Mands-Rattet agter om Læ.

Dette var det væsentligste af, hvad „Willemoes“ har paa sit Dæk. Saa gaar Turen ned om Læ. Først til Maskinrummet, der ligger midtskibs. Dets 2 tandhjulsvækslende Høj- og Lavtryksdamp-turbiner kan tilsammen udvikle 24.000 HK, som giver Baaden en Fart af ca. 36 knob Maximum. (De forrige Baade af „Høgen“-„Glenten“-Typen, som Tyskerne stjal, kunde løbe ca. 30 knob). Dampudviklingen hertil sker i 2 oliefyrede Vandrørskedler med Overhedere. Maskinmester *Schwencke Hansen*, der er Chef i disse Regioner, bemærker stolt under sine tekniske Kommentarer, at „Willemoes“ har det største Maskineri, der overhovedet findes i noget dansk Skib! (Til Sammenligning tjener, at „Fr. VIII“ kun havde 12.000 HK). Trods Nedblæsning af frisk Luft er her ikke til at være ret længe, synes vi Gæster. 51 Gr. C. viser Termometret. „Og saa var her endda ikke saa lidt varmere i de højsommerlige Dage, vi havde for en Uge siden,“ tilføjer Maskinmesteren. Hvilken Hede maa der saa ikke være paa Fyrpladserne! Til den Fart af ca. 18 knob, vi skyder, er kun agterste Fyrplads taget i Brug. Den besøger vi dog ikke. Paa Grund af det dernede herskende store Overtryk, maa man „sluses“ derned, hvilket er for besværligt. Nedenunder Turbinerummet findes Kondensator- og Oliepumpe-An-

læg. Da vi stiger op fra Maskinrummet befinder vi os mellem det knejsende Kronborg og Helsingborgs højtliggende By. Saa langt er vi med den gode Fart kommet paa en lille Times Tid. Saa gaar Turen til Mandskabets Opholdsrum, som synes rummeligere end de paa de nye Fregatter. Paa Agter-Banjerne holder ca. 30 Mand, hovedsagelig værnepligtige Artillerister, til, paa Mellem- og For-Banjerne ca. 25 Mand, hvoraf en halv Snes er Radar- og „Plot'er“-Folk (Betjeningen af den automatiske Navigator). Hver Mand har sit Skab og sin Kistebænk samt Hylde til Gasmasker. Fælles er derimod Tremme-Hylderne under Lejderne til Fodtøj. Paa et Skab ligger Staalhelme. De er kun til Brug for Dæksbesætningen. Under Agter-Banjerne ligger Skibets Last af Dydbomber. Det er dog ikke saa farligt, som det lyder, for Mandskab, der sover ovenover dem. Thi Dydbombernes Farlighed indtræder først ved Indstillingen af dem, hvilken sker paa Dækket.

Under Bakken er Opvaskningsrum for Spise-Grej beliggende. Naar man som gammel Orlogsgast, der var vant til at spise af Blik-Tallerken, ser Hoben af fint Porcellæns-Grej, tør man ikke tænke paa, hvad der kan ske Porcellænet, selvom det kaldes Jern-Porcellæn, under Bakstørn i haardt Vejr og med stor Fart forbundet med Mandskabets Søsøge. Under Opvaskningsrummet er der Proviantrum.

Da vi atter gaar henover Dækket, er alle Mand efter Udskejningen i fuldt Virke. Nogle er ved at efterse agterste Kanon ved Hjælp af meget forskelligartet Værktøj, hvis Tilbagelæggelse i den for det beregnede Kasse alene vilde være en Puslespils-Opgave for en almindelig sailor. Andre af Folkene er i Færd med at tilsplidse Stræk-Tove (Tove, der skal trækkes fra For til Agter inde midtskibs) til hvilke Mandskabet i haardt Vejr kan støtte sig. Ligeledes er der i Mineskinnerne, der fører fra Opgangen ved Skorstenen og til Agterenden, anbragt Kokosløbere til Styrkning af Fodfæstet.

Hoveddataene for „Willemoes“ er følgende: Længde overalt 86,5 m, største Bredde 8,4 m, dybgaende 3,3 m og Displacement 873 t. Dens Byggesum ligger omkring 7 Mill. Kr., oplyste Direktør for Orlogsværftet *N. K. Nielsen*, som deltog i Sejlsadsen, og som paa det gamle, udmærkede Orlogsværfts Vegne honoreredes med Komplimenter for dette Stykke banebrydende Arbejde, som „Willemoes“ er. Summen kunde have været noget mindre, hvis ikke de danske Flaade-Autoriteters „Legen-Kispos“ med Tyskerne og disses Foretagsomhed havde fordyret den projekterede Sum udover andre Eventualiteter. Sentensen „Intet er saa galt, uden at det er godt for noget“ kan ogsaa montes paa „Willemoes“ Tilblivelse. Forsinkelsen af dens Bygning havde den Fordel, at man, da man i Sommeren 1945 fortsatte med dens Fuldendelse, kunde udnytte de sømilitære Erfaringer, som Verdenskrig Nr. 2 havde givet, hvilket medførte Ændring i saavel Armering som Konstruktion.

Efter at man havde beset „Willemoes“ — Flaadens nye Stolthed — fra For til Agter og fra Radar-

Fortættelse Side 18.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Har De læst Sejl og Motor?

i NIGERFART

med Kongen af Benin

FORORD

SET paa Kortet fylder Nigeria ikke stort mere i Afrika end Tobak for en Skilling, men maalt med et Metermaal udgør den Pibe Tobak omtrent en Million Kvadrat Kilometer i Flademaal. I Højden rækker Landet ikke op over den mest intelligente Nigeria-Negers Hjerneskal, og det stikker som Følge heraf heller ikke ret dybt. Nigeria er et udpræget Lavland under engelsk Højhed, og dets Beboere er ogsaa fladtrykte — i hvert Fald paa Næserne. Den indfødte Befolkning er Menneskeædere; deres Antal er derfor stærkt varierende og afhængig af deres Appetit paa Livet, men normalt tæller de ca. 26 Millioner sorte Sjæle — Slaver og Slavinder iberegnet.

Landet Nigeria gennemstrømmes af Floden Niger; det er Floden, der har givet Landet Navn, eller ogsaa er det omvendt. Under alle Omstændigheder er Floden med dens Bifloder og dens Delta af den allerstørste Betydning for Landet og dets Forbindelse med Omverdenen. Nigeria er i den største Del af sin Udstrækning bevokset med Urskog og hører til det mørke Fastland. Mod Nord, Øst og Vest grænser Landet til Afrikas øvrige Mørke og mod Syd til Guinea-Bugstens blaa Bølger; dets Frugtbarhed, Dyrerigets Mangfoldighed og Beboernes Uvidenhed er derimod grænseløs.

Dette er, hvad man omtrentlig kan læse sig til i ethvert Konversationsleksikon, men saa maa man ganske vist ogsaa tage det med, der staar mellem Linierne. Vil man vide mere om Niger og Nigeria, maa man selv rejse derned. Men Rejsen er lang og kostbar og forbundet med mange Ubehageligheder, og det er langtfra afgjort paa Forhaand, at Resultatet af den vil svare til Forventningerne. Vil man derimod tage til Takke med de Oplevelser, en Sejlskibssømand har haft, og de Indtryk, han har faaet som Dampskibsmatros under en Rejse paa Niger, kan man spare baade Tid og Penge og alle Ubehageligheder og læse sig til det hele i de følgende Kapitler, uden at man behøver at læse mellem Linierne.

Forfatteren.

FØRSTE KAPITEL

Jeg kan takle og splejse. Jeg kan ryge og skraa. Jeg kan drikke og synge og spinde en Ende. Jeg har fartet Jorden rundt gennem tykt og tyndt og langs

alle Kompassets Streger, og jeg har haft en Kæreste i hver eneste Havn. Jeg er fuldbefaren — Sejlskibsmatros, og nu er jeg om Bord i en Slavekasse af en Dampner.

Hvordan jeg er kommet her om Bord? Det er en længere Historie om Vin og Kvinders Træskhed. Men spørg Norske Mathilde fra Sand Straat — Boardingmesterens Kone; det var hende, der drak mig til.

Never mind! Blæse med det! Nu er jeg her, og nu bliver jeg her — i hvert Fald foreløbig, for „Kongen af Benin“ ligger midt paa Nigeren og kan hverken komme frem eller tilbage.

„Kongen af Benin“ — det er Kassen. Den er fire Tusind Tons drægtig, og den er smækfuld af Genever. Det sidste bliver alle Nigerlandets sorte Konger og deres Undersaatter ogsaa, naar Lasten kommer i Land. Det er soleklart — efter mit Skøn. Vi sejler paa Tusk, og nu staar vi paa Grund. Den forræderiske Genever har ført baade mig og „Kongen af Benin“ paa gale Veje. Men alligevel — jeg fortryder ikke den Rus, jeg sejlede om Bord i, for nu har jeg selv set og oplevet Ting, som jeg før var den første til at betvivle, fordi de ligger langt uden for alle Sejlskibsruter, og jeg har lært de løjerligste Kanutter at kende.

Der er først og fremmest Sambo. Han kom om Bord i Sierra Leone for gode Ord og en elendig Betaling, og han er ikke saa lidt indbildsk. Han er Matros — ligesom jeg; det tror han da, men fra Nigrens Munding til Benin og tilbage til rum Sø igen tror han endnu mere. Paa den Strækning spiller han tillige kendt Mand. Han staar paa Broen under vanskelige Situationer og giver Raad og gaar Skipper og Styrmand under Øjnene. Han varskoer frækt Styrbord eller Bagbord, naar der skal klares en Pynt, og han generer sig ikke for at kritisere Rorsmanden, dersom Pynten ikke bliver klarer flot nok. Det er ikke langt fra, at han vil belære en hvid Mand om, hvordan man styrer med Damprat. Han vil ogsaa gerne vise, hvor dygtig han er til at hive Haandlod; men det bliver der ikke noget af, saa længe jeg er fast Lodhiver — i hvert Fald ikke paa Styrbordsvagten, og havde Nordmanden, min Kammerat paa Bagbordsvagten, sagt det samme, vilde „Kongen af Benin“ ikke have staaet paa Grund nu. Men Nordmanden er en glad Gut i Drammen, og om Bord i „Kongen af Benin“ er han ligeglad i begge Ender. Han lod

Sambo hive Loddet, mens han selv gjorde sig et lille Vend forefter og fik sin Tørst slukket, og Resultatet blev, at alt, hvad der kunde staa paa to Ben om Bord, et Øjeblik efter stod paa Hovedet hen ad Dækket, fordi Fjølset læste fem Fod forkert af paa Lodlinen.

Naa! Blæse ogsaa med det. Der er flere Dyndbanker paa Nigieren, end der er Plads til i en Negers Hjerneskal, og der var ingen andre end mig, der bemærkede den forkerte Aflæsning; men jeg er som sagt Sejlskibsmatros, og „Kongen af Benin“ er jo kun en Damper. Hvad Sambo er, det er jeg derimod ikke ganske klar over endnu, udover at han er en daarlig Matros og den mest modbydelige Nigger, jeg har set for mine Øjne.

Han har ikke Krølhaar som andre ordentlige Negre. Hans Hoved ligner en trevlet Kokosnød, og han har saa godt som ingen Næse; i hvert Fald er den saa brak, som havde den været under en Damp-tromle. Han har lange senede Arme, der naar ham til Knæene, og brune Haartjavsere paa Hænderne, og saa er han sort som det sorteste Kul. Han er i det hele taget et Pragteksemlar af en Grimrian, men det faar altsammen være, blot han vilde passe sig selv, og hvad han skal, og holde sine Fingre fra Lodlinen.

Hvem kan bestemme en Negers Alder? Jeg antager, at Sambos Alder ligger et eller andet Sted mellem tyve og tres. Han veg udenom, da jeg spurgte. Jeg tror ikke, han selv ved det, eller ogsaa skal det være en Hemmelighed. Sambo er ogsaa hemmelighedsfuld; det hører med til Indbildskhed. Han vil heller ikke ud med, hvor han stammer fra. „Afrika“, siger han, som om man kunde være i Tvivl — „Afrika, my boy“, og han gylper Ordene frem i et hæsligt Grin, der tværflekker hele hans Underansigt. Sambo gylper altid, naar han taler, undtagen naar han bliver drillet, saa hvæser han.

Jeg husker forleden, da vi laa til Ankers ved Lagos; det var efter Middagspausen. Jeg havde ligget paa Forlugen og slebet en Skraber, og jeg havde drømt. Det var en underlig Drøm: Jeg gik i en Skov — en mægtig Urskov — mellem gamle, ærværdige Abebrødræer med Stammer saa tykke, som jeg aldrig før har tænkt mig, men som jeg heller ikke kunde se gennem det Netværk af Lianer, der snyltede sig op ad dem — mellem dværgagtige Palmer med stive, fingrede Blade og skællede fra Rod til Top og lange opløbne Fyre med mægtige Kroner og Stammer, der voksede i Led som Bæltedyr — mellem sære Vækster med spidse, læderagtige Blade og Luft-rødder, og som svedte den rene Gummi. Jeg var ganske alene, og jeg gik og følte mig saa underlig beklemmt i den Stilhed, der omgav mig — ingen Fuglekvidder, ingen Summen af Insekter og intet Sus i Løvet; det var, som om alt Liv var uddødt, som om Skoven selv stod forstenet i sin grønne Pragt, og den knugede mig og trykkede mig for Brystet som en Mare. Saa hørte jeg med ét en Lyd over Hovedet paa mig — en Lyd, som forekom mig bekendt, og da jeg kastede Blikket op efter, fik jeg Øje paa en Abe, som sad øverst oppe i Toppen af en høj Palme og spillede Regnbue med sit Agterspejl. Den sad og

dinglede med en Kokosnød i Haanden og gylpede og skældte ud over et eller andet. Den svingede Nødden frem og tilbage, og dens Bevægelser mindede mig grangiveligt om Sambo, da jeg saa ham hive Lod — saa grangiveligt, at jeg gik helt op i min Forestilling og raabte:

„Tyve Fod og ingen Bund!“

Saa vendte Aben Front og hvæsedes, og jeg fik Kokosnødden i Hovedet og vaagnede; men oppe i Fokkevantet stod Sambo og saa abedum ud, og hen ad Dækket trillede et Nøgle Skibmandsgarn.

Naturligvis anede jeg Sammenhængen, og Sambo fik til Tak Drømmen lige saa frisk, den var i alle Enkeltheder. Jeg glemmer aldrig det Fjæs, han stillede op. Hans Fladpande slog ligefrem Revner. Han rullede med Øjnene og hvæsedes som en Giftsog, og saa stak han paa alle Fire højere op i Vantet, og nu syntes jeg ogsaa, at jeg lysvaagen havde set Aben i Palmen.

Som sagt, der hviler noget hemmelighedsfuldt over Sambo. Han er en daarlig Matros efter Sejlskibsbe-greber, men et rent Klatredyr til at gaa til Vejrs. Forleden gik han oven over Fløjknappen paa Vædemaal. Han klatrede op ad Stangen paa den ene Side og lagde sig paa Maven over Knappen, drejede rundt og gik ned paa den anden Side; men det kalder jeg Abekattestregere og ikke Matrosarbejde. Han minder mig uvilkaarligt om sorte Nanna fra Fernando Po.

Det er en sælsom Historie, der fortælles om bemeldte Dame. Oprindelig skal hun stamme fra Old Kalabar; men som fjorten Aars Tøs blev hun bortført af en Gorilla, og Aaret efter kom hun tilbage med en laadden Unge. Efter Sigende blev Gorillaen samtidig fanget og sad mange Aar i Bur i Londons zoologiske Have, indtil den omsider døde af Længsel. Men sorte Nanna gik i en Kano og flygtede bort over Havet. Hun flygtede fra sin laadne Unge og vilde ogsaa flygte fra sin Skam. Hvor Ungen blev af, melder Historien intet om; men Nanna og Skammen landede paa Fernando Po, og der skal de begge to leve endnu.

For Folk, som har færdedes i disse Egne, lyder Historien ikke usandsynlig. Jeg har den fra Baadsmanden. Han er Amerikaner, og saa er han farveblind, for han ser rødt, naar han ser paa en Sort, og Sambo skærer ham ligefrem i Øjnene. Han har fortalt den Historie mindst én Gang hver Dag, siden Sambo kom om Bord i Sierra Leone, og han har lige saa ofte slaaet fast, at den er paalidelig, men ikke desto mindre skal jeg have den nærmere undersøgt, naar vi om en otte Dages Tid kommer til Fernando Po. I Øjeblikket har jeg ikke Tid til at beskæftige mig mere med Sambo, for Skuden staar fast, og vi skal have den flot.

Vi har forsøgt med fuld Kraft bak, med Varp og med Strømme af Sved. Vi har sprængt to Staaltrusser og hevet begge Kopperne af Agterspillet, men ikke en Tomme har Kassen ribbet sig, og nu skal vi i Gang med at lempe Last.

Vi har fyrretyve Kroonegre med fra Sierra Leone og Monrovia; de er udelukkende om Bord for at arbejde med Lasten, hvilket man af Hensyn til det usunde Klima finder fordelagtigt frem for at bebyrde

Skibets hvide Besætning med det groveste af dette Sjøverarbejde, som ellers let kunde give skæbnesvangert Mandefald i dette Malariaens Eldorado. De seksogtredivende af disse Kroonegre staar splitternøgne stablede op paa Fordækket og venter paa de grønne Geneverkasser, mens Resten stropper ind nede i Lasten.

Saa er første Længe klar, og der varskoer om at hive op. Men nu staar Sambo, som skal hive med Dampspillet, og mundhugges med Høvdingen over Kroonegrene, som ogsaa vil hive. De skændes om Mekaniken, og ingen af dem kan faa den i Gang. De aabner Igangsætningsventilen og skifter Kvadranten og skælder hinanden ud for Nigger, og Stemplerne slaar Skældsordene fast i Cylindrene. Stemplerne hamrer, som skulde de sprænge hele Hejseværket. Det er soleklart, at der er Vand i Cylindrene; det kan selv en Sejlskibsmatros forstaa.

Jeg er hverken Maskinmester eller Styrmand, og det kommer ikke mig ved; men jeg gaar alligevel hen og hjælper dem. Jeg aabner Aftapningshanerne og skolder Høvdingen, saa han hylér i vilden Sky og hopper omkring som en Reje, og straks gaar det bedre. Det gaar altid bedre, naar en hvid Mand kommer til, men det kan Sambo ikke forstaa. Han hvæser omkap med Spilledamprøret.

Spillet snurrer. Plejlstængerne løber Kapløb med hinanden. Manilaløberen knirker og strækker sig som i Velvære eller omtrent som naar man trækker Kærester ud af en Finger. Lossekrogen farer ned og op, og den slæber den ene Længe med sig til Dæks efter den anden. Jo, nu gaar det, og det gaar tjæpt. Kroonegrene gaar i Gaasegang fra For til Agter, hver med en Geneverkasse paa Hovedet — og fra Agter til For med tydelige Tegn paa Skuffelse over ikke at kune faa Lejlighed til at smadre en af Kasserne og smage dens Indhold — i en endeløs Kæde gaar det — agterefter om Styrbord forbi Lampemanden, som holder Vagt over Kasserne paa Agterdækket — og forefter om Bagbord, og de transpirerer den rene uforfalskede Negersved.

Naturligvis er der ogsaa Vagt i Lasten. Vi var fem Mand, som tilbød os — en Scotchman og en Hollænder, Nordmanden og jeg og en Tyrk. Men Førstestyrmand foretrak Tyrken, og vi andre fire ønskede baade Tyrk og Koran og alle andre Spiritusforbud Fanden i Vold, og saa gik vi agterefter sammen med Resten af Dæksmandskabet og forsøgte med Varp igen.

ANDET KAPITEL

Vi har aset hele Formiddagen til ingen Verdens Nytte. Nigerbunden holder fast, som om den er besat med Sugerskaale, og jeg tør holde ti mod en paa, at den hverken giver Slip, fordi vi lempet Last eller bruger Varp. Det er mig i Øjeblikket en komplet Umulighed at udmaale Rækkevidden af Sambos fejl-agtige Lodskud.

Nu er det otte Glas — Doktortid. Vi stiller alle hos Skibslægen til Medicin. Hele Besætningen uden Undtagelse faar Medicin hver Dag. Vi er som antydning i Malariaens Eldorado, og Prevention is better than cure. Det gælder om at forebygge

Feberen, og den forebygges efter Rang og Stand. Kaptajnen og Lægen spiser Cinin og skyller den ned med Champagne. Styrmand og Maskinmestre faar Cinin og Grog, og Matroser og Fyrbødere og al det øvrige Krapyl, som efter Lægens Skøn ikke har saa megen Eksistensberettigelse, maa nøjes med Cinin og Lemonsquash. Men Kroonegrene faar hverken det ene eller det andet, og de klarer sig allerbedst.

Saa holder vi Middag.

Den er hamber — fyrretyve Grader i Skyggen og pork and peas so much we please — gule Ærter og harskt Flæsk. Det er ikke langt fra, at vi misunder Kroonegrene, som har slaadet sig ned paa Agterdækket rundt om en vældig Jernbeholder fyldt med Ris, som er kogt ved Damp fra Maskinen. Ærterne kan passere — saagar gennem en tæt Si; dog hænder det, at der findes et Par Skaller paa Bunden af Bakken. Det er med Ærterne som med Kødsuppen — Suppe de bouillon — one bucket of water and one onion. Flæsket derimod er umuligt i en hvid Mands Mave, men derfor kaster vi det ikke over Bord. Der er lige saa stor Forskel paa Smag og Behag som paa en Hvid og en Sort. Vi ved, hvad harskt Flæsk er værd blandt Negre i Vestafrika. Vi har erfaret det paa de Pladser, vi har anløbet før, og hver Mand gemmer sit Sul i sin Køje og vaager over det som over en Helligdom, endskønt det stinker som det ureneste Fordærv. Vi ved, at en Luns Flæsk paa et Pund er det samme som en Papegøje, og giver man tre Beskøjter til, kan man faa en Niggerkælling i Tilgift. „Kongen af Benin“ sejler som sagt paa Tusk, og det gør den største Part af dens Besætning ogsaa.

En Luns Flæsk — friskt eller fordærvet — er lig tre Shillings paa Guineakysten, lig en Papegøje paa Niger, lig femten Gylden i Amsterdam, og hvad kan man saa ikke faa ud af en Niggerkælling. Der er mange, som sejler i denne Fart alene for Kosten. Der er til Eksempel Kokken — og Stewarden; de er begge to Hamburger-Jøder, og de har allerede skrabt et Par Hundrede Papegøjer sammen; men de er ogsaa for Tiden de to største Kæltringer i hele Guinea-Bugten.

Vi holder en Time Middag. Fem Minutter vilde være mere end tilstrækkeligt, hvis det kun var for Madens Skyld, men vi skulde ogsaa gerne have et lille Pust og en Skraber. Pust under Nigerias Sol lyder nærmest som Suk og Stønnen, og en Skraber ved højlys Dag i Lukafet under Bakken er en komplet Umulighed. Hvem kan sove, naar de to Kæltringer holder Skole med alle deres Papegøjer lige udenfor.

Det er et syndigt Hus under Bakken — Matros-Lukaf om Bagbord, Fyrbøder-Lukaf om Styrbord og midt imellem disse to Logementer det ene Tremmebur oven paa det andet, propfyldte med Fugle og Dyr. Der er Hundreder af graa Papegøjer, Aber med Snohale og en bar Rump, der skinner i alle Regnbuens Farver. Der er to Antiloper og en Leopardunge og en lillebitte Krokodille i en gammel Kødtonde, og der er Skrig og Skraal. Det er, som om hele Afrikas Dyreverden holder Generalforsamling, og inde i Lukaerne kæfter Matroser og Fyrbødere

op i Munden paa hinanden og i alle Verdens Tunge maalt. De er ikke et Haar bedre end Aber og Papegøjer — i hvert Fald mange af dem, men det er vel ogsaa derfor, der er Tremmer i Lukafldørene ligesom i Burene eller rettere sagt som i en Retirade.

Nej, det er en komplet Umulighed at slibe en Skraber her. Jeg gaar agterud. Tredje- og Fjerdemester staar og trækker frisk Luft i Gangen under Overbygningen henne midskibs. Den ene er Mister Short, den anden Mister Long, og de breder sig begge to, saa de spærrer hele Passagen. Hvem der er Short, og hvem der er Long, kan være lige meget; de er begge Briter, og de betragter en Dansker som en Dutchman. Men jeg skal ikke forstyrre dem i deres Betragtninger. Jeg lægger Vejen op over Overbygningen; thi jeg føler mig hævet over enhver Diskussion om dette Emne.

Andenstyrmand sover Rævesøvn i sin Hængekøje paa Broen. Han raaber mig an; saa ser han agterefter, om Lampemanden er paa sin Post ved Geneverkasserne, og han lader mig passere.

Jeg fortsætter ned paa Agterdækket — forbi Kroonegrene, som er gaaet omkuld rundt om Ris-kedlen. Dem rører hverken Skrig eller Skraal. De har proppet sig lige op til Halsen med halvraa Ris, og de ligger og snorker midt i den stegende Sol med de trommespændte Maver lige i Vejret og buldner mere og mere ud.

Lampemanden ser mistroisk efter mig, idet jeg gaar forbi Kasserne. Han har strenge Paalæg. Men han kan spare sin Mistro i den Varme. Havde det endda været en kold Bajer. Jeg siger: „Havde det endda været en kold Bajer,“ og jeg vender mig om imod ham, idet jeg siger det; men saa stikker han mig en halvtømt Geneverdunk, og nu siger jeg: „Pokker skulde da sige nej.“ Men jeg skal længere bort og slibe min Skraber, og jeg gaar videre agterefter — op paa Poopen — lige saa langt agterud, jeg kan komme, og jeg smækker mig ned bag Rorkisten med min Dunk.

Der er langt fra „Kongen af Benin“s Bak til bag dens Rorkiste, og her er en velsignet Ro. Solsejlet skærmer over hele Poopen. Jeg ligger saa nogenlunde i Skygge, og jeg tager mig en Slurk; men den brænder værre end Solen, og der maa en anden ned til at slukke.

Saa falder jeg i Tanker.

Floden driver dovent forbi. Den ser mørk og dystert ud. Som jeg stirrer mod Dybet, ser det ud, som den flyder med det sorteste Blæk. Men hvad gemmer Nigieren ikke ogsaa i sit Skød — i sit dydede Leje og ved sine utilgængelige Bredder, hvor Urskoven maser sig saa langt frem, at den formelig slaar Rod i Vand, hvor Tropens Sumpvegetation væver og filtrer sig sammen og sætter videbegærlige Forskere graa Haar i Hovedet. Hvem ved? Maaske gaar en Flok Flodheste og græsser paa Bunden lige under mig. Og hvad myldrer ikke paa de sumpede Bredder af Kryb? Naturligvis vrimler der med Øgler og Snoge og væmmelige Slangere, der spytter Edder og Forgift — for ikke at tale om de modbydelige Krokodiller, der græder Snot og æder Negerbørn til. Og saa er der vel ogsaa fuldt op med Igler, eller hvad det nu var for slimede Tingester, som havde bidt sig fast paa den døde Neger, der drev forbi i Vandskorpen i Formiddags — grønne, slimede Igler, der suger Næring af Negerlig. Føj for Pokker! Nej, maa jeg saa bede om et Sug af min Dunk.

A-ah! Hvilken velsignet Ro, men nederdrægtig lummert. Jeg brænder baade indvendig og udvendig. Det er, som om jeg indaander den klare Ild, men jeg ligger ogsaa i en feberfyldt Tropedags mest trykkende Hede med Solen i Zenit, og saa har jeg drukket hollandsk Genever, beregnet til Negerbrug.

Naa, endnu er min Hjerne da heldigvis ikke helt smeltet. Endnu kan jeg tænke saa nogenlunde klart, og jeg tænker paa mig selv og blæser paa Resten og sparker den tomme Dunk over Bord.

Ingen Forrædere her!

(Fortsættes i næste Nr.)

Torpedobaaden „Willemoes“

Fortsat fra Side 14.

Antenne til Kølsvin, samlede Viceadmiralen Dagens Indbudte til Sandwiches med Øl til i Officersmessen. Søluften tærer — ogsaa paa Landkrabber! Paa det Tidspunkt var „Willemoes“ efter at have rundet Hven næsten naaet tilbage til sit Udgangspunkt. Alle Gæster var da yderst tilfredse med den dejlige Sejlstur, som kun havde et Minus: At den ihærdige Reporter paa Grund af alt det, der skulde beses indenbords, ikke fik Tid til at nyde Sundet, dets Øer og Kyster. Da Viceadmiral Vedel som Dagens ekscellente og hyggelige Vært ved Falderebet tog Afsked med hver enkelt, udtalte de fleste af Deltagerne i Turen overfor ham deres Hyldest og Lykønskning til den store, moderne Vinding, som „Willemoes“ er for vor Flaade. Inden han gik fra Borde, gik han Fronten af paa Skansevagten, der stod opmarcheret paa Agterdækket.

Naar „Willemoes“ efter tilendebragt Indskydningsøvelser med Torpedoer i danske Farvande engang i

September starter paa et Udenlandstogt, vil Dannebrog komme til derude at vaje over et gedigent dansk Arbejde, som samtidig er et haandgribeligt Bevis for dansk Modstandsvilje under Besættelsen, som Fjenden ikke kunde knægte — et Bevis, der til Gavn for dansk „good-will“ i Udlandet bør fremhæves paa Togtets forskellige Anløbspladser.

Om Skønheden i „Willemoes“ svajryggede Skrog, der er langt og smækkert som en Delfin-Krop, kan der diskuteres. Men Skønhed er for et Krigsskib ikke den væsentligste Fordel. Hovedformalet er Kampeffektivitet og Fart, hvilke Egenskaber i dette Tilfælde kan føres paa Orlogsværftets Kreditside med stor Farvør. Det Personel, der *en bloc* skal kunne udnytte nævnte Egenskaber til fulde i det Prøve-Objekt, som „Willemoes“ er, skabes forhaabentlig *peu en peu*!

Carl Østen.

Husk at forny Deres Abonnement!

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Juli 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompani
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jøbsen A/S
 D/S Orion
 Andreas Christensen
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hotland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjørnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 Navitas A/S
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Buggerselskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 A/S Rederiet Mathilde
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S Jyden
 A/S Christiansholms Fabriker
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samso
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

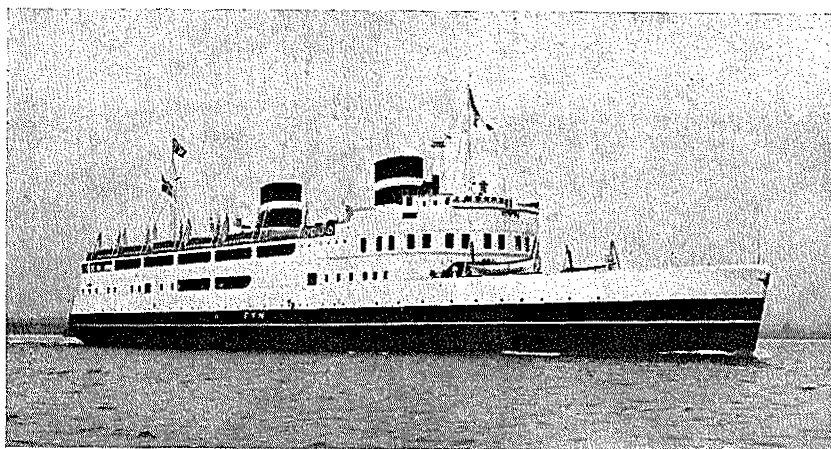
M/F »FYN«

M/F „Fyn“ er den femte og største Diselmotorfærge, som er i Fart ved Storebælts-Overfarten. -- Den første af disse er M/F „Korsør“, der blev indsat i 1927; men den har i Aarenes Løb gennemgaaet adskillige store Ombygninger for at følge med Tiden. Derefter fulgte Færgerne „Nyborg“, „Sjælland“ og „Storebælt“. Sidstnævnte, som blev bygget i 1939, var den første Motorfærge med Skorstenene i Centerlinien, medens de øvrige Færger har Skorstenene ved Siden af hinanden, dog undtaget M/F „Sjælland“, der efter Sabotage blev helt ombygget.

M/F „Fyn“ er udført med mange Forbedringer baade af Udseende og Indretning. Skroget er forude for-

synet med en høj Bovport, der ved Trykluft kan løftes, saa at Jernbanevogne og Biler kan køre om Bord og i Land. Porten giver i Modsætning til de andre Færger Skroget et jævnt Forløb og er særdeles praktisk, da Biler og Vogne staar fuldstændig i Læ for Saltvandssprøjt. Færgens Dækshuse er afrundede, Skorstenene og Master har Fald, og Baadedækket er udført med enkelte brede Støtter for at give saa frit Udsyn som muligt for Passagererne.

Færgens Hoveddata er følgende: Længde, største over Stævnene: 107,8 m. Bredde, største over Fenderliste: 17,7 m. Dybde fra Hoveddæks-Bjælkens Retline til Kolens Overkant: 6,365 m. Fri Højde paa



Den nye Storebæltsfærge paa Prøveturen.



G. W. Frydenlund & Søn

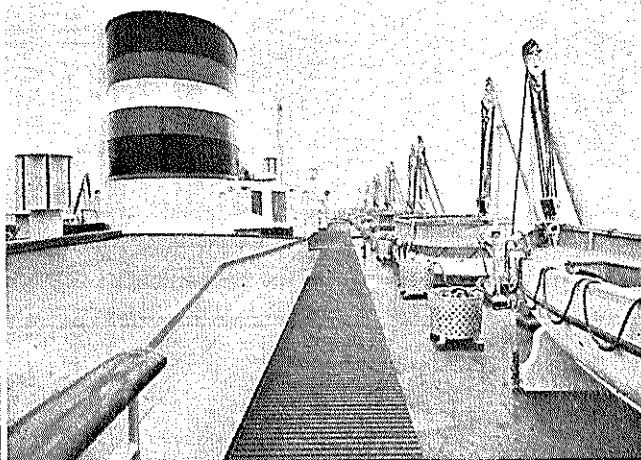
Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



1. Klasses Salon for Ikke-Rygere.



Baadetækket.

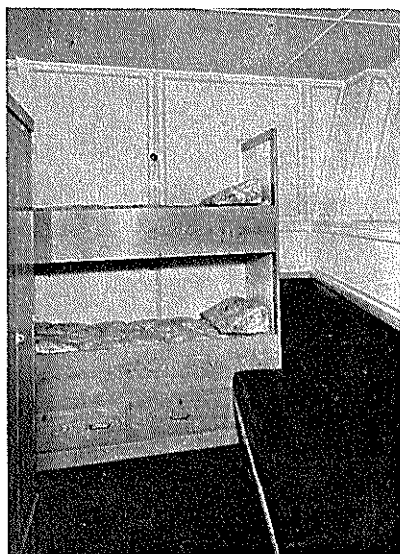
Hoveddæk: 5,01 m. Sporlængder: Paa Midtspor fra agt. Stoppebom til Frispor: 76,15 m. Paa SB Sidespor fra agt. Stoppebom til forr. Frispor: 84,29 m. Paa BB Sidespor fra agt. Stoppebom til forr. Stoppebom: 99,36 m. Samlet effektiv Sporlængde: 259,8 m. Lastevne: Tre Lyntog saavel Tre- som Fire-Vogns, eller 15 Stk. fire-akslede, eller 30 Stk. to-akslede Jernbanevogne. Passagerantal: 1500 normalt, 2000 maksimalt. Dybgang, middel med Last: 4,101 m. Deplacement: 4060 t. Tonnage: 960 DWT, 2,941,46 BRT, 1,191,34 NRT. Antal Baade: 14. Antal Flydemidler: 20. Antal Redningsbælter: 2000. Antal Redningskranse: 24. Maksimal Maskinkraft: 5450 HK. Maksimal Fart med Last (830 t paa Prøvetur): 16,8 Kn.

Færgens Forstævn er afpasset efter Færgelejerne

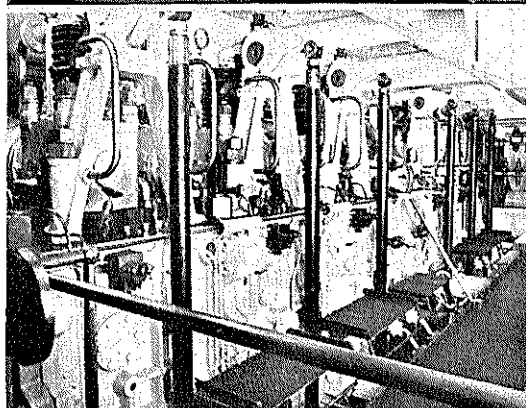
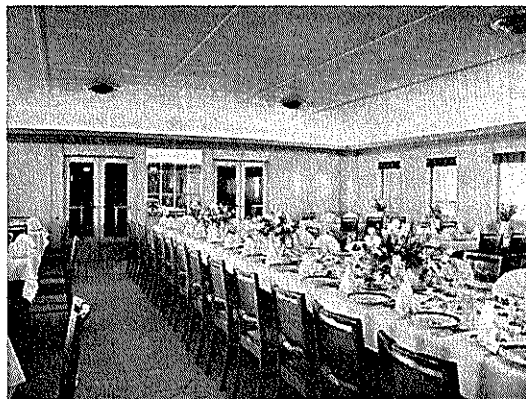
ved Korsør—Nyborg og København—Malmø Overfarten, og der er Ror og Styremaskine i begge Ender. Paa forreste og agterste Kommandobro er ved Siden af hinanden anbragt Styresøjler for begge Ror, saa at man under Ud- og Indsejling kan bruge begge disse. Styremaskinerne er rent elektriske og udført af Thomas B. Thrige.

Vogndækket er gjort meget rummeligt ved, at Trapper og Huse er lagt ud i Siderne for at give Plads til Biler. Jernbaneskinneerne er af samme Grund lagt ned i Dækket, saa at Skinnehovedet er i Højde med Træddækket. Skinnerne er udfræsset af firkantet Staal fra Frederiksværk Valseværk. For at lette Passagerernes Ind- og Udstigning fra Lyntogene er der mellem Sporene anbragt Perroner med Trapper, som

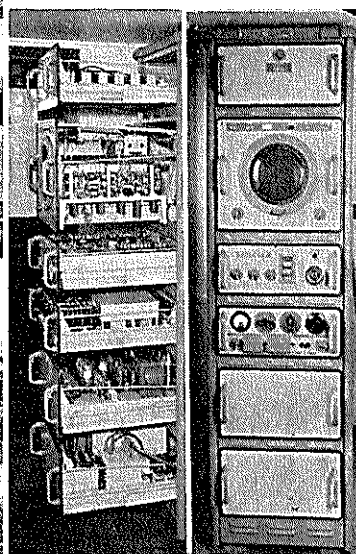
Fælles Spisesalon. ➤



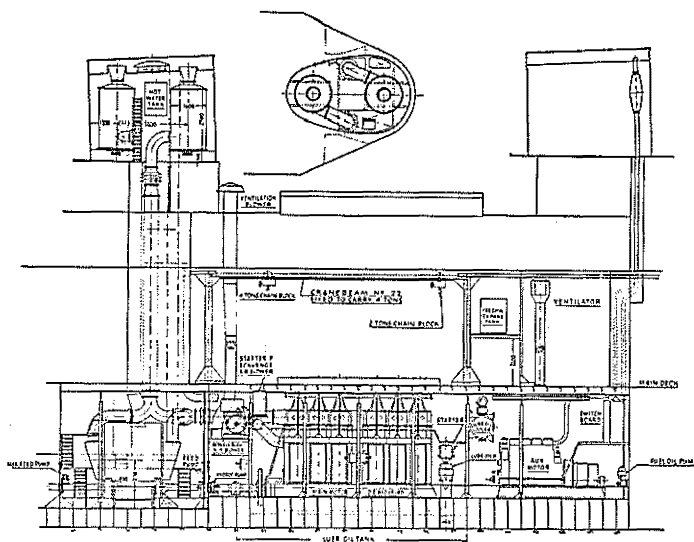
♣ Et Billede fra Mandskabsrummet.



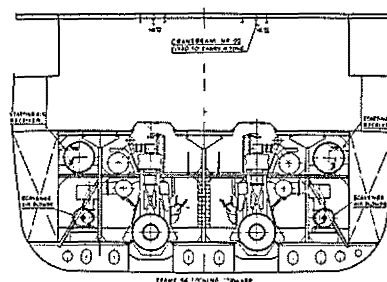
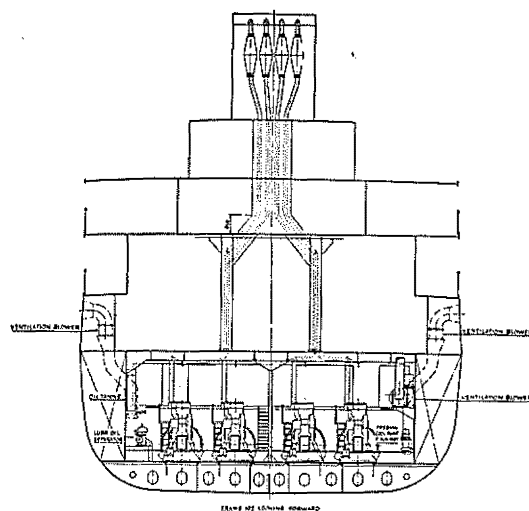
➤ To B.lleder
af Radaranlægget.



← Maskintoppen.



Optalt og Plan af Motorrum.



Øverst Snit ved Hjælpe-motorer,
nederst Snit ved Hovedmotorer.

fører direkte op til Promenadedækket. Vogndækket er forsynet med Sjakler og Surringsbeslag for Fastgørelse af Jernbanevogne, alt nedlagt i Dækket. Forude paa Vogndækket er anbragt 2 Stk. kombinerede Varpe- og Ankerspil og agter 2 Stk. Varpespil; alle Varpespil er af Thomas B. Thrige's Fabrikat, medens Ankerspillene er fra De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov. De to Skibsankre er indbygget i Recesser i Klædningen for at undgaa Kollision med Bolværket under Krængning.

Apteringen under Vogndækket er foran Maskinrummet indrettet for Kokke, Tjenere og Dreng, der efter følger To-Mands Kamre for Sømand og Motormænd samt Messe for disse. Agten herfor ligger 1. Kl. Damesalon og 1. Kl. Herresalon, der begge er udført med tonmalede Skodder og Egetræsmøbler. Agtenfor Maskinrummet findes Kamre og Baderum for Maskinofficerer, en rummelig Fællesklasesalon samt Fællesklasse Dame- og Herresalon. Alle Saloner har tonmalede Skodder og Egetræsmøbler. Den agterste Del af Apteringen er Kamre for kvindeligt Restaurationspersonale.

Paa Promenadedækket findes forude 1. Kl. Rygesalon med store Vinduer i Front og Sider. Skodderne er udført af mørkt Asketræ og Møblerne af fransk Nøddetræ; Stolene har Læderbetræk. Agtenfor Rygesalon er en Hall med Skodder af fransk Nøddetræ, hvorfra der er Adgang til 1. Kl. Ikke-Rygesalon med Skodder af Kivasengo og Møbler af Elm. Fra denne Salon er der Indgang til den fælles Spisesalon. Skodderne her er af lys Ask og Møblerne af Mahogni. Salonen har 72 Pladser, og Loftet er i fuld Bredde

hævet ved en Dom paa Baadedækket. Agtenfor Spisesalonen er et Pantry med Elevatorer, Evercold Køleskabe, Køledisk, Opvaskemaskine, Kaffemaskiner etc. Fællesklasse Rygesalon har ligeledes Dom i fuld Bredde, og Skodder og Møbler er her af Elm. I Fællesklasse Ikke-Rygesalon er Skodderne af Fugleøjetræ og Møblerne af Elm. Apteringen for Skibsfører og Dæks officerer er paa Baadedækket, hvor der desuden findes en Privatkahyt med Skodder og Møbler af fransk Nøddetræ. Gulvbelægningen i Apteringen er af Ruboleum paa Aranbee.

Ventilation og Opvarmning sker ved Termoaggregater, leveret af Glent & Co. Sanitæranlægget er til varmt og koldt Vand og forsynet med Hydroforer. I Apteringen er arrangeret elektriske Ure og Højttaleranlæg samt automatisk Telefonanlæg.

Kabyssen er anbragt paa Baadedækket over Pantryet og har oliefyret Komfur og to dampopvarmede Suppekedler fra Brønnums Maskinfabrik samt elektrisk Kødhakke- og Røremaskine, desuden Kølerum

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



for Kød, Grøntsager og Mælk samt en Messe for Restaurationspersonalet.

Styrehuset og Fokkemasten er udført af Aluminium for at være umagnetisk. Navigationsudstyret består af Radar, Fabrikat Metropolitan Vickers, hvis Antenne er opsat paa et Taarn over Bestikhuset for at naa op over Skorstenene, da Færgen altid bakker ud af Lejerne; desuden et „Radiac“ Ekkolodde-Apparat, Radiostation med Telefoni og Radiopejler.

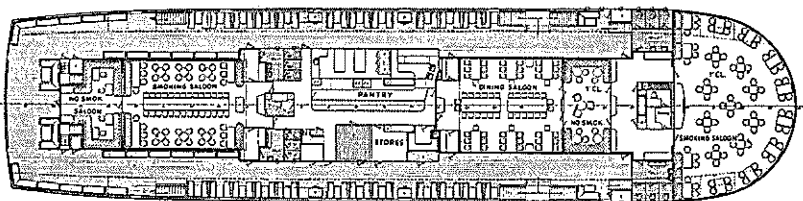
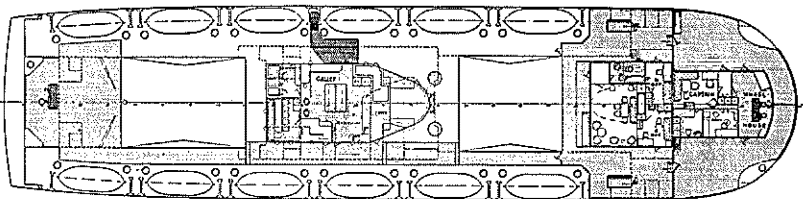
De to forreste Redningsbaade paa Baadedækket er af Aluminium, medens de øvrige er Engelhardt-Baade; desuden er forude 2 Isjoller.

Maskineriet består af 2 Stk. seks-cylindrede Burmeister & Wain, enkeltvirkende, Totakts Hoveddieselmotorer af Trunktypen; Cylinderdiameter = 500 mm, Slaglængde = 900 mm, som tilsammen ved 157 Omdr./Min. udvikler 5450 IHK. Ved normal Fart er Omdrejningstallet 135/Min., det indicerede Middeltryk 5,72 kg/cm² og Brændolieforbruget til alt for Fremdrivning og Belysning nødvendigt 150 g/IHKT.

Skylleluften for de to Hoveddieselmotorer leveres af elektrisk drevne Aksialblæsere, een for hver, samt en fælles i Reserve. Disse er fabrikeret af De forenede Jernstøberier og er ved Præcisionsgear fra F. L. Smidth & Co. forbundet til hver sin Elektromotor. Hver Blæsers Kapacitet er 200 m³/Min. fri Luft mod et maksimalt Totaltryk af 2400 mm VS ved 6300 Omdr./Min., svarende til 1200 Omdr./Min. for Elektromotorerne. For at muliggøre Tilpasning af Skylleluftmængden efter Hovedmaskinernes Fart kan Elektromotorernes Omdrejningstal reguleres mellem 1200 og 850 ved Hjælp af Shuntregulatorer, som er anbragt let tilgængelige paa Manøvrepladsen. Luftind-sugningerne er forsynet med specielt konstruerede Lyddæmpere anbragt i Maskinrummet.

I Hovedmaskinrummets Forkant er anbragt 4 Stk. fire-cylindrede Frichs Hjælpedieselmotorer; Cylinderdiameter = 275, Slaglængde = 450 mm, Omdr./Min. = 425, som hver er direkte koblet til en 215 kW 220 V Titan Jævnstrømsdynamo og en Totrins Startluftkompressor paa 180 m³/h.

Maskineriet består desuden af 2 Stk. Smøreoliepumper, hver med en Kapacitet af 160 m³/h ved 1150 Omdrejninger, hvoraf den ene staar som Reserve. Pumperne er af Imo-Typen, fabrikeret af B. & W., suger Olien fra Smøreoliebundtanken og trykker den gennem Filter og Køler til Hovedmotorerne, hvor den dels anvendes til Køling af Stemplerne og dels til Smøring af Lejerne. Smøreoliefiltret er af selvren-



Baadedæk og Promenadedæk.

sende Type, der kan renses under Drift, uden at Oliens Passage gennem Filtret paavirkes. Rensningen foregaar ved, at Filterindsatsen i Løbet af kort Tid drejes en Omgang, hvorved hele Overfladen efterhaanden passerer en Spalte, hvorigennem der blæses Luft af 7—8 ato. En ringe Del Olie samt udskilt Slam føres til en Slamtank, hvorfra Smøreolie-Centrifugen ved Lejlighed suger den forurenede Olie og sætter den tilbage til Systemet efter at have rensat den. Den 160 m² Smøreoliekøler er udført af Staalplade med Støbejerns Endedæksler og Vandkammer med Metalrørplader og fastvalsedes Metalrør. Der findes 2 Stk. Titan Smøreolie-Centrifuger, som dels kan suge den varme Olie fra Stempelkølingen, dels kan suge fra Bundtank og fra Hjælpedieselmotorerne samt trykke Olien gennem en „Vesta“ elektrisk Forvarmer til Centrifugen og tilbage til de respektive Systemer.

Hoved- og Hjælpedieselmotorerne er ferskvandskølede; en 150 m³/h vertikal Centrifugalpumpe suger fra Hovedmotorerne og trykker gennem Ferskvandskøler tilbage til Motorerne. Den 160 m² Ferskvandskøler er af Udførelse som Smøreoliekøleren. 2 Stk. 185 m³/h Køle-Saltvandspumper, hvoraf den ene staar i Reserve, suger fra Sø og trykker gennem Oliekøler til Ferskvandskøler og derfra over Bord.

For at undgaa Slagside som Følge af ujævnt fordelt Belastning, hidrørende fra Jernbanevogne paa det ene eller det andet Spor, er Færgen forsynet med Trimtanke paa hver Side af Maskinrummet. For og agter findes Vandballasttanke samt For- og Agterpeaktanke, alle forbundet ved store Rørledninger og med særligt Tankventilsystem i Maskinrummet, hvorved Vandet hurtigt kan føres fra den ene Tank til den anden. En 400 m³/h vertikal Centrifugalpumpe i Forbindelse med de 2 Stk. 185 m³/h Køle-Saltvands-



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

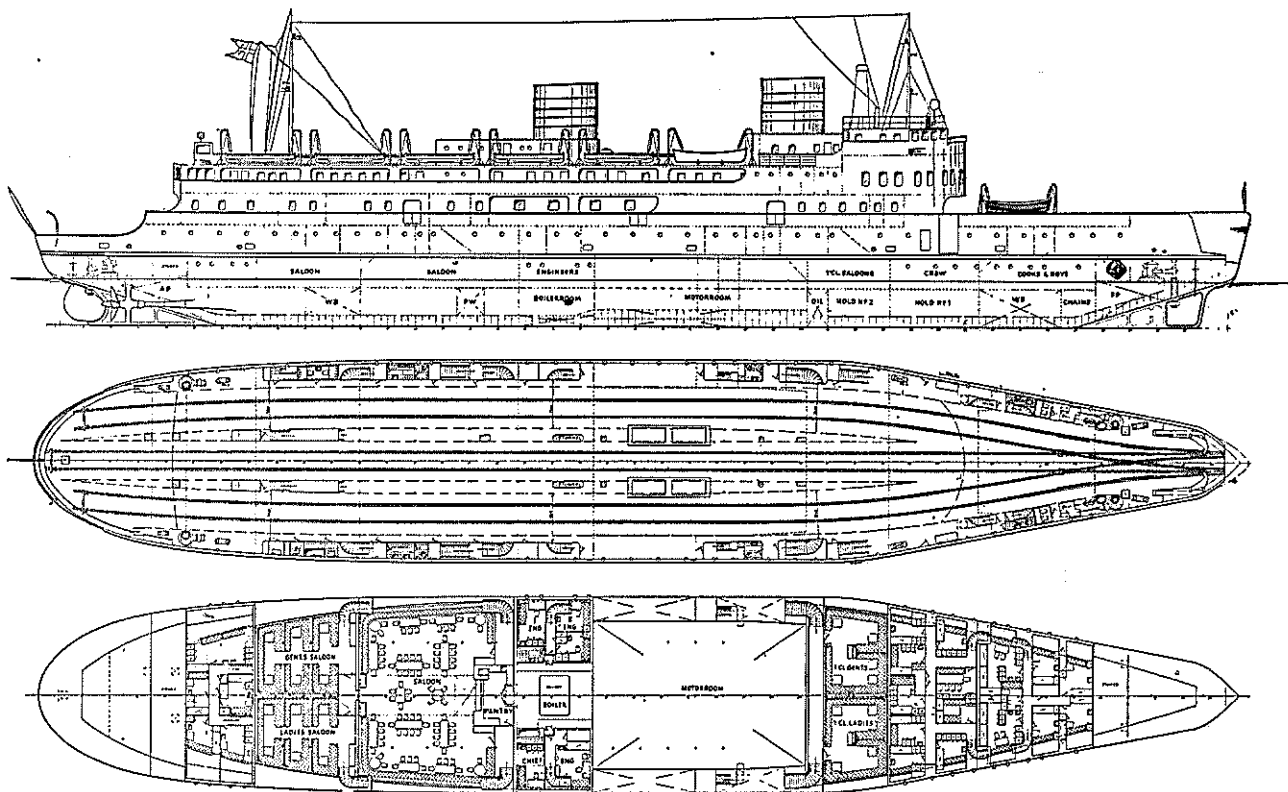
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



Vogn-dæk og Kabytsdæk.

pumper betjener dette System. Der findes saavel Saltvands- som Ferskvandshydroforbeholder med automatisk Igangsætter for de tilhørende Hydroforpumper.

En 10 m³/h Brændoliepumpe suger fra alle Brændolietanke og Kofferdamme og kan trykke til Forbrugstank m. m. Alle Centrifugalpumper er leveret af Ingeniørfirmaet Trium. Der findes 2 Stk. Titan Brændolie-Centrifuger med „Vesta“ elektrisk Forvarmer. Returolien fra Hovedmotorernes Brændselsventiler har været brugt til Køling af disse, nedkøles i en 4 m³ Brændoliekøler og gaar tilbage til Brændolie-Forbrugstanken.

Lufttilførsel til Maskinrummet sker ved 4 Stk. 130 m³/Min. Aksialblæsere samt 2 Stk. 90 m³/Min. Centrifugalblæsere, der er saaledes anbragt, at der sikres den til Motorerne nødvendige Luftmængde og samtidig skabes Luftfornyelse i alle Dele af Rummet.

Forbindelsen mellem Maskinrummet og de to Kommandobroer sker ved elektriske Maskintelegrafer af Thrige's Fabrikat og højttalende Telefon, og paa Broen er anbragt elektriske Tælleapparater forbundet med Afsendere trukket fra hver sin Mellemaksel. Paa Manøvrepladsen findes Pneumercatoranlæg med Maalere for Brændolietanke og Ferskvandskølesystemets Ekspansionsbeholder. Ved Ballastpumpen er langskibs og tværskibs Krængningsmaalere samt Trykmaalere, der viser Vandstanden i Trimtanskene.

Den elektriske Hovedstrømtavle er anbragt paa Forkant af Maskinrummet og delt i tre Dele for henholdsvis Dynamoer, samtlige Elektromotorer og for Belysning, Radio m. m. I Akselgang agterude er installeret en Omformer til Jævnstrøm paa 20 kW fra 220 til 75 V til Lyntogsbelysning samt en Tayle, hvor-

fra tre Kabler fører til vandtætte Afbryderkasser med Stikkontakt paa Vogn-dæk agter. I Maskinrummet findes to Omformere til Vekselstrøm med tilhørende Strømtavle til Drift af Telefoner, Højttalere, elektriske Ure og Ekkolodde-Apparat m. v.

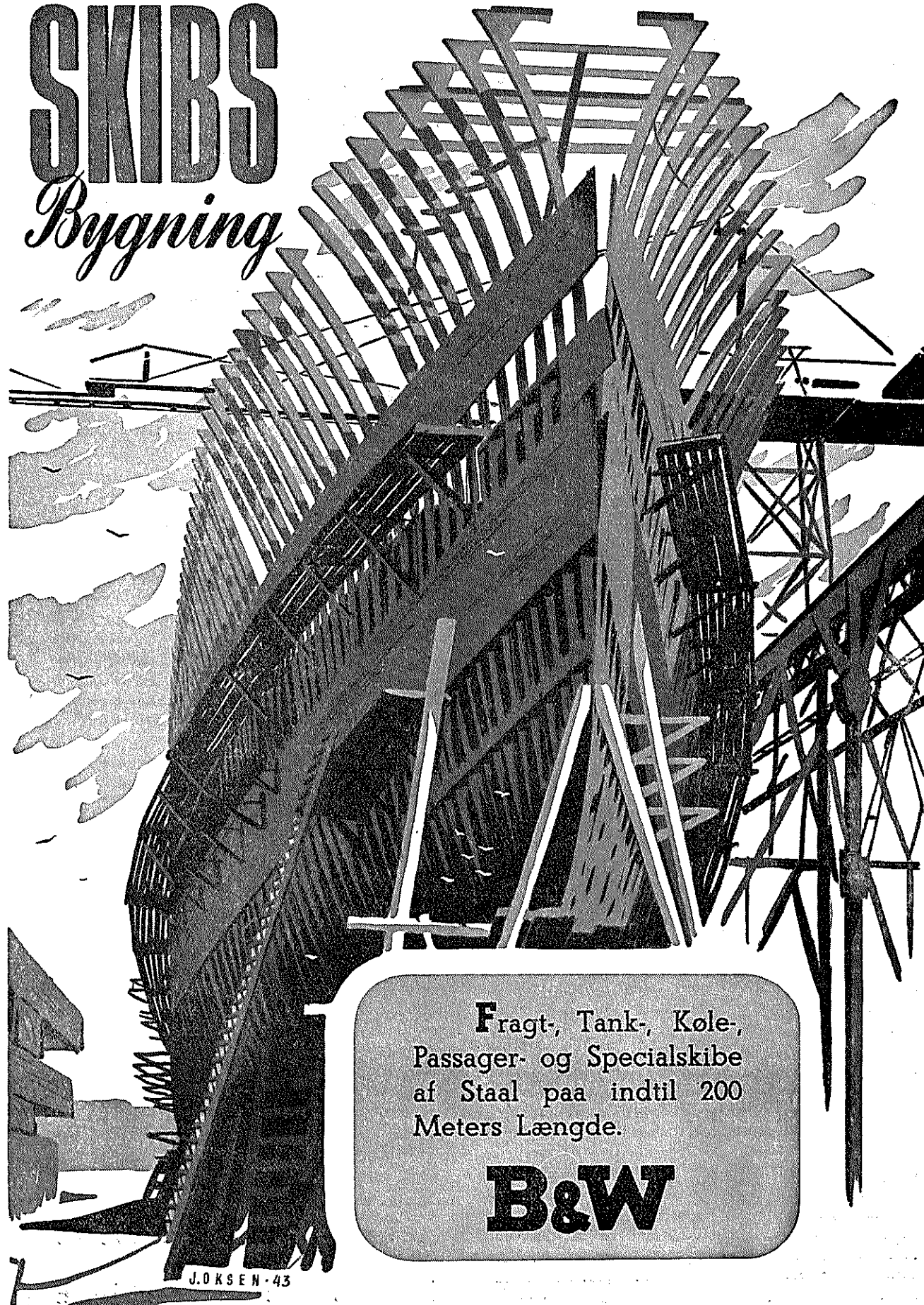
I et særligt Kedelrum er anbragt en kombineret Spildegas- og Oliefyrs Kedel med henholdsvis 119 m² og 53 m² Hedeflade, stor nok til Levering af tilstrækkelig Mængde Damp til Varmtvandsbeholderen, til Opvarmning af alle Rum i Færgen samt af 12 Jernbanevogne til 20° ved en udvendig Temperatur paa ÷ 10° C. Den er udført som højecylindrisk Kedel med 6 ato Arbejdsstryk og et Midtfyr med tilhørende Rørparti for Oliefyring samt to Side-Rørpartier for Hoveddieselmotorernes Spildegas, som ved Skiftespjæld kan ledes enten gennem Kedlen eller uden om denne direkte til Lyddæmperne i den agterste Skorsten. Oliefyringsarrangementet bestaar af Brændere af D. S. B.'s Type indrettet til saavel Damp- som Luftforstøvning. Lufttilførslen sker ved elektrisk drevet Blæser.

I de tidligere Motorfærger er Drivskrueerne af Manganbronze og tre-bladede; men her er anvendt Strømmen's rustfrie, højpolerede Staaldrivskrue med fire Blade.

Færgen afleveredes til Statsbanerne d. 17. April.

*Husk at forny Deres Abonnement, hvis
De vil undgaa Standsning af Bladet.*

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. ØKSEN-43

Sømands- og Fiskerenker i Sommerlejr

Det er ikke alle, der er i Stand til at nyde Sommerens lyse og dejlige Tid. Naar Sorgen knuger, er det vanskeligt at faa Tankerne væk fra den. Dette gælder ikke mindst de mange Kvinder, der har mistet deres Mænd paa Søen. I mange Tilfælde modtog de Ulykkesbudskabet efter lang Tids Ensomhed, hvor hver Dag indeholdt en stadig Frygt netop for dette Budskab. Sommetider fik de ikke engang de nærmere Omstændigheder at vide om Tidspunktet og Stedet for Ulykken og kender det ikke endnu. Haardt ramt er de Sømandshustruer, der blev ladet tilbage med en større eller mindre Børneflokk. De færreste af dem vilde være i Stand til at kunne give deres Børn nogle af de Glæder, der bliver andre Børn til Del, hvis ikke en hjælpende Haand blev rakt dem.

„Indenlandsk Sømandsmission“ er en af de hjælpende Hænder, som de haardtramte Sømandshustruer er glade for at tage imod. Allerede i 1942 begyndte Sømandsmissionen at sende de Kvinder og Børn, hvis Mænd og Fædre var forulykket eller stadig sejlede for de allierede Lande, ud i Sommerlejre, hvor Nerverne kunde falde til Ro. Disse Lejre manglede naturligvis aldrig Deltagere, og de gør det desværre heller ikke endnu.

Ved Velvilje fra forskellige Institutioner og fra Private lykkedes det til en vis Grad for en Tid at bane Vej for Glæden til de sørgende Hjerter. Særlig Rederierne har ydet en stor Støtte til Sommerlejrene.

Til at begynde med klarede man sig med at laane de fornødne Feriehjem af behjælpssomme Mennesker, men sidste Aar fik „Indenlandsk Sømandsmission“ forærende en stor Grund med Villa, og man har faaet udvidet dette Feriehjem med et Anneks, der vil være færdigindrettet til næste Foraar. Denne Nybygning kommer til at rumme 21 Eneværelser, saaledes at 36 Gæster i fjorten Dage ad Gangen kan nyde godt af den storslaede Gave. At man har kunnet foretage denne Udvidelse skyldes, at man har modtaget to store Gaver. „The Copenhagen allied Forces Club“ har foræret 25,000 Kroner og „Den danske Sømandsfond“ 40,000 Kroner til det smukke Formaal. Disse Ga-

ver dækkede lige Udgifterne til Opførelsen af den nye Bygning. Til Indretningen, som vil koste ca. 35,000 Kroner, har man endnu ikke Midler, men haaber paa fortsat Forstaaelse og Velvilje.

Ifølge Sømandsmissionens Aarsberetning for 1946 besøgte dens to Sommerlejre i dette Aar af 198 Sømands- og Fiskerhustruer og 145 Børn. Af disse Kvinder var 192 Enker. Forhaabentlig vil Sømandsmissionen ogsaa i de følgende Aar være i Stand til at bringe Glæde i de mange sørgende Hjær.

—wig.

Navigationseksamen paa Fanø

Et nyt Kuld af unge Sømænd kunde den 12. April hente deres Eksamensbeviser paa Fanø Navigations-skole. Aarets samlede Resultat var meget fint, idet alle indstillede Elever bestod.

Radioekspedientprøven blev taget af 5 Elever, Styrmandseksamen af 4 og Skibsførereksamen af 8 Elever. „Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, der bestod af en Prismekikkert med Inskription, tildeltes A. Pedersen fra Esbjerg, der ogsaa hjemførte „Dansk Dampskibsrederiforenings“ Præmie for Styrmand, der bestaar Radioekspedientprøven med Gennemsnitskarakteren 6,0—6,9. Denne Præmie bestaar af 100 Kroner.

Som sædvanlig sluttedes Eksamen med en Fest paa Skolen, hvor der var fremmødt en Række af Søfartens kendte Skikkelser samt Repræsentanter for Nordby Sogneraad og Skolens Lærerstab. Kaptajn Landerslev lykønskede paa Navigationsdirektoratets Vegne de lykkelige Elever og sagde bl. a. i sin Tale, at Grænsen ikke var naaet med de Resultater, der lige var opnaaet. Han paalagde Eleverne, at det var deres Pligt stadig at dygtiggøre sig videre.

Paa Skolens Vegne talte Bestyrer G. Sørensen, der indprentede Eksaminanderne, at de bør vise en god Karakter, naar de kommer ud i Skibene. Bestyreren kom ogsaa ind paa Spørgsmaalet om videre Uddannelse og lovede, at de afgaaende Elever aldrig skulde mangle Hjælp, naar de henvendte sig til Skolen, hvor nye Elever allerede er gaaet i Gang med Forberedelserne til de næste Aars Eksaminer.

Haandbog for Maskinmestre

(3. Udgave)

Første Udgave af Haandbog for Maskinmestre udkom i 1917 under Redaktion af Maskinmestrene O. Bouet og A. Roseneng. Anden Udgave fra 1940 under Redaktion af Maskinmester J. A. J. D. Fischer blev udsolgt paa to Aar. Maskinmestrenes Forening har derfor nu paa Grafisk Forlag udgivet en ny og forbedret Udgave med Inspektionsmaskinmester i D.S.B. Henrik Wolff som Hovedredaktør.

Den er, som Navnet angiver, særlig beregnet til Brug for Maskinmestre, men har ogsaa Bud til Ingeniører, Konstruktorer og Værkmestre i Maskin- og Skibsbygningsindustrien. Med sine 900 Tekstsider med over 750 Illustrationer og talrige Tabeller indeholder den de Oplysninger, som den arbejdende Tekniker har Brug for, og som ellers maa søges mange forskellige Steder.

Det vilde føre for langt at give blot nogenlunde udtømmende Oversigt over Bogens Indhold. Det maa være nok at sige, at det har glædet Anmelderen, der i en Menneskealder har været Tekniker i det praktiske Liv, at studere den. Man mærker tydeligt, at den er skrevet af Folk i Praksis til Brug i Praksis. Den, der kender Redaktøren, vil i Bogens kortfattede, men klare Stil, mærke hans ualmindelige Sans for et rent og klart teknisk Sprog, som ved Siden af et heldigt Stofvalg gør den dobbelt værdifuld. At et Sagregister slutter en, nævnes kun for Fuldstændighedens Skyld.

Bogen er trykt paa træfrit Papir med et klart og letlæseligt Tryk. Indbindingen er solid og praktisk, som en Haandbog bør være, beregnet til dagligt Brug. Vi anbefaler alle Teknikere hurtigst muligt at anskaffe sig et Eksempplar, den vil snart være udsolgt, hurtigere end sin Forgænger.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Mod Natteblindhed

Den svenske Flaade har foretaget interessante Forsøg med Lys af forskellige Farver for at udforske hvilken Slags, der mindst paavirker Evnen til at se om Natten.

Man har hidtil søgt at modvirke øjeblikkelig Natteblindhed ved under Dæk at have Orienteringsbelysning med blaat Lys, da den sædvanlige Belysning slukkes under Kamp. Selv i Kortkasser indførtes blaat Lys. Det viste sig imidlertid, at blaat Lys var mindre anvendeligt, særligt til Kortkassebelysning. Meget omfattende Undersøgelser blev sat igang bl. a. af Øjenlæge Dr. C. G. Broström i Stockholm, Professor Larsson i Lund og Forsvarets Forskningsanstalt. Resultatet blev tilstillet en Kommission bestaaende af Læger og Farveeksperter samt Ingeniører og Officerer.

Kommissionen fandt ud af, at rødt Lys var det bedste for at opnaa en bedre Mørketilpasning, men det røde Lys medførte en Risiko for Farveforveks-

ling, hvorfor en neutral Farve, der minder om brunt Flaskeglas, var at foretrække. Dækspersonale, som er afhængig af at se godt om Natten, maa mindst i 20—30 Minutter før Vagtovertagelsen opholde sig i et Rum med dæmpet brun Belysning. Kan dette ikke ordnes, anbefales mørke Briller.

Anvendes brunt Lys i Kortkasserne, ser man alle Farver uden Forveksling, hedder det.

D. F. D. S. Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1946.

Medlemstallet er i Aarets Løb steget med 107 og var ved Udgangen af Aaret 1346. 18 Medlemmer er døde i 1946.

Kasseregnskabet balancerer med 88,778 Kroner. Formuen, der den 31. December 1946 udgjorde 233,715 Kroner, viser en Fremgang paa 12,545 Kroner.

Generalforsamlingen blev afholdt d. 16. April.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/s

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

A. N. PETERSEN

A/s Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegram-Adr.: Danskfransk

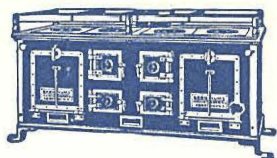
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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



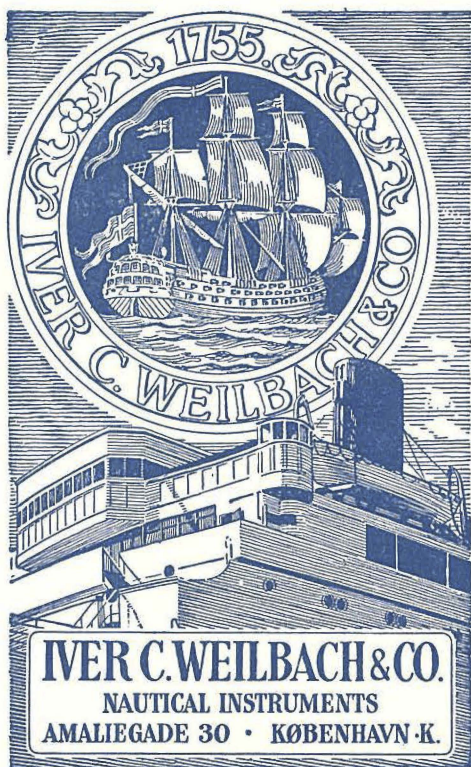
INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
A/S

Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzendia“



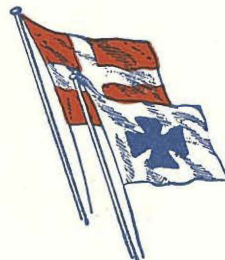
C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANWEBROG«



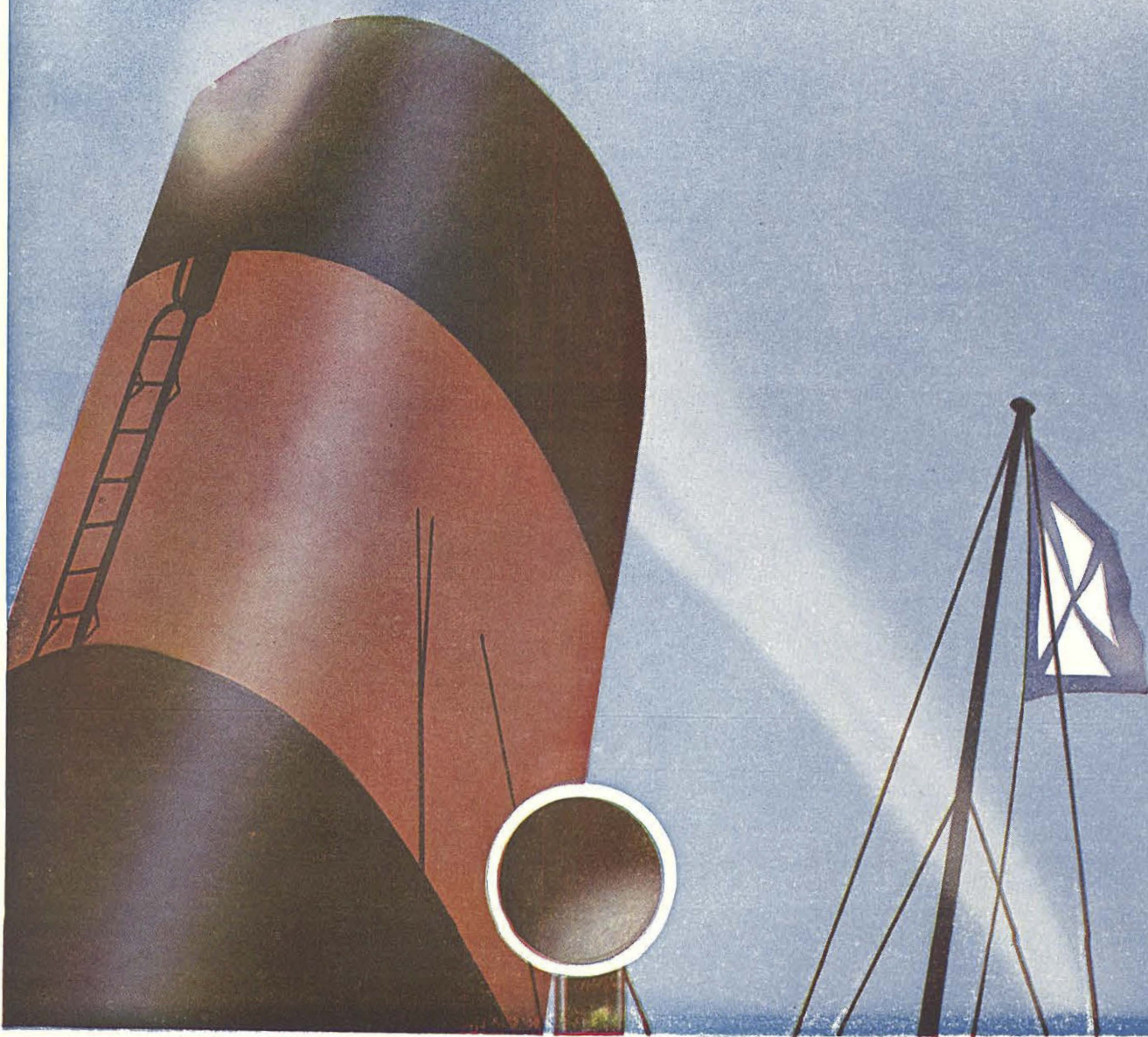
Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Det forenede Dampskibs-Selskab



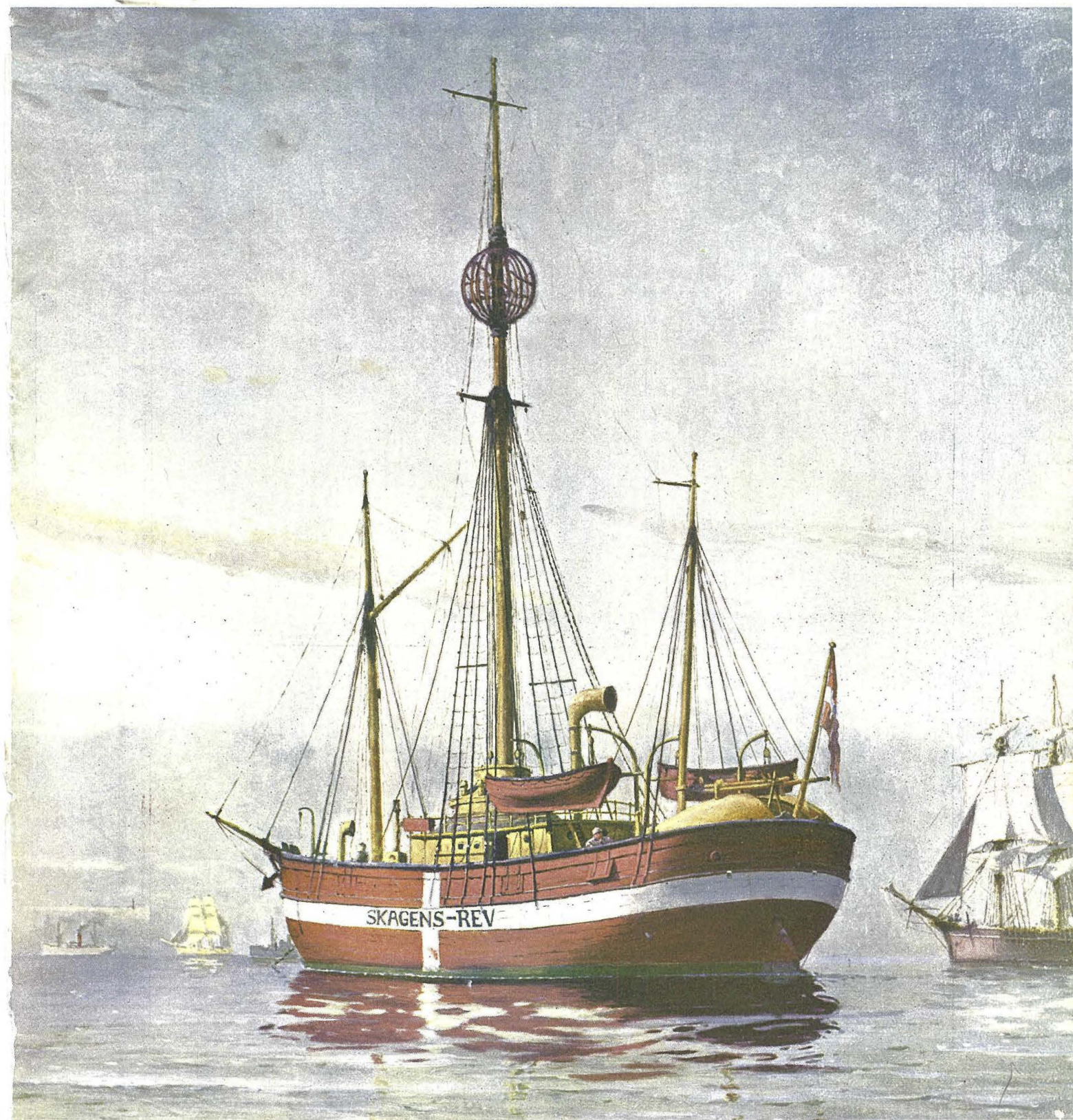


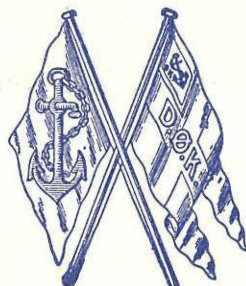
VIKINGEN

75 Øre
1. August

SKAGENS-REV
Maleri af PAUL SINDING

1947 - Nr. 5
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

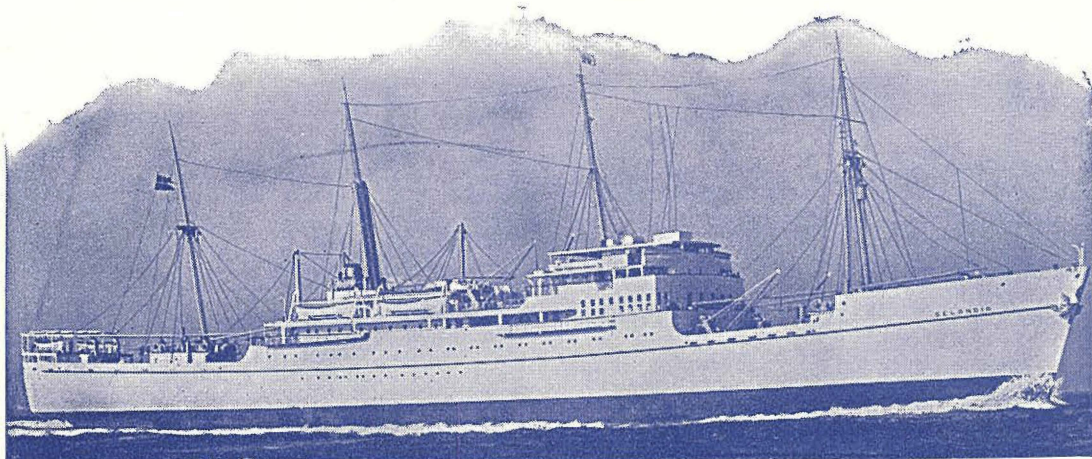
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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 ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Naar en Sømand gaar i Land

Af OTTO LUDWIG

HVIS man er ked af Værtshusstøjen og Værts-
husenes røgmættede Atmosfære og tilmed ikke
har en Formue paa Lommen, saa kan det godt
være svært at faa Tiden til at gaa i en fremmed By.
Sømanden savner i mange Havne et Sted med virkelig
Hygge, hvor han kan komme uanset Trosopfattelse og
politisk Farve.

I København er dette Savn imidlertid blevet afhjul-
pet, idet en Kreds af søfartsinteresserede den 10. Janu-
ar 1940 oprettede Søfartsklubben, der er tilgængelig
for alle Søfolk. Det eneste, der forlanges af Klubbens
Gæster, er en pæn Optræden og en ordentlig Paaklæd-
ning. I Begyndelsen var Søfartsklubben kun aaben for
nordiske Søfolk, idet man ikke ønskede, at Tyskere evt.
skulde finde Vej til Lokalerne. De første tre Aar havde
Klubben hjemme i Peder Skramsgade, men flyttede
derpaa til Nyhavn 63. Pladsen var for kneben til de
mange Gæster paa den første Bopæl. Imidlertid havde
det været rent galt, hvis Klubben den Gang havde
haft lige saa mange Besøg som nu. Der var
Trængsel i 1942, hvor 13.300 gik ind og ud af Lo-
kalerne. I Løbet af det første
Fredsaar naaede man op
paa 27.454 Besøgende. I
1946 slog man imidlertid
atter Rekord, idet ikke
mindre end 27.743 Søfolk
besøgte de store lyse Lo-
kaler i Nyhavn. Iøvrigt
maa Dæksfolk og Maskin-
folk siges at være lige flit-
tige Gæster.

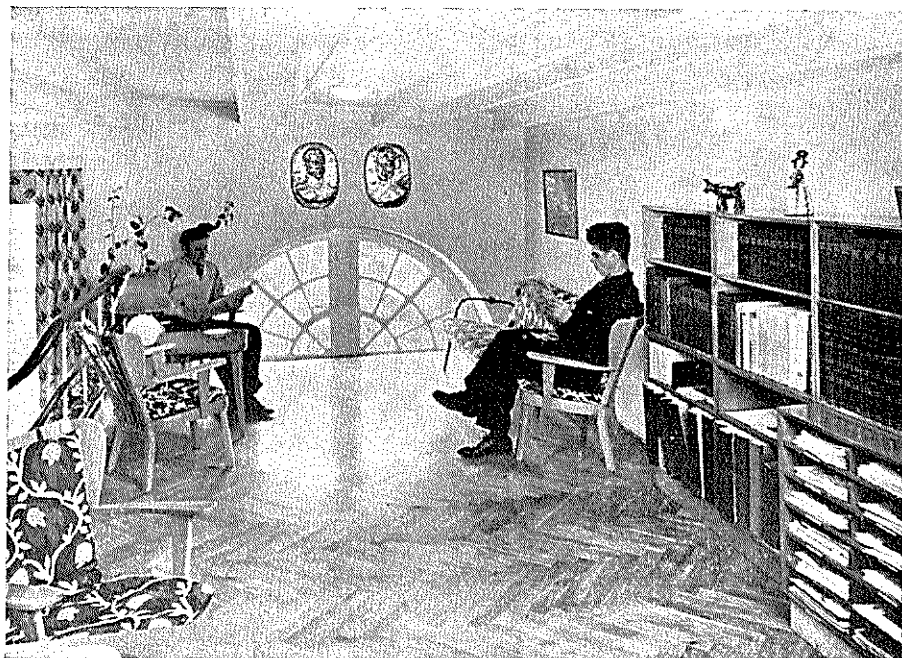
Da „Vikingen“ aflagde
Besøg i Søfartsklubben,
blev vi modtaget af Kap-
tajn J. P. Laursen, der er
Klubbens populære Besty-
rer. Da vi spøgende spurgte,
om Kaptajnen selv stod og
talte Gæsterne, efterhaanden
som de kom, fik vi forevist
Gæstebogen, hvor Søfolkene
skriver deres Navne, Stil-
ling og Hyre. Dog vilde det
officielle Antal Gæster bli-
ve ikke saa lidt større, hvis
Søfolk ikke var saa bange

for at skrive. Det er en Kendsgerning, at mange gan-
ske glemmer Bogens Tilstedeværelse.

Naar man blader i Gæstebogen, vil man se, at Sø-
fartsklubben efter Krigen er gaaet bort fra Klausulen
om, at kun nordiske Søfolk har Adgang. Ogsaa Rus-
sere, Amerikanere og Polakker har indskrevet sig i Bo-
gen. Danskerne er selvfølgelig i betydeligt Flertal, og
lige saa selvfølgelig skulde man tro, at Sverige og
Norge kom lige bag efter, men det er ikke Tilfældet.
Mærkeligt nok har de finske Søfolk været de flittigste
af samtlige udenlandske Gæster. Ogsaa Færingar og Is-
lændinge har været repræsenteret i Søfartsklubben.

Der er imidlertid ogsaa gjort alt, for at Gæsterne
skal føle sig hjemme, baade de danske Gæster og Ud-
lændingene. Paa Reolerne er der Bøger og Tidsskrifter
paa flere forskellige Sprog. Og Lokalerne er saa lyse,
moderne og hyggelige, at man ikke med god Samvittig-
hed kan ønske sig dem bedre. Gamle Søfolk, der for-
længst har fortøjet „for good“ vil forbavses, hvis de
ser, hvordan der her bliver kræset for Søfolkene.

Overalt i Lokalerne er der Parketgulve, og Møbler



*I den ene Ende af Læsestuen er bygget en Art Terrasse, der selvfølgelig aldrig
hedder andet end „Broen“ blandt Søfartsklubbens Gæster.*

og Inventar er holdt i lyse og smukke Farver. Man kan selvfølgelig straks se, at Klubben er indrettet for Søfolk. Dette viser de mange Skibsmodeller, der for fleres Vedkommende er Gaver fra Gæsterne. Men Klubben har ogsaa mange Velyndere blandt Mennesker i Land. Hele Søfartsklubbens Drift er baseret paa Tilskud fra private samt fra forskellige Firmaer, der har Interesse for Søen og dens Mænd. Man har imidlertid ikke alene modtaget Pengegaver. Saaledes har Klubben flere Gange modtaget Blomster og Bøger, ja, selv de fint lakerede Gulve skyldes en Gave, idet Søfartsklubben ogsaa har faaet foræret den nødvendige Gulvlak. Flere Aviser og Blade tilsender endvidere Frieksemplarer til Søfolkene.

Klubben deles i tre Stuer. I den ene kan man sidde og læse behageligt tilbagelænet i Lænestolene, eller man kan i Ro og Fred skrive sine Breve ved Skrivebordene, hvorfra man har en herlig Udsigt til Livet i Nyhavn. I en anden Stue kan man sidde lige saa behageligt og høre Radio eller drøfte Tidens Begivenheder. Den største Attraktion for mange er imidlertid Billardet, der er anbragt i et Lokale nærmest Døren. Her er der sjældent Stilhed. Men det kan man nu heller ikke forlange, naar man har Søfolk, Billard og Klaver i samme Stue. Ustandselig farer Ballerne over det grønne Klæde, og det er sommetider nødvendigt at rationere Spilletiden, saa alle, der ønsker det, kan komme til. I Billardstuen er ogsaa anbragt mange andre Spil som Dam, Skak o. a.

Selv om Spiritus er bandlyst i Søfartsklubbens Lokaler, behøver Søfolkene ikke tørste. Kaptajn Larsen og hans Frue sørger for baade The, Kaffe og andre Forfriskninger for en meget acceptabel Pris. Endvidere kan Gæsterne, hvis de er heldige, faa Andel i Klubbens beskedne Cigarettdeling.

Som man vil forstaa, har Hr. og Fru Laursen nok at gøre, men Tal viser maaske bedre, hvor meget Arbejde det kræver at være Bestyrer for en Søfartsklub. Saaledes blev der i Januar Kvartal 1947 solgt mellem 8—

9000 Kopper Kaffe. Marts Maaned var den største Salgsmaaned, idet der her alene blev solgt 3116 Kopper. Af Wienerbrød blev der i samme Maaned sat 5915 Stykker til Livs. I Januar Kvartal blev der solgt 3500 Flasker Sodavand.

Tallene alene viser, at Søfolkene kan lide Fru Laursens Kaffe, men alligevel spurgte jeg Bestyreren, hvad Gæsterne synes om den. „Jo,“ svarede han, „f. Eks. var her en Dag en Amerikaner fra New Orleans, der sagde til mig, idet han pegede paa sin Kaffe kop: „Best coffee in this city“. Men vi bruger nu ogsaa fine Varer,“ forsikrer Kaptajn Laursen.

Søfartsklubben er aaben hele Dagen lige til Kl. 12 om Aftenen, og mange af Søfolkene gaar derfor ud og ind af Klubben, som var det deres eget Hjem. Saa dan skal det naturligvis ogsaa være. Det er rart at se, at der bliver gjort noget for Søens Folk herhjemme. Imidlertid mangler der en hel Del, før det helt er, som det skal være, hvilket jeg fik Bevis paa under mit Besøg i Klubben. En ung Sømand kom hen til Bestyreren og spurgte, om han vidste, hvor man kunne faa et Sted at sove. Vedkommende skulde mønstre ombord i et Skib den næste Dag, men havde forgæves ledt Byen rundt for at finde et Logi for Natten. Kaptajn Laursen kunde imidlertid ikke hjælpe. Bagefter fortalte han mig, at saadanne Spørgsmaal er meget hyppige, og at hans Svar næsten ogsaa altid er det samme. Paa Sømandshjemmet er der optaget, og det samme gælder jo alle Hotellerne.

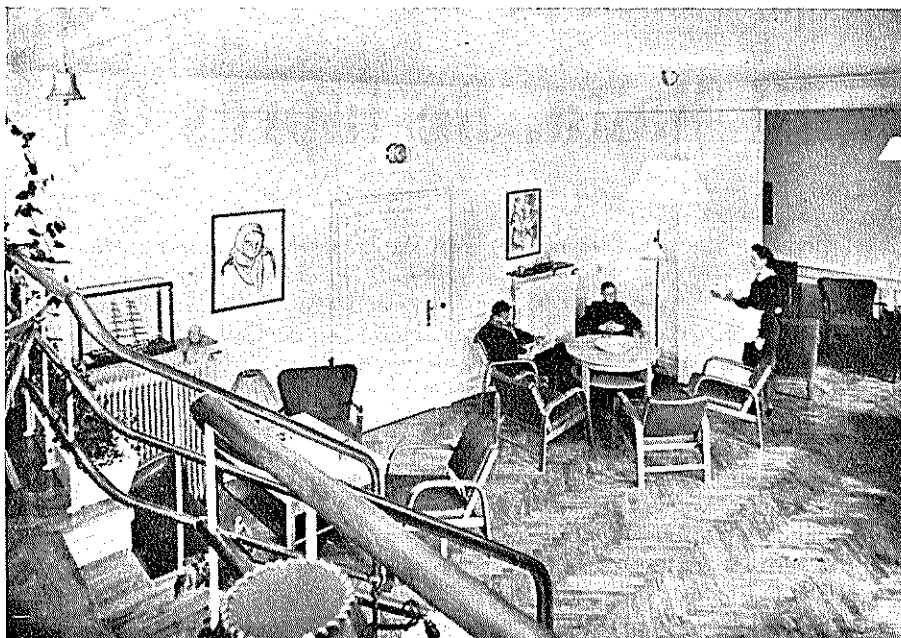
Vi mangler i København og i et Par af vore andre store Byer et Sømandshotel, der er oprettet ud fra nogenlunde de samme Principper og Idéer som Søfartsklubben.

Klubbens Læsestue og Radiostuen er adskilt ved en stor Skydedør, der kan aabnes saaledes, at de to Lokaler bliver eet stort, der kan bruges, naar Søfartsklubben afholder Sammenkomster. Det sker meget ofte, at der er saa interessante Ting paa Vinterens Program som Foredrag, Lysbilleder eller Film. De Emner, der

behandles i Foredragene, er meget forskellige. Selvfølgelig tales der ikke saa lidt om Søen, da det jo er Søfolk, der mødes her, men ogsaa mange Emner fra Livet i Land bliver behandlet og paahørt med stor Interesse. Den hidtil største Tilhørerskare samledes, da Spørgsmaalet „Sydslesvig“ var paa Programmet, hvilket viser, at Søfolk i høj Grad er politisk vaagne. En af Klubbens mest trofaste Foredragsholdere er Kaptajn Juel-Hansen, der har holdt flere interessante Foredrag om maritime Spørgsmaal. Iøvrigt har Kaptajnen, der som bekendt er Leder af Søfartens Bibliotek, ogsaa paa anden Maade vist sin Interesse for Søfartsklubben. Saaledes har



I Spilleværelset er Billardet den mest eftertragtede Attraktion, men der findes ogsaa mange andre Spil her. Alt Spil om Penge er forbudt.



Udsigt fra „Broen“ ned over Læsestuen. Dette Rum kan forenes med den saakaldte Radiostue ved Hjælp af en Skydedør.

han foræret den en stor Model af en kinesisk Djunke, der er opstillet i Læsestuen.

Efter Foredragne, Lysbillederne eller Filmene er der altid gratis Servering af Kaffe, og Fællessangen er ogsaa et fast Punkt paa Programmet efter saadanne

Arrangementer. Med Liv og Lyst gaar Søfolkene op i Sangen. Det er noget, de kan lide, og Kommunalærer Fritz Rudloff, der leder Fællessangen, forstaar at faa alle til at synge med. Komponisten Per Andersen er Klubbens faste Akkompagnatør.

Søfartsklubben ledes af en Bestyrelse, der bestaar af Skibsreder Knud Lauritzen, der er Formand, samt Afdelingschef Ove Nielsen fra Handels- og Søfartsministeriet og Skibsreder E. Hahn-Petersen, der begge er kendt fra „Foreningen til Søfartens Fremme“. Klubbens Ve og Vel er saaledes lagt i Hænderne paa Mænd, der kender Søens Folk fra nærmeste Hold. Det er Be-

styrelsens Haab, at det vil blive muligt at oprette flere Filialer af Søfartsklubben rundt om i Danmarks Havnebyer. Forhaabentlig vil Klubben fortsat faa de nødvendige Midler og helst lidt til, saa denne smukke Tanke kan føres ud i Livet.

Blomster ved Mindekorset i Nyhavn

Der er sikkert mange Provinsboere, som gerne vil lægge Blomster ved Mindekorset for omkomne Søfolk. For at give hele Landets Befolkning Mulighed for paa denne Maade at hædre Mindet om vore tapre afdøde Frihedskæmpere paa Havet har Søfartsklubben paa- taget sig at modtage Buketter og Kranse og selv hen- lægge dem ved Korsets Fod. Man anbefaler at sende Blomsterne i Pakkasser, da de erfaringsmæssigt holder sig bedst ved denne Forsendelsesmaade.

Søfartsklubbens Adresse er: Nyhavn 63, Køben- havn K.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Alfred Christensen

Amaliegade 43

Konvojer til Malta, De tapres Ø

HISTORIEN om Malta er Historien om Storbritannien i formindsket Maalestok. Øens Beliggenhed midtvejs mellem Gibraltar og Ægypten og paa det smalle Sted mellem Europa og Afrika næsten lige langt fra Tunis og fra Sicilien har altid givet denne Ø en stor militærgeografisk Betydning, som Luftvaabnets Udvikling ikke har gjort mindre — snarere tværtimod. Under Krigen var den som Flaadestation af saa overordentlig Værdi, at den var en stor Del af Forudsætningen for, at den britiske Flaade kunde opretholde sin Magtstilling og sin Forbindelse Gibraltar—Alexandria. Under Kampene i Libyen blev Malta uafsladelig bombarderet, og medens General Rommel i Begyndelsen af 1942 forberedte sine Angreb, var den til særlig Besvær for Tyskerne. Den ene efter den anden allierede Konvoj kæmpede sig med utroligt Mod og uden Hensyn til Farer eller Tab igennem til Øfæstningen. Tyske Undervandsbaade fra Atlanterhavet blev hentet til Middelhavet for sammen med tyske og italienske Flyvere at blokere Tilførslerne til Malta, men Forsøgene mislykkedes. Tyskerne varslede Gang paa Gang Øens Overgivelse. Men Malta holdt ud. I 1941 og 1942 var der gennemsnitlig 260 Luftangreb paa Malta om Maaneden, og den Undervandsbaads-Flotille, der i Begyndelsen af 1941 blev henlagt til Øen for at forhindre Aksens Konvojer i at naa frem til Rommel i Tripolis, maatte i Havn udstaa svære Angreb, Indsejlingen til deres Base blev ustandselig fyldt med nedkastede Miner, og den led svære Tab.

Men Resultaterne var Ofrene værd. I 1941 og 1942 sænkede alene Malta-Flotillen over en halv Million Tons Aksekskibe, lastet med Forsyninger og Tropper til Rommel.

I Kampen mod Rommels Forsyninger indtog Malta en Nøglestilling. Men den formaaede kun at holde denne Stilling, fordi den britiske Flaade var i Stand til at sende Forstærkninger til Øen paa samme Maade, som den engelsk-amerikanske Sømagt forsynede Storbritannien. Britiske Skibe, ved enkelte Lejligheder hjulpet af amerikanske, trodsede Undervandsbaade, Bombemaskiner, Torpedobaade og Miner for at føre Lasterne i Havn. Den lange Rejse fra Gibraltar — mere end 150 Sømil borte — blev et Mareridt. Men Skibene kom frem, og Malta holdt ud.

Allerede fra 1941 begyndte Malta baade til Søs og i Luften at gaa over til Offensiv, og samtidig med, at britiske Bombere angreb fra Neapel til Tripolis, blev Krydsere af Middelhavseskadren igen baseret i Grand Harbour i Hovedstaden La Valettas Havn for at ødelægge de meget saarbare Konvojer til Libyen. Fra at være den angrebne Part gik Malta over til at blive den betydningsfulde Angrebs-Basis i det centrale Middelhav, hvis Aktionsradius naaede helt til Grækenland. Endelig omkring Midten af November 1942 maatte Aksemagterne nødtvungent hæve Belejringen. Den Konvoj, der brød Belejringen, sejlede fra Ægypten den 16.

November, men da havde Slaget om El Alamein og Landgangen i Fransk Nordafrika allerede fundet Sted.

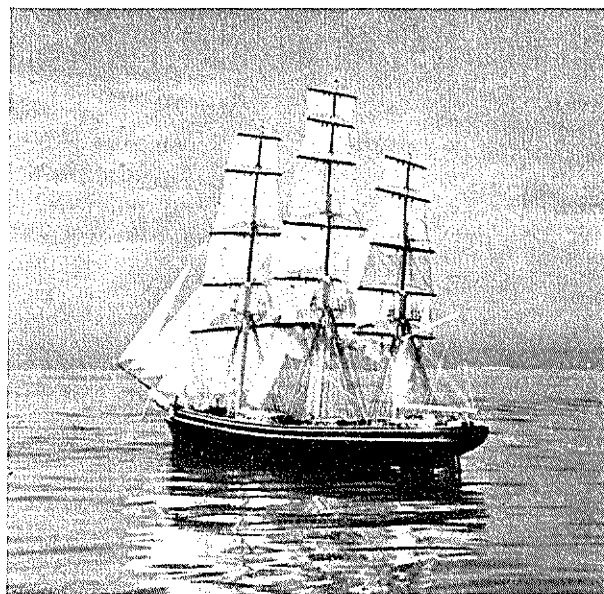
I Krigens tungeste Dage var Øen Imperiets Forpost over for Aksemagterne, og den udholdt mere end 2500 voldsomme Luftangreb. Havde Malta ikke holdt, var der aldrig blevet noget ud af Montgomerys afrikanske Sejrsløb. Da de allierede kunde tilføre Malta Forstærkninger i Form af moderne Jagerflyvere, blev Øen en Kraftkilde i stadig voksende Maalestok. Grunden var hermed lagt for de storstilede kombinerede Aktioner, som førte til Nordafrikas Fald og Invasionen i Italien.

Efter Gennembrudsslaget ved El Alamein vandt Englænderne Herredømmet i Luften, og det overlegne allierede Luftvaaben kunde nu sammen med de allierede Søstridskræfter slaa Rommels Forbindelser over.

Malta var — ligesom Storbritannien — efterhaanden blevet forvandlet fra en belejret Fæstning til en fremskudt Base i det allierede Angreb fra Nordafrika mod Sicilien og senere mod det italienske Fastland.

V. K. Sørensen.

„Cutty Sark“



Der blev De vist narret! Billedet forestiller nemlig ikke en af den gyldne Sejlskibstids sidste ærværdige Repræsentanter, men er en Model udført af Kriminalassistent P. Bredal, Risskov ved Aarhus. Som man ser, klarer „Cutty Sark“, som Modelskibet er blevet døbt, sig udmærket paa Vandet. Fra Bøvspryd til Hæk maa-ler Modellen ca. 3 m. Det er rart at se, at der stadig er Folk, ogsaa uden for Søfolkenes Rækker, der tør give sig i Lag med et saa taalmodighedskrævende Arbejde, som Modelbygning er, og saa oven i Købet faa et saa nydeligt Resultat ud af det, som dette Skib er.

Hvalfangsten

Af
Commander TREVOR GLENNY

efter Krigen

TIDLIGT en Sommermorgen lagdes Kølen til et Skib i Haverton Hill, Furness. Det var i Juli 1944 paa et Tidspunkt, hvor England manglede Brændselolie.

Men England behøvede mere end Olie. Dets Befolkning og særlig Børnene manglede Margarine, Fedtstoffer og Sæbe samt vitaminrig Levertran for at kunne staa imod i den femte Krigsvinter. Landets Husdyr manglede Foderstoffer og Jorden Kunstgødning.

De allierede Kilder var ved at udtørre. Kun een Kilde var siden Krigens Begyndelse forblevet urørt, nemlig Hvalerne, d. v. s. Olien, Leveren, Kødet og Benene fra dem. I en Hast mødtes allierede Hvalfangerbaade i London. Hvalerne var mellem de to Krige blevet jaget til Grænsen af Udryddelse. 40.000 Hvaler var blevet fanget alene i 1938. Visse Regler angaaende Fangsten var derfor blevet vedtaget. Omraader med Kontrol og en vis Beskyttelse var blevet oprettet og Fangsten begrænset til fire Maaneder om Aaret fra den 24. November til den 24. Marts.

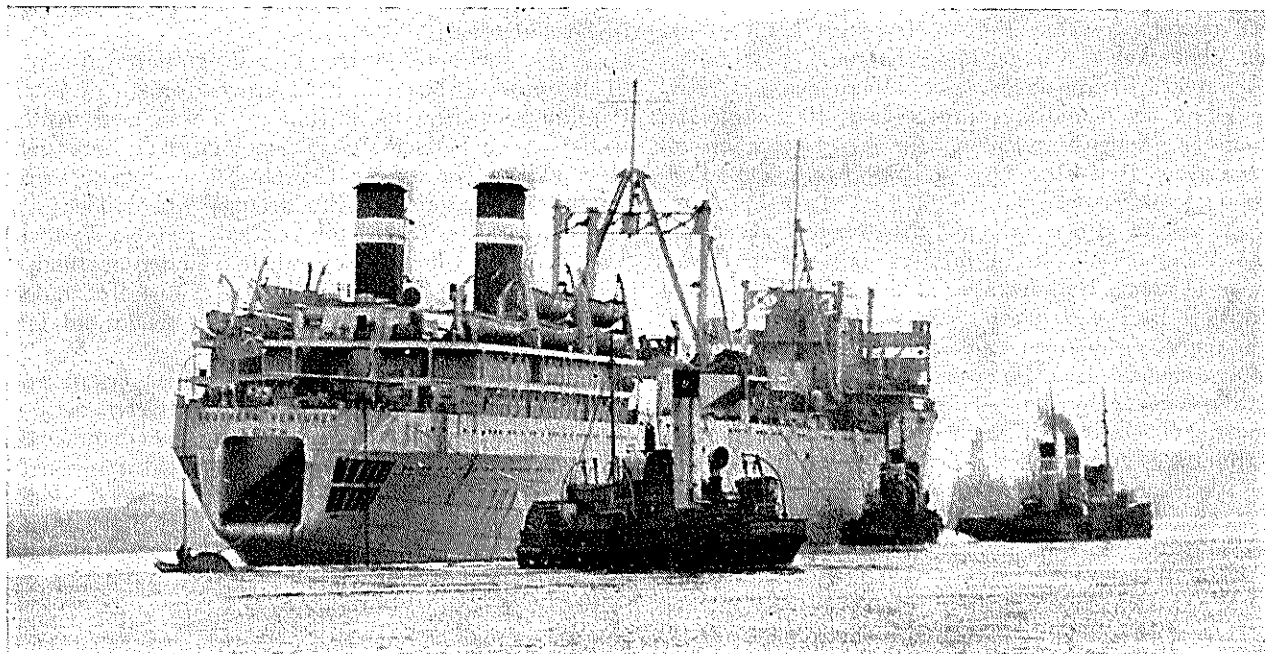
Bygningen af Tankskibet ved Haverton Hill blev nu standset. I Stedet vilde man over den ventende Køl bygge et flydende Hvalkogereri med et Deplacement paa 32.400 Tons og med en Fartevne af 12 Knob. Det skulde forsynes med alle moderne Navigationshjælpe-midler som f. Eks. Radar og den nyeste tekniske Ud-

rustning, saa det kunde være i Stand til at partere 24 Hvaler a 100 Tons hvert Døgn igennem hele den fire Maaneder lange Sæson.

Desuden skulde der bygges ti Hvalfangerbaade, som skulde udrustes til at kunne samarbejde med det paa Fangstpladserne. Transportfartøjer maatte kunne sendes af Sted, naar det ønskes, for at laste fra det og derefter vende tilbage til England. Selv maatte „Fabrikken“ bringe den sidste Last hjem, som bestod af 20.000 Tons Hvalolie, Kød, Benmel og Leverolie. Skibets Navn skulde være „Southern Venturer“. Men baade Navn, Opgave, Udrustning og Bestemmelsessted blev hemmeligholdt.

Saa begyndte et Kapløb med Tiden. Skibet nød enestaaende Fortrin. Det kunde raade over Mænd, Materialer, Penge og speciel Udrustning fra adskillige Firmaer. Efter ti Maaneders Forløb blev det søsat, og efter femten sejlede det. Men stadig arbejdede Teknikerne ombord. Da det imidlertid stævnede ud mod aabent Farvand, var dets „Kyllinger“, Hvalfangerbaadene, ved at blive gjort helt færdige ved Kajerne i Smith's Docks for at kunne følge det til de antarktiske Farvande.

Efter at den første Fangstsæson var overstaaet, talte jeg med Kaptajn Nielsen (Nordmand) i hans Lukaf under „Southern Venturer“s Kommandobro. Fra December til April, sagde han, havde man — efter at



„Southern Venturer“ bliver slæbt fra Kajen af Bugserbaadene, for Jagten paa Sydpolarhavets Giganter gaa ind.



En Del af Hvalkogeriets store Dæk. Endnu er det haarde Arbejde ikke begyndt, og Besætningen, af hvilken den ene Halvdel er Skotter og den anden Nordmænd, tager den med Ro. Men ude paa Fangstpladserne er der hverken Plads eller Tid til at staa paa Dækket og tale sammen.

have klaret sig fri af Pakisen ud for Kap Horn — været udsat for daarlgt Vejr med Storm og Snetykning. De havde ventet en Mængde fine Hvaler og en stor Fangst paa i det mindste 2000 Stykker. Man fik kun 1834 og endda kun af en daarlgt Kvalitet. Hvalerne manglede Føde. Det var nemlig meget smaat med Plankton, som Hvalerne i tonsvis suger ind gennem deres umaadelige tandløse Gab.

Han kunde ikke forklare, hvorfor det var saadan. Plankton driver rundt med Strømmene i det antarktiske Ocean. Farten og Retningen i disse Strømme syntes at være ganske normal. Ganske vist havde Vejret været daarlgt, og Isen var drevet længere Nord paa end ellers. Men det hele syntes stadig at være et Mystorium. Urørte efter seks Aars Fred er Havets Dyr kun faa, magre og sultne, ligesom Dyrene i Land — og saa Mennesket — var det under Krigen.

Kaptajn Nielsen sagde, at „Southern Venturer“ havde klaret sig beundringsværdigt godt. Han bad Mr. Jamieson, Ardenstyrmanden, vise mig Navigationsudrustningen. Han viste mig saaledes baade Ekko-Loddet og Radar'en.

Vi gik fra Broen og henad det øverste Dæk, og jeg bad Mr. Jamieson om at fortælle mig lidt om Hvalfangerbaadene. Han fortalte, at de er bygget ligesom Trawlere med stejl Stævn, men saaledes at de hurtigt kan vende, og desuden er de forstærket i Skroget, saa de kan modstaa Isen. De er omkring 150 Fod lange. En Hval svømmer hurtigt — 20 Knob under en kortere Spurt, hvis den bliver jaget — saa de fleste Fangstfartøjer kan gøre mindst 16 Knob.

I Stævnen er Harpункanonen anbragt. Dens fire Fod lange Staalharpun er forsynet med en eksplosiv Ladning bag de store Modhager. Ladningen eksploderer faa Sekunder efter at have truffet, og et godt Skud dræber Hvalen. Fastgjort til Harpunen er en Line, der er lavet af flere 600 Fod lange Hampetove med en Diameter af 4 Tommer. Disse er splejset sammen Tamp

mod Tamp. Nylon er ofte brugt, hvor særlig Styrke kræves. Hvalfangerbaadene har en Besætning paa omkring 15 udvalgte Mænd med stor Erfaring. Dette gælder særlig Kanoneren. De faar alle en god Løn.

Først prøver Hvalfangeren at komme ind mellem en Flok Hvaler, der er ved at tage Føde til sig. En Hval er lidt af en Grovæder. Naar den suger Plankton i sig, er den kun lidt opmærksom paa noget andet. Saa gaar Hvalfangeren tæt paa. Harpункanoneren aabner Ild, og Hvalen dykker dybt, helt ned til 500 sommetider 600 Fod. Kun Harpunken viser, hvor den er. Naar den er død, haler Besætningen den omhyggeligt op langs Skibssiden, hvor man fortøjer den, stikker et Rør ind i dens Lunger, som pumpes fulde af Luft for at holde den flydende, og bugserer den saa til Hvalkogeriet.

Asdic, som under Krigen blev brugt af Royal Navy til at opsøge U-Baadene med, prøves for Øjeblikket i Hvalfangerbaadene til at finde Hvalerne med. Asdic sender Lyden horisontalt gennem Vandet og hører saa efter Ekkoet fra enhver Genstand, som maatte være der, næsten som det er Tilfældet med Ekkoloddet, der bare sender sine Lydbølger vertikalt gennem Vandet. Men Asdic's Lydbølger søger hele Vejen rundt under Havets Overflade fra en Kuppel, der er fastgjort under Hvalfangerens Køl, næsten som Lyset sendes ud fra et Fyrtaarn.

„Southern Venturer“'s Tvillingskorstene er anbragt meget agterligt. Anden-Maskinmesteren Ovesen og jeg lænede os ud over Rækværket, der omgiver Skorstene. Under os løb en stejl Rampe fra Dækket lige ned i den aabne Sø. Kraftige elektriske Spil hiver de døde 100 Tons-Hvaler op ad denne Rampe med Halen først. Naar Hvalen naar Dækket, klatrer „Flenserne“ op paa den for at skære Spæklaget af i lange 2 Fod brede Striber. Flænseknivene ligner Leer, blot har de Skæret paa den udvendige Side af Bladet. Spækket, der er meget rigt paa Olie, ledes ned i store Huller i hver Side

af Dækket, der fører ned til nogle mægtige Kogekar, hvor Olien bliver udskilt og pumpet over i Tanke.

Derefter bliver Aadslet halet forefter, hvor Kødet bliver skaaret fra, og endnu længere forud, hvor Benene bliver savet itu af store Save med Blade paa en Størrelse af seks Fod. Her bliver ogsaa Leveren og de indre Organer sorteret fra. Altsammen bliver saa stuvet ned i deres respektive Huller i Dækket.

Dag ud og Dag ind i fire lange Maaneder har de samme Hænder parteret en Hval hvert 45. Minut i en Temperatur under Nulpunktet, der fryser Sprøjtet fra Havet til Is, inden det falder. Men om Læ, fortæller Mr. Ovesen, er Varmen uudholdelig. Man arbejder her i Shorts, og Kluden omkring Halsen kan hele Tiden vrides for Sved. Staal-Lejderne er saa varme, at man næsten brænder Hænderne paa dem.

Saa gik vi ned om Læ, „Southern Venturer“s Fabrik ligner ikke nogen anden. Hvordan Folkene kan bevæge sig, er en Gaade — især naar Skibet ruller. Der findes ikke en Tomme overflødig Plads om Bord.

Helt forude findes Kødrummet. Hvalkødet skæres ud i mindre Terninger, hvorefter Olien bliver kogt fra, og Kødet hakkes og steriliseres. Derefter bliver det tørret i 3 Fod høje og 50 Fod lange Cylindere. Dagligt kommer 600 Tons Kød ud herfra som graa-brunt Mel, som fyldes i Sække, 175 Pund ad Gangen, og det er nu tjenligt til Kvægfoder.

Femogtyve store Kedler, der hver er tyve Fod høje, smelter Fedtet fra Ben og Aadsler af en samlet Længde af 17 Fod paa ialt ti Timer gennem tre Kogninger. Mr. Ovesen fortalte, at Mændene, der skovler Affaldet ud mellem Kogningerne, har Verdens varmeste Arbejde. Af Leverolie udvindes der hver Dag ca. 35 Tons. Levertranen fra en Hval er bedre end Olien baade fra Torsk og Helleflynder. Visse af Hvalens Organer bliver opbevaret i Kølerum til senere Brug for engelske biologiske Laboratorier.

Nu begynder „Southern Venturer“s tredie Sæson snart, og man har al god Grund til at tro paa bedre Resultater end sidste Aar.



sagererne noget. Iøvrigt kom Hjælpen ret hurtigt til Stedet, hvor Passagerer og Post blev taget fra Borde, medens andre Baade straks forsøgte at slæbe det uheldige Skib af Grunden. De første Anstrengelser var dog forgæves, men senere lykkedes det at faa „Wanganella“ bjærget i Havn, hvor der forestaar det en større Reparation. New Zealands Finansminister udtrykte, at Grundstødningen af Skibet var et Uheld af vidtrækkende Betydning, idet der for Øjeblikket ikke findes noget andet Skib, der kan erstatte „Wanganella“ i Arbejdet med at føre de mange rejsende frem og tilbage mellem Australien og New Zealand. Billedet er hentet fra Nuffield Fabrikernes Maanedsmagasin „News Exchange“.

Feriedrenge til Søs

I Sejlskibsrederiforeningens Medlemsblad for Juli fandtes en lille Opsats, hvori Foreningen opfordrede sine Medlemmer til at tage en Feriedreng med ud at sejle et Stykke Tid i Sommerferien, da det jo kniber svært med at faa Pladser paa Landet til Byernes Børn. Der er allerede flere Skippere, der har fulgt Opfordringen. Ideens Fader er Lærer Opstrup.

Tanken virker meget tiltalende. For det første faar endnu flere Drenge paa den Maade Lejlighed til at slippe bort fra Gadens støvede Asfalt, og for det andet faar sikkert ikke saa faa af dem Kærlighed til og Interesse for Livet paa Søen.

Uheldig Debut

Det store dobbeltskruede Motorskib „Wanganella“ paa 9576 Bruttotons havde lige gennemgaaet en større Reparation og Forandring fra Hospitalsskib til Passagerskib, hvilket sidste den oprindelig er bygget til. Det var paa Fartøjets første Rejse til Australien efter Forvandlingen. Oven i Købet var det den sidste Nat før Maalet, at Uheldet skete. Pludselig gav det et Stød i hele Skibet, og det sad fast paa et af Klippeskærene ud for Wellington Havn. Heldigvis skete der ikke Pas-

A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

D/s DRACO

Korresponderende
Reder:

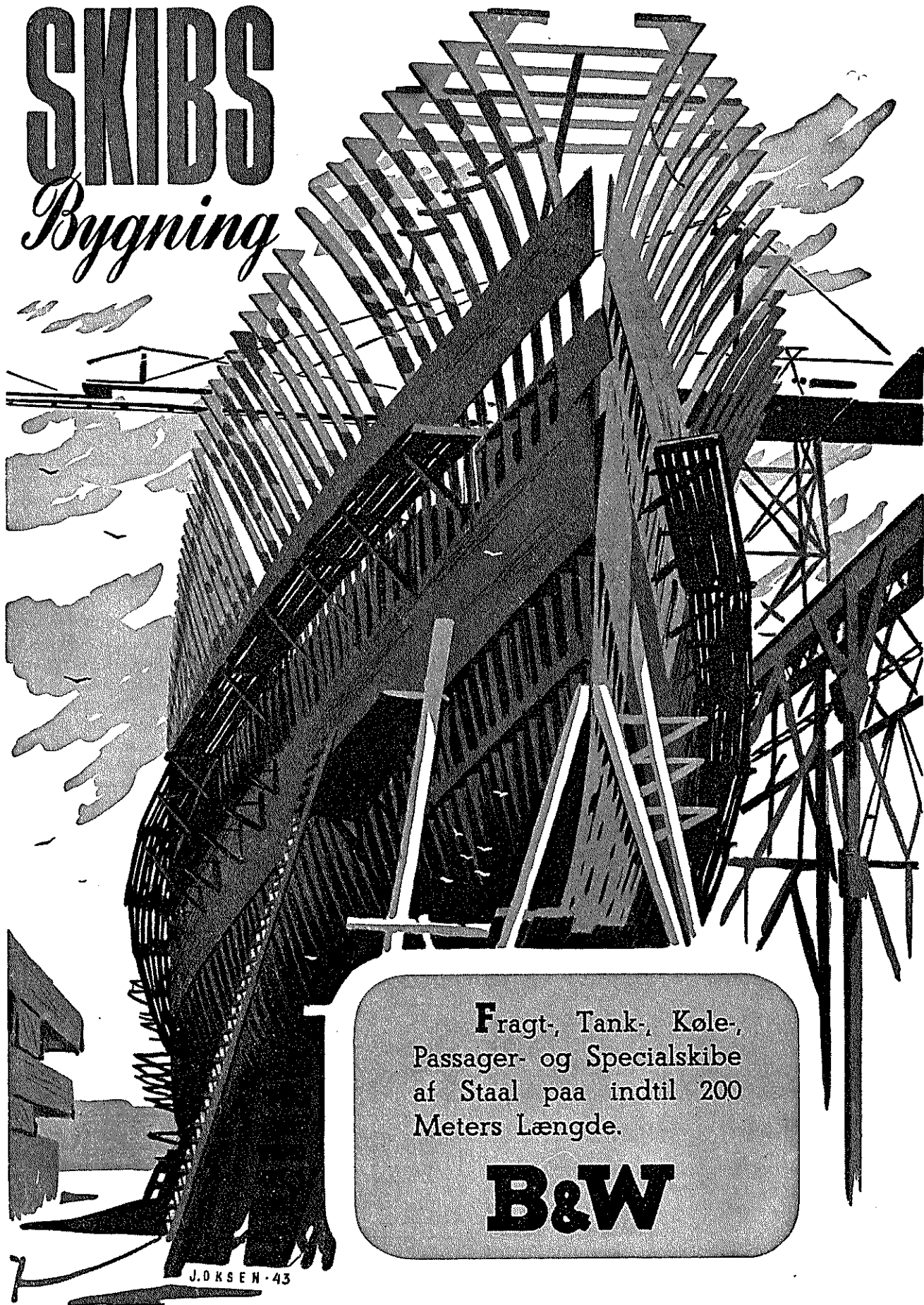
R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

SKIBS

Bygning



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

B&W

^A/_s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

i NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

TREDIE KAPITEL.

KLOKKEN er fem. Nigeriadagen staar for Hæld, og „Kongen af Benin“ staar fast endnu. Hvad skal Enden blive? Udsigterne er alt andet end lyse, men det er jo heller ikke saa underligt, naar vi til alle Sider kun ser os omgivet af mørk Urskov. Det vilde have passet bedre, om Sambo havde varskoet fire og tyve Timer og ingen Ende, da han sang ud for sit Lodskud, i Stedet for sit misvisende tyve Fod og ingen Bund. Efter alle Solemærker at dømme har vi i hvert Fald langt til Enden.

Arbejdet med at flytte Geneverkasserne fra Forlasten til Agterdækket er gaaet i Staa. Kroonegrenes støttige Kæde vaklede og sprængtes til sidst i alle sine Enkeltheder, og Skylden ligger klart belyst i Skinnet fra Lampemandens Blus.

Tyrken har ogsaa trodset Koranens Bud, og Allah har til Straf slaaet ham med Svimmelhed. Han har allerede ligget længe i Køjen paa sine Gerninger, og nu trækker det op til Ballade. Hvide Mænd ter sig som vilde Mænd, og vilde Mænd er helt tamme. Styrmandene og Baadsmanden farer omkring som brølende Løver, og Kroonegrene ligger rundt om paa Dækket som slagtede Lam. Og Fyrbøderne, som ikke har noget med Lasten at bestille, og som altid er nogle Pokkers Karle paa Fyrpladsen, naar Bølgerne gaar højt over Dækket, lusker rundt og gnasker i Smug af Misundelsens Brød.

Naturligvis gik det mest ud over de mest uskyldige — mig og min Skraber. Jeg sleb til Klokken fire bag Rorkisten, men jeg vilde have *slept* endnu, om ikke man havde savnet mig til at løse Tyrken af.

Det var Andenstyrmanden, som savnede mig, og Sambos fladtrykte Næse, der snusede mig op. Havde Sambo været en respektabel Sejlskibsmatros, vilde han have snydt sin Næse i Stedet for at gaa omkring og snuse i Krogene, og vi vilde begge to have snydt Andenstyrmand. Men Sambo er en fladpandet Haleneger, som allerede har glemt, hvorfor vi staar paa Grund, eller ogsaa bilder han sig ind, at han bliver hvid af at sværte andre. Han hylede straks op, da han fik Øje paa mig bag Rorkisten, og er der noget, jeg har Lyst til, saa er det at smække ham et Par paa Kassen. Endskønt — hvad batter det for Resten at slaa en Neger i Hovedet? Det skulde da være med en Muggert. Nej, saa vil jeg hellere ved Lejlighed sparke ham rigtig eftertrykkeligt over Skinnebenene; der ved jeg, at en Neger har sine ømmeste og svageste Sider, og saa faar han da noget at hyle over.

Andenstyrmand skældte mig læsterligt ud og kaldte mig baade en *damned Dutchman* og en Bastard, og saa er han selv en sølle Krydsning af Mister Albion og en Tøs fra Schiedam schie Deich — efter hvad Baadsmanden paastaar. Naturligvis gjorde jeg ogsaa Indvendinger, og naturligvis gjorde han, hvad man kan vente af en Andenstyrmand om Bord i en Dampers paa Vestafrika; han bød mig Prygl. Men da jeg saa ganske høfligt spurgte ham om, hvad han havde tænkt, jeg skulde bestille imens, fo'r han øjeblikkelig op til Skipperen. Og nu staar jeg foran den engelske Dampers „Kongen af Benin“'s høje Chef og øverste Myndighed om Bord, Kaptajn Anderson — halvvejs anklaget for Tyveri og Mytteri og meget andet.

Kaptajn Anderson — Titlen er ægte nok. Navnet lyder derimod falsk — i hvert Fald i mine Øren, naar Vedkommende, der bærer det, vil gaa for at være ublandet Englænder. Men Kaptajn Anderson er ogsaa kun halv Englænder, og den engelske Halvdæl er hans bedre, men den sendte han hjem fra Amsterdam. Resten er svensk.

Han er en middelhøj Mand — temmelig korpulent. Han har vandblaa Øjne og store, buskede Bryn, men ikke et Haar paa Hovedet. Han har udprægede svenske Manerer og engelske Whiskers, og han har en Røst som en Domsbasun. Og nu staar han og stikker Næsen ind i Ansigtet paa mig og snuser og laver en Brandstorm i en halv Dunk Genever, som han ikke aner det ringeste om ud over det, han kan lugte sig til af min Aande.

Han buldrer vældigt op — om Tyveknægte og Skam og Skændsel — om hvide Mænd, som ikke er et Haar bedre end sorte Mænd, og om vilde Mænd og Genever, og han truer baade med Haandjern og Fodjern og med Tusind Millioner Jævla. Men pludselig bliver han overdøvet af et øresønderflængende Hvin. Det kommer fra Urskovens Dyb — eller fra hvor? Det skifter i Tone fra skarpt og skærende til dybt og brummende og ender i et Brøl, og jeg spørger mig selv: er det en rasende Hunelefant — eller en Niggerkælling i Barnsnød, eller hvad i hele hede Afrika kan det være? Saa faar jeg med ét Øje paa en sort Struds-fjer agterude. Den vajer højt oppe i Toppen paa en af Urskovens Kæmper. Den er spillevende. Den vokser og vokser og bliver til en lang Hale, og den er jeg sikker paa hverken sidder paa en Elefant eller en Nigger, og jeg peger imod den, og siger det eneste, der er at sige: „Ser De Røgen? Hr. Kaptajn.“

Kaptajn Anderson buldrer ikke mere. Han staar et Øjeblik tavs og betragter Røghalen. Saa kommer han aabenbart i Tanker om, at et høfligt Spørgsmaal kan gøre Krav paa et Svar, og Svaret kommer fra ham, som kunde der være Tvivl. Han siger:

„Jeg tror, det er en Damper.“

Jeg siger ikke, hvad jeg tror. Erfaringerne har ofte nok sagt mig, at man ikke skal tale højt om sin Tro, og i Sejlskibsfarten har jeg lært, at man skal vide. Jeg ved, at jeg ikke har stjaalet saa meget som en Draabe Genever, og det tager jeg baade Gud og Fanden til Vidne paa, og jeg gør det saa overbevisende, at Kaptajn Anderson, som begyndte med at tro paa en Damper, til sidst ogsaa tror paa begge mine Vidner, for han beder til den første, at den anden vil tage mig, dersom jeg ikke hurtigst muligt holder Bøtte og skrubber af.

Naturligvis kom Hvinet fra en Dampers Sirene og Røgen fra dens Skorsten, og nu kommer den selv til Syne agterude, hvor Floden bøjer brat — eller kommer den ud fra en anden Flodarm? Det er vanskeligt at skønne. Skovene spærrer Udsynet. De danner ligesom en sammenhængende, mørkegrøn Mur om en endnu mørkere Indsø, og det ser ud, som kommer Dampere ud fra selve Urskovens Dyb. Det er en stor, graa Kasse — en Hamburger — af Woermann-Linien, og den hviner straks op igen som i Overmod, saa snart den ser Engelskmanden i Knibe, eller skulde det monstro være, fordi vort Uheld gør den ondt, at den hviner saa gudsjammerligt? Jeg paastaar ingen af Delene. Man kan ikke skue en engelsk Bulbider paa Haarene og langt mindre en Tysker paa Lyden fra en Dampfløjte.

London-West-African Steamship Co., Limited kan prise sit Held over at have en Skibsfører som Kaptajn Anderson, og det kan vi Matroser for den Sags Skyld ogsaa. Havde han været helt ud Englænder, vilde „Kongen af Benin“ maaske have staaet fast paa Nigere, Gud ved hvor længe, og vi vilde rimeligvis have ligget i Haandjern lige saa længe for et Par Dunke Slave-Genevers Skyld. Nu var det eneste engelske ved Kaptajn Anderson som sagt hans Kone og hans Whiskers. Men Konen var for langt borte til at kunne indvirke paa ham, og hans Whiskers strittede ikke mere imod, end han uden Besvær kunde bede Tysken om Assistance og se klart gennem Fingrene med en Flok tørstige Matroser, der foretrækker Livets Vand fra en hollandsk Geneverdunk frem for Nigere fra „Kongen af Benin“s Kendensator.

Svenske Tændstikker og tyske Piger træffer man overalt i Verden, og man kan købe dem for en Slik. Dampere hedder „Bertha Woermann“, og den er heller ikke særlig kostbar. Naturligvis er der ikke Tale om at yde Penge som Vederlag for Assistancen her, hvor

al Handel er Tusk. En Fustage Palmeolie kan han faa — eller Nødder. Den Sag er allerede paa Forhaand afgjort. Naar vi nu bare havde Tysken godt og vel spændt for; men det bliver vist næppe saa lige til, naar de, der skal besørge Forspændingen, bevæger sig i Zig-Zag og Esser.

Det gaar alligevel lettere, end jeg havde ventet. Al overflødig Væde damper hurtigt bort under Afrikas Sol, og en Genever-Rus er heller ikke længe om at fordunste. Et Brøl i Kaptajn Andersons Domsbasun, et tretonigt Ekko fra alle Styrmandene og en skingrende Trille i Baadsmændens Nattergal i Forbindelse med lidt Svovl og en Smule Haandkraft, saa stod begge Vagter Klar For og Agter — fjorten Matroser og lige saa mange Tømmermænd.

„Bertha Woermann“ er ikke saa lidt nærgaaende. Hun bakker klods op til „Kongen af Benin“s Agterende — saa klods, at vi maa have Korkfender imellem, og vi langer Slæberen over uden Kasteline. Saa trækker Damen sig tilbage igen og tager et halvt Hundrede Favne af Slæberen med sig; men nu siger vi Stop og tager Tørn, saa det svære Kabeltov slipper Vandet med et Svup, og alle Tyskerne gaar paa Halen.

Det knager i Slæberens Kordeler. „Bertha Woermann“ trækker først Styrbord over — saa Bagbord over og saa lige ud. Hun vrider med Rumpen og trækker som en Tøs paa Langereihe, og hvem kan staa imod for det, som gerne selv vil være med i Legen. Begge Dampere skruer, saa Floden ligner en Malstrøm, og nu slipper „Kongen af Benin“ løs fra Nigere dyndede Bund og gaar paa Træk med tyske Bertha.

Saa kom vi saa vidt, men heller ikke længere. Den første skrigende Flok Papegøjer har allerede krydset Floden — et sikkert Tegn paa, at Dagen staar for Hæld. Her fører al Navigation Fanden i Vold. Man sejler paa sit Lod og sine Øjne, saa længe man kan se — og vel at mærke — saa længe Haandlodet betjenes af den rette Mand. For Resten ligger man stille. Tysken har allerede dryppet sit Anker, og nu gaar vort ogsaa i Bund.

FJERDE KAPITEL.

Det skumrer. Skovene kaster brede Skygger ud over Floden. Mørkt og dystert ser det ud under Bredderne. Her er ikke langt mellem Dag og Nat, men vi har desto længere til Udskejning — lige saa langt som Geneverkasserne paa Agterdækket har til Forlasten. De skal lempes tilbage først.

Arbejdet gaar trevent fra Haanden. Kroonegrene dingler endnu og er usikre paa Benene efter deres Genever-Rus. Der er aabenbart ogsaa Tømmermænd i deres Række. Der er i hvert Fald langt fra den Fart over Geneverkasserne, som der efter min dunkle Forestilling

	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			

maa have været, mens jeg sleb min Eftermiddags-Skraber bag Rorkisten, og det ser ogsaa ud, som om Forspillet er løbet tørt. Grunden er lige til; den ligger i Arbejdets Fordeling. Sambo har ikke mere Begreb om at drive et Dampspil, end han har Begreb om at aflæse Mærkerne paa en Lodline, og Styrmændene holder selv Vagt over Geneverkasserne — baade i Lasten og paa Dækket.

Men det er ikke nok med, at Kroonegrene dingler og er usikre paa Benene. De gør ogsaa Kvalm. De ynder ikke Nattesjov. For dem er Mørket kun onde Aanders Arbejdstid, og de bliver ikke en Smule mere oplyste, selv om vi tænder de elektriske Buelamper. Kroonegre er Hedninger. De dyrker de hæsligste Afguder og tror paa usynlige Aander, men de tror ogsaa paa den synlige Tingest, Baadsmanden gaar og dingler med i Haanden. Det er en nihalet Kat, som er skaaret ud af Ryggen paa en Flodhest, og den er beregnet til at garve Negerhud med. De ved, at der ikke er langt mellem den og deres Rygstykker, dersom de mukker alt for meget.

Det manglede jo ogsaa blot, at de Niggertampe skulde nægte Skibets Arbejde for deres Afguderis Skyld. De faar vel nok deres gode, daglige Forplejning for Arbejdet — deres dejlige dampkogte Ris med kondenseret Nigervand til — og hver af dem yderligere, naar de paa Tilbagereisen bliver kvitteret og atter gaar fra Borde i Monrovia og Sierra Leone — et fint, spraglet Lændeblæde med baade Blomster og Borter paa, og hvis de ikke har gjort alt for meget Vrøvl, kan det hænde, at Høvdingen som en særlig Anerkendelse for Opretholdelse af Ro og Orden blandt sine underordnede Landsmænd tillige bliver beæret med en Souvenir fra Slaget ved Waterloo — en gammel, rusten Muskedonner med en Pose Kugler og en Tut Krudt til, og dette skulde vel nok være rigelig Betaling for det Par Maaneders Arbejde.

Skam faa den, som tænker anderledes og i sit stille Sind beklager en Kroonegre, og en Smøre af Baadsmandens nihalet Kat faar den, som gør det højlydt. Heldigvis er vi mange om Skammen, og vi kan bære den; men Sambo var ene om Smøren, og den strakte ham i Dækket.

„Damned son of a monkey!“

Det er Baadsmanden, der taler. Han fortæller Historien om sorte Nanna fra Fernando Po, og han bruger ikke mange Ord, men han svinger sin Kat en Gang til, og det kan nok være, at den Flodhest kan lette Sambo fra Dækket igen.

Det er en ynkelig Forestilling. Sambo hyler op om trent som „Bertha Woermann“, da hun saa „Kongen af Benin“ hænge fast i Fru Nigers Mudderdyne, og han staar og dukker sig og holder Hænderne for Ansigtet i Stedet for at plante dem i Synet paa den Baadsmand. — Og han er Matros! Men det ligner en saadan Niggertamp — stor i Kæften, fejt i Sjælen og Slaveblod i Aarerne — og det ligner alle hans Medslaver at staa stille og se til og hytte deres garvede Skind. Det skulde være mig, der var fyrretyve Kroonegre. Jeg skulde æde baade Baadsmanden og hans Flodhestekat med Hud og Haar. Men se om de gør det. Nej, de æder deres egen Kvalm og farer af Sted med Geneverkasserne, som om alle onde Aander er i Hælene paa dem, og de dræver og dræver i det uendelige en monoton

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe

Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.

Indhent Tilbud

Sang, som ingen Djævel og langt mindre en Sejlskibsmatros forstaar et Muk af, men som ikke desto mindre aabenbart er beregnet paa at holde Baadsmanden og alle andre frygtindgydende Magter paa Afstand.

Jeg staar ved Forlugen. Seks og tredivsorte Slaver gaar mig forbi i Rækkefølge, hver med en Byrde paa Hovedet, og de knæler alle, mens de forsigtigt lægger Byrden i Stroppen for mine Fødder. Jeg føler mig som Stormogulen. Men hver Gang Stroppen er fuld, tager mine Følelser en mere beskedet Vending, og jeg hugger Lossekrogen og holder Længen fri, mens den fires ned i Lasten. Jeg er s'et og ret Lugemand.

Skulde jeg have taget fejl af Sambo. Er han alligevel ikke den fejge Slavesjæl, jeg har antaget ham for, eller er det Skæret fra de elektriske Buelamper, der spiller i hans Øjne, hver Gang Baadsmanden er i Nærheden af ham. I to stive Timer har jeg nu staaet og bidt Mærke i ham. Her, hvor jeg staar, har jeg rigtig Lejlighed til at studere Virkningen af det Maaltid Flodhest, han fik. Han staar ved Spillet skraas for mig, og jeg har Indtryk af, at han hævner sig frygteligt paa Mekaniken. Det ser ogsaa ud, som om det pludselig er gaaet op for ham, hvad Oliekande og Smørekopper skal bruges til. Han hiver og firer og smører og hiver, saa Olie og Slam sprøjter ham om Ørene, og jeg har allerede længe været klar over, at hvis jeg ikke passer paa, hiver han alle Fingrene af mig.

Skæret fra Buelamperne — og de skulde kunne spille saaledes i Sambos Øjne — Vaas og Indbildning! Nej og atter nej. Nu ser jeg det tydeligere. Det er ikke Reflektioner fra noget kunstigt Lys. Det er et lumskt Vilddyr, der lurar bag hans tykke Pandeskal. Jeg ser det saa levende; det kigger ud ved hans Øjenkroge, og det blinker ondt. Jeg ser tydeligt, at Baadsmanden ogsaa skal tage sig i Agt.

Saa! Hvad er der nu paa Færde? I to stive Timer har jeg staaet ved Forlugen og har skiftevis været Stormogul og Lugemand. Jeg er bogstavelig talt gaaet op og ned som Kviksølv søjlen i et Termometer, og nu, da jeg endelig har faaet gradet Sambos Sindsstemning, er jeg pludselig dalet helt ned til Nul og er blevet Lediggænger. Hvad i hele hede Afrika kan der være i Vejen? Hvorfor kommer der ikke flere Geneverkasser? Hvorfor bliver Kroonegrene agterude? Er Aanderne trods alle deres Besværgelser og deres malabariske Sang al-

Fortsættes Side 18

D.F.D.S. genopbygger

Det forenede Dampskibsselskabs Aarsberetning viser tydeligt, at Dansk Skibsfart er paa Vej opad igen. Man har saaledes overtaget Kontrakterne for to Dieselmotorskibe paa ca. 9500 BRT., som var under Bygning hos B. & W. Endnu har man dog ikke kunnet sætte Baadene ind i Farten, da Leveringen grundet paa Materiale-mangel trækker ud. Endvidere har man i U.S.A. købt to Liberty-Skibe paa 10,800 Tons Lasteevne. Disse to Skibe skal deltage i Transporten af Kul fra Amerika til Danmark.

Den 1. Januar 1946 talte Selskabets Flaade ialt 49 Dampskibe, 24 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer og 5 søgaaende Lægtare til en samlet Tonnagemængde af 152,187 BRT. Endvidere er Dampskibsselskabet i Besiddelse af 49 dækkede Pramme paa 3687 Tons samt en Kulelevator paa 86 Tons. Det Forenede Flaade blev ved Ombygningen af „Hjortholm“, der blev købt i 1945, forøget med 1730 BRT., og en Ommaaling af ældre Skibe gav en yderligere Gevinst paa 1581 Tons. Ved Kondemnation efter Minesprængningen af Dieselmotorskibet „Esbjerg“ fragik imidlertid 2762 BRT.

Iøvrigt har 1946 økonomisk set været et godt Aar for Det forenede Dampskibsselskab. Skibene har været fuldt beskæftiget, og ikke mindst Passager-ruterne har været fuldt udnyttet, hvilket har givet et godt Overskud.

Med Hensyn til Passager-ruterne har Selskabet de fleste Steder atter sat deres Skibe ind i regelmæssig Drift. Paa Nordamerikafarten er sat de 4 Dieselmotorskibe ind, som blev bygget herhjemme. Disse Skibe, der har en Lasteevne af ca. 7000 Tons, har ført mange Varer til Landet samt til Norge og Polen. Ruten har været regelmæssigt gennemført med Afgang ca. hver 14. Dag, og D.F.D.S. har nu igen faaet et Lejemaal i Stand om fast Kajplads i New York. Derimod har man ikke kunnet genoptage Sejladsen paa Gulfen, da Vareomsætningen herfra og til Danmark har været ret ubetydelig.

Farten paa Sydamerika er ikke mere saa regelmæssig, som den var før Krigen, hvilket ogsaa skyldes den svingende Import, men Selskabet har dog foretaget ialt 21 Rejser derover i 1946. Derimod er Farten paa Holland og Belgien, som aabnedes i Foraaret, meget regelmæssig. Sejladsen paa Frankrig, med hvem det danske Handelssamkvem endnu er ret begrænset, har imidlertid ikke været af større Udstrækning.

Portugal er regelmæssigt blevet anløbet af Selskabets Skibe, og Farten paa England har ogsaa givet Skibene rigeligt Arbejde, selvom vor Landbrugs-eksport over Nordøen har været noget reduceret, og alle de gamle Ruter mellem England og Danmark endnu ikke er blevet genoptaget. Passagertrafikken mellem Esbjerg og Harwich, der blev genaabnet i Begyndelsen af 1946, har imidlertid været af stor Betydning. Efter at „Kronprins Frederik“ blev indsat paa Ruten i Juni, har der været tre ugentlige Afgange.

„Dronning Alexandrine“ har besøgt Farten paa Island og Færøerne og har ialt udført 17 Rundrejser.

„Kronprins Olav“ har derimod haft Sejladsen København—Oslo, medens „Frederikshavn“ har sejlet mellem Frederikshavn og Oslo. Paa begge disse Ruter har Passagerantallet været overvældende, og ogsaa de forskellige Godsruiter til Norge har været godt udnyttet.

Farten paa Gøteborg har paa Grund af Valutaforholdene ikke været fuldt udnyttet. I Foraaret 1946 fik Selskabet sluttet Overenskomst med et finsk Rederi om fast ugentlig Afgang i begge Retninger mellem Helsingfors og København. Ogsaa Farten paa Danzig og Gdynia er blevet genoptaget, men Godsmængden har selvfølgelig været meget begrænset.

Om den indenlandske Fart kan det siges, at Selskabets Materiel har været godt udnyttet, og at Sejladserne er blevet gennemført næsten som før Krigen.

Med Hensyn til den fremtidige Tilvækst til Selskabets Flaade, havde man ved Aarets Udgang 3 Dieselmotorskibe paa hver 1800 BRT. under Bygning paa Helsingør Skibsværft. Disse Skibe er beregnet for Middelhavs-farten. Samme Sted er endvidere et Dieselmotorskib paa ca. 3500 BRT til Amerikafarten og 1 Dieselmotorskib paa 3900 Tons til Englandsfarten under Bygning. Paa Frederikshavns Værft og Flydedok A/S er 1 Dieselmotorskib paa ca. 1800 BRT. under Bygning til Fart paa Middelhavet. Endelig er der 2 Dieselmotorskibe under Bygning hos Burmeister & Wain. Hver af disse er paa ca. 5300 BRT. og skal sættes ind i Sejladsen paa Sydamerika.

Selskabet havde under Krigen 22 Skibe sejlede under engelsk Flag. For disse har man nu modtaget Brugsgodtgørelse og Erstatning. Paa Regnskabet for 1945 blev optaget Kr. 8,800,000 af Brugsgodtgørelsen, og Restbeløbet af denne, Kr. 876,786,55, er taget til Indtægt paa Regnskabet for 1946. For de 3 Skibe, der sejlede for Brasilien, har Selskabet modtaget en Brugsgodtgørelse af Kr. 4,868,436,91, der ogsaa er optaget paa 1946-Regnskabet, medens et Restbeløb paa omkring Kr. 700,000 og Erstatning for den forliste Dampner „Nevada“ endnu ikke er indgaaet.

Med U.S.A. har D.F.D.S. truffet Aftale om den Pris, til hvilken Amerikanerne overtog de der 5 beslaglagte Skibe, og ligeledes om den Pris, til hvilken de to ikke forliste Skibe, „Tunis“ og „Georgia“, er tilbagekøbt. Der ydes ingen Brugsgodtgørelse for Skibene.

Under belgisk Flag mistede Selskabet Dampskibet „Gorm“, der imidlertid forliste umiddelbart efter Beslaglæggelsen. Der er endnu ikke opnaaet Enighed om Erstatningssummen, og der gøres ikke Krav paa Brugsgodtgørelse.

Selskabet har i 1946 dækket en Del af Risikoen for de mere værdifulde Skibe hos private Assurandører og har iøvrigt været Selvassurandør. Ved en Opgørelse af Selvforsikringsvirksomheden er der konstateret et Overskud paa denne af Kr. 506,690,39. Disse Penge er overført til Selvforsikrings Reservefonds Konto.

Red.

Kaptajn *Arthur Jensen* fortæller -

Ved CARL ØSTEN

Sejlet under begge Verdenskrige — Forlist fem Gange — Arresteret som Strejkevagt i Amerika — Deltaget i stort Slag mellem allieret Konvoj og fjendtlige Flyvere i Middelhavet — Sammen med sin Besætning paa 71 Mand reddet fra „Lexa Mærsk“, der torpederedes med 5000 Tdr. Benzin ombord — — det er Hovedpunkterne i Hr. Arthur Jensens brogede Sømandsliv.

✱ ✱ ✱

Første Bekendtskab med tyske U-Baade.

„Mit Liv til Søs begyndte jeg som 14-aarig i 1916. Jeg kom ud som Mes-sedreng med D.F.D.S.' „C. P. A. Koch“ og derefter ombord i forskellige Sejl-skibe i Østersø-, Nordsø- og Atlanter-havs-Fart. Jeg hører til de Søfolk, der kom Krigsførelsen i begge dette Aar-hundredes Verdenskrige paa mere end nært Hold. Under den første troede man jo ikke, at man saa hurtigt skulde op-levne en til. Det første Krigsforlis, jeg selv kom ud for, hændte i 1917 med 3-mastet Skonnerten „Hekla“ af Marstal. Vi var paa Rejse fra Darien til Fleet-wood med *pitch pine*. Den 26. April Kl. 7,30, da vi befandt os vest for Irland, blev vi standset af en U-Baad, der ikke førte Nationalitetsflag, det var selvføl-gelig en Tysker, ved Signalet „AB“, hvil-ket betød „Forlad Skibet straks“. Vi, 6 Mand ialt, fik i største Hast fat i nogle af vore mest værdifulde Ejendele og gik saa i Baaden. Fra U-Baaden, hvor man havde spurgt vor Kaptajn ud om hans Skibs Ladning, Destinations-sted og hvorfra det kom, sendtes 3 Mand ombord i „Hekla“ for at sænke det. Vi spurgte U-Baadens Fører, om han ikke kunde slæbe vor Baad halvvejs til Land, hvortil der var ca. 120 miles. „Nej, det har vi ikke Tid til,“ svarede han. „Men hvorfor sejler De for England, det ved De, at De ikke maa,“ tilføjede han. Vi satte saa Sejlet i vor Baad og begyndte at ro mod Land. Lidt efter hørte vi en Eksplosion fra „Hekla“ og saa, at det begyndte at brænde. Ved 19-Tiden naaede vi lykkeligt ind til Round Stone, hvor Politi og Toldvæsen tog sig godt af os. Da vi ikke kunde stoppe op i England og tage Hyre derfra, maatte vi hjem til Danmark, hvortil vi ankom en Maanedes Tid efter.

— *I skulde ikke gaa til Søs mere!*

I Maj 1918 kommer jeg som Letmatros ombord i „Dannevirke“s M/S „Dronning Margrethe“, og da vi den 28. Maj befinder os i Nordsøen, en ca. 120 miles



Kaptajn Arthur Jensen
paa Broen.

fra den engelske Kyst, meddeler Anden-Styrmand ved 20-Tiden Kaptajnen, at han har hørt Kanonskud i Nærheden. Lidt efter høres flere Skud, og Vand-søjler fra Projektilerne slaar højt op over Skibet. Kaptajnen lader omgaaen-de begge Maskiner stoppe og giver Or-dre til at gøre Baadene klar til Firing. Da vi gaar i dem, ryger Projektilerne hen over Agterdækket, og medens vi ror bort fra Skibet, falder de tæt i Nærheden af os. Efter at have roet et Par miles faar vi Øje paa en stor U-Baad, der styrer henimod „Dronning Margrethe“ og beskyder den paa nært Hold. Snart staar Bestiklukafet i Flam-mer, og en Times Tid efter, at vi gik i Baadene, gaar det ned paa Agterenden, men stadig med Dannebrog vajende. Neutrale Skibe var jo om Natten under første Verdenskrig et lettere Bytte for fjendtlige U-Baade paa Grund af, at de førte tændte Lanterner. U-Baaden kom-mer derefter hen til os, og en Mand spørger paa daarligt Dansk om Oplys-ning angaaende „Dronning Margrethe“. Inden den dykkede og forsvandt, fik vi følgende „Salut“: „Kommandanten li-der ikke dette her, men det er Krigen, og I skulde ikke gaa til Søs mere.“ Saa satte vi Sejlene i Baadene og styrede Sydvest efter. Næste Dag ved 16-Tiden blev vi optaget af den engelske Torpe-dojager „Winchelsea“. Den knuste der-efter vore Baade, ikke alene af den Grund, at der ikke var Plads til dem ombord, men ogsaa af Sikkerhedsgrun-de, idet Englænderne havde haft For-tilfælde, hvor Tyskerne havde anbragt

Bomber i tomme Baade, som drev om paa Søen. Det hævdedes ogsaa, at Tyskerne havde sat egne Folk i Baade for under Skin af at være Skibbrudne at komme til England og spionere. Vi nød en ualmindelig god Behandling ombord i Torpedobaaden, som landsatte os i Leith ved Midnatstid samme Dag, vi var bleven op-taget.

Ud fra Dunkerque som „stow-away“ og norske Øretever.

Efter at være kommet tilbage til Danmark tilbød der sig kun Hyrer med Smaa-Skonnenter, som ikke talte med i den Tid, man skulde have ombord i Sejl-skibe. Jeg manglede nemlig endnu et Aar. Saa efter en kortere Tids Sejlads med disse tog jeg Hyre paa en af „Torm“s Baade, der skulde til Frankrig med Kul, et Mellemlid, der maaske kunde bringe mig Chansen til

at komme med paa et større Sejlskib. Den kom i Dunkerque. Jeg rømte simpelthen, fordi nogle norske Kolleger, jeg havde truffet i Land, paatog sig at stuve mig hemmeligt ombord i deres Skib, norsk Bark „*Coriolanus*“, som i Ballast skulde til St. Thomas for Ordre. Jeg blev skjult i Lasten, og efter et Døgn's Forløb, da vi var ude af den engelske Kanal, saa at der ikke skulde være nogen Fare for, at jeg blev smidt i Land lige med det samme, kravlede jeg frem af mit Skjul og gik op paa Poop'en for at præsentere mig for Skipperen, spændt paa, hvordan han vilde tage Situationen. Det skal siges til hans Ros, at han tog det nogenlunde roligt som den gæve Nordmand, han var, selvom han skældte mig ud for en forbandet Dansker og understregede denne Titulatur med nogle flade Øretæver. Men da han saa havde faaet nærmere Redegørelse, hvorfor jeg som Blindpassager havde overrasket ham, blev jeg straks paamønstret som Letmatros og sat i Arbejde med det samme. Ordren i St. Thomas lød paa Golf Port i Mississippi. Der gik jeg fra Borde. Saa gjorde jeg et Par Rejser til Buenos Ayres og tilbage igen med en 4 m amerikansk Skonnert og en norsk Fuldrigger „*Vigour*“. Jeg var paa Vej dertil igen ombord i en 4 m amerikansk Skonnert „*Levis H. Coward*“, ogsaa med Trælast, da der en Morgen ved 6-Tiden opdages Brand ombord, idet der trænger Røg op gennem Ventilene. Vi befandt os paa det Tidspunkt ca. 15 miles udfor Key West, Sydspidsen af Florida. Nogle Øjeblikke efter slog Flammer ud, og Ilden begyndte at brede sig over hele Skibet, kraftigt hjulpet af en frisk Brise. Da der overhovedet ikke fandtes Sluknings-Materiel af nogen Art ombord, var der for Besætningen ikke andet at gøre end hurtigst muligt at gaa i Baaden, som kun med største Besvær kunde fires af, da den var surret godt og vist ikke havde været paa Vandet i mange Aar. Men først skulde det Ferskvand, der var fyldt i den, tappes af. Alle 9 Mand, der iøvrigt paa nær Kaptajnen var Skandinaver, slap uskadte, men i sidste Øjeblik i Baaden, som holdtes liggende i Nærheden af Skibet, hvis Brand uden Tvivl maatte hidkalde Rednings-Assistance fra Land. Efter 3 til 4 Timers Forløb blev vi taget op af en „*Coast-guard*“. En stor Bjærgningsdamper var forinden kommet ud og havde begyndt at overdænge den brændende Skonnert med Vand. Men uden Resultat. Det var for sent, om det overhovedet havde kunnet lykkes. Den brændte totalt og sammen med den ogsaa de fleste af vore Ejendele. Man kan udlægge det, som man vil, men Fakta er, at der i disse Farvande omkring den Tid — det var i 1921 — var mange Skonnerter, som brændte op. Var det fordi, Fragterne var lave?

Arresteret som Strejkevagt i U.S.A.

Saa stod vi paa Kajen i Key West uden en Cent paa Lommen. Jeg hørte til dem, som maatte gaa „paa Bommen“. Det varede en Maaned's Tid. Saa fik jeg Hyre med en amerikansk Tank'er, men da vi kom til Galvestone, var der udbrudt Sømandsstrejke, som forbød Hyring med amerikanske Skibe. Det var i Foraaret 1921. For at faa noget at spise maatte jeg melde mig ind i „*Unionen*“, amerikanske Søfolks Fagforbund. Dette førte med sig, at jeg sammen med en Snes Kolleger af forskellig Nationalitet kort efter blev udtaget til at gaa Strejke-Vagt paa Pieren. Vagten blev af kort

Varighed, for allerede en Times Tid efter blev vi alle arresterede af Texas Rangers, Militær-Politiet, fordi vi gik paa privat Grund. Pieren tilhørte nemlig et Jernbaneselskab. Fra dette Øjeblik maatte Vagterne saa nøjes med at gaa udenfor Indgangene til Havnen. Vi blev løsladt fra Arresten efter et Par Dages Forløb, og jeg for mit Vedkommende var saa heldig at faa Hyre med en engelsk Damper, der skulde til Europa.

I 1923 læste jeg til Styrmand paa „*Københavns Navigationsskole*“, hvorfra jeg gik ud i 1925 med Styrmands- og Skibsfører-Eksamen. Mit første Trip som Styrmand — jeg var kommet ind hos *A. P. Møller* — gik med „*Oluf Mærsk*“ til Porto Rico, og i de tilbagelagte Aar har jeg sejlet med adskillige af Rederiets Baade af Mærsk-Navnet. I 1939 havde *A. P. Møller* 48 Baade ialt med dette Efternavn.

Fører af „Lexa Mærsk“ paa Jomfrurejsen.

Som nyudnævnt Fører fik jeg i Maj 1939 „*Lexa Mærsk*“ at føre paa dens Jomfrurejse, der gik til U.S.A., hvor den i fast Fart skulde gaa paa Filippinerne med Stykgods. Den Dag, vi stod ud af København, anede jeg ikke, at der skulde gaa 7½ Aar, inden jeg kom tilbage, og at det nye, flotte Skib skulde blive derude. Den 9. April 1940 laa vi i Baltimore. Jeg laa og sov, da Hovmesteren, som i Radioen havde hørt om Tyskernes Okkupation af Danmark og Norge, kom og vækkede mig for at fortælle mig den skrækelige Nyhed, der fik hidset hele „Banden“ ombord op til at vilde stikke til Søs med det samme for at overgive sig til Englænderne. For mit Vedkommende stillede Sagen sig imidlertid saaledes, at jeg var forhindret i at forfølge paa at føje min Besætning heri. Kunde jeg, havde jeg gjort det! Lidt efter lidt søgte „*Lexa Mærsk*“'s Besætning ud med andre Baade, saa at der tilsidst af 42 Mand kun var 5 tilbage: 1. Styrmand, 1. Mester, en Kok, en Maskinassistent samt mig selv, da Amerikanerne i 1941 overtog samtlige danske Skibe, der ved Overtagelsen kom under Panamas Flag. I Baltimores Havn laa ialt 8 danske Baade, 3 „*Mærsk*“-Baade, 1 af „*Orient*“'s, 1 af „*Torm*“'s og 2 af „*T. C. Christensen*“'s. Disse 3 sidste laa der sammen med vor den 9. April. Vi nød en enestaaende Gæstfrihed i private Hjem, enten vi var inviteret af Landsmænd eller af Amerikanere, og efter Henstilling gik Byens Kommunalbestyrelse med til at stille et Lokale samt Lærerkrefter til Raadighed for Undervisning af Besætningerne, der blandt andet kunde lære Engelsk og Maskinskrivning. De havde forsaavidt — vi Officerer ogsaa — heller ikke mange Penge at slaa om sig med. Forstrækningen var for deres Vedkommende 3 \$ om Ugen, 5 \$ for vort.

Danske Skibe fik Navne paa Vædeløbsheste.

Efter at Amerika havde købt samtlige danske Skibe mod at sælge dem tilbage efter endt Brug, blev vi spredt for alle Vinde, idet vi kom under forskellige korresponderende Redere, „*Lexa Mærsk*“ under „*American Export Line*“. Den fik samtidig Navneforandring til „*Buchanan*“, Navnet paa en kendt Vædeløbshest. Alle danske Skibe fik nemlig ændret deres hidtidige Navne til Navne efter berømte, amerikanske Vædeløbsheste.

Under sit nye Navn og Flag gik „*Lexa Mærsk*“ i September 1941 til New York for at indtage en Lad-

ning Krigsmateriel til Suez. Besætningen var den mest blandede, jeg nogensinde har haft. Ikke alene var 25 forskellige Nationer repræsenteret, men der var ogsaa hele Farveskalaen igennem. I Begyndelsen lavede de Ballade, men efterhaanden lykkedes det os at faa sat Skik paa dem. Vi naaede Suez ad Omvejen Kap det gode Haab i Begyndelsen af November. Messersmidt'er og Stukas'er kom i den Tid, vi laa der, paa adskillige Besøg, men de blev alle for det meste jaget væk, og de Skader, de fik anrettet, var kun ringe i Forhold til Indsatsen. Selv kom vi ikke det mindste til. Rejsen fra Suez gik derefter til Indien for at laste „Mangan Erts“, hvilken Ladning skulde kompletteres med Gummi i Singapore. Da vi nærmede os denne By, hørte vi den 8. December Detonationerne fra Japanernes Bombardement af Byen uden at vide, hvad der egentlig gik for sig. Vi troede, at det blot var Øvelser, men vi fik noget andet at vide, blandt andet gennem synlige Beviser, da vi den 9. December løb ind i Singapore Havn. Her fik jeg Dagen efter Ordre til at gøre klar til at stikke af med det samme, saasnart Provianten var blevet kompletteret og 15 amerikanske Kvinder og Børn, som skulde evakueres, var kommet ombord. I Konvoj med 5 andre Skibe stod vi ned gennem Java-Søen med Ordre til at gaa ind til Batavia for at landsætte de evakuerede og indtage den Last, vi ikke fik ind i Singapore. Dagen efter Afsejlingen derfra erfarede vi, at de engelske Krydsere „King George“ og „Prince of Wales“, som vi havde set ligge i Singapore Havn, var blevet bombet af japanske Flyvere. efter at de var stukket til Søs. I Batavia gik de evakuerede fra Borde, men vi fik andre Amerikanere i Stedet. De var kommet dertil med andre Baade. I Batavia fik vi lastet fuldt med Gummi og Peber, og Rejsen derfra skulde gaa vestover til Amerika.

Dansk Likør vækker Glæde i Java-Soen.

Nytaarsaften drejer en Konvoj, der er paa Vej i modsat Retning, hen imod os. Paa en af de konvojerende Krydsere sættes Flag-Signaler, i hvilke man bad

SUNDAY EXPRESS

R.A.F.'s GREATEST SEA RESCUE FEAT
73 people adrift 500 miles out in the Atlantic found, succoured and brought safely to Britain

U-boat captain left them to their fate

RAF MAKE WAR'S GREATEST RESCUE
Cigarettes and Chocolate Shower from Sky

Planes Searched Ocean For 13 Days
GREATEST AIR-SEA SEARCH THAT SAVED 73

RAF Flew 55,000 Miles To Save 73 From Torpedoed Ship
Pilots Kept Day And Night Watch Over Lost Lifboat

73 SAVED IN 55,000-MILE ATLANTIC PLANE SEARCH

Fly 55,000 Miles to Save 73

Navy & R.A.F. Men Share Rescue Glory
SEVENTY-THREE SAFE AFTER ATLANTIC EPIC



Den vidunderlige Redning af „Lexa Mærsk“s Besætning blev slaaet stort op i engelsk Presse, (den har dog faaet en Mand mere med, end der var).

os om vort Kendesignal. Vi satte det straks. Fra Krydseren, det var den australske „Perth“, der efterhaanden var kommet os paa Praj-Hold, sættes derefter en Baad i Vandet samtidig med, at alle dens Kanoner blev rettet imod os. Den Officer, der fra Baaden kom ombord hos os, bad os give ham Oplysning om, hvem vi var, for paa „Perth“ forstod man ikke Signalerne. Jeg fik saa forklaret ham, at vi var den danske Baad „Lexa Mærsk“, som var blevet overtaget af Amerikanerne. Saa var alt i Orden! Og da Baaden roede tilbage, havde den en Kasse „Cloc“ med til Fejrlse af Aftenen. en Foræring fra os. Vi havde haft den ombord, siden vi forlod Danmark i 1939. Som Tak kvitterede Musikkorpsen paa „Perth“ med at spille „Old long syne“, da vi fortsatte hver vor Vej. Naar man paa „Perth“ ikke forstod vort Kendesignal, maa Grunden

dertil have været, at man endnu ikke fra de amerikanske Flaademyndigheder havde modtaget Koden. Og det er maaske værd at erindre om, at Radioen, som kunde have været benyttet i Stedet for Flagsignaler, var det af Hensyn til Fjende-Fare forbudt at anvende til Sendning. Det blev sidste Gang, at vi saa „Perth“. Ved Anløb af Cape-Town hørte vi, at den desværre var blevet sænket af en tysk Hjelpe-Krydser et Par Dage efter, at vort Møde med den fandt Sted.

„Buchanan“ faar „Næsen sat ind“.

Da vi nærmede os de vestindiske Øer, rapporteredes det til os pr. Radio, at det ene Skib efter det andet blev torpederet langs Amerikas Kyst, hvilke Sænkings-Positioner blev os sogpivet. Da disse syntes at nærme sig i uhyggelig Grad til den Rute, jeg skulde sejle i, valgte jeg at gaa ind til St. Thomas for nærmere Ordre. Den blev det oprindelige Bestemmelsessted New York. Aftenen efter, at vi havde forladt St. Thomas, rendte et modgaaende Skib ind i os — begge var vi jo totalt mørkelagte. Øjeblikkelig blev uanset U-Baads-Faren alle Farelys tændt paa begge Skibe, for at vi kunde faa konstateret, hvor store Skaderne var. „Buchanan“ havde faaet en mægtig Bule i Agterskibet, medens det andet Skib havde faaet „Næsen sat ind“. Gensidig an-saa vi dog ikke hinandens Lækager for værre, end at vi kunde fortsætte vor Kurs. I de Huller, vi havde faaet, stoppede vi Træpinde og Hovedpudebetræk, som i Hast var blevet fyldt med Hvedemel. Alligevel trængte der noget Vand ind, men vi holdt Skibet paa Pum-perne og naaede New York. Saa vi slap med Forskræk-kelsen denne Gang.

I Februar 1942 blev „Lexa Mærsk“ armeret med Anti-Luftskyts. Agter anbragtes en 4" Kanon og paa Broen to Maskingeværer. Disse sidste blev senere ud-skiftet med større Kaliber og flyttet agter samtidig med, at fire „20 mm“ placeredes midtskibs.

I Tiden mellem „Vikings“ Besøg hos Skibsfører Arthur Jensen og Publikationen af ovenstaaende er Hr. Jensen død af et Hjerteslag, da han som Fører af „Eli-sabeth Mærsk“ var paa Rejse fra Danzig til Aabenraa. Hvor sælsomt for ham at dø under saa rolige Forhold, han, der faa Aar forinden flere Gange havde set Dø-den i Øjnene under farefulde Krigs-Situationer! — Ære være hans Mirde og højagtet den idealistiske og værdifulde Indsats, som han sammen med andre Landsmænd gjorde ved at sejle for de Allierede.

Fortsættes i næste Nr.

I Nigerfart med Kongen af Benin

Fortsat fra Side 13.

ligevel faret i dem og har tvunget dem til at nedlægge Arbejdet? Og hvor er Baadsmanden? Det er mange Spørgsmaal paa én Gang, og der er ingen til at besvare dem.

Andenstyrmand stikker Hovedet op over Lugekar-men. Det er ham fra før — fra Britannia og Schiedam schie Deich — Krydsningen. Han spørger ogsaa:

„What's the matter?“

„Ingen Matter her,“ siger jeg — „og heller ingen Kasser.“

Han kravler helt op over Lugekarmen som en hol-

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

landsk Kuf over en Kap Horns-Sø, og han bander paa Engelsk og skælder paa Dutch, og jeg kan se, han har Lyst til at smælde paa Dansk, men han er ikke sikker paa, om jeg afholder mig fra at smælde igen, og saa gaar han agterover.

Jeg strammer Manilaløberen og træder paa den. Saa læner jeg mig mageligt imod den og fløjter efter Udskejning.

Sambo staar og gubber Ryg op ad Fokkemasten.

„Har du Lus?“ siger jeg, endskønt jeg ikke tvivler om, at hans Kløe stammer fra et Bid af en nihalet Kat.

Han ser hadsk efter mig og strækker Haanden ud efter Dampspillets Igangsætningsventil. Men jeg er i samme Nu klar over hans Hensigt, og jeg er fri af Løberen, før han faar aabnet for Dampen. Krogen farer tom til Bloks.

„Sambo, Sambo. — Nok har Du en tyk Pandeskal, og nok har jeg ingen Flodhestepisk; men jeg siger vogt dine Skinneben, naar jeg en Gang faar Støvler paa.“ Det er altsammen noget, jeg siger til mig selv, mens Sambo kravler op efter Krogen.

Nu kommer Baadsmanden. Jeg kan ganske vist ikke se ham, men jeg hører ham henne midtskibs i Gangen under Overbygningen, og nu forstaar jeg Aarsagen til Arbejdets Ophør. Det er ikke Aander, der har været paa Spil. Det er ikke Kroonegrene, der har nægtet, eller noget af den Slags. Nej, Forklaringen er mere lige til, og den fremgaar tydeligt af Baadsmandens Varsko. Der er simpelt hen ikke flere Geneverkasser paa Agter-dækket, for han vræler:

„Vel med Damp til Dækket!“

Saa lægger vi Lugerne over og skejer ud.

Fortsættes i næste Nummer.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

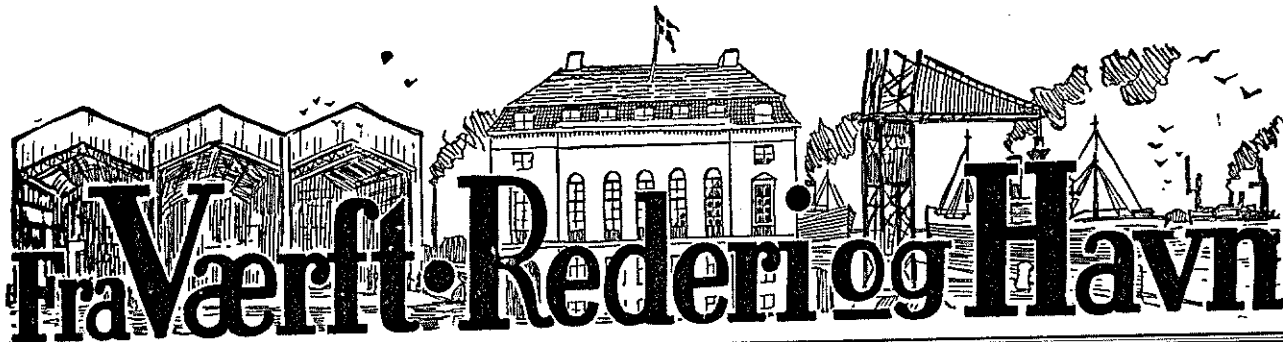
Managers:

Grundlagt 1889

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437-16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
A/S Det Østasiatiske Kompagni
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Norden
D/S Dannebrog
D/S Torm
D/S Progress
Det Danske Petroleum A/S
D/S Orient
A/S Det Dansk-Franske D/S
D/S Myren
D/S Vendila
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
A/S Det Danske Kulkompagni
D/S Jutlandia
D/S Pacific
D/S Baltic
Rhederi M. Jøbsen A/S
D/S Orion
Andreas Christensen
D/S Hafnia A/S
D/S paa Bornholm af 1866
D/S Hetland
Aabenraa Rederi A/S
A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-Entreprise
C. Clausen
A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
Navitas A/S
D/S Als
D/S Viking
A. E. Sørensen
A/S De Danske Sukkerfabrikker
Oluf Svendsen
D/S Activ
A/S Vestjysk D/S
Hans Svcnningens
J. Saabye & O. Lerche A/S
D/S Phoenix
D/S af 1925
Alfred Olsen Transport Co. A/S
A/S Det Forenede Bugserelskab
Rederi A/S Kosmos
A/S Tankskibsrederiet
D/S Draco
A/S Rederiet Mathilde
Det Dansk-Norske D/S
D/S Jyden
A/S Christiansholms Fabriker
J. Asmussens Eftf.
D/S Samsø
Rederi-Aktieselskabet Transporter
D/S Trio
Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
D/S Finland

M/S »KAMBODIA«

M/S „Kambodia“ blev oprindeligt beordret af et tysk Rederi som Fragtmotorskib med 12 Passagerer. Skibet blev søsat 1943 og blev derefter oplagt i Københavns Havn. Efter Krigen blev Skibet af den danske Stat afhændet til Det Østasiatiske Kompagni og fik Navnet „Kambodia“, og det er nu blevet færdigbygget og indsat i Rederiets Flaade som Erstatning for de krigsforliste Skibe i allieret Tjeneste.

desuden paa Fekkemasten 1 Stk. 50 Tons Bom og paa Stormasten 1 Stk. 25 Tons Bom. Bommene betjenes af 14 Stk. 3 Tons, 2 Stk. 5 Tons og 2 Stk. 8 Tons Spil. Agter er anbragt et 5 Tons Varpecapstan. Under Bakken er arrangeret 2 Ankerspil hver med en lodret Aksel med vandret Kabelarskive og Varpenok, saaledes at Ankrene kan indhives, og Varpning kan foretages uafhængig af hinanden.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	164,9 m
Længde p. p.	152 m
Bredde	19,5 m
Dybde til Ø. D.	12,5 m
Dybgang	9,23 m
Dødvægt	12400 Tcns a 1016 kg
Fart	17 Knob

„Kambodia“ har 3 Dæk, 8 vandtætte Skodder, Dobbeltbund fra Forpeakskod til Agterpeakskod for Olie, Smøreolie, Vandballast og Ferskvand, 6 Lastrum hver med en Luge, og Højtanke foran Motorrummet for Olie, vegetabilsk Olie og Vandballast. Paa Siderne og mellem Tunneler er Tanke for Olie, Træolie og Vandballast. Total Olie er 2262 Tons, vegetabilsk Olie 832 Tons, Træolie 145 Tons, Vandballast 3953 Tons og Ferskvand 258 Tons.

Rigningen bestaar af 2 Master og 8 Lademaster med 2 Stk. 3 Tons, 14 Stk. 5 Tons, 4 Stk. 10 Tons Bomme;

Apteringen er udført specielt for Ø.K. og for 12 Passagerer opdelt i 4 Etmandskamre og 4 Tomandskamre — alle med separat Toilet og Badrum — med tilhørende Ryge- og Spisesalon, Ryge- og Spisesalonerne er adskilt ved Skydedøre, saaledes at Salonerne kan sættes i Forbindelse med hinanden. Salonerne har hver 16 Pladser.

Apteringen for Fører, Dæks- og Maskinofficerer, Hovmester og Kabyspersonale samt Motormænd er midtskibs, medens Søfolkenes Rum er agter. Alle Messer saavel Officerers som Mandskabsmesser er arran-

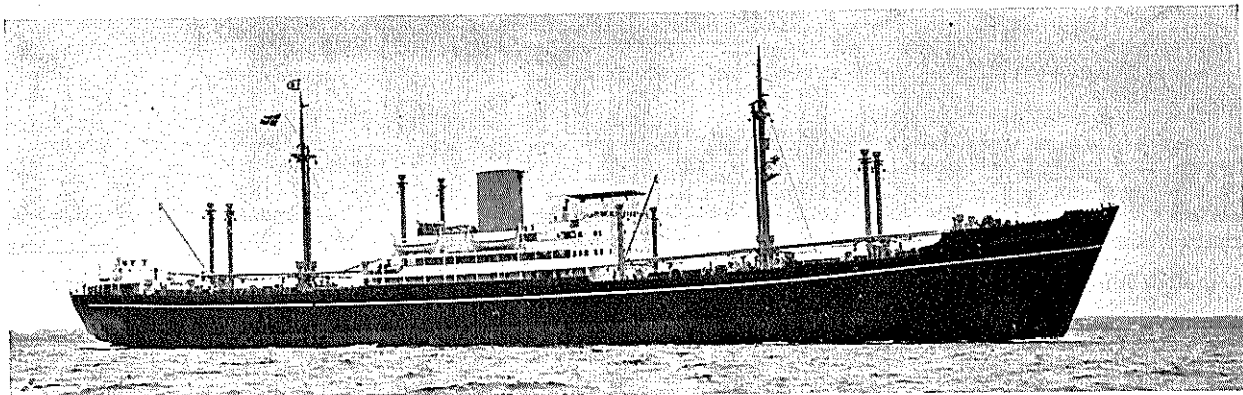


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



M/S „Kambodia“ fotograferet paa Prøveturen.

geret i Fronten af midtskibs Dækshus paa øverste Dæk. Officerernes Rygesalon er i Huset paa midtskibs Baadedæk, og Mandskabets Rygesalon er i Huset paa agterste Baadedæk. Alle Rum er meget store og rummelige med god Belysning og mekanisk Ventilation samt elektrisk Opvarmning. Fører-, Telegrafist-, Radio- og Bestikrum er anbragt i Huset paa Kommandobroen.

„Kambodia“ er forsynet med CO₂ Brandslukning med Detector paa Kommandobro, Styreapparat for den elektriske hydrauliske Styremaskine, Kompasser. Gyrokompasser, Log, Radar, Ekkolod, elektriske Maskin-telegrafer og Clear View-Screen.

Skibet opnaaede paa Prøvetur en Fart af 18 Knob.

Maskineriet er bygget til Germanischer Lloyd, senere overført til British Lloyd og afleveret med Certifikat derfra.

Hovedmotorer.

2 Stk. Burmeister & Wain direkte omstyrbare, enkeltvirkende, 2-takts, 10-cylindrede Krydshovedmotorer

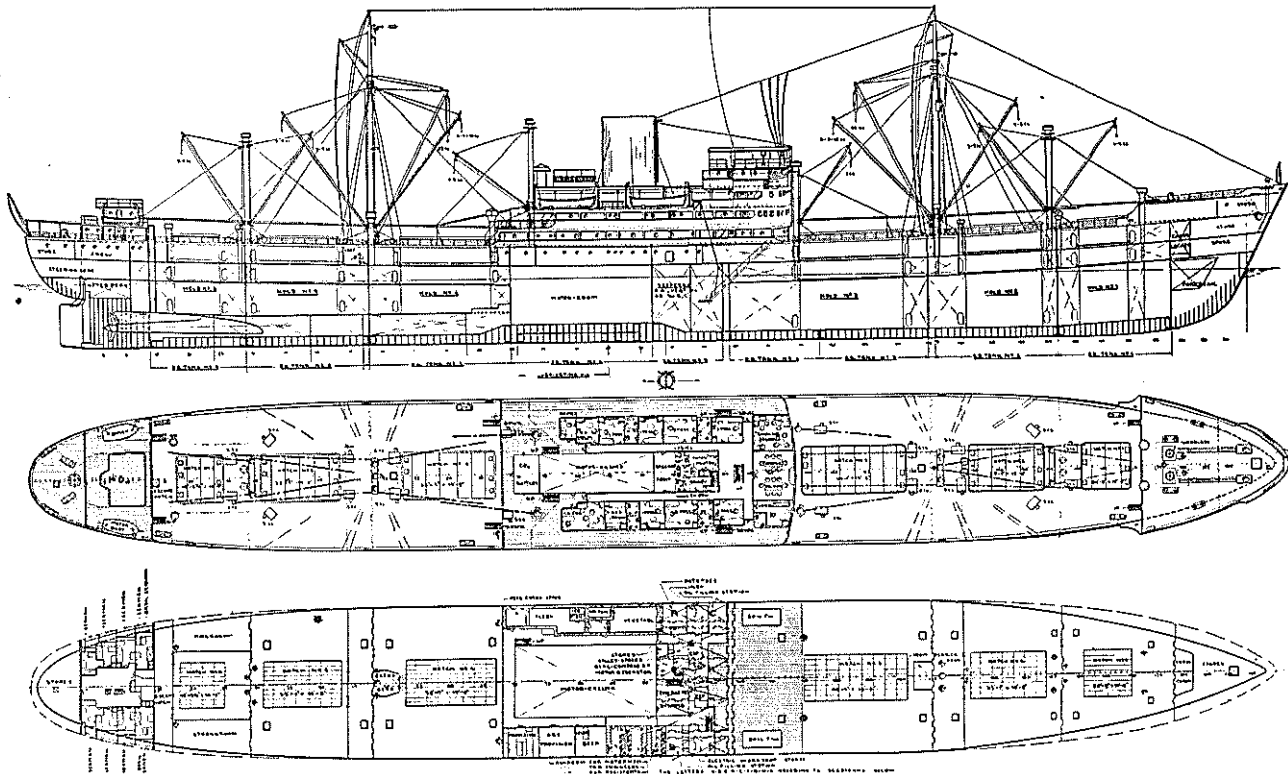
med Trykforstøvning. Cylinderdiameter 620 mm. Slaglængde 1150 mm. Normal Ydelse tilsammen 13.900 IHK svarende til 11.200 EHK ved 140 Omdrejninger pr. Minut; paa 6 Timers Prøvetur 15.500 IHK svarende til 12.500 EHK ved 145 Omdrejninger pr. Minut.

Denne Motortype er et af Resultaterne af den Udvikling, som før Krigen var foregaaet inden for B. & W.s 2-takts Motorer, og Motoren, som i det væsentlige svarer til B. & W.s Standardkonstruktioner, har paa to væsentlige Punkter været Forbillede paa de enkeltvirkende, 2-takts Krydshovedmotorers Omraade.

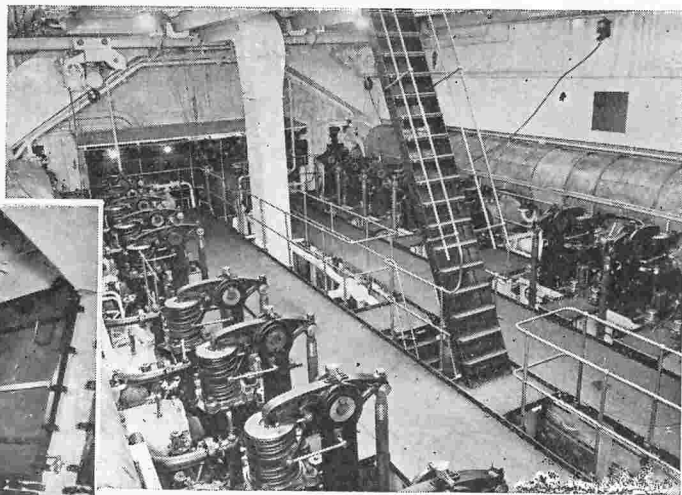
De roterende Skylleluftpumper er i Henhold til normal B. & W. Praksis anbragt paa Bagsiden af Motoren, hvilket giver den kortest mulige Maskine.

Motoren er udført med korte Stempler og Cylinderforinger, hvilket giver den mindst mulige Højde paa Motoren under Bibeholdelse af det rene Krydshovedprincip med Adskillelse mellem Cylindre og Krumtaphus.

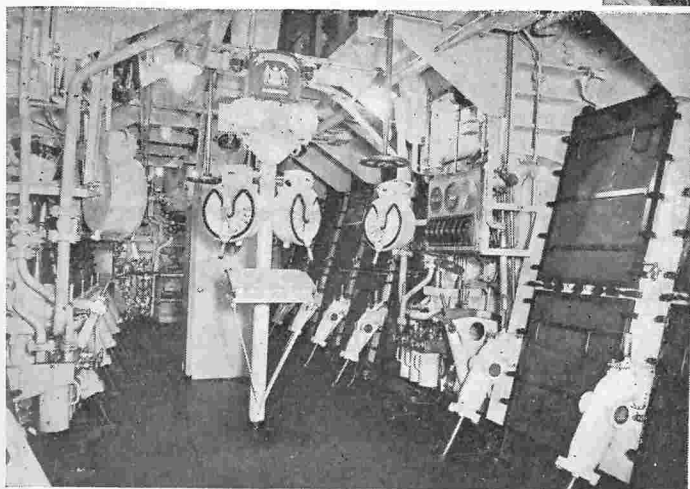
Den første Motor af denne Type blev leveret kort



før Krigen og har siden givet et udmærket Resultat, som vil blive nærmere omtalt i en kommende Artikel. Det totale Antal Cylindre af B. & W.s Krydshovedmotorer udført i Ordre er siden 1939, da den første Motor blev leveret, pr. 1. Juli 1947 vokset til ialt 761 Cylindre.



Top af Hovedmotor.



Manøvrepladsen.

Hjælpemotorer.

3 Stk. enkeltvirkende, 4-takts, 7-cylindrede Trunkmaskiner med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en 3-faset Vekselstrømsgenerator paa 250 kW svarende til 360 kVA med $\cos. \phi$ 0,7 med 400/231 Volt, Periodetal 50 \sim /Sek. Dieselcylindrene har Diameter 245 mm. Slaglængde 400 mm og en Ydelse paa 375 EHK pr. Motor ved 500 Omdrejninger pr. Minut. Endvidere trækkes fra forreste Styrbord Mellemaksel gennem en Tandhjuludveksling med indbygget fjedrende Kobling en 3-faset Vekselstrømsgenerator paa 450 kW svarende til 650 kVA med $\cos. \phi$ 0,7. Spænding 400/231 Volt. Periodetal 50 \sim /Sek. ved 130 Omdrejninger pr. Minut af Hovedmotoren. Generatoren er forsynet med Hurtigregulator for Spændingen. Den kan ikke forbindes parallelt med Hjælpemaskinerne, men naar Skibet er i Søen, maa Pumper m. m. kobles fra Hjælpemotorernes Skinner og ind paa Akselgeneratorens.

Smøre- og Kølesystem.

Samtlige større Pumper er vertikale Centrifugalpumper med ca. 1450 Omdrejninger pr. Minut direkte koblet til 3-fasede Vekselstrømsmotorer med Kortslutningsstart. Smøreoliepumperne kan tillige ved Polomkobling bringes til at løbe 950 Omdrejninger pr. Minut. For de to Hovedmotorer er saavel Køleolie- som Kølevandssystemerne adskilte og hver betjent af tilhørende Pumper, men med fælles Reservepumper. Der findes ialt 3 Stk. Smøreoliepumper hver med en Kapacitet paa 240 m³/Min. ved 3,5 at Tryk, og 3 Stk. Saltvandskølepumper hver paa 230 m³/Time ved 2,1 at Tryk, samt 2 Stk. Ferskvandskølepumper hver paa 230 m³/Time ved 2,1 at Tryk. For Hjælpemotorerne findes fælles Saltvandskølepumpe paa 40 m³/Min. og Ferskvandspumpe ligeledes paa 40 m³/Min. til Brug i Havn. Smøreolien suges fra Bundtankene under de to Maskiner, trykkes gennem de respektive Filtre og Smøreoliekolere til de to Hovedmotorer, hvor den dels anvendes til Køling af Stempler og dels til Smøring af

Lejer, hvorefter den løber retur til Bundtankene. For hver Hovedmotor findes 2 Stk. 140 m² Oliekolere forbundet parallelt, saaledes at det er muligt at rense den ene under Drift. Kølerne er udført af Staalplade med Støbejernsdæksler med Metalrørplader og Metalrør. Dieselmotorerne er ferskvandskølede, og der findes for hver Motor en 200 m² Ferskvandskøler af samme Type som Oliekolerne. Ferskvandspumperne suger fra Hovedmotor og trykker gennem Ferskvandskøleren tilbage til Hovedmotor. Systemet er lukket, og i Casingen er anbragt en Ekspansionstank paa ca. 1 m³. Saltvandskølepumperne suger fra Søen og trykker gennem Oliekolere til Ferskvandskøler og over Bord.

Af andre Pumper findes en vertikal, selvansugende Centrifugalpumpe paa 125 m³/Timen med 2,8 at Tryk som Ballastpumpe, en 2-cylindret Stempelpumpe paa 100 m³/Time med 2,8 at Tryk som Lastpumpe, 2 Stk. vertikale Centrifugalpumper paa 75 m³/Min. med 6,0 at Tryk som Sanitærpumpe og Brandpumpe, en Tandhjulpumpe paa 100 m³/Time med 6,0 at Tryk som



Officerernes Rygesalon.



Fordæk set mod Broen.

Cargo-Oliepumpe, og en Tandhjulspumpe paa 60 m³/Min. og 3,6 at Tryk som Brændselsolietransportpumpe.

Starteluft for Dielselmotorerne leveres af 2 Stk. 2-trins Manøveluftkompressor, hver paa 5 m³ indsuget Luft pr. Minut ved 1000 Omdr./Min. direkte drevet af Elektromotorer. Der findes 2 Stk. 18 m³ Starteluftbeholdere med et Tryk paa 25 at.

Akselledningen er forsynet med Rullelejer, hvorfor hver anden Kobling paa Akselledningerne er en Muffekobling for at muliggøre Paasætningen af Lejerne. Stævnroret er af Støbejern med Foringer med Hvidtmetal og forsynet med Pakdaaser. Skruenavet er af Støbejern med 3 løse Kromstaalblade.

Kedelanlæg.

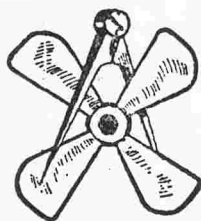
For hver Hovedmotor en La Mont Udstødsgaskedel paa 45 m², Damptryk 7 at. Kedlerne har fælles oliefyret Donkeykedel paa 7,6 m² Hedeflade. Til Fremstilling af Ferskvand findes et Evaporatoranlæg med en Kapacitet paa 15 t Vand pr. 24 Timer.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

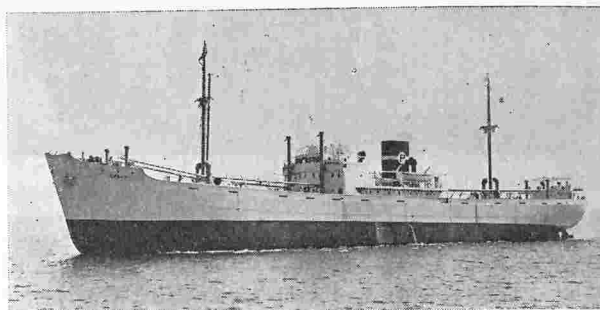
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

M/s „London“ paa Prøvetur



„London“ fotograferet paa sin første Tur.

Den 15. Juli er Nybygning Nr. 117 M/S „London“, tilhørende Dampskibsselskabet Pacific afgaaet paa Prøvetur fra Nakskov Skibsværft.

Skibet er bygget under det saakaldte Hansaprogram, og dets Hoveddimensioner er:

Længde	101,5 m
Bredde	15,5 m
Sidehøjde	9,25 m
BRT	2750 t.
DW	5300 t.
Fart	13 Knob

Maskinen er en enkeltvirkende 2-takts 5-cyl. Dieselmotor, der udvikler 3100 IHK ved 125 O/M.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

Kosmos III

Det største Skib, der hidtil er bygget i Norden

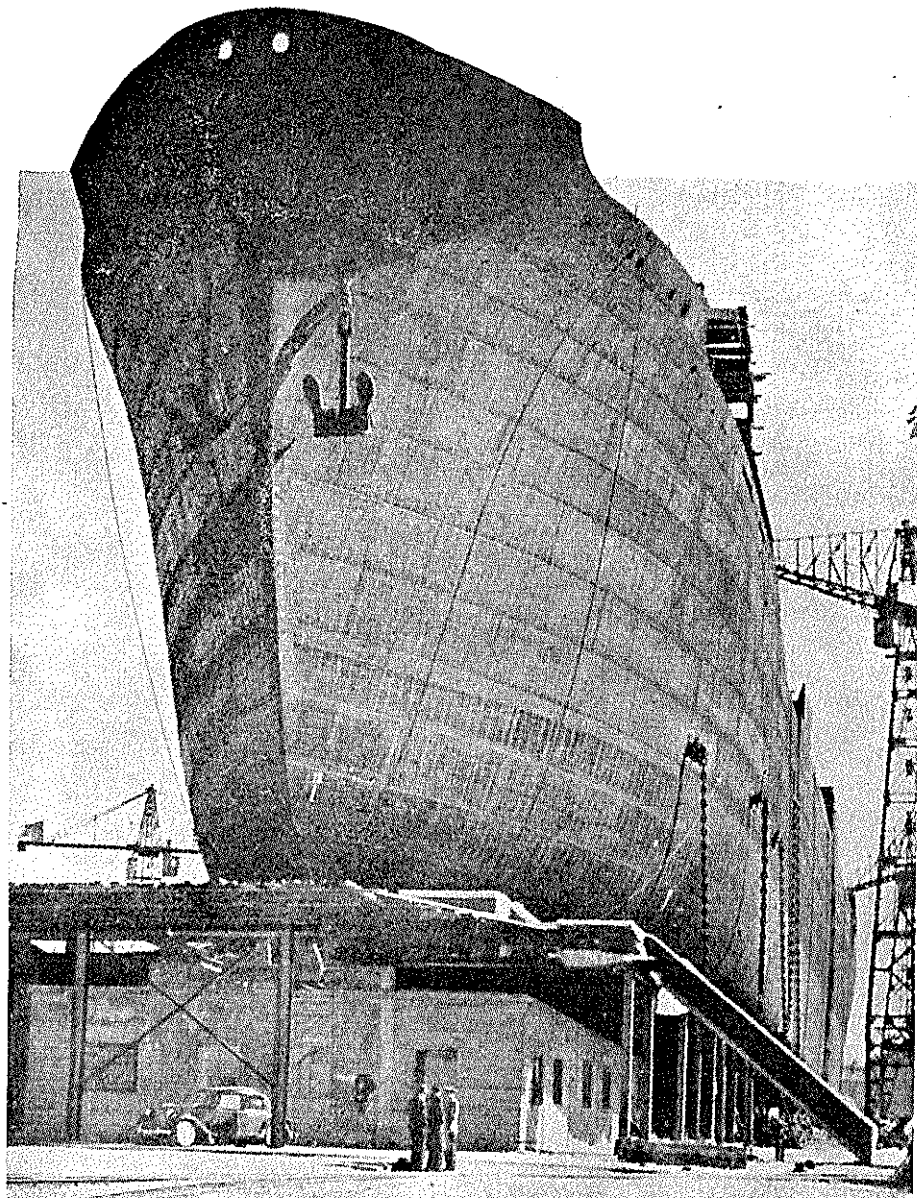
Den 9. April søsattes fra Götaverken i Gøteborg det største Skib, der hidtil er bygget i Skandinavien, Hvalkogeriet Kosmos III, der er bestilt af A/S Kosmos og Hvalfangerselskabet Kosmos II i Sandefjord.

Konstruktionen er udformet efter Anvisning af Rederiets tekniske Konsulent, Ingeniørfirmaet Arnesen, Christensen & Co. A/S, Oslo, under Ledelse af en af Verdens mest fremstaaende Eksperter paa Hvalfangstens Omraade, Ingeniør Chr. Fred. Christensen, som ogsaa har været Tilsynsførende under Bygningen. Skibet er klasset i Det norske Veritas højeste Klasse for Hvalfangerskibe.

Skibet er bygget med to gennemgaaende Dæk, øverst det saakaldte Flænsedæk, hvor Hvalerne fra Slidsken i Agterskibet slæbes op og parteres, og derunder Kogedækket, hvor selve Fabrikken med hele sin Maskinudrustning er placeret. Kommandobroen og de Huse, hvorpaa den er opbygget, er anbragt langt forude og forenet med Bakken, som det er almindeligt paa Hvalfangerskibe, for at man kan faa et saa langt Flænsedæk som muligt. Et andet for Hvalfangere traditionelt Arrangement findes ogsaa paa denne Nybygning, nemlig de to Skorstene agter, en paa hver Side af Slidsken.

Skroget er praktisk talt helsvejst og har kraftige Forstærkninger for Sejlad i Is. Værftet har delvis anvendt nye, automatiske Svejsemaskiner, bl. a. ved Svejning af Dækkene. Paa de to Dæk er alene Plade naadder paa 3500 m's Længde svejst med disse Maskiner, der arbejder meget hurtigt. De tværskibs Skodder er af Götaverkens patenterede, korrugerede Type. Langskibs har Skibet tre gennemgaaende Skodder. Kommandobroen og Huset paa den er af Letmetal.

Kosmos III skal forsynes med den mest moderne Udrustning for Udvinning af Hvalolie. Skibet er strengt taget en flydende Oliefabrik, og de Apparater, der skal installeres ombord, er meget omfattende.



Kosmos III paa Beddingen.

Kosmos III kommer til at afvige ret væsentligt fra tidligere Skibe, bl. a. derved, at alle Spil, Maskiner og Apparater, der skal bruges ved Partering af Hvalerne og ved Oliefremstillingen, skal drives elektrisk. Den Damp, der skal bruges ved Udvinningen af Olie, skal leveres af en stor Dampcentral med seks Dampkedler med en sammenlagt Hedeflade paa 1800 m². De kraftige Ophalingsspil, som skal slæbe Hvalerne gennem Aabningen agter op ad Slidsken, er dampdrevne.

Selve Oliefabrikken paa Kogedækket faar en Længde paa 104 m og en Bredde paa 24 m. Højden til Flænsedækket ovenover er ca. 5 m. Under Fabrikken ligger de 60 Tanke, hvori den udvundne Hvalolie opbevares. De har tilsammen et Rumindhold paa 31,000 m³. Desuden findes ca. 30 Tanke til Brændolie, Smøreolie, Ferskvand etc., som ialt rummer ca. 4500 m³.

Til de Reparationsarbejder, der kan blive nødvendige i de Maaneder, Skibet ligger ude paa Fangstfeltet, vil der blive indrettet et mekanisk Værksted, en Smedje, Svejseværksted, Elektrikerværksted o. s. v. En for Kogeriet karakteristisk Detalie er Skytternes

Ammunitionsforraad, som findes i to temmelig store Rum længst agterude i Skibet. Der findes ogsaa et kemisk Laboratorium, hvor Oliefabrikkens Kemiker skal arbejde.

Skibslægen har en rummelig Afdeling til sin Disposition med Konsultationsværelse, Operationsstue, Sygestue o. s. v. samt en alsidig Udrustning, bl. a. omfattende Røntgen.

Besætningen, som alt i alt omfatter omtrent 400 Mand, kan deles i tre Grupper: Skibets egentlige Besætning, Besætningerne paa de mindre Skibe, Hvaljagerne, som følger Kosmos III, fra hvilke Hvalerne harpuneres, samt det Personale, der arbejder i Fabrikken. Den sidstnævnte Gruppe, som omfatter ca. 150 Mand, Fabriksarbejdere, Formænd etc., ledes af en Driftsingeniør. Ombord findes Apterier for alle tre Kategorier, da selv Hvaljagernes Besætninger har deres egentlige Bo'ig ombord paa det store Moderskib.

Besætningens Kamre, Messer og øvrige Rum ligger foran for og agten for Fabrikken, som optager Skibets midtskibs Parti. Kamrene bliver rummelige og faar et smukt Udstyr. Den største Messe bliver Fabriksarbejdernes. Den ligger forude og har Plads til 142 Mand ved Bordene. Den skal ogsaa gøre Tjeneste som Forsamlingssal ved Underholdninger etc.

Køkkenafdelingen bliver meget omfangsrig. Foruden selve Kabysrummet findes Bageri, Forraadsrum, Brødkammer, særligt Opvaskerum o. s. v. Proviantrummene er ogsaa rummelige og omfatter bl. a. et Fryserum for Kød og et for Fisk samt et Kølerum til Grønsager. For at faa Afveksling paa Maden har man ogsaa gjort Plads til en temmelig stor Svinesti.

I Navigationsudstyret indgaar alle moderne Hjælpemidler som Radar, Gyroskopkompas med automatisk Styling, Ekkolod etc.

Skibets Hoveddata er følgende:

Længde overalt: 194,6 m. Længde mellem Perpendikulærene 182,3 m. Største Bredde paa Spant: 23,8 m. Dybde til Flænsedæk: 17,7 m. Dybde til Kogedæk: 12,5 m. Højde fra Køl til Kommandobro 30 m. Dybgang med Last ca. 10,67 m. Dødvægttonnage som Hvalkoger: 25.000 ts og som Tankbaad 27.500 ts. 5 dieseldrevne Generatorer yder 1200 kW. De elektriske Kabler er 70 km. Oliefabrikkens Kapacitet er 450 ts pr. Døgn. 8 Evaporatorer yder 500 ts pr. Døgn. Den mekaniske Ventilation kan yde 100.000 m³ pr. Time. Hovedmotoren er en totakts enkeltvirkende Dieselmotor paa 8300 I.H.K. ved 112 O./M. De 9 Cylinder har en Diameter paa 680 mm, og Slaglængden er 1500 mm. Farten bliver 13,5 kn.

Skibet skal leveres i rette Tid for Fangstsæsonen 1947-48. — Prisen er ca. 22 Millioner sv. Kroner.

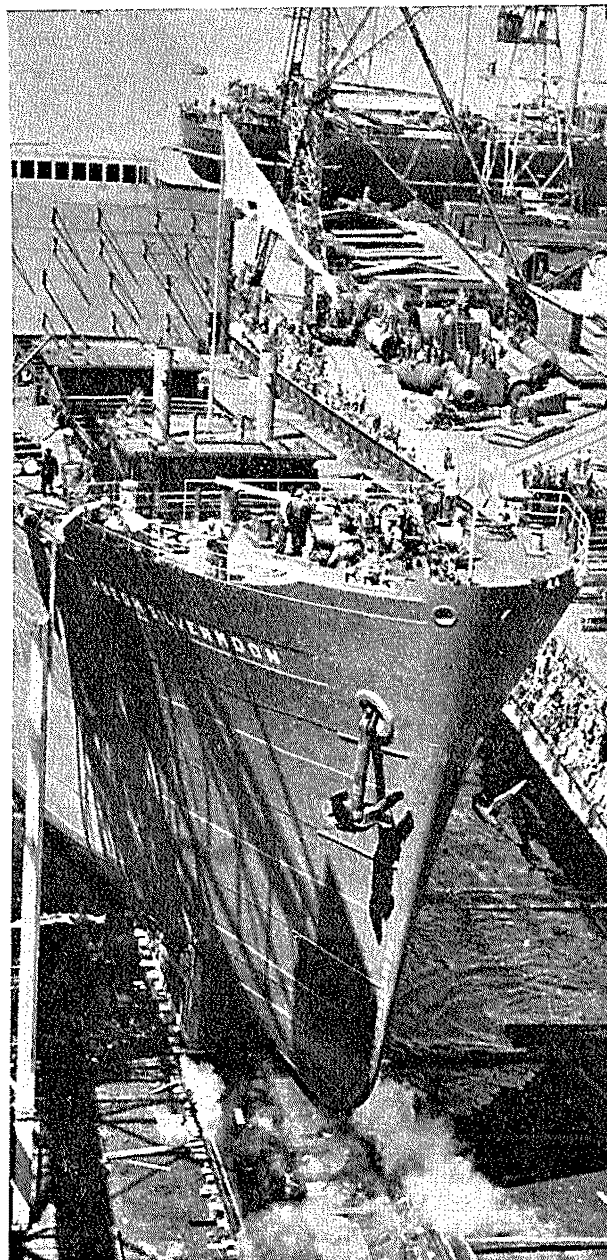
DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

1/2 J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



„Høegh Silvermoon“ ved Stabelaflojningen.

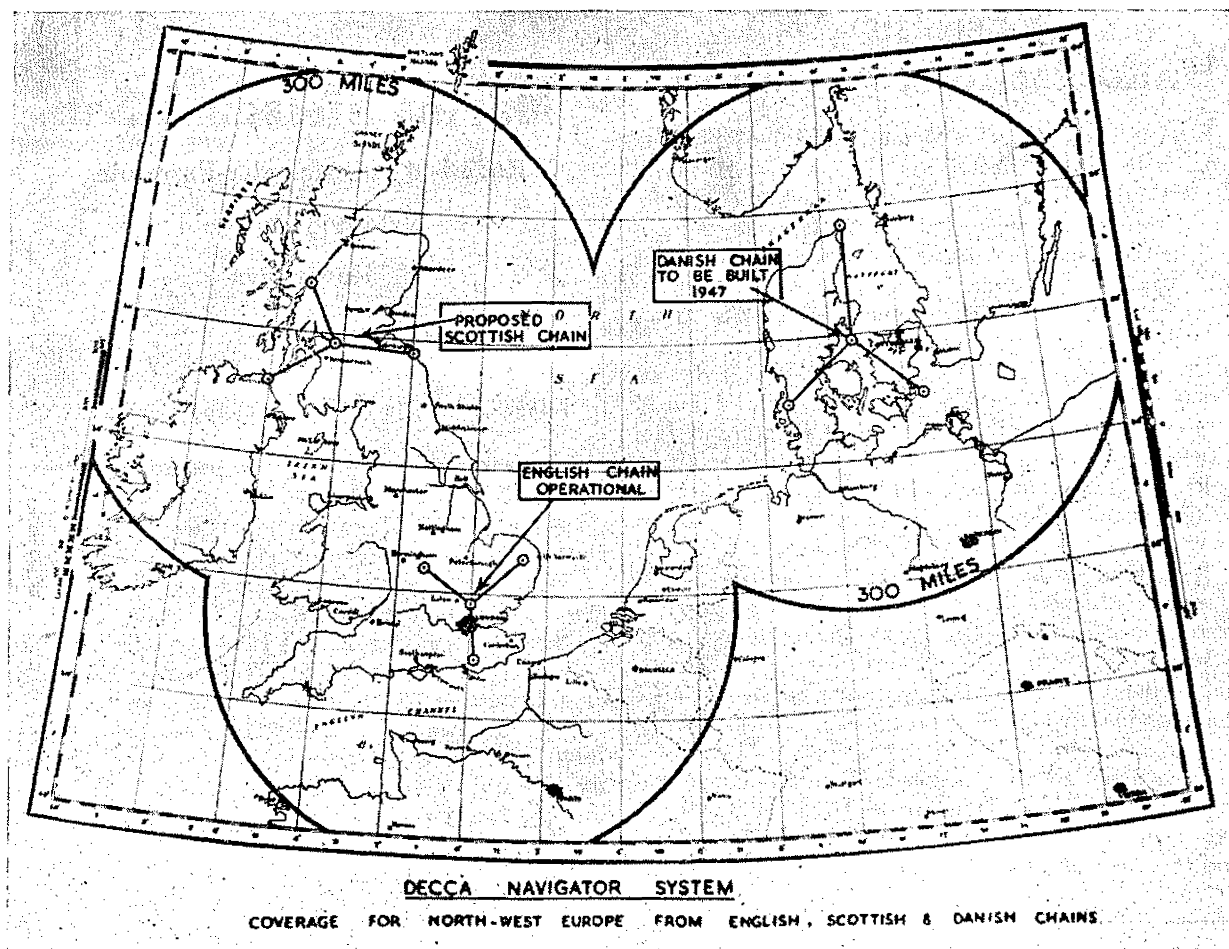
M/S „Høegh Silvermoon“

Hos Burmeister & Wain, København, er søsat Nybygning Nr. 668, Motorfragtskibet „Høegh Silvermoon“, kontraheret af Leif Høegh & Co., Oslo.

Skibet faar en Dødvægt paa 8000 Tons, og dets Hoveddimensioner er følgende:

Længde	126,49 m
Bredde	17,07 m
Dybde til øverste Dæk	11,43 m
Grosstonnage	ca. 5300 Tons
Fart paa Prøvetur	15½ Knob

Skibet er bygget til det Norske Veritas, Klasse 1A1*, og er forsynet med en direkte omstyrbar, enkeltvirkende 2-Takts, 9-cyl. Krydshovedmotor med Trykforstøvning. Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm. Normal Ydelse 6300 I.H.K svarende til ca. 5100 EHK ved 140 Omdr. pr. Minut.



En dansk Kæde af Decca-Stationer

Vi har tidligere i „Vikingen“ omtalt Decca-Navigation og de Fordele, den giver Kaptajnen ved den nøjagtige Stedbestemmelse, som kan opnaas.

Efter en nøje Gennemgang af alle moderne Hjælpe-midler for Navigationen har den danske Regering besluttet at antage Decca Navigationssystemet til Brug i og omkring de danske Farvande. Marineministeriet har paa den danske Regerings Vegne afsluttet en Overenskomst med Decca Navigator Co. Ltd., som faar Koncession paa at oprette og drive en Kæde af Stationer beliggende i Danmark.

Planen er udarbejdet af Marineministeriet i Forbindelse med Decca Navigator Co., saa den sikrer den størst mulige Nøjagtighed over alle de danske og omliggende Farvande. Den danske Kæde vil i Virkeligheden gøre Pladsbestemmelse mulig i Kattegat indenfor 20 m, og indenfor 100 m over et betydeligt Areal af Nordsøen, Skagerak og den sydlige Østersø. Den nye Kæde vil saaledes være af den største Værdi for Navigationen paa Ruterne fra Nordsøen til Østersøen, hvor Farvandene er særlig vanskelige.

Man vil gøre alt muligt for at Systemet kan være i tilfredsstillende Drift inden Udgangen af 1947.

Placeringen af de danske Stationer er omhyggeligt samarbejdet med de allerede eksisterende engelske og de projekterede skotske Kæder. For den sidstnævnte er detaljerede Planer udarbejdet og indsendt til Godkendelse i Ministry of Transport.

Af Kortet, som viser Beliggenheden af de danske

Stationer, den engelske Kæde, som er i Drift, og den foreslaaede skotske Kæde, vil man se, at disse tre Kæder dækker et meget betydeligt Areal, der strækker sig fra den sydlige Østersø til Ushant i Vest og Shetlandsøerne i Nord. Dette er særlig vigtigt paa Grund af den Reaktion, de engelske Rederier har vist overfor den nye Godkendelse af Decca Navigator Systemet, som Ministry of Transport har givet, da mange af dem straks vil drage Fordel af den Hjælp, Systemet yder, og derfor er særlig interesseret i, at det Areal, hvor den kan faas, udvides.

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

Verdens- Handelsskibsbygningen

Efter Lloyds Register, Quaterly Shipbuilding Returns, er der i det Kvartal, der sluttede den 31. Marts ialt afleveret 394.934 Tons Gross. Heraf var 203.084 Tons Gross Dampere og 191.850 Motorskibe. Af den samlede Tonnage blev Halvdelen eller 197.666 Tons Gross bygget i England.

Af de færdigbyggede Dampere er 117.380 Tons Gross leveret af U.S.A., saaledes at Resten af Verden bortset fra Amerika og England kun afleverede ca. 15.000 Tons. Da Amerikas Skibsbygning er i hurtig Nedadgaende (der blev kun begyndt Bygning af fem Skibe paa 9600 Tons Gross i det omhandlede Kvartal) er det øjensynligt, at England har langt den stærkeste Position, hvad Afleveringer angaar, til Trods for at der er lange Forsinkelser for Værfterne.

I England er der baade større Damper- og Motorskibstonnage under Bygning end i det foregaaende Kvartal, medens i de andre Lande Dampertonagen er faldet med 90.000 Tons og Motorskibstonnagen er forøget med 60.000 Tons. Der er altsaa en Reduktion i Dampertonagen og en Forøgelse i Motorskibsbygningen.

Den under Bygning værende Handelstonnage andrager ialt 3.734.743 Tons Gross. Heraf er 1.609.730 Tons Dampere og 2.125.023 Tons Motorskibe. I England er godt Halvdelen af Tonnagen Dampere, medens

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

i de øvrige Lande Motortonnagen under Bygning er dobbelt saa stor som Dampertonagen.

Lidt over 25 % af den Tonnage, der bygges i England, er for fremmed Regning.

Sverige er nu Nr. 2 med Hensyn til Skibsbygning med en Tonnage paa 244.205 Tons Gross under Bygning, heraf 228.970 Tons Motorskibstonnage.

Den Tonnage, der er bestilt, kan anslaaes til ca. 7.000.000 Tons Gross til en Værdi af 500.000.000 Pund Sterling ved en Gennemsnitspris paa ca. 70 Pund Sterling pr. Tons Gross.

Tonnagen fordeler sig saaledes:

England 1.800.000 Tons Motorskibe, 1.500.000 Tons Dampskibe eller ialt 3.300.000 Tons.

Andre Lande 2.600.000 Tons Motorskibe, 1.000.000 Dampskibe, ialt 3.600.000 Tons.

I disse Tal mangler Rusland og desuden enkelte andre Lande, hvorfra Oplysninger ikke er fremkommet.

Omtrent 63 % af Tonnagen bliver forsynet med Dieselmotorer. Over 95 % af Skibene skal bruge Olie enten i Kedler eller Dieselmotorer.

England har omtrent 900.000 Tons Gross i Ordre for fremmed Regning til en Værdi af ca. 63.000.000 Pund Sterling.

Den 28. Februar 1947 var den samlede engelske Handelstonnage 13.330.000 Tons Gross, hvilket er 598.000 ts mere end ved samme Tid 1946, men der mangler endnu mellem 3.500.000 og 3.750.000 Tons Gross, før den Flaade, Landet havde, da Krigen begyndte, er genopbygget.

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.

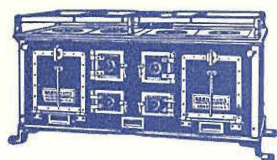
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040. Christiansborggade 1, København V.

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



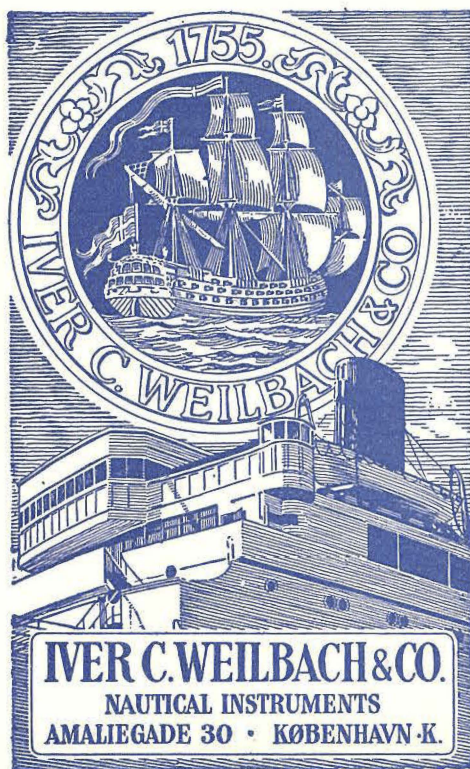
INTERNATIONAL SKIBSFARVE

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.: „Holzrendia“



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

★

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



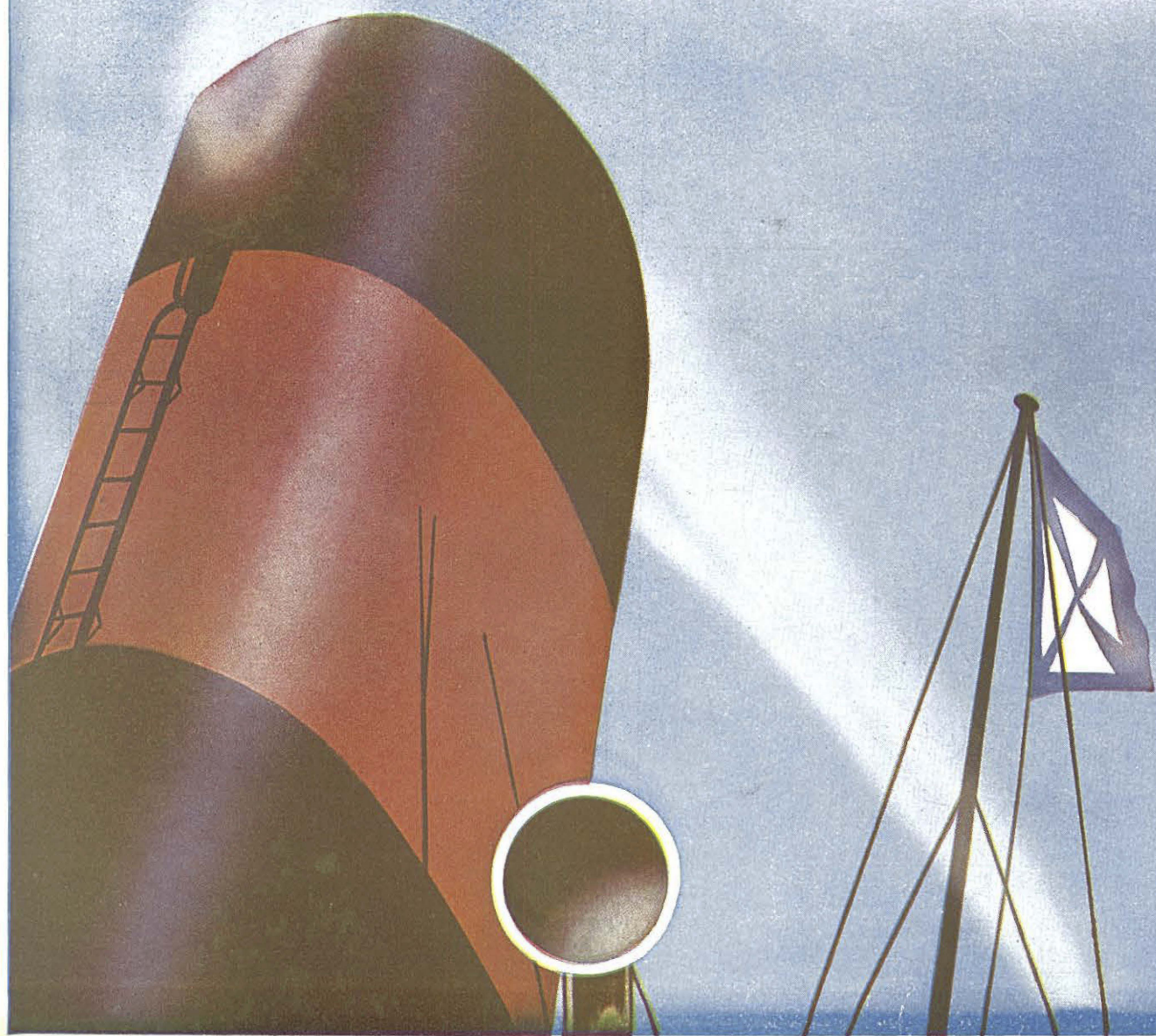
Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

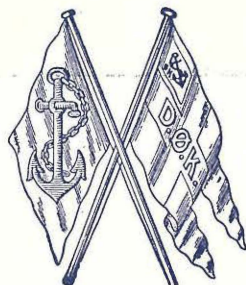
75 Øre
15. August

„Danmark“ ved Kronborg

Maleri af FR. LANDT

1947 - Nr. 6
24. Aargang





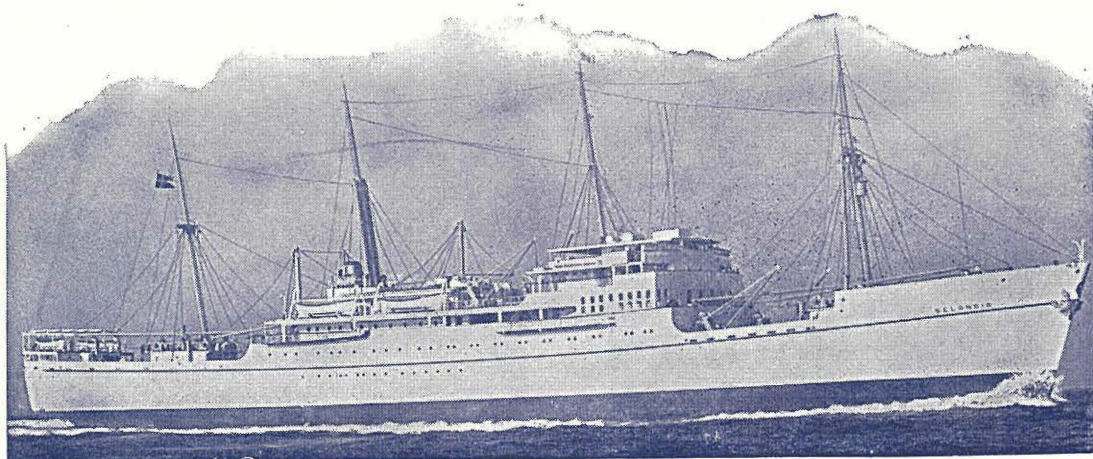
AKTIESELSKABET

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 ILLUSTREREDE MAGASIN

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

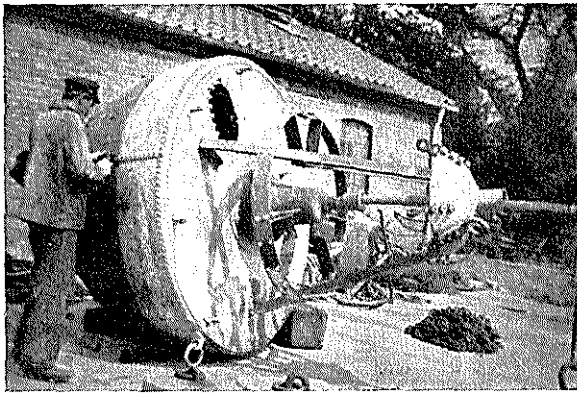


DER bliver aldrig fældet Taarer, naar Isen kapitulerer. Endnu før den helt har sluppet sit jernhaarde, lammende Greb om vore Havne og Farvande, er Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskibe i fuld Gang med at genudlægge de Sømærker, som de i rivende Hast maatte inddrage, da Isen var ved at faa Overtaget. Skibene med de gule Skorstene og Splitflaget agter er de første Behudere af Vaarens Komme. Ogsaa Fyrskibene indtager ved Inspektionsskibenes Hjælp deres gamle Pladser for at vise Søfolkene Vej ved Dag og ved Nat, hvor før Isbryderne var Skibsfartens eneste Hjælpere. I Farvande som vore betyder Søafmærkningen uendelig meget for Trafikkens Sikkerhed, og Perioden, hvor mange af Mærkerne er paa Land, skal derfor være af kortest mulig Varighed.

En Del af Sømærkerne var imidlertid ude hele sidste Vinter. Mange Gange blev de ført bort fra deres Pladser af Isens vældige Kræfter, der hverken tager Hensyn til Sejlrender eller Grunde. Ofte har Vinteren været saa haard ved disse Sømærker, at de maa gennemgaa en større Reparation paa Land. Man regner med,

at omtrent Halvdelen af Mærkerne blev delvis ødelagt under den sidste lange Isperiode. Ja, Isen er en dyr Gæst i vore Farvande.

Som man vil forstaa, er Arbejdet med at afmærke Farvandene ikke gjort ved bare een Gang for alle at udlægge de nødvendige Vagere. Selv naar Isen udbliver, maa Mærkerne udskiftes en Gang om Aaret, og Vagervæsenet mangler derfor aldrig Arbejde. Besøger man en Dag Fyr- og Vagervæsenets Station paa Holmen i København, ser man, at der raader Travlhed overalt. De havarerede Mærker skal repareres, andre skal bundskræbes og frigøres for Rust for tilsidst at males over, saa de er klar til Nyudlægning. Ude paa Søen er Inspektionsskibene hele Aaret i fuld Aktivitet. Fyr- og Vagervæsenets Flaade tæller ialt seks Skibe. „Argus“ passer hovedsagelig Lystønderne, og „Løvenørn“ og „Zeus“ har foruden Arbejdet med Pasningen af Afmærkningen til Opgave at bortsprænge de mange Vrag, der som synlige og usynlige Minder om en ond Tid ligger spredt i vore Farvande. „Nordsøen“ passer Afmærkningen i Bælterne, medens „H. V. Ravn“, der



En Klokketonde bliver bundskrabet paa Fyr- og Vagervæsenets Station paa Holmen.

er Institutionens yngste Fartøj, er stationeret i Esbjerg. Forøvrigt er „H. V. Ravn“ endnu det eneste Motorskib i Fyr- og Vagervæsenets Flaade. „Kattegat“, der er det mindste af Fartøjerne, er Fyrskibenes specielle Ven, idet det besørger Postgangen til og fra dem og endvidere bringer dem Proviant og Brændstof. Det, der gør Skibet mest populært hos Fyrskibenes Besætninger, er imidlertid, at det ogsaa kommer med Afløsning til dem. Fyrskibsfolkene har iøvrigt en Arbejdsdag paa en Maaned, hvorefter de er i Land i 14 Dage.

Krigen har firdoblet Arbejdet.

I Dag findes der 78 Vagerstationer rundt om paa vore Kyster, og Størsteparten af disses Personale bestaar af Lodser, der mod Betaling er forpligtet til at passe Afmærkningen i de mindre Farvande. Fyr- og Vagervæsenet har et Personale paa ca. 600 Tjenestemænd, og desuden er der beskæftiget endnu ca. 100 Mennesker ved det.

Desværre ved man ikke med Sikkerhed, hvornaar de første Sømærker blev udlagt i de danske Farvande, men i alle Tilfælde har man Bevis for, at der allerede i 1521 blev udlagt nogle Tønder paa „Dragør Sandrev“ og „Kastrup Knæ“. Det varede dog længe, før der rigtig kom Gang i Søafmærkningen herhjemme. Først i 1844 oprettedes et egentlig Vagervæsen. Imidlertid var det Sømærke, der med faa Forbedringer bruges den Dag i Dag, allerede blevet indført i 1880 eller 1882, idet et dansk Orlogsskib bragte en Prøve af et russisk Sømærke med sig hjem fra Kronstadt, og dette blev Forbilledet for de fremtidige danske Sømærker. En anden Mærkepæl i Vagervæsenets Historie var, da det i 1865 fik sit første Dampskib sat ind i Tjenesten.

Stadig fik Vagervæsenet mere og mere at gøre, hvorfor der ogsaa stilledes større og større Krav til Personel, Materiel og Organisation. I 1932 blev Vagervæsenet derfor efter Forslag fra Fyrdirektøren slaaet sammen med Fyrvæsenet, hvilket betød en Besparelse af baade Tid og Penge. Hidtil havde det nemlig været saadan, at de to „Væsenere“ ofte havde Fartøjer opererende tæt ved hinanden ved hvert sit Arbejde, der fak-

tisk ligesaa godt kunde besørges af det ene af Fartøjerne alene.

Den største Travlhed skabte imidlertid Krigen. Straks efter at Tyskerne havde besat Landet i 1940, gik de i Gang med at oprette Tvangsruter, som Skibene skulde følge af Hensyn til Minefaren. Vagervæsenet gik med til at kontrollere Mærkerne paa visse Ruter, der var af særlig Interesse for dansk Søfart og dermed for hele det danske Folk. Efter Kapitulationen overtog man imidlertid hele Kontrollen med Afmærkningen i Tvangsruterne, hvilket har firdoblet Arbejdet. Efter den danske Overtagelse blev Ruterne delvis omlagt, og efterhaanden som de er blevet udvidet som Følge af Minestrygningen, er Antallet af Mærker i Tvangsruterne blevet formindsket med 30 Procent. I Dag er der foruden de permanente Sømærker anvendt 270 Mærker til disse Ruter, hvoraf de fleste er Lysspirtønder. Til den normale Afmærkning er brugt ca. 4500 Sømærker, hvoraf de fleste er Vagere og mindre Mærker, der som før nævnt passes af Lodserne under Overop-

syn af Vagervæsenet. Forøvrigt har Afmærkningen i de indre danske Farvande i over hundrede Aar paahvilet Lodserne, der i Begyndelsen havde Ret til at opkræve saakaldte „Prikkeafgifter“ af de passerende Skibe. Nu om Dage faar Lodserne udbetalt deres Honorarer af Staten. Men ogsaa mange private har i Tidens Løb givet sig af med Søafmærkning og havde ogsaa Ret til at opkræve Afgifter. Et Eksempel herpaa er Skipperne paa Fanø, der i lang Tid nød godt af denne Ret. I Mod sætning til Lande som f. Eks. Sverige og England betaler Skibsfarten ikke mere Afgifter for Afmærkningen i danske Havne, da Danmark efter Øresundstoldens Ophævelse gav Afkald paa denne Indtægtskilde.

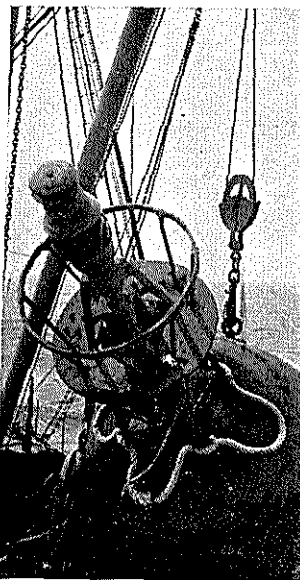
Arbejdet paa Inspektionsskibene er ofte meget haardt. De danske Farvande byder paa et meget stort Virkefelt, og tilmed har man ogsaa Farvandene ved Færøerne at belyse. Tit maa Besætning-

gerne arbejde under de ugunstigste Vejrforhold og har foruden Isen ogsaa Storm og Søgang som Fjender. Da Sømærkerne først bliver bjerget i sidste Øjeblik om Vinteren og hurtigst muligt skal genudlægges, stilles der ogsaa store Krav til Skibene, der baade skal være sødygtige og kunne modstaa selv ret svær Is.

Ofte foregaar Skibenes Arbejde til Ankers, da de jo er Arbejdsfartøjer, for Eksempel ved Sprængning af Vrag. Det lyder derfor forbløffende, at de



Det er ikke nok blot at lægge Sømærkerne ud. De skal stadig passes. Her er man ved at reparere en Lystonde i Søen.

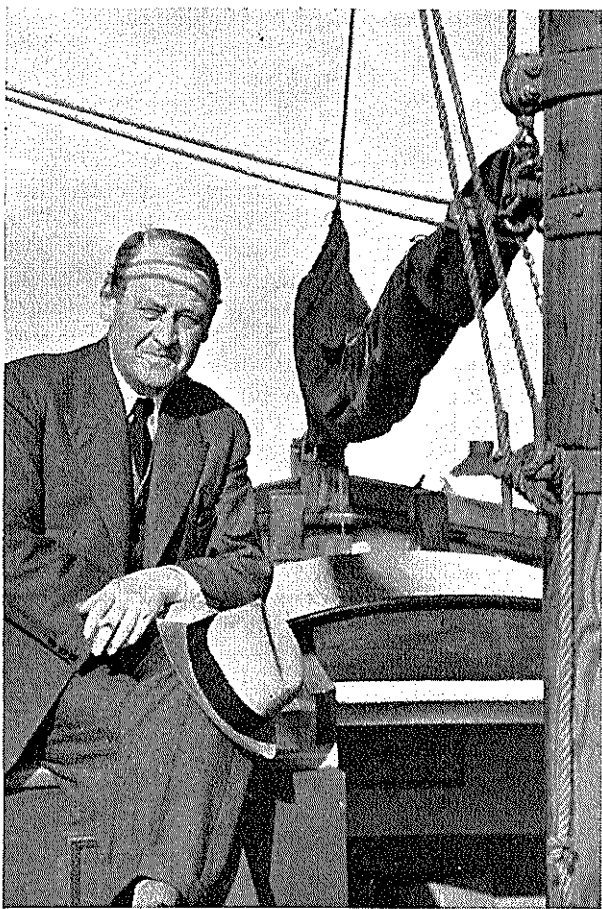


Lystonde klar til Udlægning.

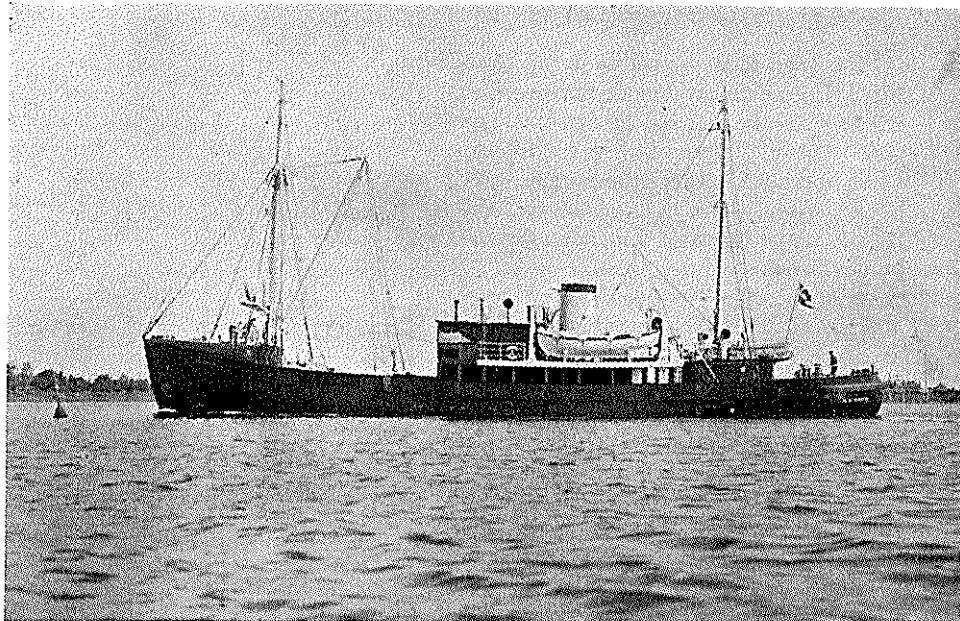
tilsammen har udsejlet en Distance paa 45.771 Sømil i 1946. Den største Distance har „Kattegat“ tilbagelagt, idet den har udsejlet 10.365 Sømil. Dette forklares let ved, at det jo har været beskæftiget næsten udelukkende med Post- og Proviantbefordringen. „Løvenørn“ og „Zeus“ har tilbagelagt henholdsvis 5884 og 5646 Sømil. De lavere Tal skyldes, at de to Skibe har haft med Vrag-sprængningerne at gøre, hvilket ofte kan tage lang Tid. I Løbet af 1946 er der af Vagervæsenet blevet sprængt fem store Vrag i vore Farvande, blandt hvilke var det tyske Krigsskib „Der Kaiser“. „Løvenørn“ og „Zeus“ behøver dog ikke at blive arbejdsløse foreløbig, idet der endnu er ca. 100 Vrag tilbage.

Inspektionsskibene og Frihedskampen.

Besætningerne paa Fyr- og Vagervæsenets Dampere har imidlertid ikke kun været beskæftiget ved Opgaver.



Nu og da tager Fyrdirektør Sinding ud paa en Inspektionstur. Her er han fotograferet paa Kutteren „Gerda“ paa Vej ud til et af Fyrene ved København.



„H.V. Ravn“ sosattes fra Nakskov Skibsværft i 1945 og er saaledes Fyr- og Vagervæsenets nyeste Enhed. Det smukke Motorskib har Station i Esbjerg.

der almindeligvis paahviler saadanne Fartøjer. Efterhaanden som Krigen kommer mere og mere paa Afstand, faar man mere og mere Indtrykket af, at Frihedskampen var hele Danmarks Kamp. At Sømandstanden har været rigt repræsenteret i de kæmpendes Rækker er en kendt Sag, men de færreste ved dog, at en Statsinstitution som Fyr- og Vagervæsenet ogsaa har gjort en stor Indsats.

Det begyndte med, at man klods op ad Tyskerne begyndte at udsmugle Materiel og Vaaben fra Holmen, efter at den danske Flaade den 29. August 1943 var blevet sænket af sit Personel. I dette Arbejde deltog flere af Fyr- og Vagervæsenets Skibe.

Man taler imidlertid kun modvilligt om den Slags indenfor Fyr- og Vagervæsenet og hævder, at man kun har gjort, hvad der var ens Pligt, men det skal dog alligevel her nævnes, at især de mindre Fartøjer tog Del i Flygtningetransporterne over Sundet. At noget saadant kunde lade sig gøre, stillede selvfølgelig først og fremmest Krav til Skibenes Besætninger, der enige, men tavse udførte det farefulde Arbejde. At det gik godt skyldes dog i høj Grad ogsaa Ledelsen, der dirigerede Arbejdet fra Land, samtidig med, at den skulde passe de officielle Pligter.

Men selv i det legale Arbejde lurede Farerne paa Institutionens Skibe som paa alle andre, der trodsede Søkrigens Farer for at holde Kulturen og det daglige Liv i Gang midt i Krigslarmen. Ogsaa Fyr- og Vagervæsenet bragte sit store Offer for Mars' Alter, idet Inspektionsskibet „Absalon“ under Arbejde ved Samsø blev sendt til Bunds af en Mine. Skibets Maskinmester mistede Livet, og femten andre gode danske Mænd blev saaret, deraf tre endda haardt.

Men iøvrigt førte Fyrdirektoratet en stadig Kamp mod Tyskerne, der ønskede et intimt Samarbejde med Fyr- og Vagervæsenet. Ønsket var selvfølgelig ikke gensidigt, og derfor begyndte Tyskerne at stille Krav. Bl. a. forlangte de, at Danskerne flere Steder skulde udlægge falsk Afmærkning som et Krigspuds mod Engländerne. Saadanne Krav nægtede Danskerne dog kategorisk at gaa ind paa.

Derimod maatte man bøje sig overfor Tyskernes Krav om at faa overladt et Par Fyrskibe, der skulde armeres med tysk Antiluftskyt. Inden Fartøjerne blev overgivet til Krigsmarinen, blev de dog først malet over med graa Maling i Stedet for den oprindelige rød-hvide Farve.

Saaledes fik Fyr- og Vagervæsenet aldrig en eneste Plet paa sin Ære. Takket være Fyrdirektør Sindings kloge og bestemte Ledelse naaede Tyskerne kun lidt af det, de vilde, hvad Fyrbelysning og Afmærkning angaar. Da man tilsidst vilde armere visse af Fyrene, trak Fyrvæsenet som Protest det danske Personel bort. Alt det illegale Arbejde, der blev foretaget inden for Fyr- og Vagervæsenet, gik for sig med Fyrdirektør Sindings Vidende og Billigelse. Det er derfor heller ikke mærkeligt, at han tilsidst maatte leve et Stykke Tid som „Radise“.

Men alting fik jo en Ende, som Tyskerne selv sang, og det blev atter Danskerne, der besatte Fyrene og Fyrskibene. Selvfølgelig var mange Ting i den Grad mishandlet af de tyske Marinere, at der maatte bruges Oceaner af Sæbevand, Maling o. s. v. Men man har i Dag ikke Tid til at se tilbage inden for Fyr- og Vagervæsenet. I et Land som Danmark, hvor Skibsfarten er en af Hovedfaktorerne, maa man forlange, at Søafmærkningen er helt up-to-date. Navigationen har under Krigen gjort store Fremskridt. I langt højere Grad end før, har Skibsfarten taget Tekniken i sin Tjeneste. Naar man imidlertid vil høre lidt om Fyr- og Vagervæsenets Stade af i Dag, hvad er saa mere naturligt end at spørge Fyrdirektøren?

Det internationale Samarbejde udbygges.

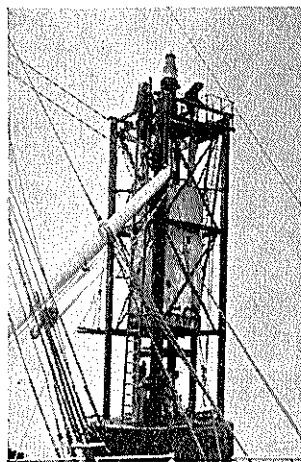
Vi træffer Fyrdirektøren paa hans Kontor. Man ser straks, at han er en Mand, der lever og aander for Søen. Havet og dets Trafikanter optager ikke kun hans Sind, saalænge han er paa Arbejdspladsen. Paa alle Vægge pryder smukke Malerier af forskellige maritime Motiver det store Kontor. Fyrdirektør Sinding faar trods sit krævende Arbejde ogsaa Tid til at glæde os med sine prægtige Marinebilleder, hvoraf en hel Del er kendt af vore Læsere fra Bladets Forsider. Endvidere er Fyrdirektøren kendt som en meget dygtig og ofte anvendt Dommer ved større Kapsejladser. Men om Fyrdirektør Sinding som Marinemaler og Sejlsportsdommer kan der skrives flere selvstændige Artikler, og vi holder os til denne ene om Vagervæsenet.

„Er vort Vagervæsen tidssvarende,“ spørger vi.

Svaret falder uden Tøven: „Vi ligger i forreste Linie, og vi skal ogsaa nok fortsat holde vor Position.“

„Vil man indføre Radar i Fyr- og Vagervæsenet?“

„Radar er forsaavidt Fyr- og Vagervæsenet ganske uvedkommende, idet det kun er Skibene, der skal anvende det. Derimod har man paataget sig at anbringe saakaldte Corner-Reflektorer paa visse Sømærker, som gør dem bedre synlige for Skibenes Radar anlæg. Endnu er man dog kun paa Forsøgsstadiet, og Reflektorerne er kun anbragt paa enkelte Sø-



Fyr- og Vagervæsenets Skibe har ogsaa til Opgave at medvirke ved Bygningen og Pasningen af ubemandede Fyr rundt om i vore Farvande. Her er man ved at reparere en Baake paa et af de mange Rev.

mærker og nye Fyranlæg ved Esbjerg.

„Men faar Vagervæsenets egne Skibe ikke Radar ombord?“

„Jo, foreløbig faar „Argus“ installeret Radar anlæg.“

„Har man nogle nye Skibe under Bygning?“ spørger vi.

„Ja,“ siger Fyrdirektøren, „vi faar bygget to nye Inspektionsskibe paa Orlogsværftet. De er begge Motorskibe og skal afløse vore ældste Fartøjer. Naar de er færdigbyggede, er Vagervæsenets Materiel tip-top.“

Mange har undret sig over, at Nationerne ikke anvender samme Type Sømærker, hvilket da sikkert vilde betyde en stor Lettelse for Skibsfarten. Vi berører derfor Spørgsmaalet overfor Fyrdirektør Sinding, der ogsaa synes at være stemt for Tanken om en fælles international Søafmærkning.

„I 1931,“ siger han, „var jeg med som dansk Delegeret ved en Konference,

hvor det Spørgsmaal blev behandlet. Sagen var rejst af Folkeforbundet, men man kom ikke til noget Resultat. Der var for store Afvigelser og navnlig paa Fyrraadet. Men der er næppe Tvivl om, at man i de kommende Aar vil overgaa til en vis Ensartethed. Folkeforbundets Forslag havde gode Udsigter, men Krigens Komme forhindrede videre Forhandlinger, men som sagt vil de blive genoptaget. Dog vil Ændringer blive afpasset efter lokale Forhold, da man f. Eks. ikke kan have helt samme System i Farvande med megen Is og i Farvande uden.“

„Og endelig: Nogle Ønsker for Fremtiden?“

„Ja-e,“ ler Fyrdirektøren, „egentlig er det jo ikke mig, der skal komme med Ønskerne, men derimod Søfolkene, for hvem Fyr- og Vagervæsenet er til. Det, det gælder om, er ikke at sakke agterud, hvorfor der nu bliver foretaget et stort Fremstød, idet Marineministeriet er gaaet ind for Decca-Systemet her i Danmark. Dette vil betyde en meget stor Nøjagtighed i Navigationen, saa stor, at vi maa sørge for endog meget betydelig Præcision i Sømærkernes Placering.

Fyrdirektøren sidder tavs et Øjeblik, men han har mere paa Hjerte, og det, han nu siger, synes virkelig at komme lige fra Hjertet: „Men saa Ønsket. Jeg har et, der ikke blot vedrører Fyr- og Vagervæsenet. Jeg vilde ønske, at det danske Folk var mere „sea-minded“. Vi kan her i det havomkransede Danmark ikke være bekendt, at Folk ikke har mere Interesse for Skibsfarten, der betyder saa meget for vort Land.“

I det sidste Ønske var det ikke blot Fyrdirektøren, men Mennesket Paul Sinding, der talte, og alle vi, der holder af Søen, kan slutte os til det.

Men ude paa Havet vugges Sømærkerne. De vugges dog aldrig i Søvn. Stadig er de paa Post for at vise Søfolkene Vej. Nogle fløjter, nogle ringer og andre blinker, medens atter andre er helt tavse, men alle kunde de fortælle en Mængde om Livet derude, hvis de fik Mæle. Bedst af alle er de i Stand til at fortælle os, hvad Havet giver os, men desværre kan de ogsaa berette om, hvad det har taget.

i NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

FEMTE KAPITEL.

JEG har Ankervagt — tredie Tørn — fra elleve til tolv. Vagten blev sat Klokken ni, og nu har jeg allerede gaaet to Mil. Men jeg har to igen, og jeg gaar og gaar — fra For til Agter og fra Agter til For — frem og tilbage, og Trediestyrmand gaar fra Styrbord til Bagbord og omvendt paa øverste Brodæk og passer paa, at jeg ikke gaar i Staa. Saaledes lyder Reglementet for Ankervagt paa Nigieren om Bord i „Kongen af Benin“, og for at ingen af os Matroser skal glemme det, har Førstestyrmand slaaet det fast med Halvtommesøm paa Lukafdøren, hvor der ligesom paa Fyrbødernes Dør findes Reglementet for Baadens Bemanning og hvor meget Rævesul og andre tvivlsomme Ernæringsingredienser, hver Mand daglig kan for-dre til Livets Ophold.

„Kongen af Benin“ og „Bertha Woermann“ er klædt i Nigerias Nationaldragt — dybeste Sort — bælgraven-de Mørke til alle Sider. Jeg ser ikke Tysken. Jeg føler kun dens Nærværelse gennem Ankervagtens Sang, men den hører jeg ogsaa aldeles tydeligt. Han synger om *die schöne Bertha* og andre *schöne Mädchen* i Nigeria, og det kvalmer for mig, naar jeg tænker paa hans Smag.

Du klareste Blanksvarte — hvilket ægyptisk Mørke vi dog ligger i, og hvilken uhyrlig Dumhed det ogsaa kan friste En til at sige. Som om der kan være mørkere ved Nilen end ved Niger. Jeg mener nej, og jeg føler det, som staar jeg paa Bunden af en Kulmine og kigger til Vejrs gennem Skakten. Kun op efter ser jeg en Lysning — den Strimmel Himmel, som Skovene frigiver, og som slynger sig med Floden som et berlinerblaat Baand, besat med Guld-pailletter. Men hvad hjælper mig den Smule Lys opefter, naar jeg skal have min Opmærksomhed henvendt i helt andre Retninger og særlig passe paa, hvad der foregaar omkring mig — baade udenbords og indenbords.

Og hvad er det saa, der foregaar rundt omkring mig — ude paa Floden — og inde paa Land. Jeg hører sælsomme Lyde alle Vegne fra. — Hyl og Brøl inde fra Bredderne — Snærren og Knurren og Knagen af Grene, der brydes. Hvad kan det være andet end Urskovens vilde Dyr, der slaas for Vandtruget? Jeg synes ellers det er stort nok. Det forekommer mig ogsaa, at jeg nu og da hører ynkelig Barnegraad og Klynken. Mon det nu igen er en eller anden Negertøs, der har født i Dølgemaal og sendt Ungen til Søs i en Sivkurv, eller er det virkelig Krokodiller, der ligger paa Lur og græder sig til Livets Ophold? Hvad ved jeg ud

over det man har banket ind i mig i Skolen? Min Viden her har sin snævre Begrænsning, og jeg evner i Øjeblikket ikke at overskride den. Det er for mørkt, og jeg er for langt borte til at kunne dømme om det, der i sin Tid blev skrevet paa mine Rygstykker, er Sandhed eller Løgn. Maaske er det, jeg hører, kun Fostre af en alt for levende Fantasi. Maaske bedrager mine Sanser mig lige saa groft som Etiketten paa den Geneverdunk, jeg tømte efter Middag — og maaske ikke. Men hvad der ikke bedrager mig, er Skyggerne, der tegner sig paa det berlinerblaa Himmelbaand, og det infernalske Spektakel, jeg hører over mit Hoved. Det ved jeg bestemt, hvad er. Papegøjerne under Bakken fortæller mig det tydeligt nok. De svarer igen paa de frie Kammeraters Skrig i Luften. Flok efter Flok krydser Floden som Andetræk. Det er mig ubegribeligt hvorfor. Skov og Bredder er ens paa begge Sider, og i Morgen flyver de tilbage igen.

Jeg ser ogsaa andre Skygger — Skygger paa Vandet. Som sorte Spøgelser, som lange Fangarme, som fantastiske Dyr, der ligger paa Ryggen med Benene i Vejret, glider de lydløst forbi og gaar i ét med Mørket. Men jeg tror hverken paa Spøgelser eller paa Fantasydyr. Jeg ved, det er vældige Træstammer. I hvert Fald tvivler jeg ikke om, at de engang har været det, og at de nu er udhulede til Kanoer, og jeg kan se paa Dyrenes Ben, at der er mange Mennesker i dem. Bare jeg ogsaa kunde se, hvad disse Mennesker indeholder, men det kan jeg ikke se den mindste Skygge af. Maaske er det vilde Mennesker med onde Hensigter. Maaske er det fredelige Negerfamilier — Flodbeboere, der lever deres Liv i en Kano og ender det i Maven paa en Krokodille, og maaske er det skikkelige Fiskermænd. Hvad ved jeg? Jeg ved kun, at jeg skal have et Øje paa hver Finger, og at jeg ikke skal betænke mig for længe, før jeg slaar Alarm, dersom jeg opdager noget mistænkeligt. Nigeria-Negre dræber som Vilddyr og stjæler som Ravne, og de æder gerne hele „Kongen af Benin“s Besætning for at faa Fingre i Kaptajnens blanke Knapper — vel at mærke, hvis de kan komme helskindet fra det. Men det kommer de aldrig. Vi har skruet Slinger og Straalerør til hvert eneste Udlob paa Spuleledningen fra For til Agter, og Vagten i Maskinrummet er klar til at give kogende Vand. Nej! og atter nej! Der kommer ikke en levende Sjæl om Bord i Nat, uden at det bliver til en skoldet Neger, naar blot vi passer paa og faar rauset ud og varskoet i Tide, og jeg svarer for min Vagttørn.

Det eneste, jeg frygter, er Trediestyrmand — ikke just saa meget ham selv som den Browning Revolver, han gaar med i Lommen. Han skal efter Sigende før have taget fejl af en Damper og al den Plads, der var ved Siden af den, og det var midt paa Atlanten med sigtbart Vejr og ved højlys Dag; hvor let kan han saa ikke nu i et begsort Nigeria-Mørke tage fejl af mig og en Vildmand. Det er vist bedst, jeg synger lidt for ham, saa kan han da høre, hvem jeg er, og hvor han har mig, og saa gaar Vagten ogsaa hurtigere.

Jeg spejder, og jeg gaar. Jeg lytter, og jeg ønsker Tysken og hans Bertha og alle hans Nigeria-Tøse ad Brocken eller et hvilket som helst andet Heksebjerg til. Saa synger jeg om *home sweet home*, og Sangen vækker Minder.

Jeg ser en lille, venlig By — højt mod Nord, hvor Vaar og Høst skifter med Sommer og Vinter. Den klatrer op ad Skrænten, hvor Aaen slynger sig forbi og løber i Fjord. Jeg ser de røde, teglhængte Tage — og grønne Træer strække Hals over hvert andet Hus — og øverst paa Skrænten den hvide Kirke med sit blygraa Tag. — som et smilende Øje under et Bryn af Skov — Skov af Eg og Skov af Fyr, Granskov og Kratskov og Skov af Bøg, der spejler sig i Fjorden.

Jeg hører Gøgen kukke i Skoven — og Lærken trille i vilden Sky, mens den stiger og daler over Agrene. Jeg ser Stære sidde i Flok paa Telegrafens syngende Traade — som Noder — og fløjte med efter egen Melodi, og jeg ser Svalen sejle langs Husrækkerne i rastløs Flugt — Kvittevit! Kvittevit! Det er Sommer.

Jeg hører Kirkeklokken ringe Solen ned — og Aftenbrisen hviske i Kornets Aks. Jeg ser Møllebakken mod Øst og Møllebakken mod Vest — og Møllerne, der drejer sig, som Mølleren vil, og som Vinden blæser. Den ene staar som Munk — klædt i graat, den anden som Pave i Solnedgangens gyldne Skrud, og begge staar de og slaar Kors over Byen.

Jeg smyger mig med Aftenvinden gennem Byens snævre Gader. Jeg hilser paa Dommer og Præst, paa Smed og Bager, og jeg ser mange andre kendte Personligheder. Jeg ser en stiv Bureaukrat, som er pyntet med Guld fra Isse til Fod — og en Lurendrejer, som bor skraas overfor i samme Gade, men som er sværtet med Sod og klædt i Molskind og Læder, og jeg følger alle Smaaaborgeres Eksempel og smiler ved Synet. Bureaukraten skilter med Horn og Kongekrone — Lurendrejer med en Pumpe, og begge kalder de sig Postmester. Jeg ser den tykke Brygger Pors og den sladrelystne Kandestøber Kessel staa i hver sin Gadedør og ryge lang Pibe og brygge Rygter og støbe Kugler og skyde dem ud tværs over Gaden. Jeg ser Fru Due og Frøken Stær, Jomfru Ravn og Madam Skade og mange flere. Det er Byen med de særeste Personnavne — Skive for mangan Vittighed.

Jeg ser den lille By ved Efteraarstide, naar Agrene ligger brak, og Aaen svulmer og vander Engdragene, naar Laksørreden springer Højdespring og gaar i Gaarde, og naar Vildgæs og Svaner ligger pakkede som Sild i en Tønde paa Fjorden. Jeg ser den om Vinteren, naar Aa og Fjord ligger stivnet i Spejl, naar Skøjtejernene synger over Isen, naar Kanebjælderne klinger, og Kælke gaar i Sus ned over Møllebakkerne — og om Vaaren, naar Løvet springer, naar Mennesker og Dyr løber grassat, og Gedden staar i Bæk og Mose,

og hvor jeg ser, der ser jeg en lille Purk fare omkring og komme galt af Sted alle Vegne.

Jeg ser ham paa Skolebænk — i Pogeskolen. Han er spinkel og ser bleg ud — undtagen om Munden; der er han sort som en Morian. Han bliver tvangsfodret med Bogstaver og Tal og gnasker Lakrits i Smug. Og Tvangsfodringen fortsætter i en lærdere Skole, indtil han rigtig faar lært dens Betydning, saa hænger han vældigt i — med Cooper og Marryat. Nej, Skoletvang er ikke noget for ham. Han læser og faar Prygl. Han skulker og faar flere — Prygl for alt og alle Vegne — og skal han have dem, saa hvorfor ikke tage dem for noget, han synes bedre om end det, han skal tvinges til.

Jeg ser ham drive langs Aaen med en Medestang — komme hjem med vaade Sko og Strømper og en Pose fuld af Fisk — og til Tak faa en Endefuld af Medestangen. Jeg ser ham fare rundt i Mark og Eng — snart paa Ryggen af et tøjret Øg — snart paa en Ko. Han jager over Prærier efter Bøffel og Vildhest og er baade Cowboy og Indianer. Han gaar til Skovs og graver Hule — brænder Baal og steger Kartofler — og er borte fra Hjemmet i flere Dage, og saa ser jeg ham gaa til Købmanden med en Femøre og komme hjem med et Spanskrør, og jeg ser en bar Rumpe, der spytter røde Grise. Jeg ser ham rakke i Baad paa Aa og Fjord som Sørøverkaptajn — og ved Havnen som Letmatros i Smaaskibenes Takkelage, og jeg ser Tøjet hænge i Laser om ham og hører Følgerne. Han er Nummer sejsten af atten Børn, og han har faaet Prygl for dem alle, men jeg ser ikke, hvad det har gavnnet.

Og her gaar nu den blegnæbbede Purk, som gna-skede Lakrits i Pogeskolen — solbrunet og vejrbidt — og tygger Skraatobak. Han gaar Ankervagt langt inde i Afrika — omgivet af Urskov til alle Sider — og passer paa vilde Dyr og Mennesker, og i Hælene paa ham gaar en Luskebuks af en Trediestyrmand og snuser efter noget at hænge sig i; men ham ser jeg heller ikke, før han allerede hænger i min Næse og glør mig ind i Ansigtet.

„Hvad!“ siger han. „Gaar Du og sover?“

Jeg hører ikke til dem, der kom sidst, da der uddeltes Næser. Min er temmelig fuldvoksen, men den er ikke indrettet til at hænge Styrmand i, for den er glørød i Enden, og Luskebuksen brændte Fingrene.

„Naada han!“ siger jeg, og jeg ser paa Manden, saa han trækker Revolveren.

„Vil Du indrømme, at Du gaar og sover?“ siger han.

Jeg skæver efter Skyderen — og efter Køjet i Overbygningens Forskod. Det vender ind til Kahytten, hvor Vagturet hænger, og jeg ser, Klokken er over tolv.

„Jeg har ikke Tid til Narrestreger nu,“ siger jeg. „Klokken er mange.“

„Vil Du indrømme?“ siger han, og hans Fingre famler ved Aftrækkeren, som om han ikke er Herre over sine Bevægelser.

„Naa, Skidt?“ siger jeg. „Selvfølgelig gaar jeg og sover. Det kan vel heller ikke være en Smule for tidligt, naar man har travet tre Tusind Mil i fem Kvarter.“

De tre Tusind Mil hører han ikke, og det er heller ikke Meningen, han skal, for hvad angaar det ham, at jeg har været et lille Trip hjemme. Han stikker Piben ind og Skyderen i Lommen og gaar sejrbevidst til

Bros igen, og jeg gaar forefter og purrer Afløsningen. Han er sikker paa, at han har mig, og det er ham nok.
„Ha! — Fjols! — Selvfølgelig gaar jeg og sover. Hvad i Alverden skulde jeg ellers bestille — naar jeg bliver løst af.“

SJETTE KAPITEL.

Det lysner i Zenit. Det blaaner i Skov. Dag har jaget Skygger og Syner paa Flugt, og Nattens Lyde er forstummet. Der har hverken været Brug for Revolvere eller kogende Vand.

Vi tørner til med Solen, og „Kongen af Benin“ ligger straks i Klagemaalenes Tegn.

Sambo er første Mand hos Skipperen. Ingen skal faa ham til at gaa paa Broen eller give den mindste Vejledning under Sejladsen op ad Floden, med mindre Baadsmanden bliver klapset af for mindst en halv Maanedes Hyre. Det svor han ved alle sine Afguder, før han gik agterover. Og hvad fik han saa ud af det? Fem Tæer og en Hæl fik han — Og Kaptajn Andersons inderligste Ønske om at ryge og rejse ad Hækkenfelt til med sit Stedkendskab.

Det er ikke til at misforstaa. Der er andre end mig, der kender Aarsagen til Grundstødningen, og Sambo er færdig med at se godt ud. Han har udspillet sin Rolle som kendt Mand paa Nigieren — i hvert Fald om Bord i „Kongen af Benin“, og Slutningen var nærmest tragikomisk. Han begyndte som Neger og endte som Zebra, og det kan han kun takke sig selv og Baadsmandens Flodhestekat for.

Efter Sambo kommer Trediestyrmand, og nu er det mig, der skal agere Offerlam. Trediestyrmand paa-staar, at jeg har sovet paa min Vagt. Jeg siger, det er Løgn, og det gælder for mig en hel Maanedes Hyre. Han siger: „Er Du storsnudet?“ Jeg siger: „Ikke saa storsnudet som en vis anden,“ og nu tager det ene Ord det andet. Det begyndte med en Kamp om en hel Maanedes Hyre og endte i en Strid om Næser, saa Kaptajn Anderson til sidst maa lægge sig imellem; men jeg gik af med Sejren, for jeg beholdt mine Penge, og Trediestyrmands Næse blev dobbelt saa lang som min.

Saa letter vi.

„Bertha Woermann“ har været paa Tæerne, før en vis Mand fik Sko paa. Hun har allerede snoet sig ud af Syne med Flodens Bugtninger — og med den Fustage Palmeolie, som Tyske-Skipperen har tiltusket sig for sin egen Fortjeneste — og for sin Reders Kul. Nigeria er et frugtbart Land, hvor Forestillinger ogsaa trives ypperligt.

„Kongen af Benin“ ligger paa seks og tyve Fod Vand. Jeg har selv loddet Dybden. Men naar jeg ser paa Ankerspillets møjsommelige Arbejde, ser det for mig ud, som om Ankeret bliver hevet op helt nede fra Underverdenen, og jeg tvivler ikke om, at Krogen ogsaa er sunket seks og tyve Fod ned gennem Nigerbundens Dynd. Spillet stamper og støder som en Brølæggerjomfru, og det stønner som alle Nigeria-Negre under Menneskehedens velsignede Arbejde. Men ingen kan heller se, at det er en Ankerkæde, der Led for Led kommer krybende ind gennem Klyset og forsvinder i Kædekassens Dyb. Det er en slimet Uhyrlighed, der slæber sig gennem sin egen Afsondring, og den minder mere om Fortidens Midgaardsorm eller Nutidens Søslange — eller om et andet Misfoster af grumsede

Hjerner, saa tyk og fed og uformelig er den af brunt og grønligt Slam, og for mig, som staar uvirksom og venter paa Enden, ser det ud, som om den er kappet af.

Kaptajn Anderson stamper i Brodækket og brummer af Utaalmodighed. Sikkerhedsventilerne brummer med, men det er af Spænding, og endelig kommer Førstestyrmands Varsko:

„Anker op og ned!“

Saa slipper Krogen ud af Fru Nigers Mudderdyne. Trediestyrmand giver et Stød i Dampfløjten, Skovene giver det tilbage. Maskintelegraferen ringer, Styreapparatet rasler. Rorkettingerne skurer frem og tilbage i Borde eftersom Nordmanden rører Damprattet, og nu spytter „Kongen af Benin“ Langspyt i en tyk Straale fra sin Kondensator og skyder over Stævnen.

Vi gaar for halv Kraft. Floden snævrer ind og snirkler mere og mere. Der er Tjans for en rask Lodhiver, og det er min Tørn.

Jeg staar paa Reposen Midtskibs — en Platform, der i Flugt med Lønningen rækker fire Fod ud fra Skibssiden og har samme Maal paa den anden Led. Jeg kvejler min Lodline i lange Bugter, og jeg svinger mit Haandlod i en to Favns Forløber — frem og tilbage og rundt i Luften — en, to, tre Gange over Hovedet og skyder, saa Blyklumpen flyver langt frem foran Stævnen, og jeg faar magelig Bund paa tyve Fod.

Nu ringer Maskintelegraferen igen. Kaptajn Anderson slaar Fuld Kraft. Jeg hører Mester Short og Mester Long sætte Tempoet op paa Fyrpladsen, og jeg kan se paa „Kongen af Benin“s Langspyt, at den ogsaa følger Takten. Bovsøerne rejser sig i Skum og staar i fem og fyrretyve Graders Vinkler ind mod Bredderne. Sover Krybet, skal det nok blive rusket op af Dvalen. Vi løber tolv Knob, og efter Skipperens Ordre skal mit Haandlod løbe mindst lige saa hurtigt. Det manglede ogsaa bare, at Loddet skulde stikke op for en Spinderok af en Maskine som „Kongen af Benin“s. Nej, ikke selv om Mester Short og Mester Long lader Handling følge paa Ord og hiver alle deres sorte Slaver ind i Fyrene. Man er vel nok Sejlskibsmatros og gammel Lodhiver paa Kalkutta Revieret, og hvilken Fryd er vel større for en gammel Lodhiver end at høre Loddet fløjte sin Svanesang i Luften, selv om Hivene ogsaa værker lidt i Skulderbladene.

Jeg hiver og synger ud:

„Tyve Fod! — Halv Tyve! — Nitten Fod og ingen Bund! Og maa jeg saa faa en Mand til at hale Linen ind, dersom Loddet skal følge Farten!“

Den sidste Strofe er henvendt til Baadsmanden, som netop gaar forbi, og han sender mig straks Sambo paa Halsen. Men han faar ham lige saa hurtigt i Hovedet igen.

„Hvad er der i Vejen med ham?“ siger Baadsmanden. „Den Fyr med sine lange Arme er jo som skabt til at hale Line ind.“

„Han?“ siger jeg. „Han er skabt, som Fanden skaber sine. Nej, Baa's! Sambo niks pille ved Linen, saalænge jeg staar ved Loddet. Maa jeg bede om en anden Makker — og helst én, der har vasket sig?“

Baadsmanden gaar agterover med et smørret Grin og kommer tilbage med en Krooneger. Pokkers, som den Amerikaner er farveblind.

Jeg ser paa Nigieren, og det er langt fra noget tiltalende Syn. Men lad mig prøve ham. Han er i hvert

Fald ikke saa frastødende som Sambo, og han kan altid være til mere Nytte, naar først jeg faar ham ordentligt instrueret.

„Kongen af Benin“ maser paa for fuld Kraft, og Loddet følger med for Haandkraft. Jeg svinger og hiver, og min sorte Makker haler ind. Den Mister Black er slet ikke saa ueffen endda, og jeg har ogsaa lovet ham, at han skal blive hevet bagefter Loddet, dersom han ikke bruger Grabberne.

Vi sejler snart midtstrøms og snart tæt inde under Bredderne — saa tæt, at udhængende Grene undertiden strejfer Skibssiden, og jeg skal passe paa mit Lod — og paa mig selv, at jeg ikke bliver raget ned fra Reposen.

Hvor er vi, og hvor sejler vi hen? Jeg er ikke Mand for at kunne sige det, men jeg giver mig heller ikke ud for at være stedkendt paa Niger. Vi passerer Flodarm efter Flodarm. Snart drejer vi af til Styrbord og snart til Bagbord, og det er vanskeligt at sige, om vi sejler ad Hoved- eller Biflod. Det ene Vandløb er lige saa bredt som det andet, og tilsyneladende ser de ens ud. Pokker forstaa, hvorledes Skipperen kan finde Vej i den Labyrint, og jeg forstaar ikke, hvorfor han har hyret Sambo.

Doven og dvask glider Nigeren i sit Løb mod Guinea-Bugten, men „Kongen af Benin“ kan sætte dens Arme i Bevægelse. Sejladsen bliver mere og mere indviklet. Der skal drejes og snirkles, og Pynter skal klares i bratte Sving, og det gælder for Kongen om at sno sig i en snæver Vending, naar en Kano pludselig dukker frem tværs for Boven. Men det gælder ogsaa for Kanoen og dens Indhold.

Vi stryger tæt forbi Kanoer med en enlig Neger i — og hele Familiekanoeer, og hvad enten det drejer sig om en enlig Neger eller en hel Familie, saa skraaler de op og ter sig som de vilde Mennesker, de er, naar vi med vore tolv Mil alligevel undgaar at karambolere med eller kæntrere det primitive Fartøj. Jovist, „Kongen af Benin“ kan sætte Gang i Floden. Den skyder Vandet fra sig og presser det op mod Bredderne, saa Bølgen, der løber langs og bugter sig som et uendeligt Vand-uhyre, slikker højt op ad Træstammerne, og den trækker det med sig igen, saa Bredderne fraader og viser Tænder — sorte slimede Rødder, der filtrer sig ind i hinanden som en Slangeyngel.

Vagterne staar klar for og Agter — Bagbords Vagt paa Bakken ved Bovankret og Styrbords Vagt paa Popen ved Varpet — og ved en Sæk Kartoffler. Endnu har der hverken været Brug for Bovanker eller Varp; men Kartofflerne bliver flittigt brugt, hver Gang vi passerer en Kano. Jeg kan formelig høre, det siger Svup, naar de rammer de nøgne Negerkroppe. Hele Styrbordsvagt har Sportsblod i Aarerne og Kartoffler i Hænderne. Hvis jeg maatte raade, skulde den ogsaa have noget i Hovedet, men jeg siger ikke, hvad det skulde være. Ingen skal bebrejde mig, at jeg misbruger mit Haandlod.

Naa, dem om det. Jeg gider ikke tænke mere paa

de Sportsmand og deres Jordæbler her, hvor virkelige Aber og Tropernes liflige Træfrugter bogstavelig talt hænger lige over Hovedet paa mig.

Jeg har ogsaa rigeligt at gøre med mit eget. Jeg bruger mit Lod og mine Øjne. Og hvad ser jeg? Er det ikke en Træstamme, der ligger og driver forude tværs for Boven og truer med Kollision? Vist er det en Træstamme, og det er en ordentlig Kolos.

Jeg varskoer op til Broen. Skipperen kommanderer Styrbord og slaar halv Kraft til Maskinen. Doktoren springer op fra sin Flugtstol og snapper Kikkerten. Han indstiller Røret og sigter forefter. Saa skyder han det pludselig sammen med et Knald og styrter ind i Bestiklukafet, men kommer straks farende ud igen med en anden Skyder i Haanden, og jeg spørger mig selv: Hvad i Fænghullet vil han med den? Det er jo en Salonbøsse. Er Manden gal? Vil han skyde til Maals efter Træstammen, saa er han jo lige saa stor en Sportsidiot som Styrbordsvagten? Jeg faar ikke Tid til at spørge mere. Træstammen driver langs Siden, og Doktoren sigter og brænder Bøssen af. Skuddet imponerer ikke med noget drønende Knald. Det lyder nærmest som et Piskesmæld, og aldrig i mit Liv har jeg set saa stor en Virkning af saa lille en Aarsag. Træstammen løfter den ene Ende af Vandet og spalter den, og jeg skuer ned i et Hul som en Vognport; men Hullet lukker sig straks igen, og Stammen gaar til Bunds med den anden Ende i Vejret, og det lyder grangiveligt i mine Øren, som om den skyder igen.

Det er efter min Mening pjankede Flabe, som bombarderer nøgne og værgeløse Mennesker med Kartoffler — og topmaalte Daarer, som tror, de kan skyde Flodheste med Salonbøsser. Desværre mangler jeg i Øjeblikket en passende Benævnelse paa en Skipper, der vil sejle tværs over Land, for det, er jeg tilbøjelig til at tro, er Kaptajn Andersons Hensigt. Eller hvad i Alverden er Meningen? Jeg ser den ikke. Men jeg ser Skovene staa som en Mur for Næsen af os og „Kongen af Benin“ brase med halv Kraft ind i Flodbredden, saa Grenene pisker om Ørene paa Mandskabet ude paa Bakken. Og jeg ser et Syn, som jeg heller aldrig før har set. Ankeret rasler ud, og det flyder ovenpaa. Fire Tusind Pund vejer dette Bovanker, men Sumpens infiltrerede Net af Trærødder har fundet det for let, og dog holder det bedre her end i nogen Ankerbund.

Jeg staar paa Reposen, og jeg ser mig om, for jeg har i Øjeblikket ikke andet at bestille og aldrig saa saare er jeg klar over Situationen, før jeg ogsaa har den rette Benævnelse paa Kaptajn Anderson. Han er hverken pjanket eller Daare. Han er kendt Mand paa Niger, og det er mig mere og mere ubegribeligt, hvad han har villet med Sambo. „Kongen af Benin“'s Gaaen paa Land er hverken en Fejl eller et Uheld, men en nødvendig Manøvre, for at vi overhovedet kan komme videre. Floden drejer her skarpt af til begge Sider som et T, og det er umuligt at komme om Hjørnet for Maskine og Ror alene.

Styrbords Vagt har lagt Kartofflerne og er allerede i Gang med at føre Varp ud fra Agtern, og nu bliver „Kongen af Benin“ varpet rundt, saa den ligger strømet i Flodens Forgrening.

Saa hiver vi Ankret op igen, og vi hiver en halv Urskov med og damper af mod Benin.

Fortsættes i næste Nummer.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Kaptajn *Arthur Jensen* fortæller -

Ved CARL ØSTEN

Torpedo faar 5000 Tdr. Benzin til at ryge i Luften.

Efter et Par Rejser til England og tilbage var vi den 4. November 1942 atter afgaaet dertil med en Ladning Krigsmateriel. Vi sejlede uden Konvoj, da „Lexa Mærsk“, der løb sine 14½ Knob, hørte til „high-speed“. Baadene, og derfor skulde kunne løbe fra fjendtlige U-Baade, hvis Maksimums-Fart i 1942 ikke formodedes til mere end 12 Knob. Henimod Krigens Slutning kunde nogle af dem jo løbe op til 17 Knob. Paa disse Rejser skulde vi hver 3. Dag opgive vor Position til de amerikanske Myndigheder pr. Kortbølge, som Amerikanerne mente ikke kunde pejles af Fjenden. Denne Antagelse gjaldt sikkert ogsaa i Krigens første Tid, men senere blev vi — og det var den almindelige Mening — klar over, at Tyskerne var blevet i Stand dertil fra Pejlestationer i Land, hvilket efter min Mening ogsaa var Aarsagen til, at „Buchanan“ ved 19-Tiden den 12. November en 600 miles vest for Irland fik sine „ten-fishes“. Det var nemlig bælgravende mørkt og Skibet var totalt mørkelagt.

Jeg selv befandt mig paa det Tidspunkt i Bestiklukafet og var i Færd med at dechifrere et Kode-Telegram, da Skibsskroget rystedes af en Eksplosion, og jeg i selvsamme Brøkdels-Sekund, som dette sker, af Lufttrykket bliver kastet gennem 2 Døre ud paa Dækket. Jeg var trods nogle kraftige Stød i Baghovedet, hvor Blodet drev fra en ordentlig Flænge, heldigvis ikke kommet mere til, end at jeg kunde rejse mig. 2 Torpedoer havde ramt „Buchanan“ i Styrbords Side, en for i Luge 1 og en agter i Luge 5, hvis Last af 5000 Tønder Flyver-Benzin øjeblikkelig var „blæst“ i Vejret med et Sus som Lyden af tusinde Raketter paa een Gang. Som ved en Paasejling smed Skibet sig om paa Siden, men rettede sig mærkværdigvis næsten helt op igen. Hele Agterskibet stod selvfølgelig i Flamme, og jeg udsendte „S O S“, saasnt jeg var kommet ind i Bestiklukafet igen. 1. Styrmand, der havde Vagten sammen med mig, men som befandt sig paa Toppen af Bestiklukafet i det der indrettede interimistiske Skur, fik sig en langt værre Lufttur ved Lufttrykket, idet han blev smidt ned paa Brodækket, et Fald paa en 20 Fod, som han slap uskadt fra. Det var et Held for ham, at han ikke faldt helt ned paa Baadedækket. Skuret paa Bestiklukafet var bygget for at forbedre Udsigten, der fra Bestiklukafet hæmmedes af en meget høj Dækslast, hvortil kom, at Skibet havde 3 Luger paa Fordækket.

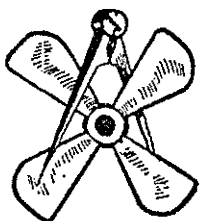
Der var ikke andet at gøre end hurtigst muligt at gaa i Baadene, da vi ventede en Torpedo igen naarsomhelst. Alle 4 Baade var heldigvis ikke blevet beskadigede ved Eksplosionerne. Folkene agterfra maatte for at naa hen til dem krybe henover det gloende Dæk og over Agterdækkets Last af Flyvemaskiner, der ogsaa var gaaet i Brand, altsaa eet Flammehav. Der var ikke et Sekund tilovers til at redde noget for nogen af os. Som Reglementet paabød, fik jeg smidt Jernkassen med Skibspapirerne overbord, inden jeg gik i en af Baadene. Hurtigst muligt af Frygt for nye Torpedoer blev alle Baadene roet væk fra Skibet, hvorefter vi, da vi mente os i nogenlunde Sikkerhed, blev liggende samlet for at afvente Begivenhedernes Udvikling. Næppe havde vi holdt op med at ro, før Buchanan fik en tredje Torpedo, hvis Eksplosion sendte en Ildsjøle et Hundrede Meter i Vejret. „Buchanan“ var nu en stor brændende Masse, hvis Ildskær lyste hele Horisonten op. Det varede dog ikke længe. Saa sank Skibet, og Havet laa hen i buldrende Mørke.

Tyskerne tog Skibenes Fører med sig.

Den tyske U-Baad var — ledet af Skæret fra vore Lommelamper, som vi brugte i Baadene for at finde os til Rette — kommet hen til os og prajede os med Forespørgsel om Navnet paa Skibet, hvilket Svar vi med Forsæt gav med saa fordrejet Udtale, at det ikke kunde opfattes rigtigt. Dernæst blev der spurgt efter Skibets Fører, hvortil en af Besætningen for at vildlede svarede, at han ikke befandt sig i nogen af Redningsbaadene, men var gaaet ned med Skibet, hvilket altsaa var Løgn. Vi havde nemlig hørt om Tilfælde, hvor tyske U-Baade havde taget Skibes Førere med til Tyskland, hvor man enten anbragte dem i Fangelejer eller, hvad værre var, i Koncentrationslejer. Jeg har selv Beviser herfor, idet jeg efter Kapitulationen erfarede, at nogle af mine personlige Bekendte, en Amerikaner, en Englænder og en Nordmand havde prøvet dette. Derpaa forsvandt U-Baaden og overlod os til vor Skæbne.

Alle Skibets 72 Mand reddede — et af Krigens Undere.

Jeg lod afholde Mandtal og fik overflyttet de over-tallige fra et Par af Baadene til de andre. Vi var der



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

mærkværdigvis alle, Skibets Besætning paa 42 Mand, dets amerikanske Kanonbesætning paa 15 Mand og 15 Flyvere, der var med som Passagerer, ialt 72. Det var et Guds Under, at ingen var omkommet i det Helvede, som 2 Torpedotræffere i et Skib med Benzin-Last skabte.

Søen var nogenlunde. Der blæste kun en frisk Kuling. Vi blev enige om at blive liggende paa Stedet, da vi regnede med, at de Eftersøgninger af os, som vore „S O S“ maatte afstedkomme, vilde foregaa omkring „Buchanan“'s Sænkningssed. Men da der den følgende Dag ved Middagstid ikke havde vist sig hverken Skib eller Flyvemaskine, bestemte vi os til at søge mod Land. Sejlene sættes, og vi begyndte Sejladsen. Vi satte Kursen mod Nord-Øst, ikke stik Øst, som ellers var nærmeste Afstand til Land, Irland. Dette var jo neutralt, og ingen af os, ikke mindst Flyverne, vilde ved Internering miste Chansen for at komme ud i den allierede Kamp igen. Den Kurs, vi satte, skulde ogsaa give os Chansen for at komme op i en af Sejlruterne, hvor vi kunde være heldige, at blive optaget af en eller anden Konvoj. Men paa Eftermiddagen hændte der i min Baad det Uheld, at Masten knækker 2 Gange, hvilket sinker alle 4 Baade. Ind under Aften, da det be-

gynder at mørkne, og uden at nogen Hjælp har vist sig, enes vi om at holde en bestemt Kurs og at forblive i Nærheden af hverandre for det Tilfælde, at der skulde ske nye Ulykker. Men næste Morgen har Nattens Mørke og en tiltagende Vind alligevel været Skyld i, at alle 4 Baade er kommet væk fra hinanden. I de tre Baade, der er kommet mig af Syne, er henholdsvis 1., 2. og 3. Styrmand Førere. Saa knækker min Mast igen og derne Gang saa uheldigt, at den ikke kan repareres. I Stedet faar vi lavet en Nød-Rig af 3 Aarer. Trods den formindskede Sejlføring kunde Baaden dog skyde en Fart af 6—7 miles for den haarde Kuling fra Syd-Øst, som Vinden var slaaet om til.

Den tredje Dag, den fjerde, femte og videre frem til den ottende efter „Buchanan“'s Sænkning oprandt, uden at vi saa noget til et hjælpende Skib eller Flyve-



Den ene af Baadene fotograferet fra Flyvemaskinen, der kredsede over den og kastede Proviant ned.

maskine. Det kneb for os at holde Varmen, eftersom Vandet slog ind over Baaden hele Tiden, hvorfor vi maatte øse næsten uafbrudt. For at holde Varmen fandt vi paa, at 6 Mand ad Gangen blev stoppet ned mellem to Tofter og dækket til med Tæpper. De var ganske vist vaade, og var de det ikke, skulde de nok blive det. „Varme-Holdet“ blev, da vi var atten Mand, treskiftet, hvilket Skifte fandt Sted med ca. 1 Times Mellemrum. Dette betød ogsaa et velkomment Hvil fra den krampagtige Stilling, som hver paa Grund af den knappe Plads i Baaden var nødsaget til at indtage. I disse ensformige, dystre Dage var de tre daglige Maaltider, der bestod af 2 Kiks, et lille Stykke Chokolade, en lille Daase Pemmikan til Deling samt 1/2 Kopfuld Vand til hver Mand, Lyspunkterne. Ingen havde dog tabt Troen paa at naa Land i levende Live, og Humør-

ret holdt vi oppe ved enten at synge eller skælde hverandre ud eller tænke paa den gode Mad, vi skulde guffe i os, naar vi naaede Land.

Endelig øjnede vi den 8. Dag ved 14-Tiden en Flyvemaskine. Den kom henover os og kastede nogle Pakker ud til os, som vi fik bjerget indenbords. Indholdet i dem, Cigaretter, Vand og Chokolade var mere end kærkomment. I en af dem laa en Seddel, som Flyverne havde skrevet lige før Nedkastningen. Paa den stod der „*Cheer-up boys. Help is under way*“. Flyveren holdt sig hele Tiden over os, og efter Mørkets Frembrud nedkastede han med Mellemrum „Vand-Lys“ — Carbid, der brænder, naar det kommer i Forbindelse med Vand — for at se, om vi var med. Men hen paa Natten faldt der til vor Forundring ikke flere Lys, ligesom Lyden af hans Motor forsvandt. Og da Morgengryet kom, var der igen hverken Flyvemaskine eller Skibe at se. Der gik saa 5 Dage igen paa samme Maade som de foregaaende otte, indtil vi blev opdaget af en Flyver igen. Fra ham fik vi ogsaa Pakker med Lækkerier samt et Kort, paa hvilket var aftegnet vor Position, og en Meddelelse om, at de tre Baades Besætninger var blevet optaget. Endvidere lod han os vide, at vi denne Gang ikke skulde miste hans Eskorte. Ved Mørkets Frembrud smed han et halvt Hundrede Lysfakler ned til os med Besked om, at vi skulde antænde en mindst hver halve Time, saaledes at han herved kunde følge vor Sejlads. I Aftenens Løb sluttede en Flyver sig til den først ankomne, og hele Natten igennem holdt begge sig over os. Ind imellem foretog de Dykninger lige henover Baaden, samtidig med at de til Opmuntring for os tændte deres Landings-Projektorer.

„Life-Boats-Feet“.

Saasnaart det blev lyst næste Morgen, fik vi Øje paa Masterne af en Destroyer, som hurtigt kom paa Siden af os og tog os ombord. Da havde vi sejlet ca. 430 miles. Vor Baad blev gjort fast udenbords, men det var til ingen Nytte, for den mistedes i den følgende Nats daarlige Vejr. I samme Øjeblik, vi var hjulpet ombord i Destroyeren, beværtede man os med skoldende hed Bouillon i Kopper. Men de første faldt os ud af Haanden, fordi vi alle var forfrosne, og nogle Øjeblikke efter faldt den ene Mand efter den anden af Besætningen om, fordi vi efter det lange, næsten uafbrudt siddende Ophold i Redningsbaaden var kommet ud af Vanen med at staa oprejst. Det kaldte man at have faaet „Life-Boats-Feet“. Saa assisterede Destroyerens ualmindelige hjælpsomme Besætning os med det varme Bad, vi skulde i, samt med Iklædningen af rent Tøj, hvorefter vi blev lagt til Køjs. Lige forinden havde vi dog faaet et stort Glas „Marine-Rom“. Det „slog“ selvfølgelig som aldrig før. Men ingen af os sov vist. Udløsningen af de mange Dages Spænding hindrede os deri.

Dagen efter landsattes vi i Nord-Irland, i Londonerry, hvor vi skulde indlægges paa Hospital, for at vi kunde komme helt til „Hægterne“. Det undslog jeg mig for, for der var nok at gøre med at afgive Forklaring og andet, der skulde ordnes. Saa snart jeg kunde, rejste jeg til Belfast.

Der traf jeg min 1. Styrmand, Tang, og 3. Styrmand, Larsen, som kunde berette om deres Besætning

gers Redning. Begge var paa niende Dagen tidligt om Morgenen blevet observeret af Flyvere og samme Dags Aften optaget af en Destroyer, der landsatte dem i Londonerry. Halvdelen af disse Besætninger havde ogsaa faaet „Life-Boats-Feet“. 1. Styrmand kunde ogsaa berette om den tredje Baad, hvis Styrmand var Letlænder. Han havde haft Held i Uheld, for paa Grund af, at han havde styret en forkert Kurs, var Baaden blevet set af en amerikansk Damper, som havde taget dens Besætning med til Liverpool.

I Londonerry fik jeg ogsaa at vide Aarsagen til, at den første Flyver havde forladt os. Det var nemlig af den simple Grund, at han var løbet tør for Benzin. Og saa havde man altsaa ikke kunnet finde os med det samme igen.

Jeg og min Besætning blev, efter at de enkelte successive var udkrevet fra Hospitalerne, beordret til Glasgow for at afvente Skibslejlighed til New York. Vi kom over med „*Queen Elisabeth*“. Det blev absolut ikke nogen Fornøjelses-Rejse, for vi var 13.000 Mand ombord, heraf 1000 Krigsfanger.

Konvoj paa 150 Skibe forbliver intakt efter tysk Luftangreb.

I den følgende Tid var jeg Rejse-Inspektør for „Isbrandtsen Company“ paa Øst- og Golf-Kysten. Det er som bekendt et stort Rederi, og dets Direktør, Mr. Isbrandtsen, er Dansker. Den 1. Juni 1943 kom jeg atter til Søs som Fører af „*Gertrud Mærsk*“, der havde skiftet Navn til „*Cavalcade*“, ogsaa en berømt Væddeløbshest. Lasten var Krigsmateriel til Middelhavet, hvortil de følgende Rejser ogsaa gik. En Aften i Efteraaret, da Mørket ved 20-Tiden var ved at sænke sig, blev vi i Konvoj mellem Oran og Algier udsat for et Luft-Bombardement af tyske Bombe-, Styr- og Torpedo-Planer, der kom i Bølger. Med Tak for at jeg slap med Livet, og at det gik os saa godt, som det gjorde, kan jeg maaske i Dag tillade mig at sige, at det var det pragtfuldeste Fyrværkeri, jeg nogensinde har oplevet, da Konvojens samtlige 150 Skibe begyndte at fyre løs paa Maskinerne i Luften, der dryssede deres Bombelast over hele Konvojen eller afskød Torpedoer imod den. Det var Eksplosion paa Eksplosion og Knald paa Knald, et Krigens Inferno. Der var ogsaa stærkt „Bud“ efter os. En Flyver i Vandhøjde dryppede tre Torpedoer imod os. Et Under, at ingen af dem ramte deres Maal. Den ene gik ret til Bunds, den anden strøg lige forbi Boven, og den tredje, der holdt lige ret henimod os, vendte om af en eller anden Grund i kun 10 Fods Afstand fra vor Side. Vor Fjende, der kastede Torpedoerne, slap ikke væk. Vore Kanoner plaffede ham ned. Jeg ser endnu Flyverens Ansigt, der var vendt imod os, da han for sidste Gang strøg lige foran vor Bov. Endnu 2 Maskiner til tog „*Gertrud Mærsk*“ paa sin Kappe. I det hele taget blev det et katastrofalt Angreb for Tyskerne. Maskine paa Maskine raslede ned rundt omkring Konvojen, saa det var ikke mange, der slap bort. Konvojen selv slap heldigt, idet kun et af de halvandet Hundrede Skibe kom i Brand, medens dens Tab af Menneskeliv kun var — een Mand. Derimod var flere blevet saarede af Granatsplinter. Efter Kampen, der havde staaet paa en tre Kvarters Tid, fortsatte vi til Algier, der altsaa fik sit Krigsmateriel intakt.

Femte og sidste Skibsforlis.

Fra Marts 1944 holdt jeg Ferie i nogle Maaneder, hvorefter jeg blev Fører af „Hindoo“ — D.F.D.S.' „Broholm“. Ombord traf jeg min 3. Styrmand fra Lexa Mærsk“, som ogsaa var 3. Styrmand her. „Hindoo“ forliste ved Paasejling. Da vi den 12. September befandt os paa en Rejse fra New York til Sydamerika blev vi ved 21-Tiden udfør Columbiakysten skaaret i Sænk af en tværgaaende, engelsk Damper. Ved Paasejlingen væltede Midtskibshuset, der rummede Folke-Lukafer, om paa Siden, hvorved 3 Mand, som paa det Tidspunkt befandt sig derinde, blev indespærret. 3. Styrmand, en Baadsmand og jeg forblev ombord for at befri dem, medens Resten af Besætningen gik i Baadene. Men da Englænderen, der var blevet indfiltreret i „Hindoo“, bakker og gør sig fri, begynder „Hindoo“ at lægge sig om paa Siden, hvorfor vi, hvis vi vilde redde vort eget Liv, maa opgive Hjelpe-Aktionen for de 3 Mand. I sidste Øjeblik krøb vi op ad en Storm-Lejder, som var sat ud paa Boven af Englænderen, og paa den hang vi, da Skibet gik ned. Vi blev saa indbragt til Panamakanalen, hvorfra vi med Flyvemaskine vendte tilbage til New York.

I November fik jeg „Emma Mærsk“, der var om døbt til „Salvator“ at føre. Den havde jeg til Nytaaret 1946. Derefter ventede jeg paa Skibenes Tilbagegivelse til dansk Flag.

Fejrelse af V-E-Dagen paa — Hospital.

Og da V-E-Dagen kom, kunde jeg ikke fejre den som den største Part af Menneskeheden. Jeg laa paa et Hospital i New York for at faa Kranienerven opereret væk, en Følge fra Torpederingen af „Lexa Mærsk“. „Jeg vil ud,“ sagde jeg til Doktoren. Men det kunde han ikke gaa med til. Hvor jeg blev gal! Det sidste, jeg huskede, inden Bedøvelsen tog mine Sanser bort, var Glædes-Hylene fra Dampfløjterne i Havnene. V-J-Dagens Fejrelse i Land kom jeg heller ikke med til. Jeg var da paa en Rejse fra Filadelfia til Sydamerika.

Saa er der saadan set ikke mere at berette fra min Sejlsads under de to Krige. I August 1946 vendte jeg hjem til Danmark med den frigivne „Laura Mærsk“. Det var dejligt at se Konen igen! Hele Krigen igennem var jeg urolig for, at der skulde ske hende noget fra Tyskernes Side, hvis de foranstaltede Husundersøgelse i mit Hjem. For i et Eksempel af „Samling af Soforklaringer om krigsforliste danske Skibe i Aarene 1914—18“, udgivet ved Foranstaltning af Handelsministeriet, havde jeg skrevet „Til evig Skam og Skændsel for den tyske Nation“.

Men i de mellemliggende Aar, siden jeg gik ud i 1939, er der sket en Ændring i dansk Mentalitet saavel som overalt i Verden. Man kunde maaske heller ikke forvente andet. Det hele kommer vel i Lave igen — al Ting skal jo have sin Tid! Naar min Ferie er forbi, stikker jeg atter ud!“

Det var Skibsfører Arthur Jensens Beretning om sine Oplevelser fra to uhyggelige Krigeperioder. Han hører til de meget faa udenlandske Førere i allieret Tjeneste under sidste Krig, der for sin Indsats er blevet hædret med alle fire Udmærkelser: „Atlantic War Zone Bar“, „Mediterranean Middle East War Zone Bar“,

„The Merchant Marine Combat Bar“ og „Pacific War Zone Bar“, som tillige er Udtryk for, at han næsten har været med i alle Fare-Zoner. I hans Beretning fra sidste Krig er der mange Enkeltheder, som er historisk værdifulde til Dannelsen af den færdige Mosaik, der til sene Tider skal vidne om danske, uforfærdede Søfolks idealistisk Indsats paa allieret Side. Kong Nep-tun synes at have udnævnt ham til sin oversøiske Liv-Drabant, eftersom at ikke alene han selv, men ogsaa hans Kammerater eller den ham undergivne Besætning paa nær tre Mand slap fra fem Skibsforlis med Livet i Behold. Tilfældet med den med 5000 Tdr. Benzin lastede „Lexa Mærsk“, hvor alle 72 Mand efter Torpederingen reddede Livet, er vist enestaaende i sidste Krigs Hændelser. Intet Under, at baade den amerikanske og engelske Presse slog Redningen stort op!

Carl Østen.

Tysk Skibsfart og Fiskeri

I en Rapport, som den tidligere amerikanske Præsident Hoover efter et Besøg i Tyskland har overbragt sin Regering, paapeger han Nødvendigheden af, at Tyskland atter kan forsyne sig selv med Fødevarer i udstrakt Grad. Foruden at Landet maa have større Tilførsler af Fisk fra f. Eks. Danmark, maa det ogsaa have fornødent Materiel til et betydeligt Fiskeri i Nordsøen og i Østersøen. Endvidere mener Mr. Hoover, at den tyske Skibsfart bør hjælpes paa Benene, ved at man f. Eks. overlader den nogle Libertyskibe. Hoover foreslaar et Antal paa 75. Hvad den amerikanske Stat har sagt til Forslaget, forlyder der endnu intet om, men der er ingen Tvivl om, at selv om Planen i Begyndelsen vil komme til at koste Besættelsesmagterne store Summer, saa vil de alligevel blive sparet ind igen i den sidste Ende, naar Tyskerne nogensinde kan klare sig selv.

Vi skal eksportere Vand

Det forlyder, at man i Aarhus har Planer om at eksportere Drikkevand til Egne af Kloden, hvor det er mere sjældent. Saaledes fører man for Øjeblikket Forhandlinger med nogle Stater i Sydamerika. Hvis Tanken føres ud i Livet, skal Vandet transporteres i Tank-skibe, hvis Tanke forinden dog skal renses. Nu bliver det spændende at se, om Vandet bliver ligesaa sjældent herhjemme som de andre Ting, vi eksporterer.

Isbryder solgt til Polen

D.F.D.S.' gamle Isbryder „Bryderen“ har taget sin sidste Tørn mod Isen under dansk Flag. Saa sent som sidste Vinter sled den haardt i det uden for København. „Bryderen“ udlaantes af Rederiet til Isbrydnings-tjenesten, men for Fremtiden vil den rimeligvis være at finde i Arbejdet med at holde de polske Havne isfri, idet den fornylig er blevet solgt til Polen for 450.000 Kroner.

„Bryderen“ er bygget hos Kockums i Malmø i 1884.

En Pæreskude og dens Skipper



Hans Christiansen
kigger ud fra Styrehuset

Ved Begrebet Pæreskude forstaaer de fleste Mennesker et gammelt Vrag, hvis Ophold i det vaade Element forlængst burde være afsluttet til Fordel for en eller anden forsulten Kakkelovn. Men den Skude, der her skal fortælle om, er et forholdsvis nyt og meget velholdt Fartøj, der under sit Ophold i København søger Tilflugt ved Børsbroen. „Anna“ hedder den, og for at der ikke skal være nogle Misforstaaelser, gør jeg straks opmærksom paa, at den aldrig kommer over paa den anden

Side af Børsbroen. Derovre ligger der ogsaa en hel Del Baade, og mange af dem har virkelig Pærer i Lasten om Efteraaret, men de er ikke rigtige Skibe. „Anna“ vilde nærmest kalde dem for flydende Frugt-vogne. De kommer nemlig aldrig mere til at føle andet end Havnens grumsede Vand langs Siderne.

Men lad os gaa om Bord i „Anna“ og faa en Sludder med Skipperen. For Øjeblikket er han travlt optaget med at sælge Ost. Salget gaar fint. Stadig maa der hentes ny Forsyning i Lasten. Men vi er heldige og bliver inviteret med ned i Lukaf'et.

„Naa, hvad vil De saa have at vide?“ spørger Skipperen.

„Lidt om Dem og Deres Skib,“ svarer jeg.

„Der er saamænd ikke mere at fortælle om end om saa mange andre,“ mumler den gamle Christiansen og vender Skraaen en halv Omgang. Men jeg ved bedre. Hans Christiansen er nemlig en af Danmarks ældste endnu sejlene Skibsførere, idet han til Efteraaret fylder 72 Aar, og inden længe har jeg faaet skrevet en hel Masse ned om „Anna“ og dens usædvanlige Bestilling. Baaden har Hjemsted i Bøgeskov paa Stevns og sejler hver Uge frem og tilbage mellem København og sit Hjemsted. Den er imidlertid ikke nogen helt almindelig Paketbaad, idet dens Mission ikke er endt ved, at man bringer Varerne i Land. Nej, baade Ost, Æg, Smør, Frugt, Gæs, Ænder, Kyllinger og Høns bliver solgt direkte fra Baaden i større eller mindre Portioner alt efter, hvor store de Familier er, Husmødrene skal købe ind til.

„Anna“ er sikkert den eneste Kutter i Danmark, hvis Fører baade har Kystskipperpapirer og Næringsbevis som Handlende og gør Brug af begge Dele paa samme Sted. I gamle Dage var denne Kombination

mellem Søfart og Handel mere almindelig. Hans Christiansen har selv været med til at tjene til Livets Udkomme paa denne Maade, lige fra han var en halv Snes Aar. Og før ham gik det hans Far og Bedstefader lige saadan. Ja, selv hans Oldefader, ved han med Sikkerhed, tjente sine Penge paa denne Maade. Christiansen har ganske vist ikke tænkt sig at lægge op endnu, men naar han en Gang bliver nødt til det, fortsætter hans to Sønner i hans Forfædres Fodspor.

Den gamle Skipper har selvfølgelig oplevet en Mængde, men det er svært at faa ham til at fortælle. Det gaar allerbedst, naar han staar oppe paa Dækket og sælger. Imidlertid fortæller han, at der i hans Barndom var ca. 15 Skibe om det samme Arbejde. Den Gang sejlede man imidlertid bare med levende Last, baade Kalve, Svin, Faar, Høns, Gæs og Ænder, der blev solgt til Slagteriet paa Christianshavn.

„Naar det var haardt Vejr, blev Dyrene søsyge og brækkede sig ligesom Mennesker,“ siger Skipperen, „selv Høns og Kyllinger kan blive søsyge. En Gang, da det var meget haardt Vejr, sprang Skuden læk midt ude i Køge Bugt, og en Masse Kyllinger druknede. Jeg husker det lige saa tydeligt. Vi havde næsten lige faaet Skibet her, der er bygget i 1928. Det var rent galt. Baade Motorpumpen og Haandpumpen blev forstoppet, og vi holdt os med Nød og næppe flydende ved at øse med Pøsene. Maskinen var gaaet i Staa, men ind kom vi da.“

„Hvor mange Skibe har De haft?“

„Kun to. I 1899 overtog min Broder og jeg Fars Skib, og i 1911 blev jeg alene om det, og jeg beholdt det, lige til jeg fik det her.“

„Dengang var der vel ikke Motor om Bord?“

„Nej,“ svarer Christiansen, „da var det haardere at sejle. Jeg husker, at der en Dag i Vindstille sprang tre Kalve overbord. Jeg var ikke ret gammel og havde ikke mange Kræfter, og det var næsten min Far, der trak hele Læsset, da vi maatte ro efter de tre Kalve, der holdt ind mod Land. Vi fik kun de to. Den anden fangede min Onkel. Det er ogsaa somme-tider sket, at der er hoppet nogle Høns og Kyllinger overbord, men det maa de selv om,“ ler Skipperen.

„De sagde, at det kun var i gamle Dage, De havde levende Dyr om Bord, men det var da paa et ret sent Tidspunkt, at Kyllingerne druknede?“

„Ja, men Kyllinger bringer vi stadig levende til København om Sommeren, saa Folk kan faa friske Varer.“

„De sælger vel kun friske Ting?“ fritter jeg.

„Vi køber selv alle Varerne direkte fra Bønderne og fra Mejeriet, naar vi kommer hjem. Vi har vor egen Bil til at hente dem i. Saa naar Varerne kommer til København, er de helt friske.“

„Er Kunderne saa tilfredse?“

„Der kommer Folk her, der har været her med deres Mødre, da de var Børn. Nogle er kommet her

Den engelske Skibsbygningsudstilling

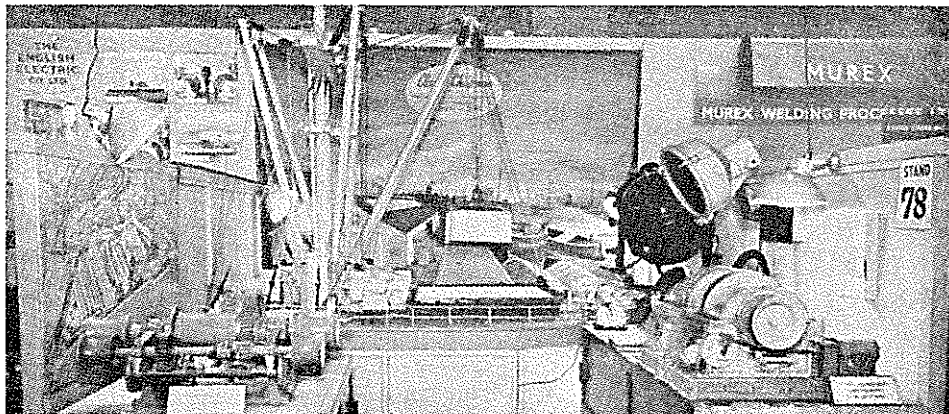
Af Peter Duff

Den største Udstilling udelukkende for Skibsbygning og Skibsmaskineri samt alt Tilbehør til Skibe har i Foraaret været afholdt i London, arrangeret af „The Worshipful Company of Shipwrights“ (det ærværdige Selskab af Skibsbyggere). Dette historiske Livery Company of the City of London (Laug, der kan deltage i Valg af Lord Mayor) har repræsenteret Lederne af Eng-

lands maritime Industrier siden de Dage, da de første oceangaaende Skibe blev bygget, for ca. 700 Aar siden.

Udstillingen i London omfattede alle de maritime Industrier i Storbritannien. Der var ikke lagt Vægt paa det historiske, tværtimod pegede den mod Fremtiden. Ligesom Udstillingen „Britain can make it“ faa Maaneder før skulde den vise Verden Kvaliteten af den engelske Skibsbygningsindustri, saaledes som den fremkommer paa Skibsværfterne, ikke alene for de engelske Redere, men ogsaa for den øvrige Verden. Kort før Aabningen af Udstillingen blev det offentliggjort, at mere end Halvdelen af den Handels-tonnage, der er under Bygning, bygges paa engelske Skibsværfter, ialt omtrent to Millioner Tons Død-vægt, hvoraf 25 pCt. skal indregistreres under andre Nationers Flag.

Hvis der ikke havde været andre Grunde, vilde Udstillingen have været bemærkelsesværdig for sin forbavsende Samling af Modeller fra alle Dele af England. Mere end tusinde af dem i forskellige Størrelser blev anvendt til at vise Produkterne fra Skibs-



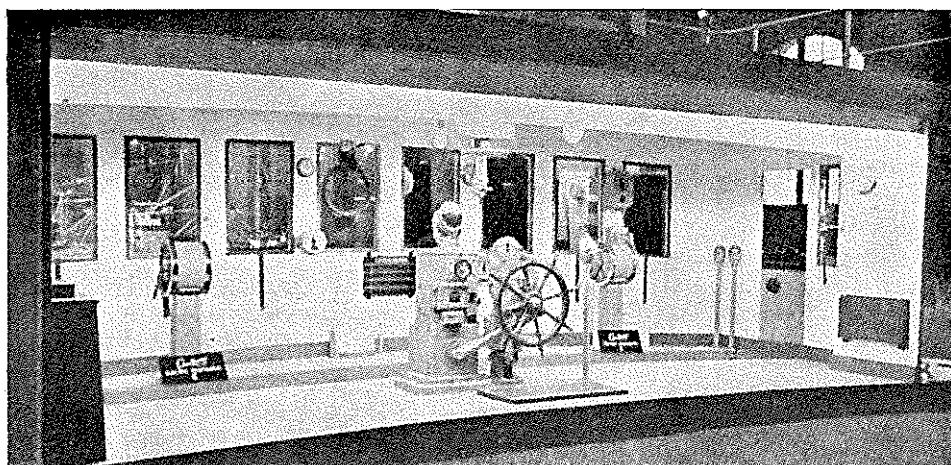
Clarke, Chapman Model af et Skibsdæk med elektriske Spil og Bombe.

værfterne og de dertil hørende Industrier. De varierede lige fra en arbejdende Model af Skibslanterner 6 mm i Størrelse til en 6 m lang Model af „Queen Elizabeth“. De udstillede Modeller er vurderet til over en Million Pund Sterling. Den fremragende Udførelse af disse Modeller vilde alene have været tilstrækkeligt til at motivere en Udstilling, men de blev brugt til i lille Skala at vise Originalernes Fortrin og Udførelse.

Mange af Skibsmodellerne afslørede for første Gang Linierne for de Skibe til den engelske Handelsflaade, som endnu er under Bygning paa Værfterne. Mellem de fremtrædende Eksempler kan nævnes en perfekt Model af Blue Funnel Lineren „Anchises“, den første af en ny Serie af denne Klasse. En Model i stor Skala af Cunard White Star Liniens Skib „Media“, viste Publikum den første af to mellemstore Skibe til Farten paa Nordatlanten. Med sine 14,000 ts Gross kan „Media“ og dets Søsterskib „Parthia“ medføre 250 Passagerer foruden 7000 ts Last.

Enhver Type af Handelsskibe var repræsenteret

fra det moderne Motorskib til de nyeste Typer paa Muddermaskiner med Spande og Sugning, til turbo-elektriske Tankskibe og Køleskibe. Udviklingen af mange af disse Typer fra Sejlskibenes Dage kunde følges ved Sammenligning med nogle interessante Modeller af tidligere Skibe, i mange Tilfælde bygget af de samme Værfter for de samme Redere. Væksten af Orient Linien var saaledes illustreret med



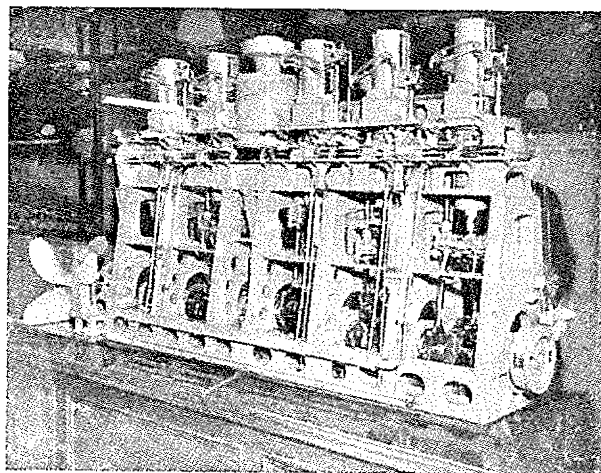
Stor Model af en Kommandobrø

Modeller og Malerier fra Sejlskibet „Orient“ fra 1853 til den 30,000 ts store „Orcades“, som er under Bygning, det første Skib af denne Størrelse, som svejses i saa stor Udstrækning.

Der var kun udstillet faa Modeller af Krigsskibe, men det var muligt at sammenligne det første Hangarskib „Ark Royal“ fra 1914 med dets bemærkelsesværdige Efterfølger fra 1955 og de senere Konstruktioner, der fremkom under den anden Verdenskrig. En interessant Model af historisk Natur var den af det berømte „Victory“, udført af Kødben af Krigsfangerne i „Hulkene“ i Portsmouth mellem 1805 og 1810.

Mange af de nyeste Konstruktioner paa Skibsmaskineriets Omraade blev udstillet i Modeller. Man var saaledes for første Gang i Stand til at studere Planer og en Model af en ny Gasturbineinstallation efter John Brown—Esher Wyss Princippet. En anden Nyhed er Propelleren med variabel Stigning, af hvilken der for første Gang blev udstillet en arbejdende Model. Ved Hjælp af en Kontrol paa Broen er det muligt at ændre Skibets Fart fra frem til bak eller omvendt uden at stoppe eller ændre Maskinens Omdrejningsretning. Denne Nykonstruktion vil sikkert i Løbet af faa Aar komme i Brug i Forbindelse med Gasturbinen, som der i Øjeblikket arbejdes intensivt paa. Den første Enhed til Skibsbrug efter dette Princip er ved at blive installeret i et nyt Tankskib „Auris“.

Enhver Gren af Skibsbygningsindustrien havde udstillet sine forskellige Frembringelser. Næsten en-



Stor arbejdende Model af en 5-cyl. Doxford Motor.

hver Del, som kan tænkes hørende til Skibsudrustningen, var udstillet, lige fra Morselamper til Mastetoppen, Radio- og Radartilbehør, Sikkerhedsudstyr, Last- og Lossegrejer, Møbler og Maskiner, ja selv Specialfarver og Kompositioner til Beskyttelse af Skibsskroget mod Korrosion og Begroning under Vandet. Der var ogsaa udstillet mangfoldige Anvendelser af Plastic og Letmetaller, som vinder større og større Indpas i Skibsbygningsindustrien. Nye Typer paa Værftskraner, Skibsstabilisatorer, Tøvværk af Nylon, Udrustning til Undervandssvejsning o. s. v. er Eksempler paa de tekniske Fremskridt, som er sket i England siden den anden Verdenskrig.

En Pæreskude Fortsat fra Side 15

gennem mere end fyrretyve Aar. Der kommer ogsaa mange Søfolk og køber her, og paa Maria Bebudelsedag er Svenskerne store Kunder.“

Saa kommer vi til at tale om Krigen, og Skipperen fortæller, at man selv ikke i den værste Tid svigtede, ja, man har faktisk været der paa Pletten lige siden 1932. Om Vinteren henter man Varerne med Bil, hvis man altsaa ikke kan sejle for Isen. Paa mit Spørgsmaal om, hvordan det ellers gik under Besættelsen, svarer Christiansen:

„Vi var jo ved at blive skudt i Sænk nogle Gange. Naar Tyskerne sendte deres Lyskugler til Vejrs eller prajede os paa anden Maade, var det jo ikke altid, vi gad vende om, og saa skød de en Salve efter os. Men bortset fra, at de spildte en Masse Tid for os, saa generede de os ikke meget.“

„Har De mærket noget til Minefaren?“

„Ikke under denne Krig, men under den første Verdenskrig strøg vi en Gang ganske tæt forbi en, vi først opdagede i sidste Øjeblik.“

Hans Christiansen har nu faaet Piben frem, og saa fortæller han lidt om sin Landejendom. Saadan en har han nemlig ogsaa. Den er paa 5 Tønder Land, hvoraf de 2 er beplantet med 500 Frugttræer. Saaledes dyrker Christiansen selv de Pærer, han transporterer til København og sælger fra sin Pæreskude.

„Hvor lang Tid er De om Turen til København?“

„Sjældent mere end tre Timer, hvis Vejret da ikke

er meget haardt. Vi har selvfølgelig taget nogle ordentlige Dravater gennem Tiden, men selv om der ligger tyve Skibe inde i Slusehavnen paa Grund af Storm, tager vi ud.“

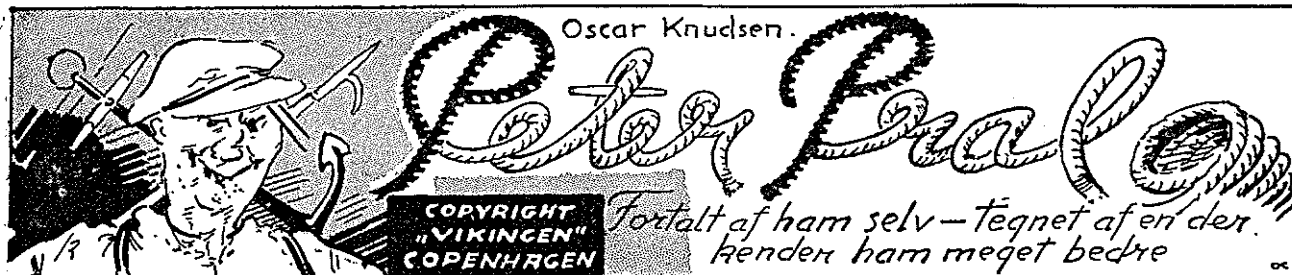
Medens vi taler, kommer en af Skipperens Sønner ned i Kabytten. Jeg spørger ham, om han har Lyst til at føre Slægtens Forretning videre, og Svaret lyder: „Ja, hvad skal jeg ellers tage mig til?“

Christiansens anden Søn er af samme Mening, og jeg kommer med en Bemærkning om, at Slægten sikkert vil blive en gammel Skipperenslægt. I Forvejen ved jeg, at endnu en Søn er Lods i Faxe Ladeplads.

„Ja,“ siger den gamle Skipper og klør sig i sit graa Skæg. „vi i vor Slægt skal se Vand og helst hver Dag.“

Vi siger Farvel til Familien paa „Anna“. I Aften sætter Motoren i Gang, og saa gaar Turen hjemover, hvor Skipperens Kone venter. Familien Christiansen er sikkert en meget lykkelig Familie med Kærlighed til Arbejdet. Trods sine 72 Aar er Skipperen frisk som en Yngling og viger ikke tilbage for noget Arbejde om Bord. Selv mener han, at han kan fortsætte mange Aar endnu, hvilket vi og alle hans Kunder ved Børsbroen samt hans Venner fra Sejlskibsrederiforeningen ogsaa haaber. Naar han en Gang gaar bort, forsvinder en af Repræsentanterne for den gamle Tids hyggelige København.

O. Ludwig.



1. „En rig Mand maa ogsaa være klædt som en rig Mand” er et Ordsprog, som jeg med Held har placeret mellem en Række andre kendte internationale Ordsprog. (Ovenstaaende Ordsprog er navnlig meget anvendt i det nordøstlige Kina). Naa, naar Tegnebogen er i Orden, er det jo næmt at blive velklædt! (Blot ikke nu for Tiden).



2. Jeg sad paa Hotel „Fair play”s Terrazzo og nød en Sodaiscreame med en Sjat Whisky og en Smule Cognac, Gin og dansk Akvavit foruden lidt hollandsk Gennover og Arrak. Denne lette og behagelige Aperitif fik mine Tanker til at strejfe tilbage til Fortiden og min gamle Ven Jackson.



3. Jeg fik en straalende Idé — af Sted til en Sagfører, en dygtig Prokurator, der kunde hjælpe mig at fore Idéen ud i Livet. Jeg sad snart paa et af de kendteste Savskærerier (Sagførerkontorer) og udviklede mine Planer.



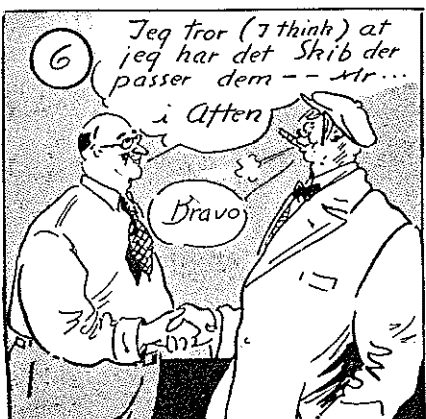
4. Uvilkaarligt sneg der sig nogle kendte skandinaviske Somandsudtryk ind i mit amerikanske. — Og Savskæreren, saaledes kalder man i Staterne en Landsretssagfører, afbrød mig af og til for at faa Udtrykkene forklaret.



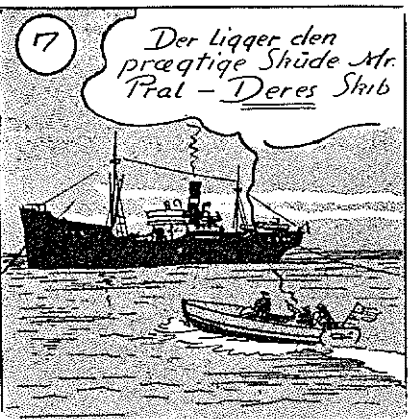
5. En elskværdig Mand, den Jurist, uddannet paa Harvard og Oxford Collegiet i Michigan og Ven med en af de betydeligste Gangsterforere i ... City. Jeg vil ikke nævne Navne, ikke engang nu, saalænge efter.



6. Jeg kunde ikke lade være at indflette en lille Spøg i denne ellers noget forrættelsesmæssige Samtale. Og Juristen lo hjerteligt, da han først forstod, hvad jeg mente. En virkelig intelligent Mand, en af dem man ikke træffer mange af i Staterne (The states). Dette være sagt uden Fornærmelse mod vort store vestlige Continent.



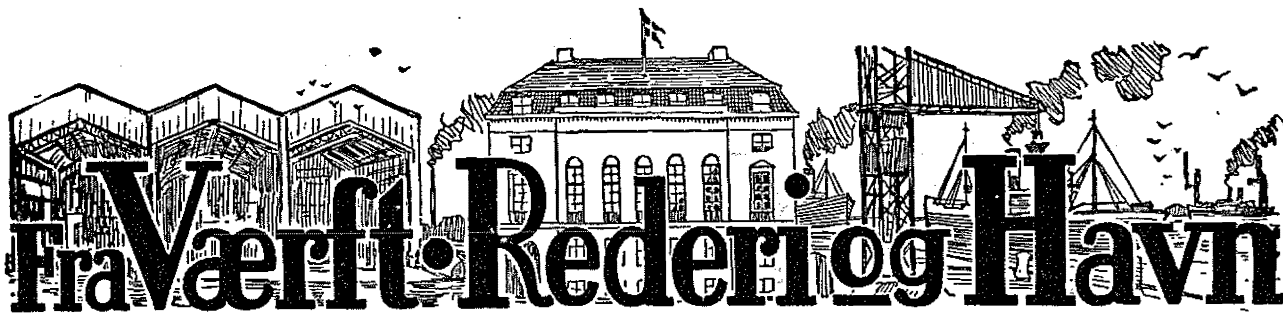
7. De er nartige, disse amerikanske „Bussinesmen”. Allerede samme Aften vilde Mr. ... (Stadig ingen Navne) have en Damper med fuld Besætning (Altsaa ikke en beruset Besætning) parat til mig. Slikt hænder kun derude vest paa, hvor Indianerne herskede i gamle Dage.



8. „Men hvad vilde De dog med en Damper, Mr. Pral?” Jeg kan høre mine Læsere udslynge disse Ord i Kor. Ja, det skal De saamænd nok faa at vide — men først næste Gang vi mødes i „Vikingsen”s Spalter. Indtil da maa det være Dem nok, at jeg samme Aften ...



9. ... sejlede ud til ovennævnte Damper sammen med Prokuratoren og overtog Damperen med alt Inventar. Derunder Captain I. Snapshot. — For første Gang satte jeg min Fod paa en Damper Dæksplanker som Ejer. P. P. Dampskibsejer.



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. August 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

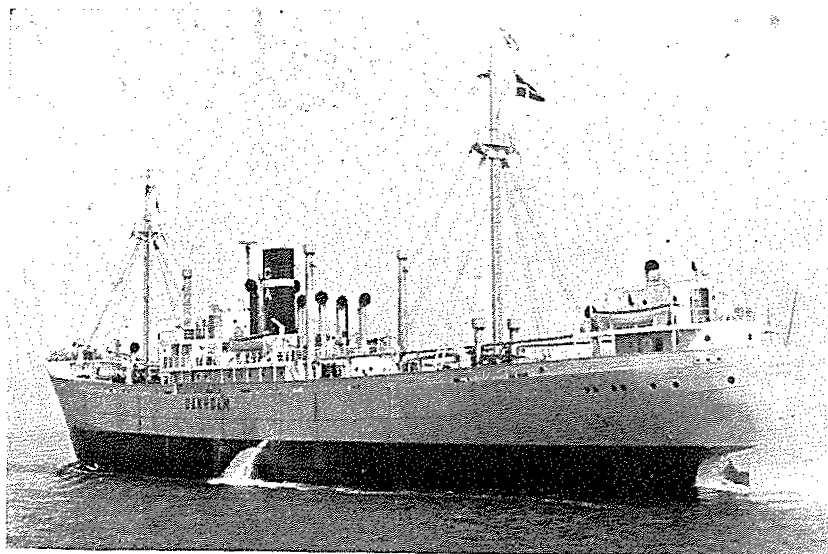
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jacobsen A/S
 D/S Orion
 Andreas Christensen
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab
 Navitas A/S
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bugterselskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 A/S Rederiet Mathilde
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S Jyden
 A/S Christiansholms Fabriker
 J. Asmussens Eff. f.
 D/S Samsø
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

Radaranlæg i danske Skibe

Under Krigen blev alle Opfindelser holdt hemmelige af militære Grunde, men siden Kapitulationen er flere, deriblandt Radar blevet frigivet, saa de kan anvendes til almindelig Gavn for Menneskeheden. Radars

ikke hindrer et Skib med Radar i at fortsætte sin Rejse uden Ophold, saaledes at der ikke tabes nogen kostbar Tid.

„Vikingen“ har ofte under Omtale af Nybygninger nævnt, at der



S/S „Danholm“ paa Prøvetur. Ekkoradioantennen ses lige foran Skorstenen.

Betydning for Skibsfartens Sikkerhed kan ikke vurderes højt nok. Det har de danske Redere hurtigt indset, og mange Skibe er allerede nu forsynet med dette moderne Hjælpemiddel for Navigationen. Udgiften er ikke ringe, men Pengene kan hurtigt forrente sig, idet usigtbart Vejr

var installeret Radar, men da vore Læsere maaske ikke er helt orienteret om, hvad Radar egentlig er, og hvorledes den virker, skal vi give en nærmere Beskrivelse af et Radaranlæg i en Nybygning.

Nybygningen er Damperen „Danholm“, tilhørende Dampskibsselska-



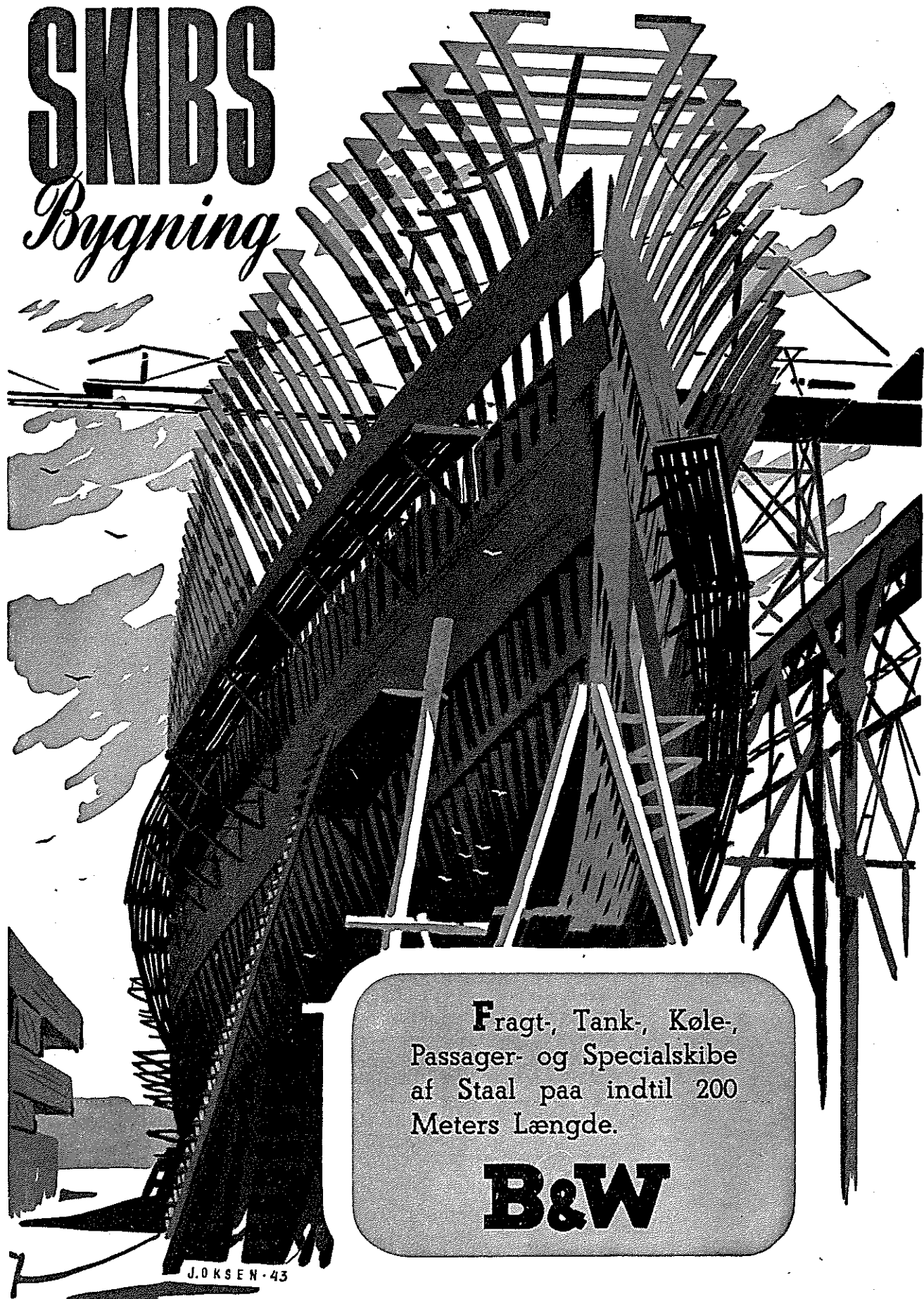
G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

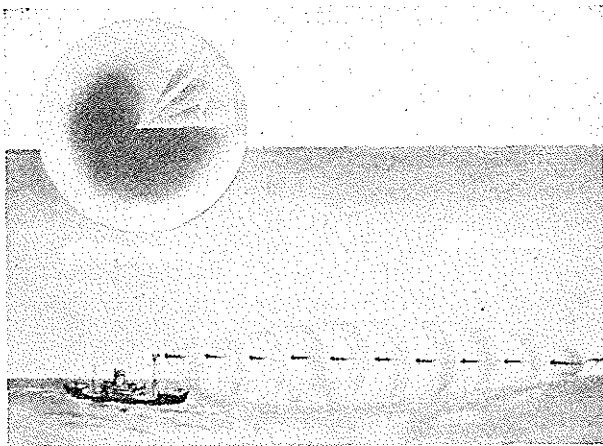
SKIBS *Bygning*



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

B&W

^A/_s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



Princippet for de retningsbestemte Radiobølgers Udbredelse. Paa det indsatte Billede ses, hvorledes Straaler, der kastes tilbage af en Klippe, viser sig paa Billedfladen.

bet Dania, afleveret af Nakskov Skibsværft den 30. Maj efter en vellykket Prøvetur.

Skibet er bygget under det saakaldte Hansaprogram og har følgende Hoveddimensioner:

Længde	101,5 m
Bredde	15,5 m
Sidehøjde	9,25 m
BRT	2700 ts.
DW	5300 ts.
Fart	11,5 km

I „Danholm“s Udrustning indgaar et Radaranlæg af engelsk Fabrikat, leveret af Cossor Radar Ltd. gennem Ingeniørfirmaet M. P. Pedersen, København.

Fra Tidernes Morgen har Mennesket under daarlig Sigbarhed fundet Vejen frem ved Hjælp af Ekkoet. Kaptajnen paa et Skib kan finde Retningen og skønsmæssig Afstanden til et Isbjerg ved at lade Taagehornet lyde og lytte efter Ekkoet.

Ekkoloddeapparatet er en af de første videnskabeligt udarbejdede Anvendelser af Ekkoprincippet.

Ved at benytte Radio i Stedet for Lyd til at frembringe Ekko kan Genstande opdages mange Mile borte, og Teknikken har udviklet sig til højeste Grad af Fuldkommenhed i det moderne Radaranlæg.

Princippet for Radar — Svenskerne kalder det Ekkoradio, hvilket er mere logisk og i Overensstemmelse med Betegnelsen Ekkolod. Radar er simpelt hen den engelske Betegnelse dannet af Ordene: *radio detecting and ranging* (Radio-Optagelse og -Afstandsmaaling) — er, at retningsbestemte Radiobølger udsendes paa meget korte Bølgelængder (ca. 3 cm) svarende til den overordentlige høje Frekvens af 9.475.000.000 Perioder pr. Sekund. De straalene som et snævert Straalebundt ud i Rummet fra Retningsantennen. Impulserne er af meget kort Varighed (0,2 Milli-ontedel Sekund), og bliver sendt ud 1000 Gange pr. Sekund. Naar de udsendte Radiobølger træffer en større Genstand, tilbagekastes de og vender med Lysets Hastighed (300.000 km pr. Sekund) tilbage til Retningsantennen som et Ekko, der registreres paa en Billedskærm. En Impuls, der rammer en Genstand paa f. Eks. 12 Sømil Afstand, vil derfor kunne naa at

komme tilbage til Retningsantennen som Ekko, inden den næste Impuls bliver sendt ud. Den runde Billedskærm har fra sit Centrum og ud til Randen en Linie, som er af samme Længde, som den Tid, det tager Impulsen at naa 12 Sømil ud og tilbage. Findes der en Genstand paa Vandet i 5 Sømils Afstand fra Skibet, vil der dannes et Lyspunkt paa Linien i en tilsvarende Afstand fra Centrum. Linien drejer rundt paa Skærmen med samme Hastighed som den roterende Antenne (ca. 40 O./M.) og er synkroniseret med denne. Under Rotationen efterlader Linien lyse Pletter paa Skærmen, hvorfra de gradvis forsvinder, men fornyes ved hver Omdrejning af Linien.

Dette lysende Mønster paa Skærmen forestiller et Billede af alle Genstande omkring Skibet.

Et Billede fra Københavns Havn gengives her. Pletten midt i det er „Danholm“ liggende ved Langelinimolen. Nederst til venstre vil man finde Kroneløbet med dets to Moler. Derefter kommer til venstre i Billedet Trekroner, Molen ved Afmagnetiseringsstationen, Lynetten og Burmeister & Wain kantet ind mod Billedets Midte af en Række Bøjer helt op til Bomløbet. Til højre findes Frihavnen, og man ser den roterende Linie, der viser til højre nedefter fra „Danholm“.

Et Cossor Ekkoradioapparat er opdelt i fire Enheder:

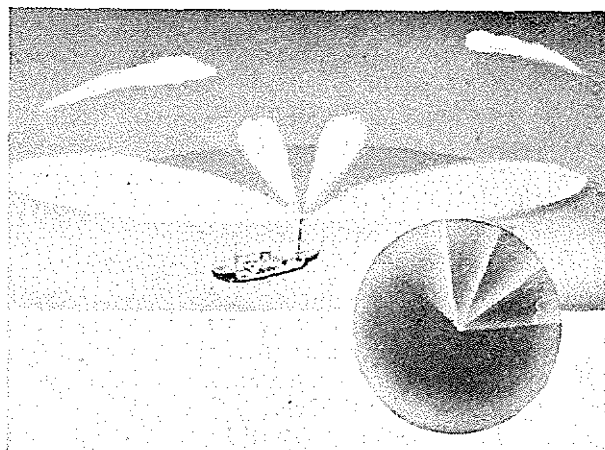
1) Indikatorenheden med Betjeningspult og Billedskærm, der er installeret i Styrehuset.

2) Hovedpanelet, der indeholder de fleste af Apparaterne.

3) Retningsantennen, der som en Projektør samler og udsender Radiobølgerne til et roterende Straalebundt, og som bærer anbringes i Formasten, en Samsonpost eller et andet højtliggende Punkt paa Skibet.

4) Omformeraggregatet, som omformer Skibets Jævnstrøm til 500 Perioders Vekselsstrøm, der anvendes ved Anlæggets Drift. Omformeren kan f. Eks. installeres i Skibets Maskinrum.

Indikatoren er konstrueret for Anbringelse paa Broen (i Styrehuset). Den opadvendende Flade er Betjeningspulten. Her findes uden om det centrale: den 225 mm store cirkulære Billedflade, de nødvendige Haandtag til Anlæggets Betjening. Paa Billedfladen vil „Ekkoradio-Kortet“ vise sig med Skibet i Centrum, og



Retningsantennen, der udsender Radiobølger, roterer med jævn Hastighed og undersøger saaledes Havoverfladen hele Horisonten rundt, omtrent som en roterende, usynlig Lyskaster.



Ekkoradiobillede af Københavns Havn, taget fra S/S „Danholm“ liggende ved Langeliniemolen.

ved Hjælp af en drejelig Maalestok inddelt i Sømil og en graderet Skala langs Randen af Billedskærmen kan Afstanden og Pejling til enhver Genstand, der viser sig paa Skærmen, findes.

Billedet paa Skærmen vil ikke være tilstrækkelig kraftigt lysende til at kunne ses tydeligt i stærkt Dagslys, hvorfor Billedet om Dagen i Almindelighed maa betragtes gennem en aftagelig Hætte, som er unødvendig i Mørke eller svagere Belysning.

Normalt vil Billedet paa Skærmen være saaledes orienteret, at ret forefter (angivet ved en klart lysende Linie paa Skærmen) er „opad“, altsaa naar Billedskærmen ligger vandret bort fra Beskueren. Hvis Billedet drejes saaledes, at „Ret-For“ Linien kommer til at staa ud for det Tal paa Gradskaalen, der svarer til Skibets Kompaskurs, vil man paa Gradskaalen direkte kunne aflæse Pejlingen til Maaleobjektet.

Der findes tre Maaleomraader med Maximalrækkevidde 1, 2, 3 og 12 Sømil.

Hovedpanelet indeholder de forskellige Apparater, der er nødvendige for Anlæggets Drift. Det er indbygget i en vandtæt Staalkasse og anbringes bedst forude i Skibet, f. Eks. under Bakken.

En typisk Ekkoradioantenne bestaar af en parabolisk Reflektor af Metalplade med to parallelle Sider (populært kaldet en overskaaren Ost). I Brændpunktet af Parablen udmunder Reflektoren.

Reflektoren og en lille Del af Bølgelederen drejes ved Hjælp af en Jævnstrømsmotor over en Udveksling med jævn Hastighed ca. 40 O./M., naar Anlægget er i Drift. Koblet er endvidere til Motoren en mekanisk-elektrisk Synkronoverføring, der sørger for, at Tidsbasislinien paa Billedskærmen roterer nøjagtig synkron med Retningsantennen. Bølgelederen samt selve Reflektoren holdes tørre og fri for Is og Vand af tørret Luft, der tilføres fra Hovedpanelet gennem Bølgelederen og føres tilbage gennem Rørledningerne for Kablerne. Vægten af den komplette Antenne er ca. 70 kg.

Omformeraggregatet bestaar af en Motorgenerator, der drives fra Skibets Lysnet og leverer 180 Volt Vekselstrøm 500 Hertz (Perioder pr. Sekund).

Omformeren, der forbruger ca. 1,5 kW, kan passende installeres i Maskinrummet.

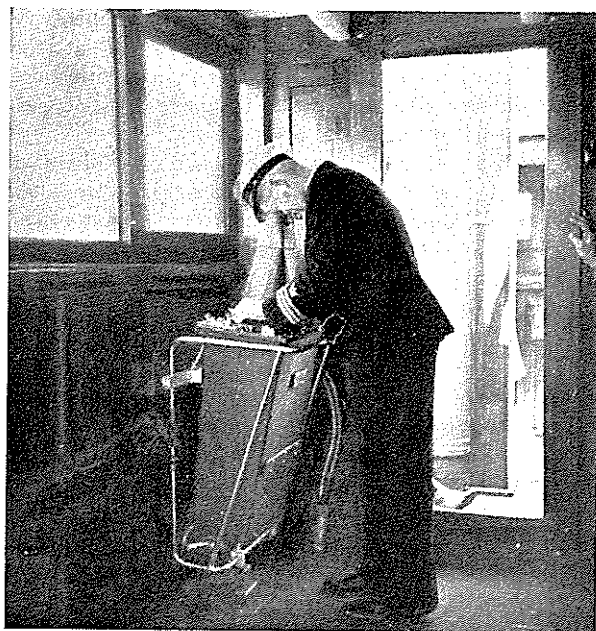
Om Installationen kan siges følgende:

Retningsantennen bør anbringes i Formasten, da denne ellers vil give en Skygge paa Billedet, og dette som Regel gør mindst Skade agterover. Højden kan være 10—17 m.

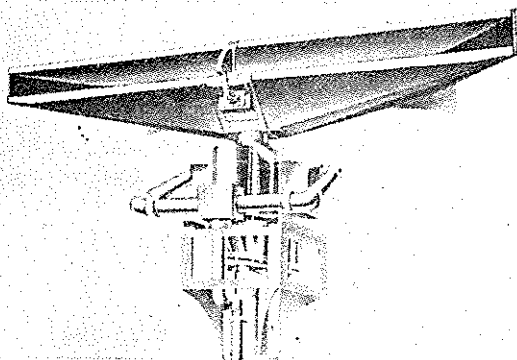
Af elektriske Grunde maa Hovedpanelet ikke være i for stor Afstand fra Retningsantennen. Bølgelederens Længde skulde nødig overstige 25 m. En passende Placering er under Bakken, hvor der som Regel kan skaffes Plads til det. Det er med Henblik herpaa, Staal-kassen er udført vandtæt.

Indikatoren kan installeres hvorsomhelst indenfor en Afstand af 75 m fra Hovedpanelet. Den bedste Placering er paa Forkant af Styrehuset, hvorfra man under daarlig Sigtbarhed har den bedste Mulighed for hurtig at kunne sammenligne Ekkoradio-Billedet paa Skærmen med, hvad man maatte se direkte.

En ekstra Indikator specielt beregnet til Anvendelse i Bestiklukafet er under Udarbejdelse. Den vil blive forsynet med yderligere Hjælpemidler. For det første vil Billedet paa Skærmen automatisk blive drejet saaledes, at det altid vender Nord opad. Det sker ved en



Indikatoren i „Danholm“s Styrehus.



Retningsantennen.

Synkronoverføringsmekanisme, som enten kobles til et Gyroskopkompas eller et almindeligt Magnetkompas.

For det andet vil Indikatoren blive forsynet med et optisk Arrangement med et halvgennemsigtigt Spejl, ved Hjælp af hvilket man samtidig kan betragte Søkortet og Billedet paa Skærmen paa en saadan Maade, at disse to bringes til direkte at dække hinanden, hvad der naturligvis i særlig Grad hjælper til hurtigt at kunne genkende Kystlinier m. m., noget der jo vil være af stor Værdi i snævre Farvande.

Paa Spørgsmaalet om, hvorledes et Ekkoradioanlæg kan støtte Navigeringen, kan svares:

Kaptajnen paa et Skib kan være temmelig sikker paa sin Position paa Kortet i Henhold til Bestik, Stjerneobservationer, Radiopejling, Decca-pejling m. m.,

men kun et Ekkoradioanlæg kan give ham Underretning om saadanne Søvejshindringer som andre Skibe, Isbjerger, Vrag og lign. i taaget eller usigtbart Vejr, eller Fyrskibe, Bøjer og anden Farvandsafmærkning.

Yderligere giver Ekkoradioanlægget Kaptajnen Skibets Position i Forhold til de Kystlinier, der viser sig i Billedskærmen, og giver ham derved i usigtbart Vejr en tilsvarende Sikkerhed, som han vilde have, naar han kunde se alt omkring sig.

I snævre eller stærkt trafikerede Farvande, hvor 1,2 Sømil's Maaleomraadet anvendes, kan Skibets Position i Forhold til andre Genstande bestemmes med en Nøjagtighed af 35 m, noget der hidtil kun har været muligt ved stor Erfaring i optisk Bedømmelse eller nøjagtige Krydspejlinger.

Ved Anvendelse af et Ekkoradioanlæg skulde en øvet Navigator kunne bringe sit Skib indenfor et halvt Hundrede Meter fra en Kaj eller endog langs med den, selv om han ikke kan se til Forstævnen.

Cossor Radar Ltd. har truffet Aftale med forskellige Special-Virksomheder vedrørende Installation og Service under Cossors Kontrol. I København saaledes med Firmaet M. P. Pedersen.

Krydseren „Valkyrien“s Sommertogt 1923

Paa et forleden stiftende Møde er der dannet en Komité til Afholdelse af en Jubilæums-Sammenkomst i København den 15. September 1948 for Besætningen paa „Valkyrien“s sidste Togt i Sommeren 1923, hvilket Togt gik til England, Tenerifa og Spanien. Komitéens Medlemmer er følgende: Tronfølgeren, Hans Kongelige Højhed *Prins Knud*, som velvilligst har modtaget Hvervet som Ærespræsident, Materialforvalter ved Søminevæsenet *A. M. J. Andersen*, Orlogskaptajn *Ulf Hertz*, Kvartermester *Svend Jacobsen*, Skotøjshandler *G. Mou*, Kommandørkaptajn, Lodsinspektør *H. C. Ørsted* og Forfatteren *Carl Østen*, der er Komitéens Formand.

I Anledning af Jubilæet vil eventuelt et Skrift om Togtet udkomme. Til Brug herfor og til Udsendelse af Indbydelse til Deltagelse i Festen anmoder Komitéen hver af Deltagerne i Togtet om *snarest* at indsende Oplysning om Stilling ombord, eventuelt Hoved- og Skibs-Nummer, fulde Navn samt nuværende Adresse til: „Valkyrien“, Marineforeningen, Havnegade 55, København K.

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR er en stor, stærk paalidelig Haandlygte

HELLESENS SENIOR giver blændende Lys Aar efter Aar med **HELLESENS** verdenskendte Tørelément

HELLESENS SENIOR i Regn og Blæst uden at blinke

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

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

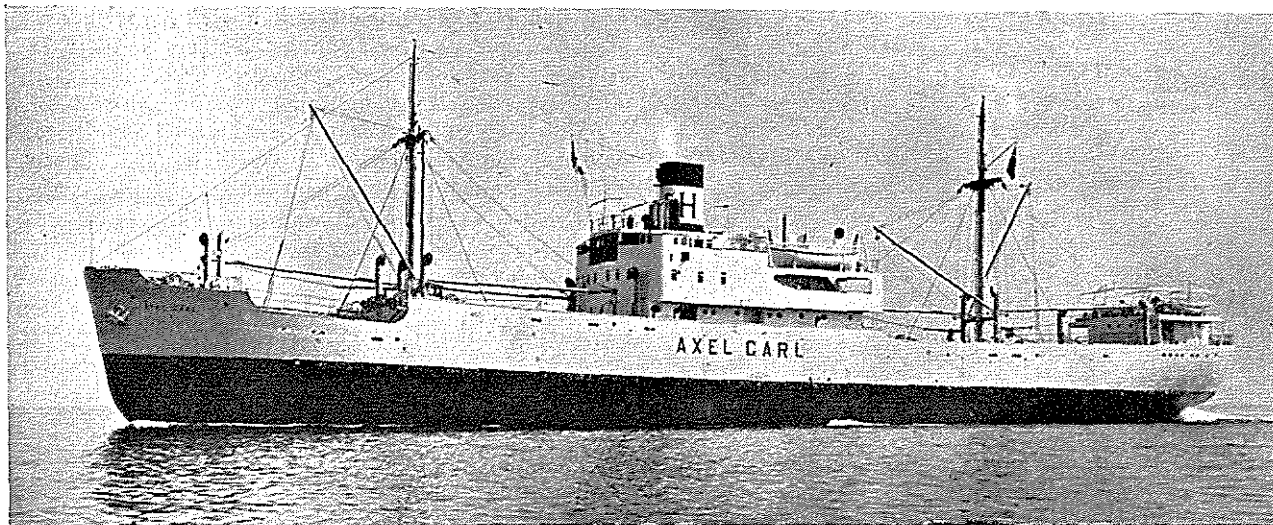
Managers:

Grundlagt 1889

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437-16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



„Axel Carl“ er bygget ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri.

2 Nybygninger til Rederiet „Heimdal“

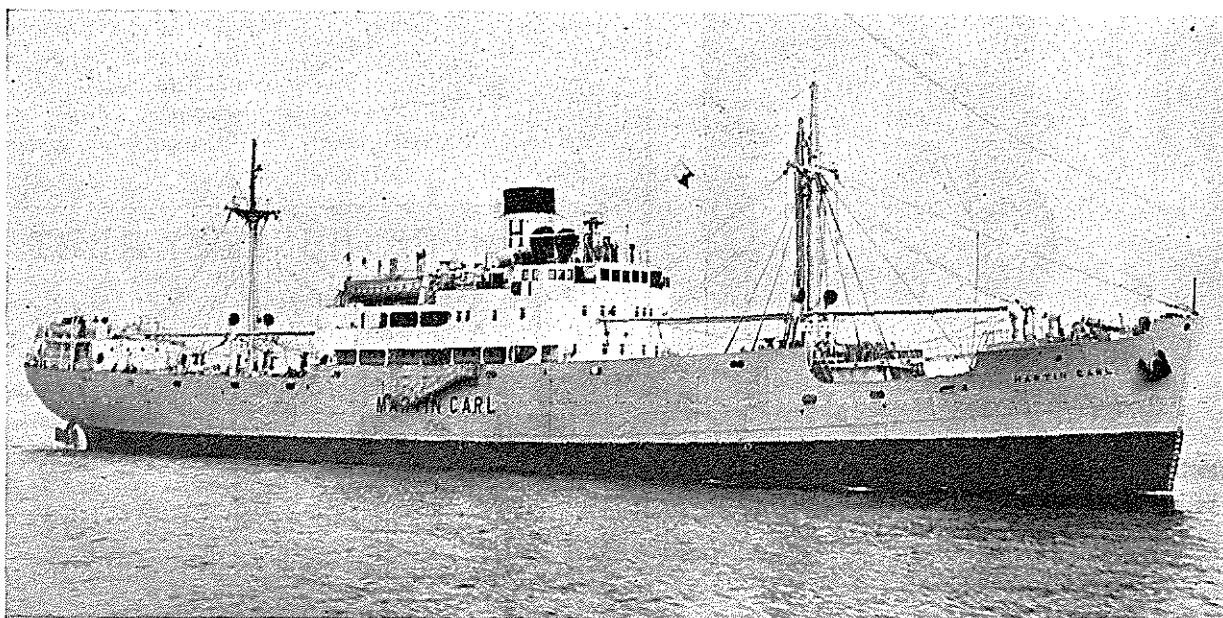
Dampskibsselskabet „Heimdal“ overtog den 28. Maj Dampskibet „Axel Carl“, som var bygget ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til Bureau Veritas højeste Klasse.

Dimensionerne er: 85,34 m \times 13,26 m \times 6,10 m. DW.: 3490 Tons. Maskine: Helsingørs H 91½. Kedler: 2 Stk. oliefyrede Vandrørskedler af Helsingør Fabrikat. Fart: 12 Knob lastet. Damp Ankerspil og Capstan Agter samt 8 Stk. Damp Lossespil, 8 Stk. 5 Tons Lossebomme og 1 Stk. 15 Tons Bom ved Nr. 2 Lugen. Skibet kan i Højtanke og Bundtanke medføre Brændselsolie til ca. 43 Dages Forbrug.

Den 2. Juli overtog Dampskibsselskabet „Heimdal“ Dampskibet „Martin Carl“, bygget hos S. P. Austin & Son, Ltd., Sunderland til Lloyds højeste Klasse.

Dimensioner: 93,57 m \times 13,72 m \times 6,17 m. DW.: 3410 Tons. Maskine: Dampmaskine med Reheater, leveret af North Eastern Marine Engineering Co. (1938) Ltd., Sunderland. IHK: 2000. Kedler: 2 Stk. oliefyrede 3-Fyrs Kedler med „Nemenco“ Overhedere. Fart: 13 Knob lastet. Damp Ankerspil og Capstan Agter, samt 8 Stk. Damplossespil, 8 Stk. 5 Tons Lossebomme. 1 Stk. 15 Tons Bom ved Nr. 2 Luge. Skibet kan i Højtanke og Bundtanke medføre Brændselsolie til ca. 43 Dages Sejlads.

Skibene er udstyret med de mest moderne Navigationsmidler, som Sperry-Gyro-Kompasser med automatisk Selvstyrer, Ekkolod, elektrisk Logvisning, Radiopejler, Radio og traadløs Telefon leveret af A/S Dansk Radio, elektrisk Projektør, Højtaleranlæg fra Bro til Bak og Poop m. m.



„Martin Carl“ er bygget i England. Ekkoradioantennen ses paa Styrehusets Tag foran for Skorstenen.

Foruden dette er „Martin Carl“ udstyret med Radar af Metropolitan Vickers Fabrikat.

Ved Indretning af Beboelse for Officerer og Besætning er der lagt særlig Vægt paa at gøre disse Opholdsrum saa store og hyggelige som vel muligt. I Dækshuset midtskibs er der saaledes indrettet Beboelse for Kaptajn, Officerer og Restaurationspersonale i lyse og smukt monterede Kamre. Desuden findes der rummelige Messer for Officerer, Matroser og Fyrbødere. Til Passagerer er der indrettet to 2-Mandskamre med hvert sit Baderum. Desuden en Spisesalon og en Rygesalon. Et lyst og rummeligt Hospital med 2 fritstaaende Senge, er indrettet paa Baaddækket. Paa Agterkant af Promenadedæk findes en smagfuldt udstyret Rygesalon for Officererne.

I Dækshus agter er der indrettet særskilt Rygesalon for Matroser og Fyrbødere, 3 Vaskerum samt Enkeltmandskamre for Baadsmand og Donkeymand. Nedenunder, i Poopen, er indrettet fire 2-Mandskamre og fire 1-Mandskamre til den øvrige Del af Besætningen.

Alle Kamre og Opholdsrum er forsynet med elektrisk Lys, Centralvarme og kunstig Ventilation.

Til Brug for Skib og Besætning er der i Bakken indrettet et Vaskeri med moderne elektrisk drevne Vaskerimaskiner.

Med disse to smukke Skibe har „Heimdal“s Flaade faaet en værdifuld Forøgelse. Ved Besøg ombord i „Martin Carl“ har „Vikingen“s Repræsentant haft Lejlighed til at gennemgaa Skibet og beundre dets smagfulde Indretning. Vi deler ganske den Glæde, hvormed Skibsreder Hans P. Carl fremviste den smukke Apterling for Mandskabet, og vi overbeviste os om, at det var tilfreds med de gode Forhold, der her blev budt det.

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

Stabelafløbning paa Nakskov Skibsværft

Nybygning Nr. 96 m. s. MALAYA

Den 14. Maj søsattes fra Nakskov Skibsværft Nybygning Nr. 96, et 10.000 ts DW Motorskib til Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet er af Kompagniets saakaldte „M“-Type, hvoraf Værftet tidligere har leveret et Skib, M.S. „Malacca“.

Fru Hakon Christiansen, gift med Direktør i Det Østasiatiske Kompagni Hakon Christiansen, døbte Skibet og gav det Navnet „Malaya“.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem pp	135,63 m
Bredde	18,59 m
Sidehøjde	11,66 m
Lasteevne	ca. 10.000 t.

Skibet bygges til Lloyds Register højeste Klasse og i Overensstemmelse med de internationale Regler, og det er af den lukkede Shelterdæk Type.

Skibet er forsynet med 5 Luger, 2 Master og 6 Samsonposter og med 18 Bomme. Af disse er 2 for 3 Tons, 14 for 5 Tons, 1 for 20 Tons og 1 for 60 Tons. Bom-

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Telefon 387, 10,387

Grundlagt 1875

Nyhavn 45-47, København

Telegram-Adresse: »Ultra«

mene betjenes af 16 elektriske Dækspil, hvoraf 10 er for 3 Tons og 6 for 7 Tons.

Desuden er Skibet forsynet med et elektrisk Varpe-spil paa Agterdækket og elektrisk Ankerspil saavel som elektrisk Styremaskine, alt leveret fra Thomas B. Thrige, Odense.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en B. & W. dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa ca. 6700 IHK, der vil give det lastede Skib en Fart af ca. 15 Knob.

Amerikas Søfart paa Farvefilm

Med Støtte af næsten alle de store amerikanske Rederier har man i U. S. A. ladet fremstille en Farve- og Talefilm om den amerikanske Handelsflaades Historie. Filmen hedder „Amerika besejler Havene“, og den har en Spilletid af 32 Minutter. Det lader saaledes til, at det ikke alene er dansk Søfart, der tager Propaganda-filmen i sin Tjeneste.

★ ★

Vi har Købere til „Vikingen“ Nr. 1 1940. Der betales 2 Kroner pr. Stk. Henvendelse til Bladets Redaktion, Christiansborggade 1, Byen 8040.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN



P/s DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amallegade 35 B

Telf. Palæ 5906

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

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: Telefon 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.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Af OTTO LUDWIG

Old Man River

Floden, der hjalp Dampskibet frem.

EN mærkelig Blanding af et Skib og et Lysthus skovler sig op mod Flodens grumsede Strøm, medens to kulsorte Røghele som Bændler flagrer efter de uhyre lange og tynde Skorstene. Vi befinder os paa en af Mississippiflodens mange Hjuldampere. Læseren behøver ikke at sende Tankerne paa Flugt til det forrige Aarhundrede. De mægtige Skovlhjul er nemlig ikke gaaet af Mode paa disse Kanter. Verdens længste Flod, der udstrakt kunde naa en Sjettedel rundt om Jorden, ligner paa mange Punkter sig selv, som den saa ud paa Mark Twains Tid.

Det er ikke saa underligt, at den store Forfatter har fattet Kærlighed til Mississippi. Amerikanerne har meget at takke denne Flod for. Længe før der fandtes Flyvemaskiner, forbandt den de forskellige Stater, selv om den ogsaa paa mange Steder dannede og stadig danner Grænserne imellem dem.

Rundt om i Verden findes der flere Eksempler paa, at Byer midt inde i Fastlandet har store Havne. Som bekendt er Paris Frankrigs største Havneby, og en By som Budapest har oven i Købet en Frihavn. Selv Sweitz har i Basel en Havn af ikke ubetydelige Dimensioner. Men ogsaa i Danmark er der Eksempler paa, at Byer inde i Landet har Sejlforbindelse til Havet. Man behøver blot at tænke paa Odense og Næstved. For alle de nævnte Byer gælder det imidlertid, at man har udnyttet og eventuelt uddybet Vandløbene, der gik igennem eller forbi dem. Tit har det kostet Generationers Kamp at føre Arbejdet igennem.

Store Forhold.

Uden at overdrive kan man dog sige, at Mississippi af alle Floder er den, der samtidig byder de største Forhold og den største Romantik. Den store Flod fødes i 446 Meters Højde over Vandet ved Itasca-Søen i N. V.-Minnesota og danner paa det første Stykke Vej stærke Fald, som Menneskene forøvrigt tidligt har forstaaet at udnytte. I vore Dage faar mange amerikanske Byer deres Elektricitet ved Hjælp af Vandfaldene. Men først efter det sidste Fald ved Minneapolis bliver Floden sejlbar. Ved St. Louis har den naaet en Bredde af 1½ Kilometer. Her modtager den forøvrigt Missouri-Floden, der i Modsætning til sin rolige Storebror kommer stormende af Sted. Men mange andre Floder udtømmer deres Strøm i Mississippi, og det er derfor ikke Smaasjatter, den vælter ud i den Mexikanske Havbugt. Man regner med, at der aarligt pumpes 595.000 Mill. Kubikmeter Vand ud i Havet ved Mississippi-Deltaet.



Luftfoto af Mississippi ved Storbyen St. Louis, der for en stor Del kan skyldes Flodens Eksistens og Betydning.



Den største Del af Trafikken paa Mississippi besorges af Bugserbaadene, der glider af Sted med endeløse Rækker af Lægtene fyldt med mange livsvigtige Produkter.

i Nærheden af den. — Som man ser, er Mississippi til stor Velsignelse for det amerikanske Folk, men det gode kommer sjældent alene. For mange har Floden været Kilden til Velstand og helbringende Initiativ, men for mange andre har den betydet Fattigdom og Elendighed. — De enorme Vandmasser er trods de mange Diger langs Floden uhyre vanskelige at tæmme. Flere Gange har de svulmende Strømme forårsaget store Oversvømmelser. I 1927 anrettede de saaledes Skader for over $\frac{1}{4}$ Million £ Sterling, og mange Mennesker blev hjemløse. Mange Steder ho-

bede Vandmasserne sig op til 14 m over Landskabet.

Romantikens Mississippi.

Folkene, der beboede Flodens Bredder, var imidlertid af den rette Støbning. De lod sig ikke gaa paa af Vanskelighederne. Det er derfor ikke et rent Tilfælde, at Mississippi har betydet saa meget for Dampskibets Udvikling, som den har. Dette tekniske Vidunders Pionernavn har næsten allesammen haft Forbindelse med den berømte Flod.

Til at begynde med foregik Trafikken paa Mississippi selvfølgelig for en stor Del med Pramme, der af Strømmen lod sig glide ned ad Strømmen. Turen op ad Floden krævede derimod større legemlige Anstrengelser. Ofte maatte man trække Fartøjerne afsted paa Bredderne eller stage eller ro af Sted. Den første Dampers paa Mississippi var Mr. Nicholas Roosevelts „New Orleans“, som blev sat i Vandet ved Pittsburgh. Mr. Roosevelt, der forøvrigt var ud af den berømte Statsmandsslægt, havde døbt sin Baad „New Orleans“, idet det var hans forfængelige Haab at naa Byen af samme Navn med den.

Før han startede havde han inviteret en Del betydelige Mænd om Bord til en Middag, og der blev talt mange store Ord om det forestaaende Forsøg, til hvilket mange stillede sig ret skeptiske. Saaledes udtalte et Par af Gæsterne, at Roosevelt maaske nok kunde have Held med Sejladserne ned ad Floden, men at sejle mod Strømmen ansaa de for umuligt. Pludselig midt under Middagen hørtes en mistænkelig Støj, der syntes at hidrøre fra Maskinrummet, og forskrækkede lod Gæsterne Mad være Mad og styrtede op paa Dækket. „New Orleans“ var paa Vej op ad Floden, og havde med et gjort Mistroen til Skamme.

Den mærkelige Baad var bygget af Træ og havde en Længde af 112 Fod og en Bredde af 20 Fod. En Dag i Efteraaret 1811 startede „New Orleans“ paa det lange og spændende Togt ned ad Floden paa Vej mod

Man tør slet ikke tænke paa at omregne dette Tal til Liter, men for at give et Indtryk af, hvor meget det betyder, kan man som et Tankeeksperiment tænke sig Nordsøen helt tørlagt. For at faa den fyldt op til normal Vandstand med Mississippis Vande, maatte Strømmen flyde i 80 Aar, idet man regner Nordsøens Middeldybde til 100 Meter, og Havoverfladen dækker et Areal af 500.000 Kvadratkilometer.

Flodens Betydning for De forenede Stater er indlysende, naar man faar at vide, at Staternes næstvigtigste Havn er beliggende ved dens Munding. New Orleans er Stedet, hvor den oversøiske Trafik mødes med Flodskibs- og Jernbanetrafikken. Fra de nordligere Stater kommer Hveden og Majsene ad Flodvejen til Udskibningsstedet, hvor Varerne bliver ladet om i større oceangaaende Fartøjer. Men fra New Orleans bliver ogsaa Sukkeret, Risen, Bomulden og mange Industriprodukter sejlet ud i Verden. De søgaaende Skibe kommer til Gengæld med Varer fra alle Egne af Kloden til New Orleans, og snart gaar Flodbaadene fuldt lastede tilbage mod Strømmen. Transporten er billig i sig selv, men desuden er der ingen Toldvanskeligheder, der paa Vejen gennem Floden kan forsinke og fordyre den.

Det er selvsagt ikke noget helt almindeligt Liv, der udfolder sig ved Byens Kajer. Flodskibsfart og Oceantrafik, der synes saa fjernt fra hinanden, arbejder her Haand i Haand. Som Bevis paa New Orleans' Betydning som Havneby kan det nævnes, at Havnens samlede Længde af Kajer udgør 66 Kilometer, hvilket kun er 5 mindre end Londons samlede Kajlængde. Og saa er det endda ikke helt smaa Skibe, der er i Stand til at løbe ind her, idet Havnen har Bassiner paa $10\frac{1}{2}$ Meters Dybde. Havnens Indretninger er iøvrigt fuldt ud moderne, og Trafikken gaar hurtigt og let fra Haanden. New Orleans har saadan set mange Muligheder for at kunne være et jordisk Paradis. Ganske vist er den Byen med de fine Madsteder, men den er ogsaa Byen med den usunde Luft, hvilket skyldes Sumpene

Flodens Munding. Undervejs kom man ind i et Jordskælv, der fik Mississippis Vand til at rase og skumme, men Damperen klarede sig fint. Mange andre Vanskeligheder taarnede sig imidlertid op for Mr. Roosevelt og hans Mandskab. Den gæve Pioner havde ogsaa sin Kone med, der forøvrigt fødte en lille Roosevelt om Bord. De ni Mennesker maatte stadig kæmpe mod undersøiske Skær, Uvejr og saakaldte „snags“, hvilket er Træer, der er væltet ned i Floden og lægger sig spærende for Trafikken. Ligesom Skærene laa disse Træer og lurede paa den intetanende Besætning.

Mr. Roosevelt klarede imidlertid Forhindringerne og ankom næste Aar efter 3½ Maanedes Rejse til New Orleans. Senere besøgte Pionerbaaden Passagertrafikken mellem Natchez og New Orleans.

Nu kom der rigtig Gang i Dampbaadssejladsen paa Floden. Mange nye Baade blev bygget, og ogsaa Fulton viste sig mellem Pionerne paa Mississippi. Flodtrafikken blomstrede, og med den blomstrede Byerne. Nybyggerne strømmede til Bredderne ved Floden og skabte nye Muligheder for Landet. Paa Grund af den voksende Industri og Emigrering steg Antallet af Dampfartøjer meget stærkt. I 1830 fandtes der paa Mississippi over 200, men blot 20 Aar senere var der 2000 med en samlet Tonnage af 250.000 Tons. Lidt efter lidt dukkede ogsaa Skibsværfterne frem paa Bredderne.

Det var virkelig et romantisk Skue, der udfoldede sig for Øjnene af Amerikanerne, naar de betragtede Livet paa Kajerne. Noget overdrevne er maaske Forestillingerne om de syngende Negre, der slæbte afsted med Godset til Baadene, men Mark Twain ramte jo sjældent forbi og gør det sikkert heller ikke i sin berømte „Toms Eventyr“, hvor Livet paa Mississippi er saa glimrende skildret.

Flodens Te-Clippere.

Der er blevet skrevet en Mængde om de store Haves stolte Te-Clippere og deres spændende Kapløb for at komme først i Havn. De store klodsede Kasser, der prustede afsted paa Mississippi, kan selvfølgelig daarligt sammenlignes med disse Sejlskibe i Skønhed. Spændingen derimod var ligesaa stor, naar der var Kamp mellem Floddamperne, som naar Te-Clipperne kæmpede paa de store Have.

Efterhaanden blev der en sand Kappestrid mellem Baadene paa Floden om at naa hurtigst frem til Maalet med de værdifulde Varer, og der blev ikke sparet noget fra nogen Side for at kunne være med i Konkurrencen. Det berømteste af disse Kapløb var det, der gik for sig mellem „Robert L. Lee“ og „Natchez“ i 1870. Det gik fra New Orleans til St. Louis. Det var førstnævnte Baad, der vandt i ny Rekordtid af 3 Dage, 18 Timer og 14 Minutter, men dens Kaptajn havde ogsaa taget alt overflødig i Land for at

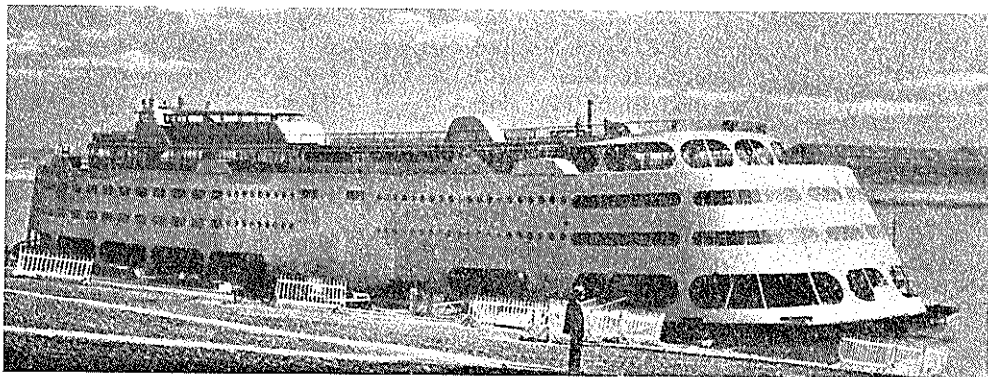


At Romantiken stadig lever paa Mississippi, viser dette Billede af en gammel Hækhjuldamp.

gøre Baaden lettere. Saaledes fandtes der ikke een overflødig Dør ombord.

Maskinerierne i Baadene var imidlertid ikke af samme Kvalitet som i Dag, og mange Gange skete det derfor, at en af dem blev presset for haardt og sprang i Luften. Saaledes omkom Mark Twains Broder, da Kedlerne eksploderede i „Pensylvania“, sammen med mange andre Passagerer, der enten blev skoldet ihjel eller blev dødeligt saaret ved Eksplosionens Kraft.

Som før nævnt var det ikke den rene Barneleg at besejle Floden i gamle Dage paa Grund af Skærene og de faldne Træer, men Sejladsen var endnu mere kompliceret, da man paa den Tid ikke havde Sømærker paa Mississippi. Skibsførerne maatte derfor kende Løbene ud og ind, hvilket ikke altid var lige let paa Grund af



Som et Modstykke til ovenstaaende Billede virker dette Fotografi af en moderne Udflugtsbaad. Hjulene paa Siden er ikke forsvundet, men er bare godt camoufleret.



Det indre af „Grand Republic“, et af Mississippiflodens berømteste Passagerskibe fra det forrige Aarhundrede.

Flodens stadige Retningsskiftninger. En saa kolossal Strøm fører selvfølgelig en Mængde Jord og Sand med sig, som efterhaanden aflejrer sig og faar Strømmen til at dreje. Hvor meget det aflejrede Slam betyder, ser man af, at det eroderede Materiale hvert Aar er nok til at danne en Ø, der er mere end tre Gange saa stor som Amager. Sommetider skyder Floden selvfølgelig ogsaa Genvej. Alt dette gjorde naturligvis, at Skipperne hele Tiden maatte holde sig à jour med Forandringerne.

Kravet om Hurtighed fik mange Gange Pionertidens Skibsførere paa Mississippi til at foretage de dristigste Manøvrer. Naar Floden f. Eks. gik over sine Bredder, varede det ikke længe, før Fartøjerne skød Genvej bogstavelig talt over Markerne og lige forbi Skorstenene paa de oversvømmede Huse. Tit gik det selvfølgelig galt, naar Førerne havde forregnet sig med Hensyn til Vandstanden, hvorfor man, naar Vandet atter sank, kunde se Fartøjerne staa midt inde paa Markerne iblandt brølende Køer.

Nu om Dage er mange af Flodbaadene forsynet med Motorer, og Dampfartøjerne er enten olie- eller kulfyrede, men i den første Tid brugte Fyrbøderne hovedsagelig Træ, af hvilket der var nok langs Floden. Da Nicolas Roosevelt foretog sin eventyrlige Tur med „New Orleans“, sejlede han ganske simpelt hen til Skovkanten og hentede det fornødne Brændsel. Senere, da der kom rigtig Gang i Trafiken, arrangerede man det saaledes, at der flere Steder langs Bredderne var stationeret Pramme lastet med Træ. Disse blev saa roet eller staget ud til Damperne, der stadig sejlede tog Brændslet ombord med Prammene paa Siden.

Strømlinieformen har været længe om at vinde frem paa Mississippi, men man kan flere Steder træffe Far-

tøjer, der helt synes at have forladt Fremdrivningen med Skovhjul, men Hjulene er der alligevel, selv om de ikke kan ses. Ofte har man bibeholdt Sidehjulene, men paa andre findes der Hæk-hjul. Skruen har kun haft ringe Succes paa Floderne, idet Hjulfremdrivningen egner sig bedre for Sejls her, hvor Vandet er fyldt med Drivgods af enhver Art. Det nogenlunde stabile Vejr paa Floderne gør dog, at man stadig kan tillade sig at benytte Fartøjer uden nævneværdig Køl.

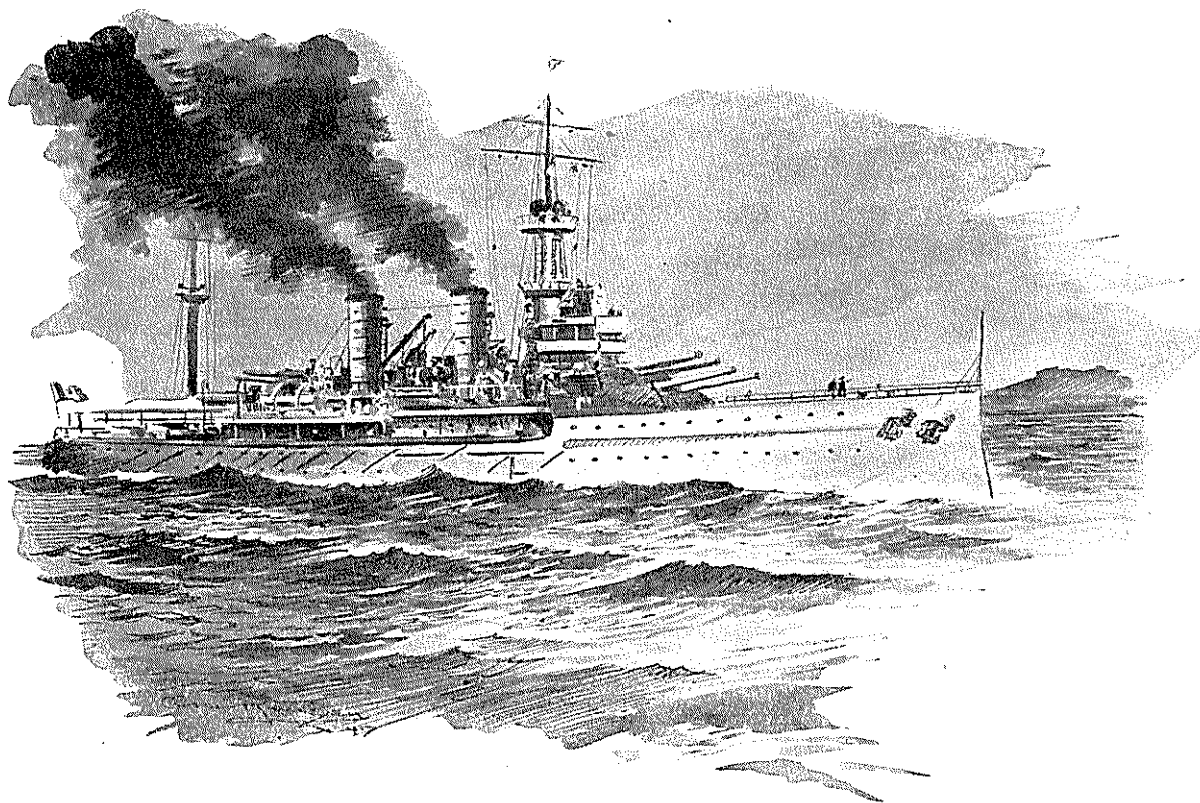
Men iøvrigt staaer Flodbaadenes Komfortabelhed ikke i nogen Maade tilbage for Oceanbaadene. Selv det forrige Aarhundredes Mississippi-fartøjer var overdaa-

digt prydet om Læ med Malerier, Tæpper og Møbler.

Under Krigen maatte Mississippibyerne ogsaa deltagende i Anstrengelserne for en Sejr. Mange af Fabrikerne lagde Produktionen om, og Flodbaadene kom saaledes til at tage aktivt Del i Krigen. De hurtige Bugserbaade var i stadig Aktivitet med at slæbe Pramme afsted til en samlet Tonnage af over 16.000 Tons om Dagen. Tiden iler med samme Hastighed som Mississippi-Floden selv, men selv Krige og Atombomber har dog ikke taget Romantiken fra den Flod, hvorom vi stadig synger „Old man river“.

Havnenyt fra Odense

Helt standsede Krigen ikke den erhvervsmæssige Udvikling herhjemme. Odense Havn fik saaledes sin Kajlængde udvidet fra 2300 m til 2900 m i de mørke Aar, men ellers virkede Krigen selvfølgelig ogsaa lammende paa Havnelivet i Fyns Hovedstad. Før Krigen blev Havnen anløbet af Skibe paa tilsammen 500,000 N.R.T., men Besættelsen satte en Stopper for Travlheden. Imidlertid bragte Freden atter Fremgang i Odense Havn. I Følge Havnens Aarsberetning for 1945—46 blev den i Tidsrummet fra 1. April 1945 til 31. Marts 1946 anløbet af 1101 Skibe paa en samlet Tonnagemængde af 199,412 N.R.T., medens Tallet for det foregaaende Aar for Tonnagens Vedkommende var 158,848 N.R.T. For det lige afsluttede Aar regner man med, at Tallene bliver meget højere, idet der har været livlig Trafik paa Havnen, der er kommet helt uskadt gennem Krigsaarene.



Et Panserskibs usædvanlige Havari

Af HENNING NIELSEN — Ill. af OSCAR KNUDSEN

Imange Aar havde en italiensk Krydser repræsenteret sit Hjemlands Sømagt i Italiens afrikanske Kolonier, og dens Størrelse i Forbindelse med de truende Kanontaarne var — endskønt de vel nok ikke mere var ganske tidssvarende — stadigvæk i Stand til at indgyde de farvede Kolonifolk en gavnlig Respekt for Italiens Kraft og Styrke. Tilsyneladende var der heller intet i Vejen for, at Krydseren i endnu mange Aar kunde varetage denne vigtige Opgave til Myndighedernes fulde Tilfredshed.

Ingen havde i hvert Fald, da Krydseren i Sommeren 1939 sejlede ud fra Flaadehavnen Spezia, tænkt sig den Mulighed, at den forestaaende Inspektionsrejse skulde blive Krydserens sidste — allermindst dens Kaptajn Leo Sagunto.

Samme Kaptajn Sagunto var iøvrigt ret upopulær blandt saavel Mandskab som Officerer, hvilket han godt selv var klar over, skønt han ikke kendte Grunden hertil. Dette var maaske forstaaeligt, idet han ikke hørte til den Type, der gør Mandskabet Livet surt ved at kradse efter Støv mellem Dæksplankerne eller ved at foranstalte natlige Øvelser, og man kan heller ikke sige, at han plagede sine Officerer med nautiske Beregninger i Tide og Utide. Tværtimod.

Kaptajn Sagunto forlangte egentlig kun, at der i hver Havn, Krydseren anløb, stod en Kasse Rom parat til hans private Forbrug, samt endvidere at man besværede ham mindst muligt med tjenstlige Anliggender. Traf det sig imidlertid saa uheldigt, at han tilfældigt stødte paa en eller anden lille Uregelmæssighed,

der irriterede ham, kunde han tordne, saa Broen vaklede.

Sandsynligvis var det disse sidste Omstændigheder, der havde bevirket, at Kaptajn Sagunto stod i et daarligt Forhold til sine underordnede. Søens Folk er nu engang — hvilken Nation de saa end tilhører — saadan indrettet, at de foretrækker en streng og bestemt Chef fremfor en, der lader det gaa sin skæve Gang — og saa oven i Købet er lunefuld.

Hele Kaptajnens Indstilling til Livet om Bord var saaledes Aarsagen til, at ingen havde Lyst til at gøre ham opmærksom paa forskellige mærkelige Tildragelser, der Tid efter anden fandt Sted paa Krydseren.

At Skibet tog Vand, skønt ingen Læk kunde konstateres, var naturligvis blevet rapporteret til Kaptajnen, der imidlertid ikke havde interesseret sig herfor, da Krydseren i nær Fremtid skulde i Dok.

At 1. Maskinmester i flere Dage løb forstyrret omkring, bemærkede Kaptajn Sagunto overhovedet ikke, endskønt Kammeraterne i Officersmessen hovedrystende talte om hans mærkelige Adfærd. Sagen var den, at Maskinmesteren havde faaet den Idé, at Maskinen gik uregelmæssigt, og at dens Gang lød anderledes end sædvanlig — kort sagt et Forhold, som vil kunne bringe ethvert Maskinmenneske ud af Ligevægt, i Særdeleshed, naar Aarsagen til Uregelmæssigheden, som det her var Tilfælde, absolut ikke lod sig paavise. Den Maade, hvorpaa Maskinmesteren lyttende gik omkring for hvert andet Minut at styrte ned i Maskinrummet, grænsede til Hysteri.



Kaptajn Sagunto forlangte kun, at der stod en Kasse Rom parat i hver Havn, Krydseren anløb.

Hertil kom saa den mærkelige Hændelse, som Krydserens Proviantforvalter kom ud for. Han ejede en smukt udskaaet Dragkiste, der var ældgammel, og som var hans store Stolthed. Kun sjældent aabnede han den, da den kun indeholdt en Mængde Souvenirs, som han havde erhvervet sig paa sine mange Rejser. Da han imidlertid en Dag efter Afsejlingen fra Spezia løftede Laaget af Dragkisten, smuldrede Træet i Stykker mellem Fingrene paa ham. Han lod da atter Laaget falde tilbage, men herved opstod der en hel Støvsy — og Dragkisten forsvandt fuldstændig! Tilbage laa kun en Bunke Savsmuld samt det ganske ubeskadigede Indhold!

Proviantforvalteren tænkte ved sig selv, da den første Forskrækkelse var overstaaet, at Dragkisten vel ganske naturligt var faldet fra hinanden paa Grund af Alder. Besynderligt var det imidlertid, at Dragkisten kort Tid forinden havde gjort et solidt og stærkt Indtryk.

Næsten samtidig faldt to Køjer i Mandskabslukafet sammen under deres Ejermænd, og Matroserne bedyrede, at Aarsagen hertil var Sygdom i Træværket, idet Vægge og Gulve klang hult, naar man bankede paa dem.

Men helt galt om Bord blev det dog først, da Rotterne i Tripolis forlod Skibet. Vagten havde iagttaget, hvordan Rotterne en efter en ad Tovene var klatret i Land i en modbydelig og endeløs Procession.

Da Rotternes Flugt blev kendt, bredte en sand Panikstemning sig blandt Mandskabet. Enhver Sømand ved jo, at et Skib, som Rotterne forlader, er dømt til Undergang. Mandskabet pakkede deres Ejendele sammen, nogle skjulte endog hemmeligt om Natten deres Habengut i Redningsbaadene for at være helt paa den sikre Side.

Ja, saadan var Forholdene om Bord. — Forhold, der, som det senere ved den italienske Marinedomstol

skulde vise sig, overhovedet ikke havde været Kaptajn Sagunto bekendt. —

Krydseren laa paa Reden i Bengasi i Libyen, Italiens Koloni i Nordafrika. En Kæmpekran strakte sin Staalarm ud over Skibets Dæk, og paa denne Arm svævede, fastholdt af tommetykke Jernkæder, et uhyre stort og buet Monstrum. Krydseren skulde have ny Kedel.

Langsomt svævede Kedlen gennem Luften ned mod Ladelugen, hvor stærke Matrosnæver var parate til ved Hjælp af Tove at trække den i den rigtige Retning. Da gled pludselig en af de Jernkæder, der var lagt omkring Kedlen til Siden — og den mægtige Kedel faldt fra fem Meters Højde ned mod Dækket.

Kaptajn Sagunto havde fra Broen iagttaget Arbejdet. Han saa, hvordan Jernkæden gled af Kedlen, og netop som han aabnede Munden for at aflevere en drøj Søndagsed, faldt Kedlen; men hvad der herefter skete, lammede fuldstændig Kaptajnens Tunge.

Kedlen ramte i Faldet først Landgangen, der brasede helt sammen, og forsvandt derefter i en gul Støvsy i Skibets Indre, og da Støvsyken atter var drevet bort, kunde Kaptajnen fra sin Plads paa Broen gennem et kæmpestort Hul se lige ned i Maskinrummet. Kedlen var ad den hurtigste Vej havnet paa sit Bestemmelsses — endda ganske ubeskadiget.

Undersøgelsen af Gennembrudsstedet førte hurtigt til en naturlig Løsning af Uheldet, idet det viste sig, at Termitter, en Art hvide Myrer, omtrent havde gennemnavet ikke blot Dækket, men ogsaa Skibssiderne. (Det skal bemærkes, at Krydseren var bygget af Træ og kun forsynet med en ydre Pansring).

At Krydseren stadigvæk havde kunnet holde sig flydende maatte faktisk betragtes som noget af et Under; men var den paa sin sidste Rejse kommet ud for haardt Vejr, vilde den uden al Tvivl være blevet Havets Bytte.

Nu kunde man med god Grund spørge, hvordan en saadan Kæmpekoloni af Termitter, som paa relativ kort Tid var i Stand til at ødelægge et stort Skib, ubemær-



Termitterne bor i store Tuer, hvor Hunnerne frembringer et Æg hvert andet Sekund.

ket er kommet om Bord paa Krydseren. Forklaringen er dog ganske ligetil.

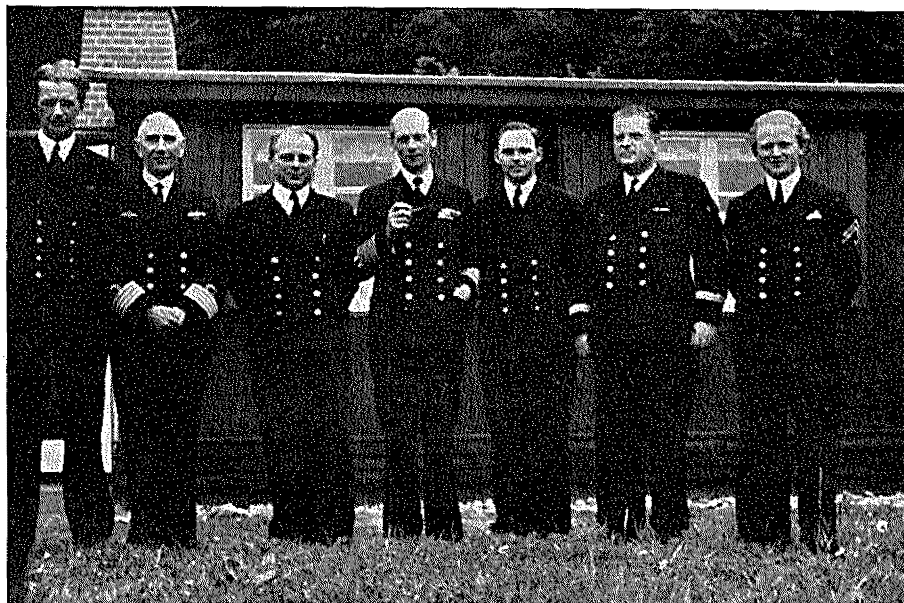
En Termitdronning lægger et Æg hvert andet Sekund, og hun frembringer indtil 50.000 Efterkommere pr. Dag. Ved et Tilfælde maa en saadan Dronning være ført om Bord paa Krydseren, og hendes Efterkommere har i Løbet af faa Maaneder været stærke nok til at ødelægge den store Krydser. Den fantastiske Hurtighed, hvormed Termiter formerer sig, i Forbindelse med

deres Forkærlighed for at gnave i Træværk, gør i Tropperne Termiterne til en sand Plage. Med Undtagelse af Jern og Staal er intet Stof i Stand til at modstaa deres ihærdige Kæber.

Men Krydseren stod ikke til at redde. Den blev solgt til Ophugning. I Fortegnelsen over italienske Skibstab staar bag dens Navn: „Ødelagt af Insekter“. Kaptajn Sagunto, som Termiterne faktisk havde ædt Skibet væk under, blev kort efter pensioneret.

Marine-Kvartermestrenes nye Sportshytte

LØRDAG den 5. Juli indviedes „Idrætsforeningen for Søværnets Kvartermestre, Underkvartermestre, Mather og Elever“s Sportshytte ved Hillerød. Foreningen blev startet i 1942 paa Ruinerne af Flaadens to gamle, hæderkronede Idrætsforeninger „Neptun“ og „Ørnen“. Foreningens Formand, Art. Kvartermester af 1. Grad Børge C. Larsen holdt Velkomsttalen, i hvilken han rettede en særlig Tak til Viceadmiral A. H. Vedel for Forstaaelse og Velvilje angaaende Oprettelsen af denne week-end-Hytte og Træningslejr. Viceadmiralen svarede i en kort Tale og sluttede med at erklære Træningslejren for aaben, hvorefter han gav Ordre til Hejsning af Flaget, som derefter gled til Tops under militært Ceremoniel. Derefter var Foreningens Bestyrelse Værter ved Borde, der bød paa Vin og Kage. Den nye Sportshytte ligger i et smukt kuperet Terræn omgivet af Skov paa to Sider. Lejrens Grund omfatter 1 Td. Land, paa hvilken der skal foretages store Planeringsarbejder af Foreningens Medlemmer, hvis Arbejdsydelse i Form af



Paa Billedet (fra v.): Art. Kvartermester af 1. Grad Hjulgaard, Chefen for Flaadestationen, Kommandør Grandjean, Art. Kvartermester Børge C. Larsen, Viceadmiralen, Intendantur-Kvm. Broberg, Materialmester Axel Nielsen og Art.-Underkvm. B. Rasmussen. Paa Billedet skulde endvidere have været at se Sanitets-Kvm. Utzen-Christensen.

f. Eks. Udgravning og Transport af 1 Kubikmeter Jord honoreres med f. Eks. en Nats Logi i week-end-Hytten. Et sundt Princip!

„Vikingen“ føjer ogsaa sine Lykønskninger til Sportslejrens Oprettelse med Ønsket om interesseret og energisk Deltagelse! C. Ø.

2,7 Millioner til Søfolkenes Mindeindsamling

Den Indsamling, der blev startet til Minde for omkomne danske Søfolk, har naaet et langt finere Resultat, end man havde ventet, idet det ved et nyligt afholdt Hovedkomité-Møde paa Christiansborg oplystes, at der er indsamlet omtrent 2,7 Millioner Kroner.

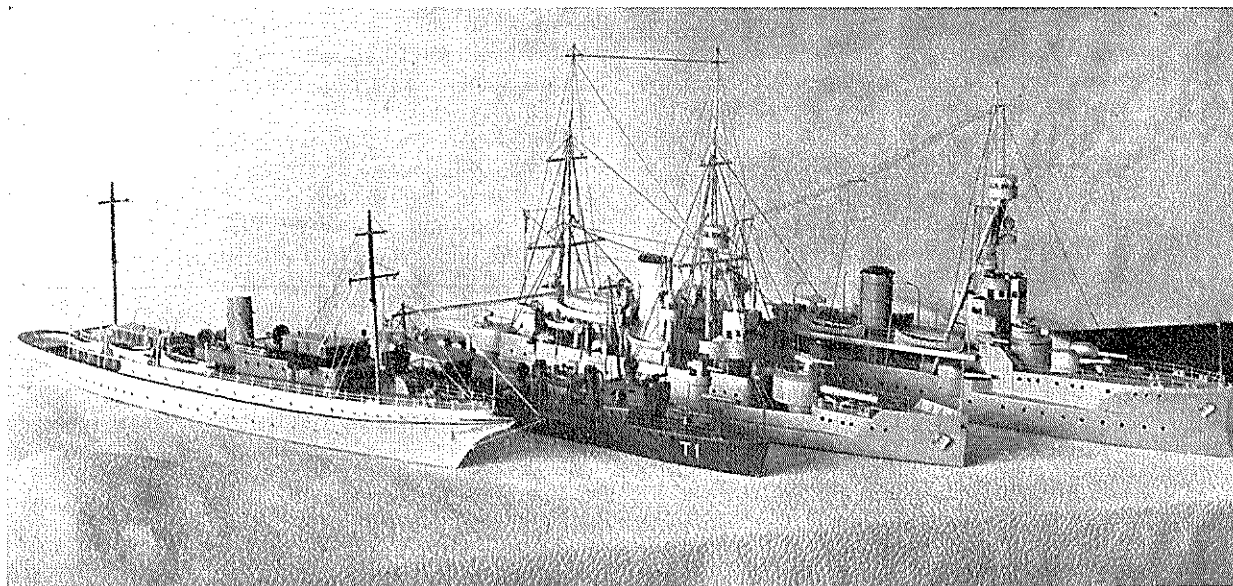
De mange Penge vil komme en Mængde af Søfolkenes efterladte og de af deres Kammerater, som slap ud af Krigen med Livet i Behold, til Gode. Saaledes faar Danske Søfarendes Mindefond af 1947 640.000 Kroner. Til Drift af Sommerlejre for Enker og Børn efter Søfolk og Fiskere uddeles omkring 340.000 Kroner, og unge Mænd, der vil ud at sejle, faar tilsammen

70.000 Kroner, som skal bruges til Køb af Sødstyr og til Uddannelse ved Sømandshøjskolen i Svendborg.

Endvidere gives 500.000 Kroner til Oprettelsen af et Sømandsinstitut, og et tilsvarende Beløb skal anvendes ved Bygningen af et paatænkt Sømandshotel. Desuden giver man Penge til forskellige andre humanitære Formaal. Disse Gaver beløber sig til 540.000 Kroner. Og endelig har man afsat 60.000 Kroner til Minde-tavle og Mindesmærke for de af vore Søfolk, der faldt paa Havet under Krigen.

A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



Flaaderevue i Søborg

Admiralen for Flaaden paa ovenstaaende Billede hedder Overgaard, og i Sandhedens Interesse skal det siges, at han ikke er kommet sovende til sin Titel, idet han selv har maattet bygge sine Skibe. Hr. Overgaard er gammel Mariner og har selv sejlet med en Torpedobaad som den, der ses som Nummer 2 fra venstre. Sammen med en Kammerat begyndte han for nogle Aar siden at lave Modelskibe, men i Begyndelsen var det hovedsageligt amerikanske, engelske og tyske Krigsskibe, der løb af Stablen derude i Søborg, da det ikke var muligt for de to Modelbyggere at skaffe Tegninger til de danske Orlogsfartøjer.

I Dag er Hr. Overgaard ene om Arbejdet, da hans Medhjælper i Mellemtiden er død. Imidlertid er det lykkedes ham gennem ihærdigt Arbejde at fremskaffe Tegninger til de fleste af vort Søværns Skibe. For Tiden er han saaledes i Færd med at fremstille en Model af vor Flaades Nyerhvervelse, Torpedobaaden „Willemoes“. Alt bliver udført med den største Nøjagtighed i Forholdet 1:100, hvilket gælder for alle Modellerne.

Hr. Overgaards Hobby har efterhaanden udviklet sig betydeligt, og hans Dygtighed er efterhaanden naaet

saa vidt, at han ogsaa mener at kunne glæde andre med den. Imidlertid fremstiller han ikke blot Orlogsskibe, men udfører næsten enhver Opgave, der bliver stillet ham. For at stimulere Lysten til Selvbygning er han forøvrigt begyndt at fremstille Skibene som Byggesæt. Med et saadant Sæt følger en Tegning, saa det er let for Selvbyggeren at fuldende Værket, der forøvrigt ikke er nogen kostbar Affære. For en færdigbygget Torpedobaad er Prisen f. Eks. Kr. 45, men det er endnu billigere, hvis man køber de forskellige Løsele selv. Forøvrigt har Overgaard Tegninger liggende til et meget stort Antal af Flaadens gamle og nye Skibe.

Paa Billedet ses fra venstre mod højre Kongeskibet „Dannebrog“, Torpedobaaden „Dragen“, Panserskibet „Olfert Fischer“ og „Niels Iuel“ med gammel Rejsning. Det sidste faas forøvrigt ogsaa, som det saa ud, da det kæmpede mod de tyske Stukas i Isefjorden i 1943.

Fiskeriet og Minerne

Dansk Fiskeriforening har indsendt Klage til Marineministeriet, hvori man anfører, at Fiskernes Livsmuligheder er blevet begrænset ved det Forbud, der længe har eksisteret, mod at fiske eller opankre i minestrøgne Ruter. Forbudet blev indført, fordi det ikke var let for Skibene at overholde deres Vigepligt over for Fiskefartøjer i de smalle Ruter, og fordi man ønskede at give Minestrygerne større Mulighed for at stryge Ruterne effektivt ved, at de ikke skulde bryde Strygeformationen. Nu er Ruterne imidlertid blevet meget bredere de fleste Steder, og Fiskerne mener, at det er et urimeligt Forlangende, at de stadig skal være tvunget til at udsætte deres Liv for Fare ved uødvendigt at skulle holde sig uden for Ruterne. Endvidere hævder de, at Fiskene ofte kun holder til i Ruterne. Dette er f. Eks. Tilfældet i de dybe Render i snævre Farvande som f. Eks. Bælterne. Fiskerne kræver, at der skal sættes alle Sejl til for ogsaa at skabe større Sikkerhed for Fiskerierhvervet, der betyder saa meget for dansk Eksport.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

J. P. Rosenhøj

fortæller —

„HAM HAR VI JO LÆST OM,“ vil maaske „Vikingen“s trofaste Læsere udbryde, naar de ved et første Øjekast ser det sjældne Navn. Det har Læsere nu ikke, i hvert Fald ikke i „Vikingen“. Og er der overhovedet nogen Erindrings-Association, maa den henføres til Broderen- Skibsfører *Marius Rosenhøj*, om hvem „Vikingen“ i Fjor bragte en Serie Artikler. Om begge Brødrene, hvoraf den 71-aarige Peter Rosenhøj er den ældste, gælder i hvert Fald den Sammenligning, at de har gennemfuret de 7 Verdenshave. Ofte har de pudsigt nok udenfor parallelle, gængse Ruter i nær Afstand passeret hinanden paa de store Have, Peter ombord i DFDS' Baade med den røde Ring om Skorstenen, og Marius i *C. K. Hansens* med den blaa Ring med et Dannebrog i. Og en vis ydre Lighed Brødrene imellem har afstedkommet pudsige Forvekslinger, som i første Instans vel skyldes, at de sejlede under samme Nationalitets Flag. Saaledes tiltraabte nogle Kadrejer i Las Palmas, hvor Marius lige havde været, Broderen Peter: „Me savey you“ paa deres Pidgin-Engelsk. Og i Rio de Janeiro hilste en Karantænelæge nok saa genkendende paa Peter, trods det, at de ikke havde mødt hinanden før, ja, Lægen vilde knapt tro Peter Rosenhøjs Forsikring om, at det var første Gang, han var i Rio.

Kaptajn Peter Rosenhøj nyder nu efter en Sejlads paa ialt 47 Aar, hvoraf de 37 faldt i DFDS, sit Othum i Gentoft, hvor han har lagt op i sin Villa. I dens Have er Spadestikkene af Kaptajnen sat lige saa regelret som hans Kurser i Søen. Der er ingen Deviationer! Kaptajnen selv, da jeg aflægger ham Visit for at bede ham fortælle sine spændende og ejendommelige Oplevelser, viser sig trods Passagen af Kap 70 ikke at være mærket af Støvets Aar. Som et Radar-System fungerer hans Hukommelse under hans Fortællen, idet Enkeltheden paa Enkeltheden fra saa fjerne Afstande som Sejlskibenes Guldalder tegner sig med skarpe Konturer paa hans Sømandslivs store Skærm, Konturer, der rundes af Verdenshavene og med de for Kaptajn Rosenhøj særlige Episoder, som har gjort hans Liv til en indholdsrig Roman. Han fortæller selv saaledes:

Der vankede Prygl i de Dage —

„Ikke længere end 14 Dage efter min Konfirmation — det var i 1890 — forlod jeg min Fødeby, Nykøbing F., for at blive indviet i Sømandslivet og kom ud med Jagten „Freden“ af Bogø. At komme ud og

sejle havde jeg ønsket fra jeg var lille Dreng. Lønnen var 8 Kr. om Maaneden, som set i Forhold til Nutidens Hyrer synes latterlig lille. Derefter fulgte den obligate Sejlads med Skonnerter fra Thurø, Marstal og Svendborg. Disse Skonnerter var i Almindelighed enten en 5-Mands-Farer eller en 6-Mands-Farer. I de førstnævnte havde man som Skibsdreng ikke Vagt, men derimod i

6-Mands-Farerne, hvor man tørnede om Vagterne 3 og 3. I sidstnævnte maatte Drengen saa mønstre som Kok og paa Vagterne gøre Kabys-Arbejde, saasom at skrælle Kartofler, sætte Kød over Ilden o. s. v., et Arbejde, der blev kontrolleret af Styrmanden i hans Frivagt. Naar Formiddagsvagten var Slut Kl. 1, skulde man lave Bakstørn og gøre rent i Kabyssen. Saa kunde det hænde, at Kaptajnen kom ind i Kabyssen for at efterse Ens Arbejde, og Ve over Ens Sjel, hvis han, naar han førte sin Finger rundt i Gryden, fik Fedt paa Fingeren. Saa maatte man op fra Frivagten og gøre hele Arbejdet om, hvorved det gik ud over den Søvn, man skulde have i sin Frivagt, og som især mærkedes paa Nattevagterne, hvor det kneb med at

holde sig vaagen. — I mit første Sejlads-Aar havde jeg faaet Hyre hos en Faaborg-Skipper, som havde et meget brutalt Væsen. Engang, da jeg havde lavet noget forkert, nikkede han mig „Skaller“, saa at min Næse sprang op at bløde, hvilket foraarsagede, at store Blodpletter afsatte sig paa Dækket. Dem blev jeg saa, saasnart Tugtelsen var til Ende, sat til at fjerne ved Hjælp af Sand og en Sejldugs-Lap. Senere hen — det var under et Ophold i Rotterdam, hvor vi var indefrosset — maatte jeg være Syndebuk for hans Gigt-Smerter. Han, der led af Leddegigt, laa i sit Kammer paa Dørken, da Lidelsen en Tid hindrede ham i at kravle op i sin Køje. Gennem en Klokkestreng, der førte fra hans Kammer hen til Kahytten, ringede han ofte paa mig, for at jeg skulde komme og give ham Kaffe af Kanden, som stod paa Varme i Kahytten. Derefter beordrede han mig til at komme noget Brændevin i hans Kaffe. Han har vel ment, at den skulde kunne dulme hans Smerter. I Begyndelsen fulgte jeg hans Anvisning om kun at komme lidt i, hvilket aabenbart ikke havde været nok til at dulme hans Smerter, for ad gentagne Gange slog han løs paa mig med en Stok, der altid laa ved hans Side. Inden han blev nogenlunde rask, var det lykkedes ham at knække 2 Stokke samt flække

en Bambuskæp i sin korporlige Mishandling af mig. Saa jeg kan vel i Sandhed sige, at det var en streng Tid

Ved CARL ØSTEN

for mig i de 6 Maaneder, jeg var ombord i hans Skonnert. Men den Slags kan jo heldigvis ikke passere ustraffet i Dag, ligesom en saadan brutal Afstraffelse vel utænkelig i Civilisationens Skibe nu om Stunder. I disse Skonnerter var der ogsaa meget og strengt Arbejde alene af den Grund, at Besætningerne maatte udføre Last- og Losse-Arbejdet alene. Hos Besætningerne i danske Skibe var det dengang Mode, at man skulde være iført et Par blaa Holmens Bukser, blaa Sweaters, fint hvidt Halstørklæde, Stortrøje samt Kasket med blank Skyggekanth. Ganske anderledes var Moden i Hamborg, hvortil det var enhver nordeuropæisk Sømands Ærgerrighed at komme for derfra at søge Hyre i de store Sejlskibe. Da jeg kom dertil i 1893 for at søge Hyre, dekreterede Sømands-Moden Jakkesæt, hvid Manchetskjorte og stiv, opretstaaende Flip, Overfrakke, stiv Hat (Bowler) og — Paraply.

Danske Søfolk højt i Kurs.

Saasart man var kommet til Hamborg, søgte man ind paa et af de for Søfolk almindelige Logihuse, hvis Vært, „Schlafbaas“, skulde søge at skaffe sine „Schlafgäste“ Hyre, som Regel gennem en Hyrebasse („Heurenbaas“), hvilken gerne drev en Beværtning.

Vi danske Søfolk syntes dengang at være i høj Kurs hos de Hamborg-Kaptajner, som i Almindelighed, naar en Besætning skulde hyres, sagde til Hyrebasserne: „Kun Hamborgere og Skandinaver“ samt i enkelte Tilfælde med den Tilføjelse: „Ingen Prøjsere“. Jeg har ovenikøbet kendt Hamborg-Skibe, der har haft udelukkende danske Besætning, og hvis Kaptajner og Styrmand af Hensyn hertil havde lært sig det nødtørftigste Dansk. Min Logivært fik Mas med at skaffe mig en Hyre, fordi jeg var lille af Vækst og derfor ikke skulde kunne præstere det Slæbearbejde, som der krævedes ombord i Datidens „Windjammer“s, mente man. Hver Gang, vi søgte, sagde den paagældende Skipper: „Han er for lille.“ Der maatte saa findes paa en Udvej. „Du maa anskaffe dig en stiv Hat, saa Du synes højere“, sagde min Vært. Til alt Held for mig traf jeg saa en Finne, der var „hard up“ (uden Penge) og derfor vilde sælge sin, som netop passede mig, og som jeg overtog formedelst 1 Mark. Men Hatten hjalp mig ikke. Jeg var stadig for lille. Saa foreslog min Vært mig at forsøge min Lykke ved at tage en Frakke paa. Jeg ejede ingen og havde heller ikke Raad til at sætte Penge i en saadan, men saa tilbød Værten at laane mig en gammel Frakke, han havde. Den var ikke alene grøn af ælde, men ogsaa for stor til mig. Dens Skulderparti hængte ned ad mine Arme, og for lang som den var, „slaskede“ den mig om Benene. Heller ikke den fremkaldte det ønskede Resultat. Jeg var og blev stadig for lille, indtil min Erfarenhed som Kok i de danske Skonnerter kom mig til Gode og skaffede mig en Hyre som Letmatros paa „Helios“, — er. Jern-Bark fra Hamburg. Og lykkelig var jeg! Nu var Vejen aaben for mig til Verdenshavene. I de tyske Skibe skelnede man stærkt mellem de, der havde Matroshyre, og de, der ikke havde det. De sidste blev kun regnet for Skibsdrenge, blandt hvilke en udlært Smed, der vilde til Søs, ogsaa regnedes og ogsaa kun fik Hyre som saadan. I disse tyske Jernskibe var der nemlig altid en Smed med ombord. I „Helios“ blev jeg ikke alene Letmatros, men ogsaa Smedeassistent. Jeg traadte Bæl-

gen til Essen og fik lært at bruge Forhammeren paa rigtig Maade, saaledes at jeg næsten blev smedeudlært paa denne Rejse med „Helios“. Smedjen var anbragt under aaben Himmel, hvorfor vi kun kunde arbejde i godt Vejr. Til Smedjen hørte blandt andet Arbejds-Materiale et veritabelt Lager af Rund-, Stang- og Vinkel-Jern.

Ikke blande sig i de Voksnes Samtaler — ej heller ryge.

„Helios“ skulde fragte en Last Koks til Vestkysten af Chile. Dens Besætning talte en halv Snes Mand. For os Drenge — som Letmatros blev man jo ikke regnet for mere — gjaldt det ombord, at vi ikke maatte ryge i Lukafet, ej heller blande os i de „Voksne“s Samtaler, ja ikke engang i Matrosernes. Hver Dag, inden den normale Arbejdstid tog sin Begyndelse Kl. 6, skulde en Letmatros og en Dæksdreng — der var 2 af hver — have gjort rent i Svinestien. Lørdag Eftermiddag havde hele Besætningen fri for at kunde vaske sit Tøj. Letmatroserne og Drene derimod kunde først gøre dette, naar de var færdige med Hovedrengøringen i Lukafet, som bestod i Skuring af Dørken, efter at Skibskisterne var sat ud paa Dækket, og Pudning af Lamper, Knive og Gaffler. — Under denne min første „deep-water“-Rejse kom det udmærkede Sømandsskab, jeg havde lært i danske Skibe, mig til Gode, idet jeg paa Rejsen over Atlanten havde skabt saa megen Respekt om min Gerning ombord, at jeg, da vi var ankommet til Tocapilla i Chile, kunde tillade mig at ryge i min Køje, ganske vist bag Dækket af Gardinerne, uden at mit Vagthold sagde noget dertil, men lod, som de ikke saa det. Men at den Ryge-Frihed, som jeg havde taget mig, engang skulde blive draget med ind i et Opgør mellem Vagtholdene, havde jeg dog aldrig drømt om. En Søndag Aften i Tocapilla, efter at Landlovsgasterne var kommet ombord fra et Besøg i Land, var der opstaaet Uenighed om et eller andet, jeg ikke husker nøjere i Dag, med Vagtholdet ombord, og i Diskussionens Hede bliver det saa fremdraget, at jeg mod Forskrifterne tillod mig at ryge. Kort efter laa en 15—16 Mand i vild Kamp paa Dørken i Lukafet, og inden Opgøret var endt, laa diverse afrevne Klædningsstykker rundt om, og Hængelampen var slaaet i Stykker. Man skulde tro, at Chiles Hede var gaaet dem i Blodet!

Et Varsel eller —

Efter endt Lastning skulde vi gaa til Falmouth for Ordre. Kort efter Afsejlingen fra Tocapilla ser vi til vor Forundring, at en af Matroserne, en Tysker, sætter en afrevet Kalender-Lap op under Dækket i Lukafet. Paa Lappen ses et Dødningshoved, som han har tegnet. Da vi spørger ham, hvad denne sære Handling skal betyde, svarer han: „Enten skal jeg alene eller vi alle dø, inden vi naar Land.“ Men han kunde ikke nærmere begrunde denne Udtalelse udover, at den var et Varsel. Matrosen var forøvrigt Katolik og viste en pæn, besindig Opførsel. Der skete saa ikke noget usædvanligt under Rejsen, før vi nærmede os Falmouth. Dagen inden, vi skulde ankomme til Falmouth Red, var mit Vagtskifte om Morgen efter at have bovet Ankrene af næppe kommet ind i Lukafet, før Raabet „Mand overbord“ gjaldede rundt paa Skibet. Straks

ilede vi ud paa Dækket, hvorfra vi kunde se Hovedet af den nævnte Matros i Søen agten for „Helios“, hvor det var lykkedes for ham at faa Tag i Loglinen og faa den viklet om et af sine Haandlede. Men den stærke Belastning kunde Linen ikke holde til. Skruerne, der holdt Skoen i Lønningen, blev revet ud, hvorved baade Line og Ur gik med ham. Straks blev der braset bak og en Redningsbaad sat ud, og til en norsk Damper, der var kommet i Nærheden af os, blev signaleret „Mand overbord“. Den satte Udkig og sejlede rundt paa Ulykkesstedet, men baade dens og vore Anstregelser for at komme den forulykkede til Hjælp var forgæves. Han var forsvundet i Dybet. Af hans Kammerater paa Vagtholdet blev det oplyst, at han havde været ved at lægge en Reserve-Surring — den almindelige Sikring, der altid foretoges af afbovede Ankre — paa Styrbords Anker, da Boven pludselig satte ned samtidig med, at en Sø løb op og tog ham med sig. Denne Hændelse var ret gaadefuld, eftersom vi lænsede for en god Vind, og under Hensyn til, at Skibet ikke paa noget Tidspunkt under saa gode Vejrforhold havde taget Vand paa Bakken. Den paafølgende Dag, efter at vi var gaaet ind til Falmouth, skulde hans Efterladenskaber pakkes sammen for at sendes i Land, hvorved det viste sig, at han allerede havde pakket. I hans Køjrum laa nemlig nogle Bundter, heriblandt, indsyet i et Stykke Linned, Brevene fra hans Kæreste, forsynet med Adresse. Det kan ikke nægtes, at de fleste af os spekulerede over denne sælsomme Tildragelse, som maa konkluderes i, at „der findes mere mellem Himmel og Jord, end vi Mennesker forstaar.“ 8 Maaneder var gaaet, da „Helios“ vendte tilbage til Hamburg, hvor jeg mønstrede af.

Et sælsomt Forlis.

Saa kom jeg ombord i Bremens største Fuldrigger „Nümphe“ som Matros „Zweiter Klasse“ en Grad, der laa mellem Letmatros og Fuldbefaren, og som man kun havde i tyske Skibe. „Nümphe“ skulde fragte en Ladning Kul til Chile. Efter endt Rejse kom jeg ombord i „Indra“, en lille, gammel, tysk Bark, paa hvilken jeg kom til at opleve mit Livs særeste Hændelser. Vi afgik fra Hamburg med en Halvkladning Stykgods og skulde komplettere Resten af Lasten med Briketter i Cardiff. Rejsen skulde gaa til Acajutla i San Salvador og Corinto i Nicaragua. Rejsen rundt Kap Horn var den Tids sædvanlige, hvor Skibsbesætningerne i en 3—4 Uger kunde afføre sig vaade Klæder for at kravle i en vaad Køje og saa begynde paa en frisk. For at kontrolere Kronometret styrede vi Galapagos-Øerne an, men da vi ikke kunde faa dem i Sigte til den beregnede Tid, maa Kronometret altsaa have været i Uorden. Efter at have faaet den nordlige Kyststrækning af Sydamerika i Sigte sejlede vi langs med den. Styrmanden havde givet Ordre til at holde Udkig efter en Vulkan, som skulde ligge ved Byen Acajutla, vort Bestemmelsessted. Vulkanen skulde ved sin røde Ild-søjle om Natten og ved sin hvide Røgsøjle om Dagen være et let Kendingsmærke, mente han. Imidlertid tog Udkiggen flere Gange fejl af en Bjergtop, der svøbtes i en hvid Sky, og der gik saaledes flere Dage, uden at nogen Vulkan overhovedet blev synlig. Pludselig en Dag styrer Skibet ind mod Land, og der bliver givet Ordre til at ankre, trods det, at der ikke er nogen

Vulkan at øjne, ja hverken Havn, Anløbsbro, By eller noget levende Væsen, men kun en Baake med et blaat Flag paa en Kyst af Sand med bagved liggende Skovbevoksning var alt, hvad vi kunde se. Medens vi er ved at gøre Sejlene fast, siger jeg til min Sidekammerat: „Jeg er sikker paa, at vi aldrig kommer herfra igen. Dette er ikke Acajutla, saa meget kan jeg da se.“ Efter en halv Times Forløb begyndte Skibet at hugge i Bunden paa Grund af indtrædende Ebbe. Kaptajnen, der sammen med Styrmændene efter Ankringen var gaaet agterud, kom nu forefter. „Jeg synes, den hugger i Bunden,“ sagde Kaptajnen, hvilken Udtalelse han til vor Forundring ledsagede med et svedent Grin, hvorefter han gav Ordre til at hive Ankeret op og gøre Sejlene los. Jeg var blandt dem, der skulde til Sejlene. Hugningerne var efterhaanden blevet saa kraftige, at hele Rigningen „dansede“, da vi befandt os deroppe, og ved Ophivningen af Ankret havde Spillet kun drejet nogle faa Omgange, før Tampen af Kæden kom til Syne. Den var altsaa blevet hugget over ved Skibet Huggen. Saa gav Kaptajnen Ordre til at brase bak, men det forblev uden Virkning, eftersom det var næsten stille. Sejlene hængte blot slapt ned langs Masterne. Saa skulde de gøres fast igen. Men det nægtede vi pure, da Rigningen truede med at styrte ned, hvilket kunde ske naarsomhelst. Da Søerne saa begyndte at bryde over midtskibs og for, maatte vi alle ty hen til Halvdækket agter. Der tilbragte vi hele Natten og maatte nøjes med at spise og drikke det, som var til at faa fat paa. I Nattens Løb hørte vi, hvordan Naglerne sprængtes i Skibet, som var begyndt at vandfyldes og tilsidst stod helt paa Bunden, medens Søerne brækkede over det.

Kaptajnen røg i Ballen.

I Dagbrækningen firedes Redningsbaaden af, i hvilken alle, paa nær Kaptajnen, hans Foxterrier, 2. Styrmænd, 1 Lübecker-Matros og jeg, var entret for at ro ind til Kysten, der heldigvis kun laa ca. $\frac{1}{4}$ mile borte fra Skibet. Saasnart vi havde set, at de var naaet velbeholdne i Land, kravlede vi i Jollen agter, der forinden i Daviderne var firet af saa langt som muligt, hvorefter Enderne skulde kappes. Jeg stod i Forenden af Jollen og Lübeckeren agter, hver med en stor Kniv. Saa det gjaldt om at kappe paa een Gang, hvis vi vilde ned paa nogenlunde ret Køl. Paa Kaptajns Kommando fik jeg kappet min Ende, hvorimod Matrosen kludrede i det, saa at Jollen blev hængende i Agterenden, hvilket havde til Følge, at Kaptajnen røg paa Hovedet i „Ballen“. Vi andre blev kun hængende, fordi vi fik Tag i et eller andet. Kaptajnen fik ikke alene et Vandbad, men ogsaa et Oliebad. Vi havde nemlig, kort før vi kravlede i Jollen, hældt noget Olie ud over Lønningen for at dæmpe Søen. Datidens store Sejlskibe medbragte altid Tran til Brug i haardt Vejr, f. Eks. til at afværge Braadsøer. Og Tran var nemlig som animalsk Olie bedre hertil end mineralsk Olie. Trannen hældtes normalt i nogle Sejldugposer med Værk, der anbragtes i Lokum'et paa Luvart Side, hvorfra den saa sivede ud paa Søen, paa hvilken selv disse smaa Tran-Mængder kunde gøre stor Virkning. Naa, vi fik fisket Kaptajnen op og slap godt fra Skibssiden, og var næsten kommet omtrent halvvejs ind mod Land, da Kaptajnen paa sit Hamburger-Plattysk sagde: „Gud-

skelov, nu har vi da bjerget Livet." I næsten samme Nu kom en kraftig Sø, der smækkede Jollen tværs og bordfyldte den, men ved at holde den med Aarerne forhindrede vi, at den kæntrede. En 4—5 Mand kom straks svømmende ud fra Land og støttede den, medens de svømmede ved Siden. Alle var saa naaet velbehøldent i Land, hvor stadig ikke noget Tegn paa Meneske- eller Dyr-Liv havde vist sig.

Beboet, men kun med vilde Dyr.

Der var derfor ikke andet at gøre end at søge at finde Vej til et beboet Sted samt at udforske det Sted nærmere, hvor vi var landet. 3 Udforsknings-Ekspeditioner blev saa startet. 2. Styrmand og Kaptajnen skulde følge Stranden mod Syd, Tømmeren og en Matros Stranden mod Nord, og Smeden og jeg skulde gaa gennem Skoven, som set fra vort Landingssted syntes uendelig. Vi fyldte vore Lommer med noget Brød, som vi havde faaet bjerget, og af nogle Flasker Øl, som ogsaa var reddet med i Land, fik vi hver en med, hvilken vi transporterede i en Snor om vor Hals. Den tilbageblevne Besætning skulde saa bjerger Fødevarer fra Skibet og hugge Grene af til en Hytte, som vi skulde bo i. Heldigvis var Skoven, som Smeden og jeg skulde forcere, let gennemtrængelig, og allerede i Løbet af et Par Timers Tid naaede vi et stort Vand, bag hvilket saas Land i alle Retninger. Vi besluttede at gaa videre frem mod Nord langs Kysten, og nogle Timer senere fik vi til vor store Glæde Øje paa en lille Damper, som kom sejlende mod os. For at hende dens Opmærksomhed paa os satte vi vore hvide Lærredshuer paa et Par Grene, som vi vinkede med af alle Kræfter. Paa Damperen maa man have set os, for den ankrede op, og en Baad kom ind til os. Kort efter var vi ombord i Damperen, for hvis Kaptajn vi berettede om vort Forlis. Han fortalte os, at vi var landet paa en ubeboet Ø, og at hans Skib var i Færd med at udlægge Bøjer ved Indsejlingen til en lille By, El Triunfo, i San Salvador. Kaptajnen vilde, saa snart han havde fuldendt Udlægningen af Bøjerne, sejle om paa den anden Side af Øen til Vraget af „Indra“ for at se efter Resten af Besætningen. Der var ikke nogen Folk at se, hvorfor Damperen sejlede tilbage til sit Udgangspunkt. Inde paa Bredden, hvorfra vi var blevet hentede, var imidlertid Resten af Besætningen ankommet, og Damperens store Redningsbaad blev sendt ind for at tage den ombord. Kaptajnen, Styrmanden og en amerikansk Opdagelsesrejsende, der tog med ind, var bevæbnede med Revolvere og Patroner i Bæltet, hvilket vakte vor Forundring. For vi, der havde gennemkrydset Øen, havde ikke haft nogen som helst Vaaben til forsvare os med, enten de nu skulde være bragt i Anvendelse overfor vilde Dyr eller Mennesker paa den ellers ubeboede Ø. Ved Rednings-

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

baadens Tilbagekomst viste det sig, at vor Kok og Tømmermand manglede. Dem havde man tabt af Syne. Nogle af de, der kom ombord, var berusede, hvilket hidrørte fra, at de havde taget for rigeligt til sig af den Vin, der var bjerget i Land fra „Indra“. Derefter var de kommet i vildt Slagsmaal, hvorunder man havde flaaet Tøjet mere eller mindre af hverandre. En kom saaledes ombord kun iført Underbukser. Ydermere var hans Overkrop „tatoveret“ med størknet Blod, godt fyldt med Sand fra Livtaget paa Strandbredden. Sejlmageren, en Finne, fortsatte med at lave Ballade, efter at han var kommet ombord i Rednings-Damperen. En — to — tre — saa blev han belagt med Haandjern og en Ende bundet om Livet paa ham, hvorefter han blev firet ned i Ballast-Rummet. Der skulde han forblive hele Natten. Hans Leje blev hverken blødt eller fjedrende, for Ballasten bestod af Stenkul. Inden vi sent hen paa Aftenen kunde sætte Kursen mod El Triunfo, havde Kaptajnen spurgt, om ikke nogen af os vilde forblive paa Øen for at holde Øje med Vraget af „Indra“. Det var der ingen, der fandt Anledning til, især da Kaptajnen oplyste, at der var vilde og farlige Dyr paa Øen. Med en vis Bekymring tænkte vi paa vore 2 Kammerater, der ikke var kommet til Syne.

Den paafølgende Morgen fulgte vi alle med Damperen tilbage til dens Arbejds-Plads for derfra at forsøge at faa bjerget vore private Ejendele i „Indra“, hvis de da ikke allerede var taget af Havet. Undervejs var Sejlmageren vaagnet af sin Rus. Hans Anstregelser for at komme op ad Last-Lejderen morede vi os kosteligt over, for han havde stadig Haandjernene paa. Det lykkedes ham dog at naa op til Lugekarmen, hvor han efter Kaptajnens Ordre, da han nu var blevet rolig, befriedes for de snærende Tingester. Da vi nærmede os Øen, saa vi til vor Glæde, at baade Kokken og Tømmermanden befandt sig inde paa Bredden. Efter at vi var blevet sat i Land paa Øen og havde opnaaet Kontakt med dem, fortalte de deres Hændelser. De havde ogsaa nydt for meget af Vinen, var kommet væk fra hinanden og havde, da Trætheden tilsidst havde overmandet dem, lagt sig til at sove. Tømmeren var i Løbet af Natten vaagnet, ved at et stort Dyr havde forsøgt at bide ham i Benet, hvorefter han styrtede afsted. Ved Dagbrækningen havde de saa fundet hinanden, og de kunde begge ikke forstaa, at vi alle var forsvundet for dem.

Fortsættes i næste Nummer.



Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Telefon 387, 10,387

Th. Møller

Grundlagt 1875

Nyhavn 45-47, København

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

i NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

SYVENDE KAPITEL.

BENIN — Hovedstaden i Nigeria-Staten af samme Navn. Residens for Hans sorte Majestæt Kongen over alle Benin-Negre og Losseplads for alt det Bras, der kan fryde en saadan Negers Hjerter.

Herrejemeni, hvilken Hovedstad! To lange Vareskure, tre Kolonihave-Lysthuse med Veranda til Beboelse for en Faktor og hans Medhjælpere og til Ærgrelse for dem, der maa fylde Vareskurene med Palmolie og Palmekærner i store Fustager, Gummi i Baller og Elfenben i Dynge, som til de Indfødtes Velsignelse ombyttes med fyldte Genever-Dunke i grønne Kasser — og endelig et Par Snese Negerhytter, som er klinede op af Floddynd, og som paa Afstand ligner Høstakke, men ikke saa meget som en Splint af en Anløbsbro.

Nigere er bred ved Benin. Vi ligger et halvt Hundrede Favne fra Land og er omringet af mindst lige saa mange Kanoer. Dækket er sort af Negre — Mænd og Kvinder i alle Aldre og klædt i Ingenting, og alle har de et eller andet til Salg.

En trækker af med en Abe i en Snor. En Abe trækker af med To i to Snore. Det er en vældig Gorilla, som de to Negre lige har indfanget — Guderne maa vide hvordan — og som de har Besvær med at holde Styr paa. Den hvæser og skærer Tænder omtrent som Sambo, naar han bliver drillet, og den skal ligesom han køres i stramme Tøjler. Kors hvor den er vild og ser ondskabsfuld ud. Det er lige noget for Baadsmanden. Han er allerede i Underhandling om Prisen.

Der er gamle Koner med gule Appelsiner og grønne Lemoner i Bastkurve. Der er ganske unge Kvinder med Ananas i Bundter og Bananer i mægtige Klaser — skønne lifflige Frugter, der svulmer af Næringsstof og læskende Saft, som faar Ens Tænder til at løbe i Vand. Og hvad enten det er gamle Koner eller unge Kvinder, saa har dog mange af dem en Gevæks paa Ryggen — en flettet Pose af Bast, op fra hvilken der stikker et lille sort nysgerrigt Barnehoved. Der er absolut ikke Marked for Barnevogne i Nigeria. Der er noget for enhver Smag, og Sælgerskerne selv er Indbegrebet af den højeste kvindelige Ynde i denne Del af Afrikas mørke Fastland. Nogle har en Underlæbe, der ved aarelange Selvpinsler er forlænget til en visser Hudlap, som hænger dem langt neden for Hagen, og enkelte har ogsaa forlænget deres fire ufuldkomne med en afskaaret Aberumpe — Halenegre — og jeg som troede, at denne Benævnelser kun var et Udslag af visse Folks Trang til at gøre sig lystige paa andres Bekostning. Kvinder er Kvinder, og de er ens over hele Ver-

den. Jeg synes i hvert Fald, det kommer ud paa et, om de svanser rundt med en Abehale bag paa eller med Strudsfjer paa Hjernen.

Pyntesyge er en Epidemi, som ogsaa angriber det stærke Køn, og blandt Benin-Negre raser den særlig voldsomt. Der gaar nu for Eksempel en lang, kalveknaet Rækel og lapser sig med hvide Manchetter paa sine sorte Ben og ikke en Trævl paa Kroppen, men ikke desto mindre frygter han for at blive gennemblødt af en Regnskylle fra en klar Himmel, eller skulde det være for at undgaa at blive solbrændt, at han gaar med opslaaet Paraply uden Betræk? Jo, han er dejlig; det tror han da selv, men han falder alligevel igennem mod den Mister Black, der gaar med Vækkeur i en Snor om Halsen og med sin Manddom i en gammel rusten Sardindaase, som han har surret fast med et Bastbaand om Lænden. En har en Tallerken paa Maven og en Blikkasserolle paa Hovedet — en anden Skyggen af en Straahat. Den ene ligner Mars i Panser og Plade — den anden Saturn i Hovedet, og de ligner allesammen en Flok totale Solførørkelser.

Der er Gang i Tuskhandelen. Negrene bruger Mundlæderet, og de har ogsaa nok at bruge af. De skraaler omkap, og det er i samme Tonart altsammen og paa samme Melodi, men Ordlyden i Skraalene er ogsaa ganske ens hos dem alle: *Change for change — black monkey for white dog* — Tjau, Tjau! Kød er Enden paa Visen. Det er det, de vil have, og det spiller ingen Rolle, om den hvide Hund er et Svin eller en Missionær. Kødets Lyst lyser dem ud af Øjnene, og Begæret staar skrevet med Savl i deres Mundvige. Men som sagt er der ogsaa noget, der hedder Øjnenes Lyst hos Benin-Negre; om den er større end Kødets, skal jeg lade være usagt, men Baadsmanden har tiltusket sig Gorillaen for et Lommespejl og en Gummiflip, og nu er der to lykkelige Negre i Nigeria.

Jeg er faldet i Snak med en gammel Pebersvend. Ganske vist er han ikke Pebersvend i Ordets almindelige Betydning. Han har en Kone — en dejlig fed Mammi, og han har slæbt hende med om Bord. Men han vil sælge mig Peber — skønne røde og grønne Bælge, som han har trukket paa Snore.

Jeg smager paa Peberet; det brænder som Helvedes Ild, og det frister mig ikke. Jeg spytter og siger *no*.

Jeg ved ikke om mit bestemte *No* gaar Negeren til Hjertet, men han ser i hvert Fald yderst ulykkelig ud, og han fortsætter ihærdigt med sit *change for change* og *black monkey for white dog*. Men pludselig skifter

hans Ansigt Udseende — fra yderst ulykkelig til i høj Grad svinepolisk, og samtidig skifter han ogsaa om paa Ordlyden i sin drøvende Opfordring til Tusk. *Change for change* staar fast, men den sorte Abe kalder han Mammi, og den hvide Hund bliver til Tjau.

Jeg ser med Foragt paa Manden. Jeg ser med Foragt paa al Slavehandel, hvad enten den er hvid eller sort, men i dette Tilfælde kan jeg heller ikke afholde mig fra at se paa Slaven, og det er vanskeligt at forklare mine Følelser ved Synet. De er vidt forskellige; dog føler jeg først og fremmest, som om jeg har slugt en vældig Dosis Brækpulver, og dernæst en inderlig Trang til at gennemtampe den væmmelige Peberneger, der vil sælge sin Kone for en Luns skimlet Kød. Men jeg lægger Baand paa mig selv. Jeg er Matros for tre Pund om Maaneden og ikke Moralprædikant for at gøre mig selv til Grin. Nigeria-Negre er sorte Sjæle i sorte Skind, og jeg føler mig ikke kaldet til at vaske dem hvide.

Jeg gaar min Vej — agterover. Jeg vil have noget ordentligt for mit Kød. En tilbyder mig en lille hæsleg Fetich — en Skulptur af en Afgud til Hjemmeandagt. En anden vil paadutte mig en Padle til en Kano — en tredje en Kam til en Paryk. Alle tre Dele er af sort, jernhaardt Træ og udskaaret med smukke Ornament, men Udskaeringen ser for mig ud, som om den er foretaget paa Maskine. En fjerde frister mig med et blankt Spyd paa et tre Alen langt Skaft, der i hele sin Længde er beviklet med Leopardskind. Jeg stryger med Haanden op og ned ad Skaftet, men jeg føler hverken Medgang eller Modgang. Haarene staar lodrette paa Skindet som paa Møbelysch, og baade Fetich, Padle, Kam og Spyd minder mig om Germania. Jeg ryster paa Hovedet og gaar videre. Jeg er ikke kommen til Nigeria for at købe Nürnbergkram.

Hvad skal jeg købe. Et eller andet skulde jeg gerne bringe med herfra til Minde om denne Rejse. Jeg har altid været en Hund efter Minder, og jeg har mange — baade synlige og usynlige, som af Folk med for megen Mavesyre undertiden ogsaa stemples som usandsynlige, men som ikke desto mindre er saa haandgribelige, at de baade er til at tage og føle paa. Jeg har snehvide Koraller fra Selskabsøerne og skinnende Perlemor fra Paumotu, en Tobaksdaase med de fineste kinesiske Lakmalerier fra Shanghai og en Buddha fra Bombay, og Gud ved hvad. Remsen er lang — saa lang, at jeg ikke kan slæbe dens enkelte Dele med mig til Søs, derfor har jeg deponeret største Parten til Opbevaring hos Norske Mathilde og andre gode Veninder og Venner, hos hvem jeg har ligget i Logi, mens jeg gik ledig og søgte Hyre. Det eneste, jeg fører med mig, er en ægte Panamahat fra Para og Minderne om alle de Blyhatte, jeg har pyntet mig med i de forskellige Havnestæder, hvor jeg har været i Land, og saa har jeg endelig paa mit ene Ben Arret efter en Revolverkugle fra Vera Cruz og et Bid i Næsen af en dansk Hund fra Antwerpen. Jo, jeg har Masser af Minder; om de er værdifulde for andre, er en Smagssag, og det kommer som sagt an paa, hvem de andre er; men jeg vil ikke for alt i Verden undvære nogen af dem, og jeg vil ogsaa have Samlingen kompletteret her fra. Men med hvad? — En Papegøje — en Abe — eller skulde jeg hellere anskaffe mig en Krokodille? — Nej, ingen af Delene. Køber jeg en Papegøje, faar jeg selvfølgelig Skyld for,

at jeg har neglet den fra Kokken eller Stewarden. Tyv tror jo, hver Mand stjæler. En Abe vil bare fremkalde Mindet om en daarlig Matros, som ikke kan læse Mærkerne af paa en Lodline, og hvad vil Norske Mathilde vel sige, dersom jeg kommer tilbage med en lille Dille? Hun vil simpelt hen tro, at jeg ikke er rigtig klog og bede mig ryge og rejse der hen med min Galskab, hvor jeg lægger mine Penge. Nej, den Slags Minder er alligevel alt for levende.

Men hov! Hvad ser jeg der Midtskibs paa Bunkerlugen i Tværgangen under Overbygningen? Er det Fandens Oldemor? Snak om en Ting, som jeg ikke kender. Det er jo en gammel, rynket Niggerkælling med en hul Tand. Mon ikke der skulde være Tusk for mig?

Jeg viser Kællingen mit Kød. Hun mimrer med Munden og sluger det med Øjnene og viser mig til Gengæld sin Tand — *change for change*. — Tandens er kun en Rod, og den er hul, men jeg ser straks, at den rigelig er min Luns Kød værd. Vi bytter lige over, og jeg er henrykt. Jeg har kompletteret min Samling med et Minde, der altid vil lede min Tanke hen paa det Rævesul, der serveredes for Mandskabet ombord i „Kongen af Benin“, og som ædes af Kannibaler i Nigeria — ja, paa Mad i Almindelighed, for Tandens har siddet i Munden paa en Elefant, og nu stikker jeg ikke op for Kaptajn Anderson, naar jeg engang gaar til Borde i min egen Kahyt, og jeg ligesom han skal spise med Hagesmæk paa. Der kan blive mindst seks Servietringe af den Stump Tand.

Vist var det en god Handel, og det var paa høje Tid, jeg fik den afsluttet. Baadsmanden kommer langs Dæk med sin Kat i Haanden og store Ord i Munden — Ord, der flyder fra hans Læber som en rivende Fos, og som ikke just lyder som en evangelisk Forkyndelse, men som ikke desto mindre er saa bevingede, at de faar mangen sort Sjæl til at fare til Himmels — eller i det mindste et godt Stykke paa Vej derop efter. For mig ser det i hvert Fald ud, som om Negre og Aber og Papegøjer og hele Menagen bogstavelig talt flyver over Siden i et skrigende Virvar.

Det er absolut heller ikke noget Sansebedrag. Flugten er virkelig nok, og nu piler samtlige Kanoer ind mod Land i alle mulige Retninger og med en Hale af Junglens vilde Lyde efter sig, og „Kongen af Benin“ spyer Gift i grønne Kasser fra alle fire Luger paa en Gang. Giften flyder over det ganske Land. Det kaldes ogsaa at sprede Kultur, og den spredes paa Flasker.

Naa! Man er vel ikke selv stort bedre end visse andre. Jeg saar ganske vist ikke Genever og høster Guld og grønne Skove; men naar jeg skal være helt ærlig, maa jeg indrømme, at jeg alligevel har snydt den Niggerkælling med mit fordærvede Kød.

Død og Pine! Min Tand! Jeg maa straks hen i Lukafet. Ingen skal se den. Det er ikke alene Nigeria-Negre, der er udstyret med lange Fingre. Jeg syer den ind i min Madras.

Sambo staar uden for den aabne Kabysdør under Overbygningen og hvisker hemmelighedsfuldt med Koksmathen. De er to Alen ud af et Stykke Land, og de er ogsaa lige sorte i Sjælen.

„Hvad staar I to Orang-Utænger nu og brygger sammen?“ siger jeg, idet jeg gaar forbi.

Men det skulde jeg aldrig have sagt, for det virker ogsaa ubehageligt paa en Neger, naar han bliver tiltalt

med et forvrænget Navn. Sambo langer Armen ind i Kabyssen og griber, hvad der ligger ham nærmest paa Bordet, og saa stiller han sig truende op og vil gaa løs paa mig med en lang Saks, og Koksmathen springer samtidig helt ud i Gangen med en Kødkniv i Haanden. Minsandt om det ikke ser ud for mig, som om jeg baade skal klippes og skæres paa én Gang.

Min Kniv sidder i Skeden bag paa min Lænd, men jeg foragter enhver, der slaas med Kniv, og jeg vil nødig foragte mig selv. Saa farer Tanken om min Tand som et Lyn gennem min Hjerne, og min højre Haand farer lige saa hurtigt i Lommen. Rigtignok har jeg lovet mig selv, at ingen ombord skal se den Tand, men derfor kan et Par sorte Slyngler godt faa den at føle.

„Come on!“ siger jeg og stiller mig i Forsvarsstilling, og i samme Nu er Lampemanden paa Siden af mig.

„What's wrong?“ siger Lampemanden.

„All right!“ siger jeg.

Og dette korte Ordskifte er fuldt ud tilstrækkeligt til ved højlys Dag at jage et Par Halenegre i et Museum. Koksmathen farer ind i Kabyssen og smækker Døren i efter sig, og Sambo staar paa Hovedet ned gennem en aaben Bunkerluke; men jeg gaar forefter og henter mig tre modbydelige Overraskelser.

Den første Overraskelse er Pebernegeren fra før. Han staar og forsøger at skjule sig mellem Burene under Bakken, mens han guffer Tjau i sig med en Velbehagelighed, som om det kunde være Napoleonskager. Den anden Overraskelse er hans fede Mammi, som kommer ud fra Matroslukafet med et bredt Grin i Fjæset og tre tørre Beskøjter i Haanden, netop som jeg vil gaa ind. Men den tredje og mest modbydelige Overraskelse finder jeg i selve Lukafet, og det er Tyrken, som staar og luder med Hovedet over sin Køje, som om han skammer sig. Burr! Han har ogsaa Grund til det — den Sultan.

OTTENDE KAPITEL.

Solen er forlængst gaaet i Busken. Maanen negler sig op over Skovens mørke Bræmme som en skarp Guldsko, og Pailletterne paa det berlinerblaa Himmelsbaand er allerede begyndt at funkke. Der ligger Dis lavt over Floden — væmmelig gul Dis i Klatter. Mosekønen brygger den rene, uførfalskede Malaria.

Jeg føler mig tung i Hovedet og saa Dødsens træt. Det kan umuligt være, fordi Dagens Arbejde har anstrengt mig i nogen særlig Grad. Jeg har eftersat Mærkerne paa min Lodline, og Nordmanden og jeg har i Forening slaaet Resten af Dagen ihjel paa Broen. Vi har luftet Skjulsejlet og gubbet den værste Ir af Mes-singtøjet. Alle Kammeraterne, som har været holdt til Vinden med grovere Skibsarbejde, siger, at vi har prin-

set den. Men Nordmanden og jeg er ikke Prinser. Vi er begge Sejlskibsmatros over hele Verden, og om Bord i „Kongen af Benin“ er vi tillige Kvartermænd. Under Fart paa Floden og langs Kysten i Guinea-Bugten skiftes vi til at styre og hive Lod, men ligger Skuden stille, har vi kun vor Bro og vore Grejer at passe, saafremt en saakaldt kendt Mand da ikke i Forvejen har rendt Skuden paa Grund. Og for Resten er vi begge svært enige om, at Misundelsens Brød ogsaa kan spises om Bord i en Sultekasse, som „Kongen af Benin“.

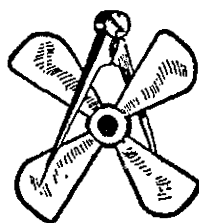
Nej, det er en Umulighed, at mit Dagsarbejde kan have saa trættende Eftervirkninger. Jeg føler det snarere som noget, der ligger i Luften. Det er, som Altet omkring mig tynger og presser og klemmer mig paa alle Led og Kanter, og jeg kan daarligt faa Vejret.

Luften i Lukafet var det ogsaa næsten umuligt at aande i. Jeg slugte mit Tepjask og slæbte mig op paa Bakken med et Besvær, som om jeg havde et Hundrede-punds Lod hængende ved hvert Ben, og nu ligger jeg, saa lang jeg er, paa Ryggen med mit Hoved mod Signalkanonens Lavet. Klip mig med Saks eller skær mig med Kniv — prik mig med Spyd og tru mig med Revolver — jeg er komplet lige glad. Ikke, om Kaptajn Anderson blæser mine Trommehinder i Stumper og Stykker med sin Domsbasun, flytter jeg mig af Stedet. Det er, som usynlige Hænder knuger mig i Dæk.

Skulde det være Feberen?

Jeg har haft Klimafeber en Gang før. Det var ganske vist den Gule; men Feber er vel Feber, hvad enten den er gul eller sort, og jeg synes alligevel ikke, dette er det samme, som da jeg fik Besøg af *Yellow Jack* i Brasilien. Den Gang frøs jeg, saa Tænderne klaprede i Munden paa mig, og samtidig transpirerede jeg Sved i Spandevig; og jeg saa straks Manden med Leen komme vadende over en Dødemark, besaaet med fem Hundrede skandinaviske Søfolks Lig og strække Leen ud efter mig. Dette var i Santos — den Tids værste Helvede for Søfolk. Og jeg tabte da ogsaa Bevidstheden under Fandens Hov, da jeg til sidst faldt om paa Dækket, og en drukken Skipper sparkede mig i Hovedet og kaldte mig Dovendyr. Nu transpirerer jeg kun, og det gør jeg ogsaa til Gavn, men jeg ser hverken Manden med Leen eller med Hestehov, derimod foresvæver der mig et Billede af en sort Djævel med en Saks i Haanden, og det kan jeg ikke faa ud af mine Tanker.

Hvor sælsomt — ingen Vind og stjerneklart — alligevel Uro i Luften. Jeg ser den ene mørke Sky efter den anden drive forbi Maanen. Er det Papegøjetræk — eller Øjenforblændelse — eller hvad? Jeg lukker uvilkaarligt Øjnene. Jeg lukker altid Øjnene, naar jeg skal spekulere over og løse et Problem. Det plejer at klare mit Syn, men besynderligt nok, det modsatte er akkurat Tilfældet nu. Jeg ser Stjerner overalt, og sorte Pletter



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

danser for mine Øjnes Indre — smaa, sorte Pletter, der vokser sammen og bliver til jagende Skyer af fantastiske Former. Snart tager de Skikkelse som menneskelige Væsner — snart som Dyr og snart som halvt af hvert, og alle ligner de en sort Djævel, som snapper efter Maanen. Men Maanen er jo heller ikke længere nogen Negl — eller Klo. Nej, jeg ser det aldeles tydeligt; den er en Saks, og den klipper og klipper — og puh! hvor jeg sveder, og hvor Sveden dog svider i mine Øjne.

Hvad var nu det? Som om En strøg mig over Kinden med en silkeblød Haand — og nu igen. Aah, hvor det svaler!

Jeg slaar Øjnene op. Nej, se der har vi jo Maanen, gamle Negl, saa er du jo alligevel ingen Saks. Men hvor er nu alle Skyerne med de fantastiske Former? Hvor er Djævelskabet blevet af? Jeg løfter Hovedet en Kende. — Aha-ah! Nu føler jeg dets Nærhed som kattebløde Poter paa mine Kinder — som svale Aandepust paa min hede Pande, og jeg synes ogsaa, jeg hører, at det larmer op med Djævlemusik i det Fjerne. Jovist! Nu ser jeg Djævelskabet. Det har rottet sig sammen bag Skovene, og nu kommer det jagende frem i sluttet Trop med Trommer og Piber og med vilde Blink i Øjnene. — Feber! — Ha, ha! — Nej, det er ikke Febersyner.

Op du gamle Vind- og Vejrhane af en Sejlskibsmatros og lig ikke her og bild dig ind, at du har drukket dig fra Sans og Samling i Mosekonens lumske Bryg, naar hele din Svaghed bestaar i Mangel paa Luft, fordi en opblæst Orkan kommer anmasende og tilraner sig hele Atmosfæren.

Al min Træthed og mine Feberfantasier er som blæst bort. I et Nu er jeg paa Benene og staar et Øjeblik og vejrer og lytter efter Uvejrets Komme. Endnu mærker jeg kun svage Pust af Vind, men i det Fjerne hører jeg Bulder og Brag, og jeg ser allerede hvidlige Lyn knitre over Skovene.

Maane og Stjerner viskes ud. En Mur af det sorteste Mørke jager frem over Himlen og fejer dem bogstavelig talt bort, og nu plasker de første Regndraaber mod Dækket som Dryp af smeltet Bly. Tættere og tættere falder Draabere og bliver til tommetykke Straaler, der pisker Floden til Skum.

Saa har vi Orkanen. Som en Lavine kommer den susende over os. Det hyler og brøler og tuder i Skoven. Det skræpper og skriger og knurrer og snærrer under Bakken. Floden fraader og rejser sig i Bølger, der staar i flygende Sprøjt. Det rusker i Arkerkæden. Brag paa Brag drøner fra Urskovens Dyb. Kæmper falder — knækkede som Tændstikker eller spaltede og splittede til Pindebrænde, og Kæmper rykkes op med Rod. Atmosfæren er et eneste Ildhav. Kors, hvor Leopardungen snærrer i sit Bur.

Jeg springer ned og rauser ud. Men hvem finder jeg under Bakken paa Hug ved Leopardungens Bur og med en tændt Lanterne i Haanden? Ankervagten — Sambo, og hvad var det, han har saa travlt med at skjule under sit Lændeklæde?

Har jeg set rigtigt, eller bedrager mine Sanser mig igen? Var det Glimt fra et Par blanke Øjne og fra et Par lange, spidse Arme over Kors, eller var det den klare Lanterne, der genkaldte Billedet af Maanen fra før? Jeg tør ikke bestemt paastaa, hvad det var. Lan-

ternen blænder mig. Jeg ser Spøgelser og Maaner i alle Skikkelser. Orkan og Dyr tuder mig Ørene fulde med en Larm som fra en anden Verden — Vindstød og Hvin, Brag og Fald, Fugleskrig og Bræg fra to Antiloper og Knurren og Snærren fra en tirret Leopard. Hvilket infernalsk Spektakel. Det synger i mine Trommehinder og klipper i min Hjerne — og ritsch —.

Det var Ankerkæden, der tog Raus, og nu hører jeg gennem Larmen Kaptajn Andersens Røst fra Broen. Det er ikke hans sædvanlige Domsbasun, han støder i; den slaar ikke til i Øjeblikket. Nej, han brøler gennem en Raaber, og han forkynnder den Læresætning, enhver Sømand bør kende: At ét Anker for sin fulde Kædelængde holder bedre end to for korte Tømmer. Han brøler:

„Stik Ankeret ud til Tæmp!“

Alle Mand om Bord er paa Benene og i Aktivitet. — Alle undtagen Kroonegrene, som er fra Vid og Sans. De hyler og jamrer og kryber i Skjul paa de mest utrolige Steder — paa Ristværket over Fyrpladsen — i Luftventiler og Asketrægter, men nogle nøjes med at putte Hovedet under en Lugepresenning eller stikke det gennem et Køj. For dem eksisterer ingen Fare, som de ikke øjner — rene Strudshjerner.

Bagbords Anker er ude til Tæmp, og jeg staar paa Reposen efter Kaptajn Andersens Ordre og har mit Lod i Bund.

Linen strammer forefter. Den staar mere og mere skraat. Jeg har det paa Følelsen; jeg ser det ikke, for det er ravende mørkt til alle Sider; men det er klart som den soleklareste Nigeria-Dag, at „Kongen af Benen“ er i Drift.

Nigeren er som sagt bred ved Benin, og der er rigelig Plads til at drive paa. Men selv om der blæser en Orkan, er Floden en Sommersø, og skulde „Kongen af Benin“ trods alt gaa ind i Busken, vil det gaa mest ud over Rødderne. Kaptajn Anderson hører imidlertid ikke til de Skippere, der lader Skuden drive paa Land med et Anker hængende for Boven. Vi plumper den styrbords Krog, og nu staar min Lodline ret op og ned.

Orkanen er voldsom, men dens Varighed kan næppe være lang her i dens Opstaaen. Dens Diameter kan højst maale ti Mil, og skruer den sig frem med en Fart af andre ti Mil i Timen, maa den snart være blæst forbi. Dette er omtrent alt, hvad jeg ved om Orkaner, der opstaar omkring Guinea-Bugten. Jo, saa ved jeg ogsaa, at deres Bane gaar vestover, og at deres Omkreds vokser efterhaanden. Jeg har truffet dem paa forskellige Steder i Nordatlanten. Jeg ved, at de tørner Amerika og drejer mod Nord til Kap Hatteras og vender her og gaar østover igen. Jeg ved, at de taber i Voldsomhed, eftersom deres Periferi udvider sig, og at de rammer den lille By ved Aaen som en frisk Vestenvind. Der er ingen Tvivl om det. Den Orkan, som jeg nu hører synge paa sit sidste Vers, vil om andre fjorten Dage eller tre Uger føre tudende gennem Skorstenen hos Fru Due og Frøken Stær, Jomfru Ravn og Madam Skade, mens de maaske sidder og hygger sig med „Madam Brun“.

Hils hjemme!

Fortsættes i næste Nummer.

Husk at forny Deres Abonnement!

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

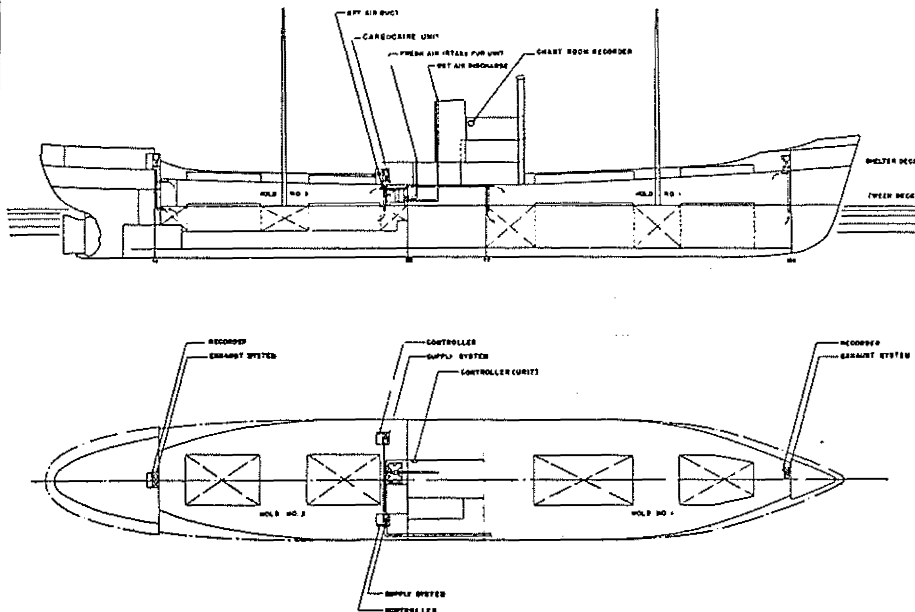
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompani
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jebsen A/S
 D/S Orion
 Andreas Christensen
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hotland
 Aanbøraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 Navitas A/S
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 A/S Rederiet Mathilde
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S Jyden
 A/S Christiansholms Fabriker
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samso
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

Cargocaire-Systemet

til Tørring af Lastrum

Fugtigheden i Lastrum har altid været et stort Problem. Et Skib kan paa en Rejse passere forskellige Klimaomraader med stærkt varieren-

Sved paa Skroget og dels paa Lasten. Aarsagen er, at Dugpunktet for Luftten i Lastrummet er højere end for Skroget eller Lasten, og Luftens Fug-



Skematisk Arrangement af Cargocaire Systemet paa M/S „Fred Olsson“.

de Luftfugtighed og Lufttemperatur. Dette samt Forholdene ved Inclastningen og selve Lasten giver Anledning til den saakaldte Sved.

Hensigten med Cargocaire er i første Haand at forhindre Sved i Skibes Lastrum. Svedning er en velkendt Foreteelse og forekommer dels som

tighed vil derfor kondenseres paa dem i Lighed med Dug paa en Rude. Hvis et Skib f. Eks. laster Kakaobønner i et varmt og fugtigt Klima, afgiver Bønnerne under Rejsen Fugtighed til Luften i Lastrummet. Naar Skibet da kommer op til et køligere Klima, bliver Skroget koldt og Fug-

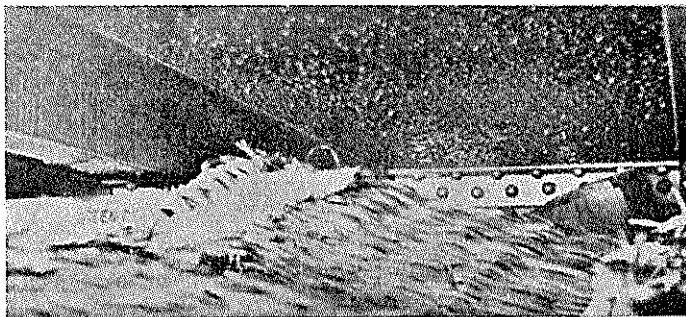


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Sved i et Lastrum.

tigheden kondenseres paa Skroget, hvorfra den drypper ned paa Lasten. En anden Type paa Sved, forekommer, hvis f. Eks. en Last af Konserverdaaser indtages i et koldt Klima og derfra transporteres ned til Troperne. Ventilrerer man da med den fugtige Tropeluft, vil dens Fugtighed fortættes paa Konserverdaaserne med det Resultat, at Etiketterne ødelægges og Daaserne rustet.

Sved foraarsager i mange Tilfælde betydelige Skader paa Lasten, men fremtvinger ved sin Eksistens omfattende Beskyttelsesforanstaltninger ved Stuvningen for om muligt at undgaa eller i det mindste begrænse Skaderne.

Cargocaire-Systemet fjerner Aarsagen til Svedningen og dermed dens Følger ved at formindske Luftens Fugtighed i Lastrummet.

Det skematiske Billede viser Cargocaire i et Lastskib med tre Dæk. Det bestaar af et Ventilationssystem for Lastrummene, et centralt anbragt Tørreanlæg samt de nødvendige Instrumenter. Ventilationssystemet udgøres af en Trykventilator, som gennem Luftkanaler blæser Luft ind i den ene Ende af Lastrummet, medens en Sugeventilator i den anden Ende suger Luften ud gennem lignende Kanaler. Ventilatorerne er indbygget i særlige Huse, der er forsynet med Spjæld, saa man enten kan forsyne Lastrummet med atmosfærisk Luft — Ventilation — eller ogsaa kan lade Luften cirkulere gennem Mellemdækket, medens Ventilatorerne er afspærrede fra den ydre Luft — Recirkulation. I det sidste Tilfælde tilsættes tør Luft fra Tørreanlægget.

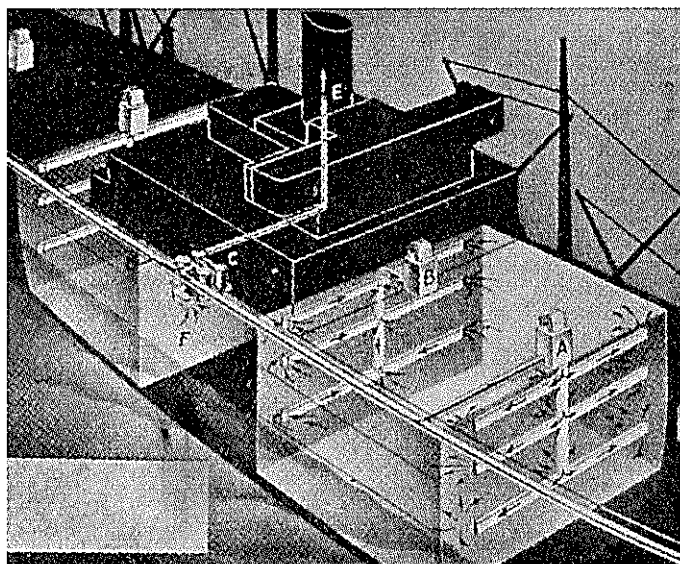
Tørreanlægget er som Regel anbragt paa Mellemdækket i Nærheden af Maskinrummet og bestaar efter Skibets Størrelse af et eller to Aggregater, hvert med fire Tørrebakker. Luft udefra blæses af en Ventilator gennem den ene Sides Tørrebakker og afgiver der sin Fugtighed. Den tørrede Luft ledes derfra ud i Lastrummene. Tørremassen i Bakkerne er Silicagel, som ligner groft Salt, men i hvilken hvert Korn har en uendelig Mængde fine Porer, som kan opsuge Fugtighed. Massen bliver efter en vis Tid mættet, og Luftstrømmen skiftes da automatisk over til den anden Sides Bakker, medens den første Sides Tørrebakker reaktiveres ved Tørring med varm Luft. Silicagelen forandres ikke kemisk herved, men beholder sine Egenskaber.

Cargocaire-Systemet anvendes paa følgende Maade:

Lastrumsventilatorerne er altid i Gang til Søs, saa Luften i Lastrummene er i stadig Cirkulation. I tørt og smukt Vejr (den atmosfæriske Luft har et lavt Dugpunkt) køres Systemet paa Ventilation, d. v. s. Trykventilatorerne blæser atmosfærisk Luft ind, og Sugeventilatorerne bortfører Luften fra Lastrummene. I fugtigt Vejr, f. Eks. naar man kommer fra Nord ned til et varmere Klima og møder varme, fugtige Luftstrømme (højt Dugpunkt) eller i haardt Vejr, naar overskyllende Søer umuliggør Indsugningen af Luft udefra, stilles Lastrumsventilatorerne paa Recirkulation d. v. s. Trykventilatorerne suger Luft fra det øverste Mellemdæk og blæser den ned gennem Luftkanalerne, medens Sugeventilatorerne suger Luften op og trykker den tilbage til Mellemdækket. Tørreanlægget startes, saa tør Friskluft blæses ind i Lastrummene. (Overskudsluften afgaar ved at Spjældet ved Udsugningsventilatoren staar lidt paa Klem). Dette er af særlig Betydning, naar Skibet kommer fra et koldt Klima med en kold Last, da Dugpunktet for Luften i Lastrummene saa maa sænkes til under Lastens Temperatur. Ved Rejse i modsat Retning tilsættes tør Luft for at bortventilere den Fugtighed, som Lasten afgiver, for derved at bringe Dugpunktet for Lastrumsluften ned under den Temperatur, som Skroget faar, naar Skibet kommer i det kolde Klima.

Installationen paa M/S „Fred Olsson“ fremgaar af den skematiske Tegning. Trykventilatorerne er anbragt paa Agterkant af den midtskibs Overbygning, den forreste Sugeventilator under Bakken og den agterste paa Forkant af Poopen. Tørreanlægget er placeret paa Agterkant af Maskincasingen paa Mellemdækket med særlig Indgang fra Maskinrummet. Frisk Luft til Anlægget tages fra en Indsugning paa Agterkant af den midtskibs Overbygning.

Instrumenterne bestaar af Hygrotermografer, som registrerer Luftens Temperatur og relative Fugtighed. De er anbragt i særlige Skabe, en for hver Sugeventila-



Skematisk Fremstilling af Cargocaire-Systemet. A og B Ventilatorer, C Tørrebakker, D Ventilationsledninger i Lastrummene, E Afgangsledningen for den fugtige Luft fra Tørrebakkerne under Tørringen, F Indsugning af frisk Luft.

tor i de respektive Lastrum og en i Styrehuset for den atmosfæriske Luft. En Sammenligning mellem Registreringerne for Luften i Lastrummene og den omgivende Atmosfære viser, om Lastrumsventilatorerne skal stilles paa „Ventilation“ eller paa „Recirkulation“ samt om tør Luft skal tilsættes.

Systemets Effektivitet er bevist paa over hundrede Skibe, som har Cargocaire, og som under Krigen har sejlet paa alle syv Have fra Polarhavet til Troperne. Naar Systemet alligevel ikke har vundet almindelig Udbredelse, beror det paa dets høje Anskaffelsespris og de store Driftsomkostninger. Anlægget koster for Tiden til et 6000—8000 ts D.W.-Skib ca. 250.000 Kr. Dertil kommer det relative store Forbrug af 250 kg Damp pr. Time ved 6—7 ato., hvilket i Motorskibe vil medføre større og dyrere Udstødskeidler end de nuværende brugelige. Energiforbruget er 25 kW.

Moderne Undervandsbaade bliver svære at jage

Kort før Krigens Slutning sendte Tyskerne nogle faa Undervandsbaade ud af en helt ny Type. Maskineriet i dem var af samme Slags som i V2-Bomberne — en Motor drevet af Brintoverilte. Det, der udmærkede V2-Bomberne, var bl. a. deres høje Hastighed, og den samme Egenskab kom ogsaa til at karakterisere U-Baade. Farten i neddykket Stand synes at have været helt op til 25 Knob. Ganske vist kom disse U-Baade aldrig til at spille nogen større Rolle — de indsattes paa et alt for sent Tidspunkt af Krigen og i et alt for ringe Antal — men i en kommende Krig kan denne Type faa en betydelig større Anvendelse. Det kommer naturligvis til at indvirke paa Flaadernes Sammensætning og paa U-Baadsjagernes fremtidige Konstruktion og Anvendelse.

I USA-Marine har man gjort visse Beregninger vedrørende de Modforanstaltninger, som i en fremtidig Krig bliver nødvendige. Man har regnet med, at de fleste Mariner indenfor en nær Fremtid vil have brintoveriltdrevne Undervandsbaade, og derved bliver med et Slag alle Eskortefartøjer og Undervandsbaadsjagere haabløst umoderne. Undervandsbaadene kan simpelthen løbe fra dem til Trods for, at de altid sejler neddykkede. De eneste Skibe, som derefter kan jage Undervandsbaadene, bliver saa Jagerne.

Under den anden Verdenskrig anvendtes med Fordel Flyvemaskiner til at opdage og bekæmpe Undervandsbaade, hvorigennem Jagerne kunde faa en god Hjælp. Det var først og fremmest ved Hjælp af Ekkoradio, at Flyvemaskiner kunde finde Undervandsbaaden, naar de ved Nattetid befandt sig paa Overfladen for at lade Batterierne. Ved Brintoveriltdrift behøves ingen Opladning af Batterier, og Undervandsbaade be-

høver derfor aldrig at dykke ud, og der findes derfor ingen Muligheder for at opdage den med Ekkoradio. I en kommende Krig maa man regne med, at Jagerne ikke kan faa nogen Hjælp fra Luften.

Med disse Kendsgjerninger som Udgangspunkt kommer man til det Resultat, at Jagernes Opgaver i Søkrigsførelsen bliver stærkt forøget gennem Undervandsbaadsteknikens sidste Fremskridt. For at kunne holde Søvejene aabne fordres Jagerne med mere end 30 Knobs Fart, gode Undervandslytteapparater for at opdage Undervandsbaadene og kraftige Dydbomber til at ødelægge dem med. Efter amerikanske Beregninger har de to sidste Krige krævet en Indsats af fem U-Baadsjagere for hvert fjendtligt Fartøj for at være Herre over Situationen.

Italiens Handelsflaade

Ifølge „Danmarks Handels- og Søfartstidende“ mistede Italien under Krigen ialt 768 Skibe paa en samlet Bruttotonnage af 3,309,605 Register Tons, deraf mener man, at kun 300,000 Tons staar til at redde. For Øjeblikket har Italien ca. 250,000 Tons Handels-skibe under Bygning. Den 1. Oktober 1946 bestod Handelsflaaden af 162 Skibe paa over 500 Tons til en samlet Tonnage af 636,966 Bruttotons. Skibsbygningen er meget generet af Manglen paa Materialer og Valuta, og der vil sikkert gaa mange Aar, før den italienske Skibsfart er kommet sig helt efter Krigens Ødelæggelser.

-wig.



Tegninger:

Vi raader over mere end 2000 Tegninger af danske Orlogsfartøjer og Kofardiskibe, gamle saavel som nye.

Løsdele:

Vi fremstiller Løsdele til Skibsmodeller i Størrelsen 1:100. (Fittings-Kanoner-Fartøjer samt leverer paa Bestilling udskaarne Skrogklodser med udført Udhulning, ligeledes Billedskærerarbejde (Galion og Ornamente).

Modeller:

Vi leverer færdige Modeller af ethvert Skib, i smukke Udførelser, og til en overkommelig Pris.

Katalog:

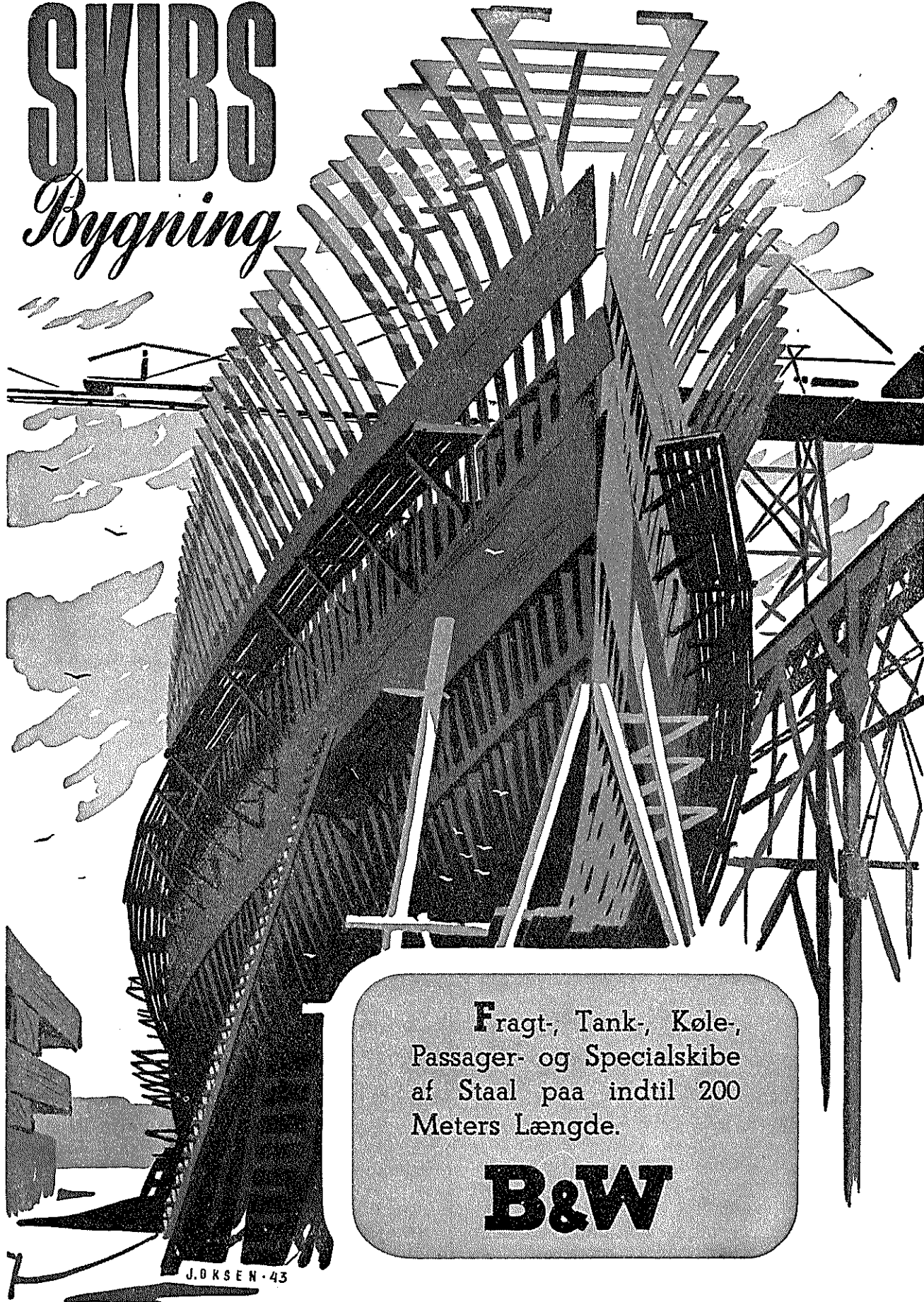
Vi sender vort Katalog mod 40 Ø. i Frimærker

ANKER MODELLER
PLANTEVEJ 8 · SØBORG

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning · Assurance · Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 · København
Telef.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

SKIBS *Bygning*



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

B&W

Sensationel Dobbeltlevering fra Götaverken

Svensk Østasiatisk Kompagnis M/S »Andaman« paa Prøvetur
Et af Verdens hurtigste Lastliniefartøjer søsat for Transatlantic

GÖTAVERKEN havde den 28. Maj en Dobbeltlevering — Prøvetur med eet Fartøj og Søsætning af et andet.

Det Fartøj, der gik ud paa Prøvetur, er A.-B. Svensk Østasiatisk Kompagnis Motorskib M/S „Andaman“ paa 7600 Tons d. w., og Nybygningen, som søsattes senere paa Dagen er et Liniemotorskib paa ca. 8500 Tons d. w., som er bestilt af Rederiet A.-B. Transatlantic.

M/S „Andaman“ er det tredje Fartøj, som Værftet har leveret til Svensk Østasiatisk Kompagni i Løbet af de sidste 7—8 Maaneder. De to første hedder M/S „Bataan“ og M/S „Hainan“ og er begge Søsterskibe til M/S „Andaman“.

„Andaman“ er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 140,6 m, Bredde 17,8 m og Dybde til Shelterdæk 11 m, Middeldybdegaaende paa Sommerfribordet er 7,3 m.

Fartøjet skal paa sine Rejser kunne medtage et Antal Passagerer, og for disse findes en fornemt indrettet Passagerafdeling ombord. Til Passagerernes Afbenyttelse staar bl. a. en stor Salon og en Spisesalon, begge elegant møbleret og prydet med Kunstværker. I Salonen ser man bl. a. et i Mahogni udskaaret Relief. Det er udført af Billedhuggeren Arvid Bryth. Spisesalonen prydes bl. a. af et ætset Glasparti komponeret af Kunstneren Roland Malmberg. Til hvert af de komfortabelt indrettede Passagerlukafer hører et Baderum.

Officerers og Mandskabets Lukafer og Messer er komfortabelt og hyggeligt indrettede. Underofficerer har egne Lukafer, medens Mandskabet er forlagt i 1- og 2-Mandslukafer. Foruden sædvanlige Messer har Mandskabet et særskilt Dagrum i Poopen. Samtlige Passager- og Besætningsrum er udrustet med mekanisk

Ventilation, hvorigennem den friske Luft kan opvarmes, om det ønskes.

Udover de ordinære Lastrum er Fartøjet forsynet med to Kølerum paa sammenlagt ca. 24.600 Kubikfod, i hvilke Temperaturen kan holdes paa minus 12 Graders Celsius, selv naar Fartøjet befinder sig i tropiske Farvande. Disse Rum er forsynet med kraftige Kølemaskiner og omgives af tykke isolerende Korkvægge.

Nævnes kan det ogsaa, at Fartøjet er udrustet med to Dybtanke til vegetabiliske Olier. Disse Tanke rummer 370 Tons Olie hver.

M/S „Andaman“s Udrustning er i alle Henseender den mest moderne. Fartøjet er bl. a. forsynet med Ekkoradio og Gyrokompas.

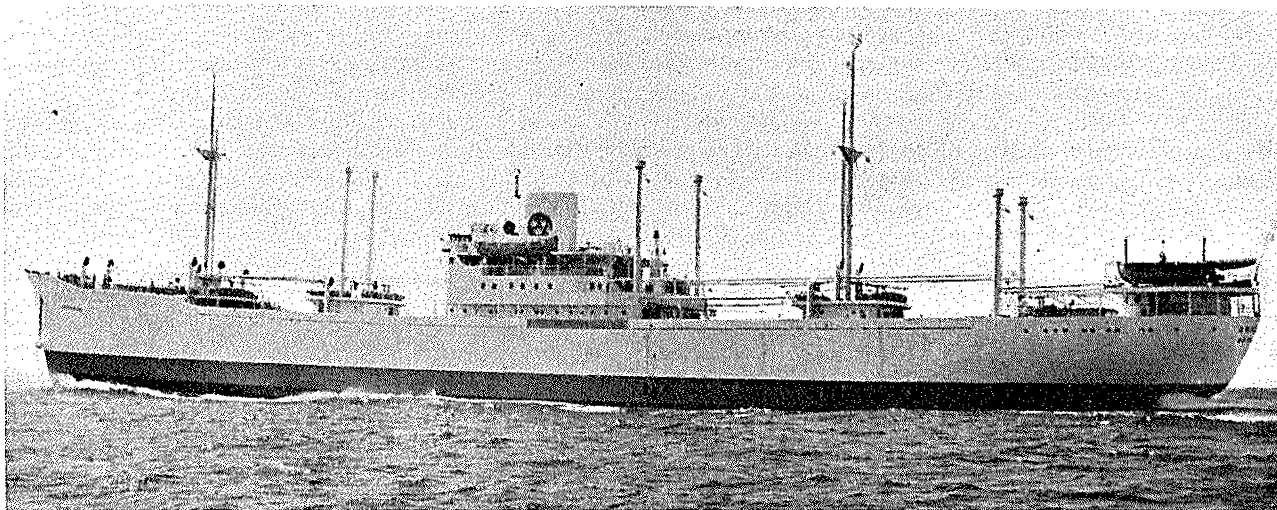
Fartøjets Fremdrivningsmotor er en 9-cylindret to-takts enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion og Udførelse. Motoren har en Cylinderdiameter af 680 mm, og Slaglængden er 1500 mm. Ved 112 Omdrejninger i Minuttet udvikler Motoren 8300 indicerede Hestekræfter, og den beregnes at give Skibet en Fart af 16 Knob paa fuld Last.

Rederiet repræsenteredes paa Prøveturen af Skibsreder Tor Erland J:son Broström, Skibsreder Dan Axel Broström samt Direktør E. Th. Christiansson, og Götaverken af Værftsledelsen.

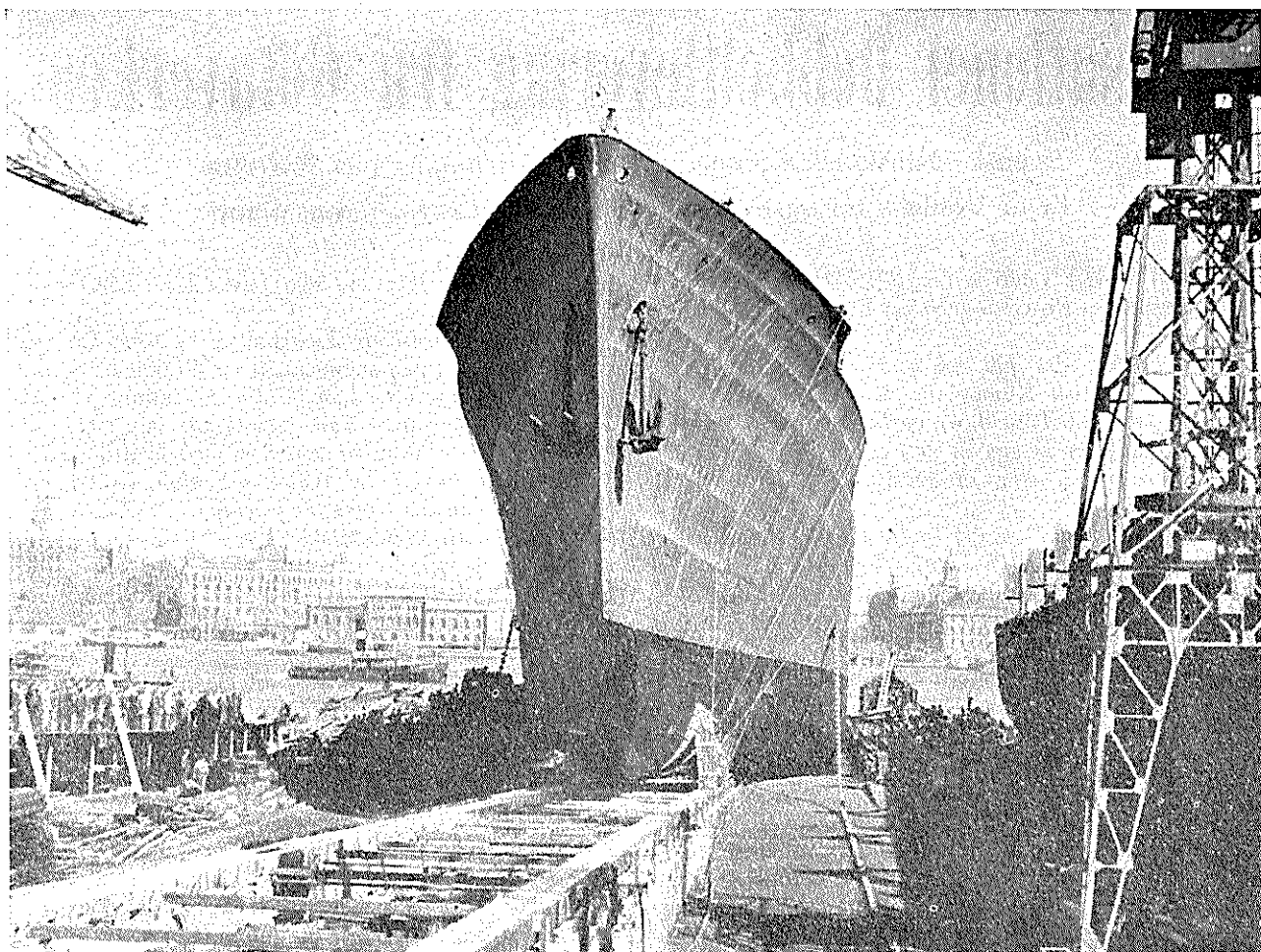
Fører af det nye Skib er Kaptajn J. Jönsson og Maskinchef er P. Boman.

M/S „Nimbus“.

Motorfartøjet, der søsattes samme Dag er som nævnt paa 8500 Tons d. w. og bliver et af Verdens hurtigste Lastmotorskibe. Det skal gøre 19½ Knobs Fart fuldt lastet, hvilket er en bemærkelsesværdig høj Fart for et saadant Fartøj.



M/S „Andaman“ fotograferet paa Prøveturen.



M/S „Nimbus“ glider i Vandet fra Götaverkens Bedding.

Denne Nybygning er den første af en Serie ekstra hurtige Baade, som Transatlantic har bestilt hos Götaverken. Disse Bestillinger har vakt stor Opmærksomhed inden for Søfartsverdenen og har været diskuteret flittigt bl. a. i den engelske Søfartspresse. De skandinaviske, og specielt de svenske Rederier og Værfter er forøvrigt netop nu blandt de førende, naar det gælder specieltbyggede, hurtiggaaende Lastfartøjer.

Rederiet repræsenteredes ved Søsætningen af Gros-serer Robert Ljunglöf, Generalkonsul Gunnar Carlsson og Direktør Rolf Sörman, og endvidere saa man Rederiets Londonrepræsentanter Mr. Hyde, senior og junior. Götaverken repræsenteredes af Værftsledelsen. Daaben forrettedes af Mrs. Peggy Hyde, M^r. Hyde jr.s Frue. Hun gav Skibet Navnet „Nimbus“.

Fartøjets Linier og dets forskellige Deles Udformning har været Genstand for meget omfattende Model-forsøg, inden Resultatet forelaa. Saaledes kan det nævnes, at Propellerens Form, Stigning o. s. v. har gennemgaaet en hel Del Forandringer paa Grundlag af de Prøveresultater, som er naaet, og man har, hvad denne vigtige Detalje angaar, naaet et Resultat, som synes usædvanlig lovende.

I Profil og Linier vil Nybygningen adskille sig ganske bemærkelsesværdigt fra Rederiets tidligere Fartøjer, selv om Hovedparten af de Erfaringer, man har faaet gennem Rederiets øvrige Skibe, ogsaa kommer

det nye Fartøj til Gode. En iøjnefaldende Nyhed er det, at Dækshuset midtskibs er forlænget betydeligt agterefter. Af Fartøjets Længde paa 148 m optager Midtskibsbygningen 49 m. Strømlinieformen er bragt i Anvendelse mange Steder paa Skrog og Overbygning. Skorstenen, som jo er en betydelig Detalje i et Fartøjs Profil, har faaet en Form, som afviger ret bemærkelsesværdigt fra tidligere kendte.

Det nye Fartøj faar ligesom Rederiets andre Fartøjer en Passagerafdeling om Bord, og man anvender den største Omsorg for dennes Indretning, ligesom paa at skabe hyggelige Rum for Besætningen.

Fartøjet bygges til Lloyd's Registers højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 148,4 m, Bredde 18,9 m, Dybde til Hoveddæk 9,1 m, til Shelterdæk 11,9 m, Dybdegangen paa Sommerfribordet bliver paa 8,1 m.

For at kunne give Fartøjet den ønskede Fart fordres naturligvis et ekstra kraftigt Maskineri. De to Dieselmotorer, som er bygget paa Værftets Maskinværksteder, er derfor ogsaa med deres 17.800 Hestekræfter (ved 130 Omdrejninger i Minuttet) det kraftigste Maskineri, Götaverken endnu har bygget til et Handelsfartøj. Motorerne er af Værftets egen Konstruktion. 8-cylindrede, totakts enkeltvirkende, med en Cylinderdiameter paa 760 mm og med 130 mm's Slaglængde.

Mindehøjtideligheden

for

Medlemmer af Maskinmestrenes Forening, der mistede
Livet under Krigen 1939—45.

Den 15. August — Aarsdagen for Fjendtligheder-
nes Ophør i 1945 — afholdt Maskinmestrenes Forening
en stemningsfuld og værdig Højtidelighed til Minde
om de af Foreningens Medlemmer, der mistede Livet
under den anden Verdenskrig.

Odd-Fellowpalæets store Sal var smukt pyntet, da
Foreningens Bestyrelse tog imod den store Forsamling,
bestaaende af Paarørende og Venner af de afdøde, Re-
præsentanter for de Søfarendes Foreninger, for Mini-
steriet for Handel og Søfart samt Rederier med Prins
Aksel i Spidsen.

Det kgl. Kapel under Ledelse af Kapelmester Johan
Hye-Knudsen indledede med Grieg's „Vaaren og Hjer-
tesorg“, hvorefter Skuespiller ved det kgl. Teater Mar-
tin Hansen paa en smuk og mandig Maade foredrog et
Recitativ af den kendte Digter, Maskinmester Aage J.
Chr. Pedersen. Efter Præludium af Carl Nielsen stod
Formanden for Maskinmestrenes Forening J. Harald
Larsen paa Talerstolen og holdt Mindetalen, hvori det
bl. a. hed:

Det er i Dag anden Gang indenfor en Generation,
at vi har Anledning til at samles for at mindes Kolle-
ger, der er omkommet under Krig. I 1921 afslørede vi
en Mindetavle for vore omkomne Kolleger fra den for-
rige Krig. Der var dengang 52 Maskinmestre, der havde
mistet Livet ved Krigsbegivenheder, denne Gang er vort
Tab 195.

De danske Søfarende i allieret Tjeneste gjorde nem-
lig mere end deres Pligt. Trods de store Tab af Men-
neskeliv og Skibe, de allerede havde lidt paa det Tids-
punkt, meldte de sig dog til Tjeneste, da Engelskmæn-
dene i 1943 søgte frivilligt Mandskab til den Trans-
portflaade, der skulde udrustes og trænes til Brug ved
Invasionen i Norfrankrig, hvor man forudsaa svære
Tab. 14 danske Skibe under dansk Flag deltog og var
blandt de første, der løb op i Sandbredden paa den
franske Kyst for at losse Krigsmateriel, men ved et
mirakuløst Held gik ikke et dansk Skib tabt og ikke en
dansk Mand mistede Livet under Operationerne.

Formanden drog derefter Dækket fra Mindetavlen,
hvor der med Bronzebogstaver findes Navnene paa de

195 Medlemmer. Mindetavlen er bestemt til Ophæng-
ning i Foreningens Lokaler.

Den smukke Højtidelighed sluttede med, at Forsam-
lingen staaende sang „Kongernes Konge“.

J. L.-Fondet

I Maj 1945 paa A/S D/S „Vesterhavets“ 50-Aars-
dag stiftedes J. L.-Fondet. Paa Fondets Bestyrelses-
møde forleden behandledes Regnskabet for 1946, af
hvilket det fremgaar, at Fondets Kapital beløber sig
til ca. 8 Millioner Kroner. Man har i det forløbne Aar
skænket Gaver i Form af Penge til en halv Snes kul-
turelle Foretagender. Bl. a. har ogsaa Søens Folk
nydt godt af Midlerne, idet der er blevet ydet Bidrag
til „Søfartens Bibliotek“ og „Nordiske Navigations-
læreres Studiefond“.

Vejrmeldingsskibe

Som et Led i den allerede bestaaende Sikkerheds-
tjeneste for baade Sø- og Luftfart er Atlanterhavs-
staterne for Tiden ved at oprette flydende Vejrmel-
dingsstationer i det nordlige Atlanterhav. Det er Me-
ningen, at der ialt skal udlægges 13 Skibe lige fra den
66. til den 35. Breddegrad.

Beslutningen om at udlægge Vejrmeldingsskibe blev
truffet allerede den 25. September 1946 paa et af
PICAO afholdt Møde, hvor ogsaa Danmark var Del-
tager. PICAO betyder Provisional International Civil
Aviation Organisation. Da Organisationen imidlertid
ikke mere maa betragtes som midlertidig, har man strø-
get Navnets første Bogstav, saa den nu hedder ICAO.

Selv om Danmark var repræsenteret paa omtalte
Møde, vil Landet ikke være mellem de Nationer, der
udlægger Vejrmeldingsskibene. Iøvrigt er der endnu
kun udlagt 3—4 Skibe, men Opretholdelsen af denne
Vejrmeldingsservice er ogsaa en kostbar Historie. Hvert
Skib kræver en Besætning paa 100 Mand, hvoraf en
Del er meteorologisk uddannede Folk, og desuden er
det nødvendigt, at der findes Skibe i Havn parat til at
afløse efter hver Vagtperiode, der er paa 27 Dage.

U.S.A. udlægger det største Antal Skibe, idet 7 af
de 13 Skibe vil være under amerikansk Flag. Desuden
udlægger U.S.A. og Canada et Skib i Fællesskab. Eng-
land udlægger to Skibe, Frankrig eet, og Holland og
Belgien er fælles om et paa 47. nordlige Breddegrad.
Ogsaa Norge og Sverige er repræsenteret, idet vore
Nabolande opretter en Station sammen med England.
For de sidstnævnte Landes Vedkommende stiller Eng-

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

land Skibe til Raadighed, rimeligvis Korvetter. Norge skal levere Besætningen og udrede 22 Procent af Udgifterne, medens England og Sverige skal betale henholdsvis 35 og 43 Procent af Omkostningerne. For Sverige kan Udgifterne evt. reduceres ved, at man stiller Halvdelen af det til Skibet nødvendige meteorologiske Personel til Raadighed. Omregnet i tørre Tal vil Historien komme til at koste Nordmændene 383.000 Kroner om Aaret, medens Sverige skal af med 748.000 Kroner.

Ialt var 13 Lande repræsenteret paa Mødet, hvor Ordningen blev vedtaget. Foruden Danmark var der kun tre andre Lande, der heller ikke fik tildelt Opgaver med Hensyn til Udlæggelsen af Vejmeldingsskibene. De tre Lande er: Island, Portugal og Spanien. Man kunde maaske fristes til at tro, at Danmarks Ære og Anseelse var blevet stødt, men dette er slet ikke Tilfældet. Danmark indtager en endog betydelig Plads i ICAO's internationale Samarbejde, idet den danske Stat betjener 19 meteorologiske Stationer paa Grønland og 1 paa Færøerne, der alle er af stor Betydning baade for Luftfart og for Skibsfart.

Oplysningerne hentet fra Tidsskriftet „Vort Værn“.

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



P/s DRACO

Korresponderende R. Fischer-Nielsen
Amaliegade 35 B Telf. Palæ 5906

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



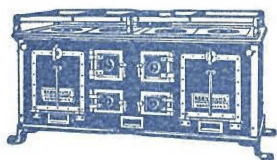
Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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.

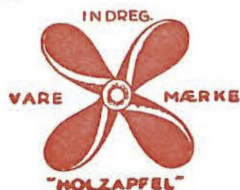
BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Købs-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



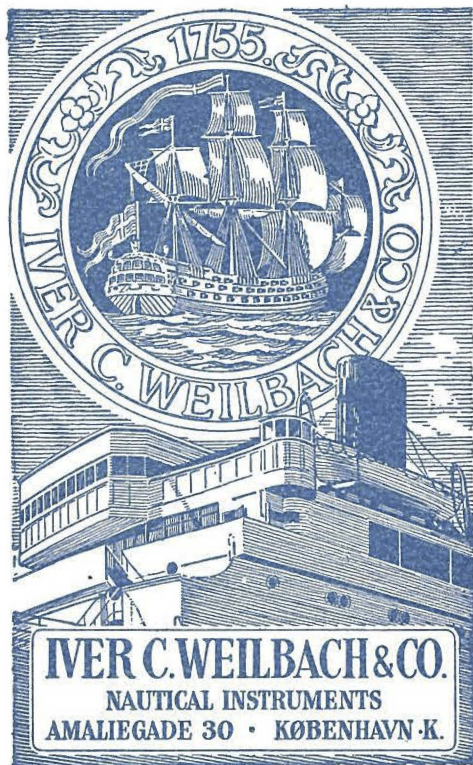
INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
A/S

Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzændia“



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

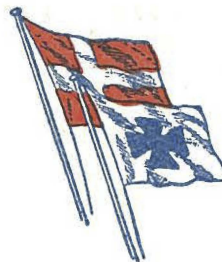
C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



Sparekassen for København og Omegn

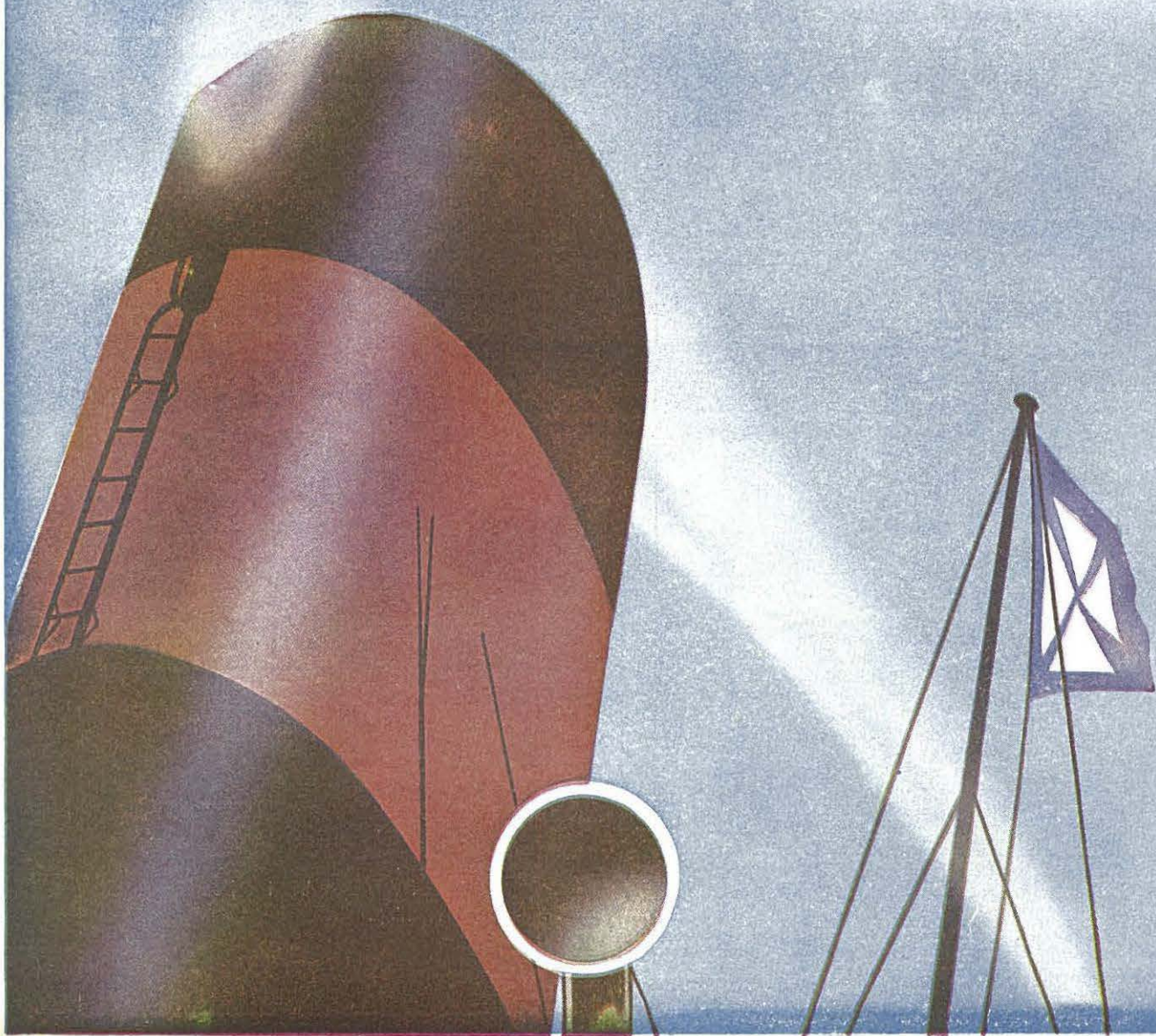
Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

44

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

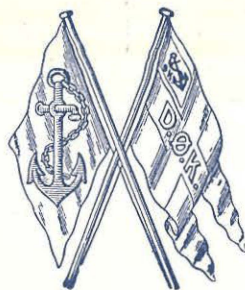
75 Øre
15. September

Snurrevoddet hales ind

Efter: Fotografi

1947 - Nr. 8
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

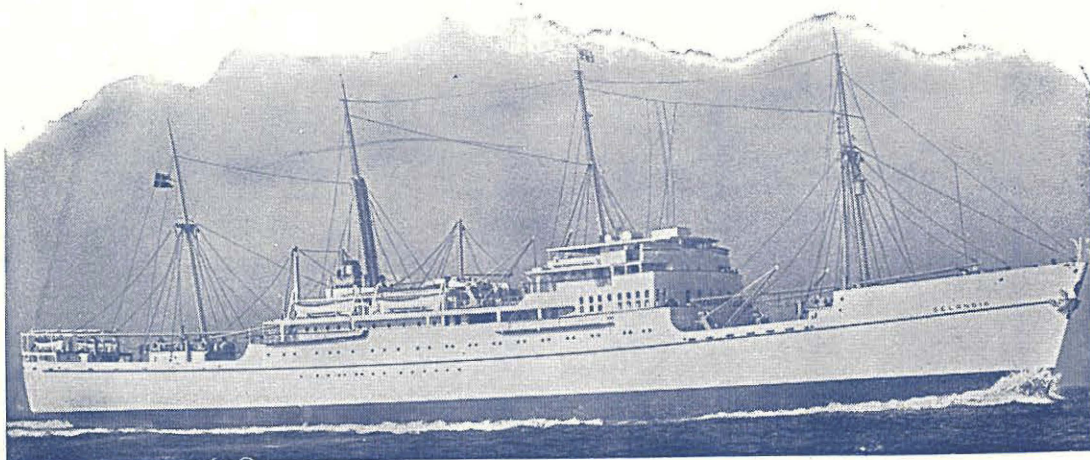
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

HAVENES LEVENDE GULD

Udnytter Danmark sit Fiskeris Muligheder?

Af OTTO LUDWIG

DANMARK har ingen Guldminer, men det har Havet. Gennem Aarhundreder har Landets Fiskere øst af Søens Rigdomme til Gavn for den danske Nation. Historien har imidlertid lært os, at Havet intet giver uden at kræve noget til Gengæld. Prisen har været Tabet af mange stoute og arbejdsomme Fiskere. Særligt de to store Verdenskrige har krævet store Ofre blandt vort Fiskerierhvervs Mænd. I Aarene 1914—18 kostede Søkrigen saaledes 54 danske Fiskeres Liv, medens den sidst afsluttede Verdenskrig krævede 213 Menneskeliv blandt vore Fiskere. Havet er imidlertid aldrig tilfreds. Selv naar Menneskene for en stakket Stund holder Fred indbyrdes, maa Havets Mænd stadig kæmpe en haard Kamp mod dets farefulde Luner. Takket være vor „Kulturs“ høje Stade, der gjorde

det muligt at gøre Krigen saa djævelsk som muligt, er der stadig kun smaa Mellemrum imellem, at Søkrigens Efterladenskaber trækker nye Skibe i Dybet, sommetider med hele Besætningen. Ikke mindst gaar det ud over Fiskerne, der ofte maa arbejde, hvor ingen Minestryger endnu har slæbt sit Grej. Det er saaledes ikke altid Fisk, der hives om Bord i Fiskefartøjerne. Bortset fra den alvorlige Fare, der ligger i at komme paa nærmeste Hold af en tjenstivrig Mine, saa mister Fiskerne ofte store Værdier, naar de for at blive af med en af de ubehagelige, sprængstoffylde Jerntingester maa sige Farvel til Trawlet.

Trods alle Farer arbejdede Fiskerne videre under Krigen og gør det endnu. Mange Mennesker vil maaske indvende, at Fortjenesten ogsaa har ligget derefter, og



Fiskekutternes Masteskov i Esbjerg Fiskerihavn.

det er sandt, at nogle Fiskere har tjent store Penge paa Fiskeriet, men det er langt fra dem alle. Sagen er den, at Aviserne naturligvis kun fortæller om de store Fangster og aldrig om de mange Baade, der kom hjem lige-saa tomme, som de gik ud. Fiskeri er til Tider et Lotteri, hvor Indsatsen dog ikke blot er Penge, men ogsaa Livet.

Et godt Udbytte af Fiskeriet er imidlertid ikke blot bestemt af Lykken, men ogsaa af Dygtighed hos Fiskerne. Nogle af Danmarks bedste Sønner var Fiskere. En af de mest kendte var vel Lars Kruse, men ogsaa Nutidens Danmark har fostret Fiskere, der har gjort Landet store Tjenester. Man behøver her blot at tænke paa Esbjerg-Fiskeren Chr. Venø, der i Begyndelsen af Aaret modtog „Dansk Arbejde“s Initiativmedalje for sin Indsats i Hajfiskeriet, der har skaffet Danmark nye Markeder i Udlandet.

Som Følge af Efterkrigstidens Vanskeligheder for et lille Land som vort har man sat hele vort Produktionsapparat under Luppen for at se, hvor haardt det endnu kan presses for at faa det fulde Udbytte af det. Naturligvis har ogsaa Fiskeriet og dets Muligheder for at være med til at rette Danmarks Økonomi op igen været drøftet og selvfølgelig ogsaa ofte kritiseret skarpt. Der har saaledes fra forskellig Side hævet sig Røster om, at dansk Fiskeri for Øjeblikket er inde i en Stilstandsperiode. For at undersøge, om det virkelig staar saa sløjt til med vort Fiskerierhverv, som der skumles om, har vi derfor henvendt os til Fiskeridirektør Trolle Thomsen.

„Ikke noget at propagandere for.“

Vi træffer Fiskeridirektøren paa hans Kontor i Fiskeridirektoratet, hvor Modeller og Fiskeribilleder pryder Vægge og Møbler. Hr. Trolle Thomsen er en Mand af faa Ord. Han indlader sig ikke gerne paa politiske Diskussioner og afværger med et lunt Blink i Øjet enhver Finte. Forøvrigt er det sidste Aar, at Trolle Thomsen beklæder Posten som Fiskeridirektør, idet han næste Aar falder for Aldersgrænsen.

„Er dansk Fiskeri i Forhold til andre Landes i Tilbagegang?“ spørger vi.

„Det kan man bestemt ikke sige,“ svarer Fiskeridirektøren, „vi har fisket saa meget som aldrig før. Dette Aars Fangst er noget lignende forrige Aars, der var det hidtil største i dansk Fiskeris Historie.“

„Maa det ikke anses for at være en Undergravning af Landets egne Muligheder at sælge mange af vore største og bedste Fiskefartøjer til Udlandet, saadan som det er sket efter Krigen baade til Polen, Rusland, Argentina og Uruguay?“

„Undergravning er et stærkt Ord. Det er saadan, at nogle Fiskere har anskaffet sig saa store Fartøjer, at de ikke længere kan klare Omkostningerne.“

„Hvorfor bliver vort Marked i Tyskland, der før Krigen var vort største, ikke aabnet igen, naar der stadig hesker Hungersnød dernede?“

„Spørg Englænderne,“ lyder Svaret, „naar Englænderne ikke vil købe af os, kan vi ikke gøre noget.“

„Ja, men der bliver gjort Propaganda for dansk Fiskeri? Hvorfor sender man ikke kvalificerede Mænd til Udlandet for at søge nye Markeder for vore Fangster?“

„Der er saadan set ikke noget at propagandere for, naar der bestaar Handelsoverenskomster i Forvejen.“

„Er det ikke forkert, at Svenskerne sælger Fisk til os?“

„Det er fifty-fifty. Vi sælger jo ogsaa Fisk til Sverige.“

„Er det rigtigt, at man fra engelsk og hollandsk Side har krævet en Nedsættelse af Danmarks Fiskeflaade og Fangstmængden?“

„Det har man ikke.“ Fiskeridirektøren tøver et Øjeblik, men fortsætter saa. „Der har været Forhandlinger om visse Fredningsbestemmelser ved et Møde i England. Der var der bl. a. et Forslag fremme om, at Fiskeflaaderne skulde reduceres til samme Størrelse som i 1938. Forhandlingerne endte med, at hvert Land gik ind for at frede i et vist Omfang. Bl. a. vilde man sørge for større Maske-

størrelser i Nettene samt højere Mindtestørrelser for Fangsten. Endvidere enedes man om at oprette en vis Kontrol med Fiskeriet i Nordsøen.“

„Naar man nu gør sig saa store Anstrengelser for at beskytte Fiskebestanden, hvordan kan det saa gaa til, at f. Eks. Frankrig og Polen bygger Fiskefartøjer paa fuld Kraft? Frankrig har bestilt henvend halvandet Hundrede Fartøjer, og det drejer sig oven i Købet ikke om Smaabaade.“

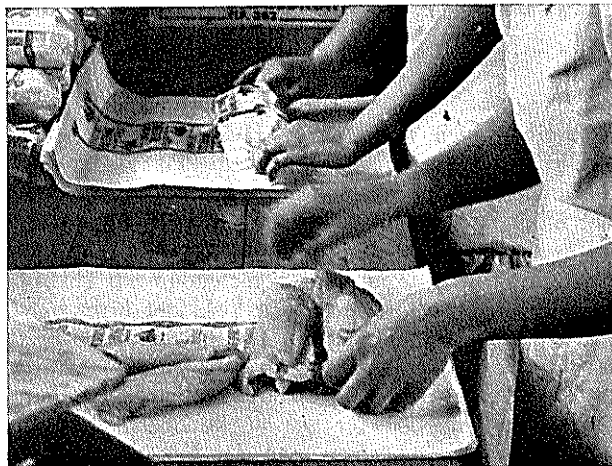
„Man maa jo huske paa, at disse to Lande har mistet næsten hele deres Fiskeflaade under Krigen,“ forklarer Trolle Thomsen.

„Tyskerne er begyndt at fiske igen. Fra mange Sider hævdes det, at de ligefrem driver Rovdrift paa Østersøens Fiskebestand. Hvorfor holdes der ikke mere Kontrol med de tyske Fartøjer?“

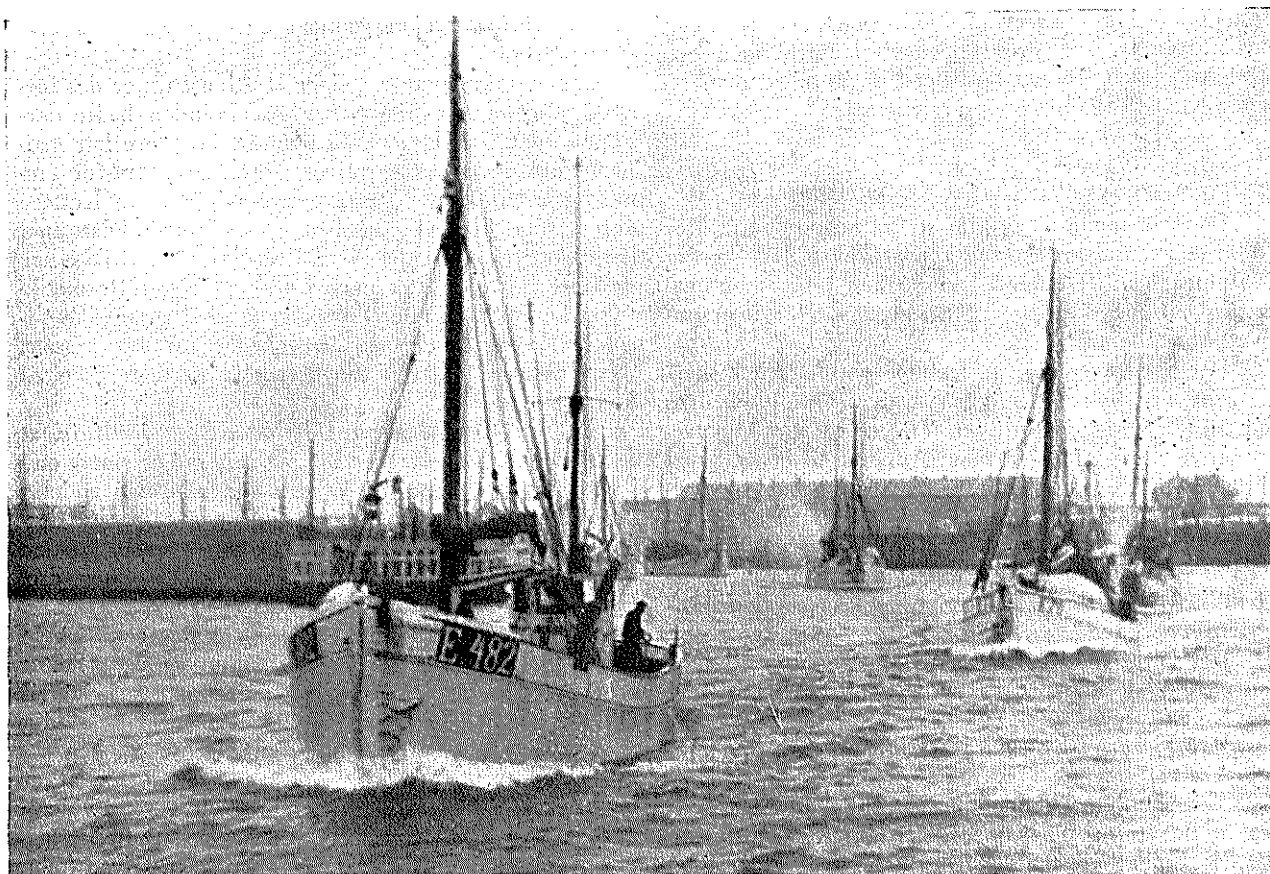
„Spørg Englænderne og Russerne,“ lyder Svaret. „For den vestlige Side af Østersøen har Englænderne lovet, at Fiskeriet vil foregaa efter Reglerne fra før Krigen. Vi har haft en Undersøgelse i Gang, men det skal siges, at ingen nogensinde selv har set noget Overgreb.“

„Er vi herhjemme ikke meget skaansomme med Hensyn til Fangstmetoder o. l.?“

„Jo, meget. Snurrevoddet er saaledes et af de mest skaansomme Fangstredskaber, der findes, og dette Vod er som bekendt Hovedredskabet for Nordsøfiskeriet. Man tør nok paastaa, at Kravene til en fornuftig Husholdning med Fiskebestandene er større her end i andre



Fiskefiletter pakkes for Eksport.



Fiskerflaaden staar ud fra Esbjerg.

Lande undtagen Sverige, hvor man er indstillet paa lignende Maade.“

Hajkød en Delikatesse.

„Hvorfor driver man ikke Fiskeri oppe under Grønland i stor Stil og opretter store Fiskekonservesfabrikker deroppe?“ spørger vi. „Hvis Grønland kommer i amerikanske Hænder, faar det ganske givet ikke Lov til stadig blot at være en kæmpemæssig Isklump.“

„Det ved kun Grønlands Styrelse. Iøvrigt har Grønlænderne jo selv i de senere Aar givet sig mere og mere af med Fiskeri.“

„Norge har en betydelig Hvalfangst, og Tyskland har lige søgt om Tilladelse til ogsaa at være med i Fangsten, men har faaet Afslag af de allierede Myndigheder. Vi skal vel ikke i samme Grad spørge om Forlov, saa hvorfor deltager vi ikke i Hvalfangsten?“

„Det ligger vel ikke for os,“ lyder Fiskeridirektorens korte Svar.

„Efter Krigen har man begyndt en Eksport af Sildehajer til Udlandet og har tjent ret store Summer ind i fremmed Valuta. Ligger der ikke en Fremtid for Landet i denne Hajfangst?“

„Det vil Tiden vise. Det kommer udelukkende an paa Afsætningen.“

„Tror De, Hajkød er noget for det indenlandske Marked?“

„Jeg spiser det med stort Velbehag og har smagt det i alle mulige Tilberedninger.“

„Bør Fiskeeksporten og den dermed forbundne Industri ikke centraliseres mere, og bør man ikke i større Grad danne Andelsforeninger inden for Fiskeriet?“

„Jo, men efter Krigen har man da ogsaa gjort et stort Arbejde for at danne Sammenslutninger.“

„Man hører sommetider om store Fiskekuttere, hvorpaa der kun findes Skipperen, der har Kendskab til Navigation. Er det saadan, at Fiskerungdommen ikke interesserer sig tilstrækkeligt for Navigationsundervisningen?“

„Det har jeg ikke Indtrykket af. De fleste yngre Fiskere tager hurtigst muligt deres Eksamen. F. Eks. har alle de unge Fiskere, der antages til Ansættelse under Fiskeridirektoratet, deres Eksamen.“

„Fiskerne har jo store Vanskeligheder at slaas med. Hvad regner man f. Eks. med, at den sidste Isvinter kostede Fiskeriet?“

„Det er ikke godt at vide. Men den har sikkert gjort Skade paa lavvandede Arealer. Paa visse Steder i Limfjorden er det f. Eks. gaaet ud over Aalene.“

„Minefaren er stadig stor herhjemme. Mener Fiskerne, at det gaar hurtigt nok med Minestrygningen i vore Farvande?“

„Jeg har Indtrykket af, at Marinen gør alt for at faa uskadeliggjort Minerne og faa gjort det hurtigt.“

„Hvad siger De til de mange Inddæmninger, der foretages her i Landet?“

„At de burde indskrænkes til det mindst mulige. Jo mere man inddæmmer, jo mere gaar det ud over Fiskebestanden.“

„Naar det gælder Landbrugsprodukter, finder der som bekendt meget skarp Kontrol Sted af Varerne, før de sendes ud paa Markedet. Mange Fiskere har udtalt et Ønske i samme Retning for Fiskeriet.“

„Vi har ingen Vareinstitution, men Fiskerikontrol-
lens Personel fører forøvrigt en vis Kontrol med Ud-
førslen og med Varens Kvalitet. En mere gennemgri-
bende Kontrol vil blive en dyr Historie.“

Behøver vi et særligt Fiskeriministerium?

„Der var engang Tale om at faa udstationeret Mo-
derskibe i Fangstsæsonerne for at spare Tid og faa
Kvaliteten hævet. Ligeledes vilde man leje Frysings-
og Nedsaltningskibe for Sildefangsten. Har man op-
givet disse Planer?“

„Der har været Forslag fremme om det fra Fiske-
nes Side, og Skibene skulde saa i givet Tilfælde bruges
ved Sildefiskeriet i Nordsøen. Det er en stor Opgave,
og der hører et vidt forgrenet Apparat til et saa stort
Skib, og hvem skal betale? — Fiskerne maa selv til-
rettelægge Arbejdet og eventuelt optage Laan i Fiskeri-
banken.“

„Var det ikke en Fordel, om Danmark havde Basis-
havne i Udlandet for Fiskeriet f. Eks. paa Nordøst-
kysten af Norge?“

„Det vilde være en god Ting, men Norge vil ikke
gaa med til det, da det vil skabe Landets eget Fiskeri
stor Konkurrence.“

„Har Fiskeriet ligesom andre Erhverv manglet Ar-
bejdskraft?“

„Nej, man har ikke manglet Mandskab, hvilket skyl-
des, at Besætningerne har Andel i Fangsten.“

„Er Emballagemanglen til større Gene for Fiske-
eksporten?“

„Det er da endnu gaaet. Men man mangler efter-
haanden føleligt Tønder og Kasser for ikke at tale om
Søm.“

„Næste Aar træder De jo tilbage som Direktør paa
Grund af Alder. Hvad mener De at have opnaaet i
Deres Tid paa Posten som Fiskeridirektør?“

„Det er et Samvittighedsspørgsmaal, som det ikke
er min Opgave at besvare,“ svarer Trolle Thomsen med
et lunt Glimt i Øjnene.

„Har De nogle Opgaver af Betydning, som De vil
overlade til Deres Efterfølger?“

„Fremtiden rummer mange nye Opgaver, men det
finder vedkommende nok selv ud af.“

„Mener De ikke, at Danmark bør have en særskilt
Fiskeriminister?“

„Det kan jeg ikke svare paa. Det er et politisk
Spørgsmaal.“

„Men saa Ønskerne for Danmarks Fiskeri i Frem-
tiden?“

„Jeg kan ikke have andre Ønsker, end at den gode
Udvikling maa fortsætte, og at der stadig maa være
Muligheder for god Afsætning. Fiskerne selv skal nok
sørge for at bringe Fangsten i Land.“

Vi takker Fiskeridirektøren for hans Udtalelser.
Imidlertid kunde det være interessant at høre, hvad
Fiskerne selv mener om et Par af de Spørgsmaal, vi
stillede ham. F. Eks. har Fiskerne sikkert deres egen
Mening om Fiskeriet paa Grønland.

Kort efter vor Samtale med Fiskeridirektøren rin-
gede vi til Dansk Fiskeriforenings Formand gennem en
lang Aarrække, Hr. M. C. Jensen, hvem vi forlagde
Fiskeridirektørens Udtalelse om Fiskeriet paa Grøn-
land. Grønlands Styrelses Stilling til det Spørgsmaal

kender vi i Forvejen gennem hidsige Diskussioner i
Dagspressen.

„Efter min Mening,“ siger Hr. Jensen, „er det for-
kert, at man ikke udnytter Fiskebestanden bedre der-
oppe under Grønland. Udenlandske Trawlere har gen-
nem flere Aar fisket deroppe, ganske vist uden for Tre-
milegrænsen. Vi vil ogsaa sende nogle store Kuttere
derop, men hvis vi ikke kan opnaa Forbindelse med
Land, har Foretagendet ingen Betydning, da vi ikke har
de store Fartøjer. Der maa derfor anlægges Hermetik-
fabrikker o. l. i Land. Selvfølgelig skal man ikke til-
sidesætte Grønlandernes Muligheder for Fortjeneste,
men Fiskebestanden er saa betydelig, at dette ikke vil
kunne ske.“

Til Hr. M. C. Jensens Udtalelser kan vi tilføje, at
Torskebestanden i Havene langs Grønland er større end
i noget andet Farvand i Verden, og hvis man endelig
vil beskytte Grønlandernes Chancer i Fiskeriet der-
oppe, maa man i alle Tilfælde kunne sørge for, at den
grønlandske Befolkning udnytter disse Chancer bedre.
Endnu staar Fiskeriet deroppe paa et meget lavt Stade.
Søgaaende Fiskeri kendes saaledes kun i meget ringe
Omfang. Medens en hel Verden sulter, og store Stater
er ude for at søge nye Baser, som de uden Tvivl vil
udnytte i fuldt Maal, kan vi ikke være bekendt stadig
at lade Grønlands Rigdomme ligge ubenyttede hen.

„Hvad mener Fiskerne om Nødvendigheden af at
have deres egen Minister,“ spørger vi Hr. Jensen videre.
„For Øjeblikket har Landbrug og Fiskeri et fælles Mi-
nisterium med en Landmand i Spidsen. Hvad mon
Landmændene vilde sige til, at det var en Fisker, der
ogsaa var Landbrugsminister?“

„Vi mener, at vi burde have egen Minister, da vi
hvert Aar eksporterer for Millioner af Kroner. Vi har
spurgts Statsminister Knud Kristensen sidste Aar. Vi fik
ikke Afslag, men Statsministeren mente ikke, at Tiden
var inde til det endnu. Han kom dog ikke med nogen
Begrundelse for sin Udtalelse. Men ogsaa i Aar er der
indsendt Ansøgning om at faa vor egen Minister. Der
maa jo nok kunne findes en Mand med de rigtige Kva-
lifikationer. Og vær sikker paa, at det nok kommer en
Gang.“

Fiskeriet er blevet et betydeligt Led i dansk Er-
hvervsliv, hvilket let kan ses af Fangsttallet for 1946.
Der blev i det nævnte Aar indbragt 190 Millioner kg
Fisk, der repræsenterede en Værdi af 170 Millioner
Kroner. Hvis Fisken skulde hives op fra Vandet med
f. Eks. en Kulkran med Grabbe af den gængse Stør-
relse, skulde Grabben dirigeres op og ned ca. 65.000
Gange topfyldt.

Af den indbragte Fangst solgtes de 100 Millioner
kg til Udlandet og indbragte Danmark en Fortjeneste
paa 155 Millioner Kroner. For at gøre det lettere for-
staaeligt, hvor stor vor Fiskeeksport egentlig er, har
jeg regnet ud, at der skal ca. 10.000 Jernbanekølevogne
til at transportere en saadan Mængde Fisk afsted. Kob-
lede man alle disse Vogne sammen, vilde man faa en
Togstamme paa ca. 92 km.

I Danmark lever ca. 14.000 Mennesker udelukkende
af at fiske, medens 5500 kun driver Fiskeri som Bi-
erhverv. Hvis man ogsaa medregner alle de Mennesker,
der inde i Land arbejder videre med Fangsten, hvad-

Fortættets Side 10

I NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

NIENDE KAPITEL.

DAGEN bryder frem af Nattens Mulm. Endnu ligger Livgiveren i Morgenblund bag Skovene som en herlig Anelse indhyllet i Slør af Dis, men snart vil den vaagne op og kaste Sløret og jage Junglens rovgridske Natsværmere i Skjul.

Østhimlens blegnende Graa faar et gyldent Skær. Flammesværd trænger igennem og farver med Purpur. En blodrød Brand bryder frem og kaster sit Skær højt op over Himmelbuen. Den kommer sejlene gennem et Hav af Guld og Purpur med et Kølvan af den klareste Æter. Det er Livgiveren — Skaberen, som ogsaa har skabt Morgenrøden, og som tilintetgør den igen — Solen.

Mit Kendskab til Orkaners Varighed i deres Opstaaen omkring Guinea-Bugten slog til paa en Prik. Uvejret havde raset ud i Løbet af en Time, og jeg kunde atter frit trække Vejret uden at være plaget af Febersyner. Med Hensyn til Orkanens videre Forløb paa dens Bane, var jeg heller ikke i Tvivl om, at den nok vilde bringe min Hilsen frem til den lille By ved Aaen. Men havde jeg ikke Febersyner, saa laa jeg dog Resten af Natten i min Køje og kunde ikke falde i Søvn for det Syn, jeg havde set under Bakken, og som efter min Opfattelse var virkeligt nok. Det havde haget sig saa fast i min Bevidsthed og beskæftiget min Hjerne saa intensivt, at jeg fuldstændig overhørte Udpurringen Klokken halv seks og først tørnede ud, efter at Nordmanden havde gjort Forsøg paa at ruske mine Indvolde i Ulave og havde inviteret mig paa Dækket til at se det, der var tilbage af Hovedstaden Benin.

I én Slurk sætter jeg et Krus halvkoldt Kaffesprøjt til Livs, og saa er jeg ude af Lukafet, og hvad ser jeg saa andet end Ødelæggelsernes Vederstyggelighed? Orkanen har lavet en vældig Ravage i Distriktet baade i og omkring Hovedstaden. Urskoven har faaet mange luftige Aandehuller, og den Vegetation, som Dagen før udfyldte disse, flyder nu med Floden som smaa svømmende Øer. I selve Hovedstaden har Skybruddet fuldstændig opløst Negerhytterne, der er flydt ud over Beboelsen som det Mudder, de er opført af, og deres tidligere Beboere, som i Forvejen ikke havde en Trævl til at skjule deres Nøgenhed med, har nu heller ikke Tag over Hovedet. Dette var jeg ved mit første Skøn over Ødelæggelsen tilbøjelig til at opfatte som en Katastrofe for disse Mennesker. Men den Opfattelse maatte jeg hurtigt ændre, da jeg ved nøjere Eftersyn saa travle Hænder klaske og kline med Mudderet derinde, og jeg følte mig overbevist om, at hele Hovedstaden inden Aften vilde være bygget op igen. Kun Vareskurene og

Kolonihave-Lysthusene havde ingen Skade lidt, saa der var intet til Hinder for, at vi straks kunde have begyndt Dagens Arbejde med Losning og Lastning, dersom der ikke ogsaa i Nattens Løb var forefaldet noget om Bord, som straks om Morgenens gav Anledning til megen Mistæneliggørelse, og som absolut maatte opklares først. Jeg tænker ikke alene paa det, jeg tilfældigt blev Vidne til under Bakken, da jeg overraskede Sambo ved Leopardungens Bur. Der er ogsaa andet, der har foraarsaget en vældig Opstandelse om Bord Morgenens efter Orkanen. En eller anden har nemlig tyvstjaalet Førstestyrmandens Guldur og Kæde og hans Kone i en vedhængende Medaillon, og Leopardungen har barberet sig i Nattens Løb — eller skulde monstro en tredje have spillet Barberens Rolle?

Afrika er Mystikkens Eldorado og Gaadernes Verden. Men jeg har nu den Opfattelse, at al Mystik har sin Forklaring, og at alle Gaader kan løses, selv om jeg ikke giver mig ud for at kunne give Forklaringerne eller løse alle Gaader. Men i dette Tilfælde har jeg paa Fornemmelsen, at det trækker op til en farlig Historie — ikke just for Tyveriets Skyld, men den skægløse Leopard kunde nok tyde paa noget i den Retning. For mig, som har faret paa Ostindien, ser den Barbering i hvert Fald noget bengalsk ud, og jeg har ogsaa senere paa Dagen haft Lejlighed til at høre Lægens Mening om den Sag. Det var vist til Kaptajn Andersen, han udtalte den — og paa Tomandsaand, men det var ogsaa kun tilfældigt, og fordi jeg ikke gaar med Vat i Ørerne, at jeg hørte ham frasige sig ethvert Ansvar for den hvide Besætnings Liv, saalænge Leopardungens Knurhaar ikke var skaffet til Veje.

Naturligvis — det er den gamle Historie paany om vilde Menneskers Hundekunster, naar det gælder om at komme en overlegen Modstander til Livs. Jeg har hørt det saa ofte blandt Kulier og Malajer — Knurhaar af en Tiger — hvasse Modhager — fint hakkede og blandede i Mad — Saar og Betændelse paa Tarmene og færdig; men jeg har aldrig vidst, at det ogsaa er kendt blandt Afrikas Vilde, eller at Leopardens Knurhaar har de samme dødbringende Egenskaber. Det maa Lægen aabenbart have vidst, og nu nærer jeg heller ikke den ringeste Tvivl om det — i Særdeleshed ikke efter det, jeg har set i Nat, hvad enten det saa var Febersyner eller Øjenforblændelse af Skinnet fra en Lanterne, og jeg vilde jo være en evig Skurk, om jeg beholdt mine Syner for mig selv; lad saa andre i Øjeblikket kun kalde mig, hvad de vil.

Spørgsmaalet var om, hvem jeg skulde henvende

mig til med min Opdagelse og min Viden. Gik jeg til en af Styrmandene, vilde jeg efter al Sandsynlighed og som sædvanlig blive skældt ud for en Dutchman — eller maaske det, der var endnu mere fornærmende for en Dansker som jeg, og indviede jeg nogen af mine Kammerater i min Formodning, vilde jeg naturligvis bare blive gjort til Grin i Lukafet. Nej Tak. Jeg kender dem. De ved lige saa godt som jeg, at man til Søs ikke har anden Morskab, end den, men selv laver, og jeg skal ikke have noget af at være Skive for deres Vittigheder. Den eneste af dem, som maaske vilde tro mig, var vel Nordmanden, men ham vilde jeg aldrig have kunnet overtale til at bringe Sagen for en højere Instans. Der var ikke andet for mig at gøre end at tage mig sammen; thi i mine Øjne var Sagen højst alvorlig — tilmed, da jeg havde paa Fornemmelsen, at det var mig, der var udset til at blive pyntet med Leopardungens Skæg — eller var det maaske ogsaa Baadsmanden. Det er højst rimeligt, for Sambo har jo et ondt Øje til os begge. — Jeg havde ogsaa saa smaat tænkt mig at lade Baadsmanden besørge det fornødne, men jeg opgav Tanken igen. Den Amerikaner forekom mig alligevel for opfarende og hidsig til at være Budbringer i denne Sag, som efter min Mening vist helst skulde forebringes for rette Vedkommende med Omtanke og Besindighed.

Mine Overvejelser resulterede i, at jeg selv besluttede at henvende mig til Lægen, som jeg ogsaa ansaa for at være den, der bedst kunde skønne i denne Sag, og for ham aabenbarede jeg i alle Enkeltheder, hvad jeg ikke havde villet betro nogen anden.

Lægen betragtede mig undersøgende, som gjaldt det for ham at granske baade mit Hjerte og mine Nyrer.

„Ser man det!“ siger han kort, da han har hørt min Beretning til Ende, hvorefter han sporenstrengs gaar til Skipperen.

Saa begynder den farlige Historie, som jeg alt for længe har haft en Forudfølelse af, det trak op til, og et Øjeblik efter er Balladen i fuld Udvikling. Tre Styrmand og en Baadsmand har pludselig faaet travlt med at vende op og ned paa begge Lukafer og paa alle Kroonegrene — ja, for den Sags Skyld paa hele „Kongen af Benin“, og Guinea-Bugtens to største Kæltringer, som lever af at sulte Folk, og som heller ikke tager det saa nøje over for andre Skabninger, farer indigneret omkring og skraaler op om Raahed og Dyrplageri.

Men hvem ved? Maaske er de af den Formening, at et halvt Hundrede Papegøjer i en Geneverkasse er en human Behandling af disse Fugle, som i Frihed er vænnet til at have Luft under Vingerne over hele Nigeria — til en Tumbleplads paa en Million Kvadrat Kilometer.

Men det er ganske ørkesløst at diskutere dette Spørgsmaal med disse to Hamburger-Jøder. De handler alligevel efter deres egen Moral, og den er lige saa grumset som det Vand, vi sejler i paa Nigeren. De interesserer sig ikke en Døjt for Førstestyrmands Guldur og Kæde og lige saa lidt for hans Kone. De har kun Tanke for Leopardungen eller rettere sagt for det, der er tilbage af den; thi uden Knurhaar vil den næppe være i Pris hos nogen Dyrehandler — hverken i Amsterdam eller Hamburg, og de undser sig ikke for højlydt at beklage sig over deres Tab. Men de taler ikke højt om, hvor meget de tjener ved at snyde Nigerias uoplyste Negre i Tuskhandel, og hvor meget Matroser og Fyrbødere taber i Vægt paa Rejsen under deres Forsorg. Det er efter min Mening ikke en Smule for meget til dem, at de af og til under deres Tuskhandel med de Indfødte mister forskellige Ting fra deres Kramkister. Nigeria-Negrene har jo som sagt lange Fingre. Men den Slags Smaarapserier er der ingen, der gør noget stort Nummer ud af — ingen — undtagen Kokken og Stewarden selv, og deres Veklager bliver ikke taget højtideligt.

Noget helt andet er det, naar noget virkeligt værdifuldt bliver borte, og det efter al Sandsynlighed maa betragtes som stjaalet. Et saadant Tyveri om Bord faar altid ubehagelige Følger — enten for Tyven eller for den Bestjaalne, men i Tilfældet her med Førstestyrmands Guldur gaar det ogsaa ud over de uskyldige. Køjeklæ'er og Kisteklæ'er og mange andre Klæ'er af ubestemmelig Art bliver endevendt og rodet rundt, saa det flyder hulter til bulter i Lukafer og paa Dæk, og det resulterer i Skænderi og blaa Øjne om, hvad der er mit, og hvad der er dit. Men af det Roderi kommer der ingen Tyvekoster for Dagens Lys, og Kokkens og Stewardens Dyrevenlighed giver heller ikke Leopardungen dens Skæg igen.

Der er stort Komsammen oppe paa Overbygningen foran Bestiklukafet. Kaptajn Anderson konfererer med Førstestyrmand. Førstestyrmand konfererer med Andenstyrmand. Andenstyrmand konfererer med Trediestyrmand, og de konfererer allesammen med Baadsmanden, som afslutter Konferencen med en skingrende Trille i sin Nattergal.

Hvad nu? — Hvad i hele hede Afrika er der nu paa Færde?

Svaret kommer omgaaende fra Baadsmandens Mund — uden Nattergal.

„Alle Mand paa Dækket!“

Jeg er ikke straks klar over, hvad der nu skal foregaa; men da alle Mand — baade Dæksmandskab og det underordnede Maskinpersonale med Mister Short og Mister Long i Spidsen, samt Kokken og Stewarden og alle Kroonegrene efterhaanden bliver beordret paa Dæk og bliver stillet op i to Rækker paa hver sin Side af Stordækket foran Overbygningen — som til en Parade, gaar Meningen efterhaanden op for mig.

Stort Forhør. Kaptajn Anderson gaar selv fra den

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

ene til den anden og retter en Krydsild af Spørgsmaal til hver enkelt. Men ingen kender det ringeste hverken til Guldur eller Kæde, og Førstestyrmands Kone er lige saa meget til Grin i sin Medaillon som den skægløse Leopardunge i sit Bur. Og at nogen kan være saa nederdrægtig at berøve en Kat dens Knurhaar, gaar over al den Neger-Forstand, der findes om Bord i „Kongen af Benin“. Alle nægter standhaftigt.

„Godt!“ siger Kaptajn Anderson, og ophidset over Forhørets negative Resultat glemmer han i Øjeblikket, hvem han taler til. „Vil Tyveknægten ikke bekende med det Gode, skal vi nok faa ham manet frem paa Jævelvis!“

Han udsteder sine Ordre til Baadsmanden og Tømmermanden, og baade de og flere andre Mænd faar pludselig travlt. Allesammen løber de forefter og agterefter og mødes igen Midtskibs paa Stordækket, og de kommer hæsblæsende slæbende med Bomme og Surringer og en Talje og til sidst med Varpankeret fra Poopen. Jeg er til en Begyndelse igen ikke ganske klar over, hvad Meningen er; men efter at de en Tid lang har spigret og surret, og der til sidst staar rejst en Galge paa Dækket, ser det for mig ud, som om Tyven skal hænges, før man faar ham fat.

I denne Sag er der naturligvis ingen, der spørger om min Mening, og med mine Erfaringer fra tidligere Tilfælde, hvor jeg over for mine Overordnede har dristet mig til at give mit Besyv med i en Sag, skal jeg nok holde mit Syn paa de trufne Foranstaltninger for mig selv, om det forekommer mig at være nok saa soleklart. Jeg holder min Bøtte — i hvert Fald foreløbig — og ser interesseret til, for jeg kan ikke nægte, at den Opstilling har fængslet mig og lagt Beslag paa hele min Opmærksomhed. Hvad bliver mon det næste?

Kaptajn Anderson gaar rundt og slaar det høje C an paa Galgens spændte Barduner. Han følger Krydsurringerens Løb med Øjnene og betragter Belægningerne med Kendermine. Han stemmer Skulderen mod begge Bærestøtter og skubber til med hele sin Vægt. Saa nikker han til Baadsmanden og giver Værket sin Anerkendelse. Den Galge staar saa fast paa sine Ben, at den mageligt kan bære alle de Tyveknægte, der findes om Bord — Kokken og Stewarden og flere andre iberegnet. Det er i hvert Fald min Mening, og i dette Tilfælde undlader jeg ikke at udtale den til Baadsmanden i ramme Alvor.

„Saa hug an og hejs op!“ varskoer Baadsmanden.

Hug an og hejs op! Hug an og hejs op! Det summer i min Hjerne og raaber i mit Indre. Det brænder paa mine Læber og klæber paa min Tunge. Det sidder

fast i min Hals. Hug an og hejs op! Er jeg gal, eller er det andre, der ikke er rigtig kloge. Jeg kan til Nød finde mig i, at man hænger en Tyv, men her maa jeg finde mig i at et uskyldigt Varpanker blive klynget op for en andens Forbrydelse. Kan man tænke sig et mere oplagt Justitsmord? Jeg mener nej, men der er alligevel ingen, der protesterer.

Hvor er vi henne? Man maa virkelig have mig undskyldt, at jeg stiller dette Spørgsmaal, endskønt jeg fuldt ud er paa det rene med, at vi befinder os i Afrikas Mørke. Men her kan een Dumrian ogsaa spørge om mere end ti Vise kan besvare, og med Hensyn til denne Varpanker-Komedie, finder jeg det ikke at være nogen Skam, at jeg bliver betragtet som Dumrianen.

Eksekutionen er fuldbyrdet. Ankeret hænger i Galgen med sine krumme Flige som indadvendte Tæer og sin Stok strittende ud til Siderne som Armene paa en skræmmende Rædmand. Ja, nu er jeg da endnu mindre end før klar over Sagens Alvor, og jeg spørger nok engang mig selv om, hvad Meningen er. For mig ser det hele ud som en sindssvag Spøg.

„Hent Faktoren,“ siger Skipperen.

„To Mand i Baaden!“ kommanderer Førstestyrmand.

„Og sig til Faktoren, at han tager sin sorte Bog med,“ tilføjer Kaptajn Anderson og vender sig i samme Aandedræt mod mig. „Hvad staar Du og smiler ad?“

„Jeg smiler aldeles ikke,“ siger jeg, men det er Løgn, og nu vender jeg mig om og skrupgriner.

„Er Du splittergal?“ farer Kaptajn Anderson op, og hans Øjenbryn stritter som Børster. „Staar Du og gør Løjer med alvorlige Ting i de Sortes Paasyn?“

„Det kunde aldrig falde mig ind, Hr. Kaptajn,“ siger jeg, og jeg lægger mit Ansigt i eftertænksomme Folder. „Jeg lo tværtimod ad noget morsomt, som netop dukkede frem i min Erindring.“

Dette er den rene Sandhed, for jeg tænkte paa en Fabel om en Bager, der blev rettet for en Smed. Men jeg mærker tydeligt, at Kaptajn Anderson ikke er oplagt til at høre paa Fabler, og jeg beholder Morsomheden hos mig selv, mens han staar og bilder sig ind, at han kan raspe Humøret af mig med en Grovfil.

Nej, Kaptajn Gæsta Anderson — og atter nej. Ikke om saa Filen er fabrikeret af det haardeste svenske Staal fra Gäfle, faar den raspet saa meget som et Gran af mit Syn paa Livet.

Naturligvis er det kun noget, jeg tænker i Øjeblikket, og Tanker er ogsaa toldfri paa Nigieren, saa de kan overføres fra det ene Individ til det andet uden Indblanding fra andre Sider. Men som den ene af Parterne føler jeg bestemt, at der finder Tankeoverføring Sted mellem mig og Skipperen, for Kaptajn Anderson bryder brat af og gaar ind i Kahytten, og mit Livssyn er saa friskt som før trods alle haarde Filestrøg. Men Nordmanden har ogsaa under hele Postyret staaet og smurt Grovfilen ind i et fedtet Grin.

Det var Hollænderen og Tyrken, der gik i Baaden, da Styrmanden varskoede, og de fik strengt Paalæg om at skynde sig. Men set med mine Øjne tager det sig nærmest ud, som om de to Baadsgaster trækker paa Aarerne i et Tempo, der ogsaa er beregnet paa at trække Tiden ud, og nu hører jeg, at der er andre, der ser lige saa godt som jeg.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/s

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

„Saa holder vi Frokost, til Faktoren kommer,“ siger Førstestyrmand, og det er let nok sagt, naar man som han og hans Lige kan sætte sig ved et veldækket, koldt Bord med en varm Ret og lade sig opvarte i alle End-der og Kanter.

Desværre er vi ikke saaledes stillede — vi, som bor inden for Tremmedørene med de opslaaede Reglementer under Bakken. Vi har hverken Bord eller Stol, men maa nøjes med en Skibskiste eller en Køjekant. Enhver dækker Bord paa sine Knæ, og til Frokost bliver det aldrig dækket med andet end stenhaarde Hundekiks og sort og usødet Cikorievand, som vi halvvejs maa slaas med Kok og Steward om at faa udleveret. Det er en stram Kost, og den er tillige smal, men man kan nøjes med mindre. Og nu gaar vi forud og holder Frokost paa fjorten Matrosers Mening om Førstestyrmands Kone og Leopardungens Skæg og om al det Vrøvl, der kan komme ud af et Guldur.

Fort sættes i næste Nummer.

Havenes levende Guld. Fortsat fra Side 6

enten det nu er som Arbejdere paa Hermetikfabrikker, som Fiskehandlere eller som Chauffører for de store Fiskebiler, bliver Forestillingen om den Værdi, Fiskene udgør for vort Land, endnu mere klar. Der ligger da ogsaa for mange Penge gemt i Fiskernes Baade og Materiel. Der findes herhjemme ca. 1100 Fiskefartøjer over 15 Tons, 2300 mellem 5 og 15 Tons, og af Baade under 5 Tons findes der ca. 3800. Endvidere tæller Fiskerflaaden ca. 9000 Smaabaade. Alle disse Fartøjer repræsenterer tilsammen en Værdi af omkring 85 Millioner Kroner. Redskaberne vurderes til ca. 25 Millioner Kroner.

Der er ingen Tvivl om, at dansk Fiskeri kan faa endnu større Betydning for Landets spændte Økonomi, hvis det faar de rette Livsbetingelser, og der er heller ingen Tvivl om, at Fiskene, „Havenes levende Guld“, i langt højere Grad kunde være med til at hjælpe Mennesker i alle Lande tilbage til Fredens lykkelige Dage, hvis man tog mindre Hensyn til usselt Kiv. Der findes Lande, hvor forsultne Mennesker vil gøre alt blot for et Sildehoved, men taarnhøje Valutamure gør deres til, at nogle skal sulte.

Husk at forny Deres Abonnement, hvis

De vil undgaa Standsning af Bladet.

Nye Sømandshjem

Regnskabsaaret 1946—47 har været gunstigt for „Indenlandsk Sømandsmission“. Man har saaledes gen-indviet Sømandshjemmet i Aalborg, der i en Tid var beboet af Tyskere. Efter Frigivelsen gik man i Gang med at udbedre de betydelige Skader, der var under-gaaet Bygningen, og samtidig benyttede man Lejligheden til at gennemføre en større Udvidelse, saa Hjemmet i Dag staar som et af de smukkeste og største her i Landet. Omkostningerne ved dette Arbejde beløb sig til 150.000 Kroner.

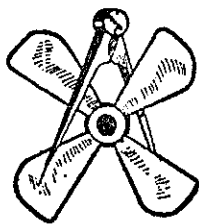
Endvidere har man indviet et helt nyt Sømandshjem paa Sjællands Odde, og den 18. August 1946 aabnedes Sømandshjemmet i den engelske Fiskeriby Grimsby. Fra „Mindeindsamlingen for omkomne danske Søfarende“ har Sømandsmissionen faaet tildelt 850.000 Kroner, hvoraf de 500.000 skal bruges til Opførelsen af et nyt Sømandshjem i København. Men „Indenlandsk Sømandsmission“ har mange andre store Planer for Fremtiden. Engang i Efteraaret haaber man saaledes at kunne indvie et nyt Sømandshjem i Nexø, hvor det gamle blev bombet af Russerne lige efter den tyske Kapitulation. I Marstal vil man opføre en Tilbygning til det allerede bestaaende Sømandshjem, og ogsaa i Skive, Nakskov, Næstved, Holbæk og Randers vil man begynde Opførelsen af nye Bygninger, naar forskellige Vanskeligheder som manglende Penge, manglende Byggetilladelser o.l. er overvundne.

Indenlandsk Sømandsmission har i Aarets Løb udbygget det nordiske Samarbejde betydeligt og har endvidere ført Forhandlinger med „Dansk Sømandsmission i fremmede Havne“. Disse Forhandlinger er resulteret i, at de to Organisationer har nedsat et Fællesudvalg, der skal varetage nye store Opgaver for danske Søfolk i Udlandet.

Sømandsmissionens Virkefelt er imidlertid meget stort, og der bliver fra Ledelsens Side gjort et betydningsfuldt Arbejde paa mange Punkter. Som man vil se, koster dette Arbejde mange Penge, og det er at haabe, at man stadig maa møde Velvillighed hos de mange Virksomheder og private, der hidtil har ydet deres Støtte til Missionens frugtbare Gerning.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telef.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

FRA EN SVUNDEN TID

Min første Rejse som Skibsfører i dansk Sejlskib

Af H. H. Horsbøl, forh. Skibsfører.

VEJRET i September Maaned 1903 var saa smukt, som det kun kan være i denne Maaned. — Barkskibet „Embla“ paa 385 Reg. Tons, som jeg skulde føre, laa i Hamburg Havn og lastede Stykgods for Rio de Janeiro.

Min Hustru og jeg nød rigtig Samværet og det gode Vejr, men Tiden svandt altfor hurtigt, en Maanedstid var gaaet, og saa afsted igen.

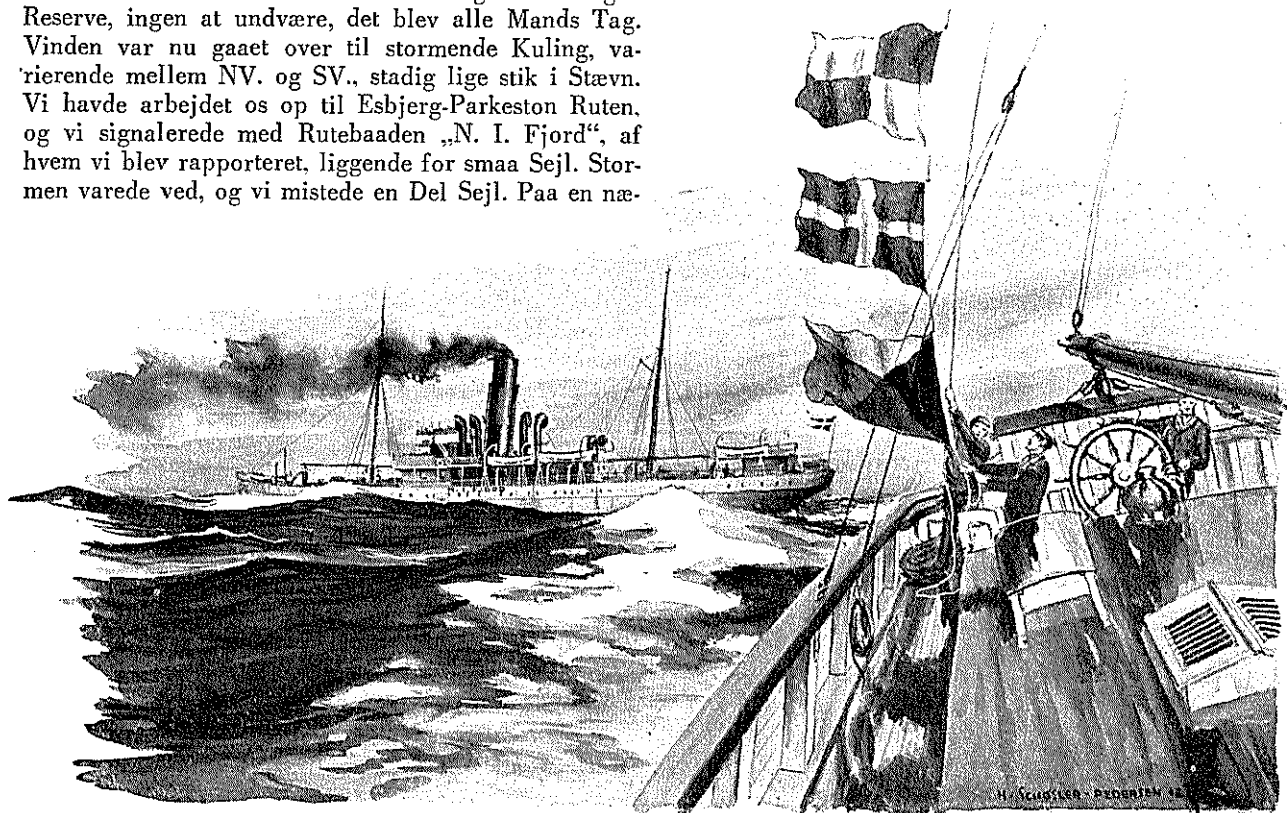
Den 1. Oktober afsejlede vi fra Hamburg med Bugserbaad og Lods ombord, jeg vinkede Farvel til min Hustru. Skibet gled langsomt ud fra Pælene og sejlede ned ad Elben. — Rejsen var begyndt. — Mandskabet havde travlt med at rigge Klyverbommen ud, slaa Sejl under og i det hele taget gøre alting søklart. Ved Aftenstid kvitteredes Lods'en ved Cuxhaven, og ud for Elbfyrskib Nr. 1 kvitteredes Bugserbaaden. Alle Sejl var da sat, og Skibet styrede for svag Vind ud af Helgolandsbugten, men Vinden døde snart hen, og det blev stille. Vi var da omtrent tværs af Helgoland, og nu blæste det op fra Sydvest og Nordvest. Skibet lagdes for styrbords Halse. Vinden tiltog i Styrke, og Smaasejlene, Røjlerne og Jager gjordes fast, og det blev til et besværligt og anstrængende Kryds over Nordsøen. Mandskabet var ungt og ikke rigtig i Træning, men jeg skal love for, at de blev det, desværre var en af de ældste, Matrosen, syg og maatte gaa til Køjs.

I en Bark med 10 Mands Besætning er der ingen Reserve, ingen at undvære, det blev alle Mands Tag. Vinden var nu gaaet over til stormende Kuling, varierende mellem NV. og SV., stadig lige stik i Stævn. Vi havde arbejdet os op til Esbjerg-Parkeston Ruten, og vi signalerede med Rutebaaden „N. I. Fjord“, af hvem vi blev rapporteret, liggende for smaa Sejl. Stormen varede ved, og vi mistede en Del Sejl. Paa en næ-

sten ny Fok gik Underliget i Stykker, og Sejlet revnede lige op til Revbaandet, og en anden Fok maatte slaas under. Styrmanden og jeg reparerede den nedtagne Fok, mens Vandet slog over Skibet. Det var ikke helt nemt, men det maatte gøres.

Efter 3 drøje Ugers Sejlads fik vi Dover i Sigte. Det var lige ved Solnedgang, og vi hejste vore Kendings-signaler, men blev ikke rapporteret. Sejladsen fortsattes gennem den engelske Kanal, stadig med stormende Kuling og Modvind, og med rebete Sejl var vi kommen over under den franske Kyst i 10 Fv. Vand. Der gjordes klar til at vende, men der kunde ikke stagvendes paa Grund af for høj Sø og for ringe Fart; vi maatte derfor kove. Under denne Manøvre blev Underbraserne uklar af Reservespirene, som laa fastsurret til Dækket, og inden vi fik Braserne klar, var vi løbet et langt Stykke den forkerte Vej og havde saaledes tabt meget af det, vi havde krydset op.

Det tog os en hel Uge at krydse gennem den engelske Kanal. Kursen sattes nu S.V., men der var stadig stormende Kuling og derfor ringe Fremgang. Vi havde arbejdet os ned til Biscaya Bugten. Stormen tog til i Styrke og blev til Orkan med voldsom høj Sø, Skibet arbejdede tungt og trak meget Vand. En høj Sø slog over Skibet, smed mig fra Roret ned i Læ, hvor jeg tørnede mod Fortøjningspullerterne med min Bag og



Vi signalerede med Rutebaaden N. I. Fjord.

blev hængende halvvejs udenbords i de læ Braser; da Vandet var løbet bort, kravede jeg paa alle fire op og fik fat i Rattet igen. Mandskabet var til Vejrs at gøre Sejl fast; vi laa nu for svikket Undermærsejl og Forstængestagsejl og drev for Orkanen, med Oliepose ude for at dæmpe Søen. Om Aftenen ved 8. Glas, Kl. 8, kom 2den Styrmand og meldte, at Pumpen ikke vilde give Vand, skønt der var smidt en halv Snes Pøse Vand ned i den. Pumpen blev pejlet, det viste sig, at der var 2 Fod Vand i Lasten. Vi havde 550 Tons Stykgods inde, deraf ca. 200 Tons Cement, som laa i Bunden. Jeg tænkte paa de 2 Tiere Cement, som laa paa hver sin Side af Kølsvinet; det var sikkert nok en Sten. Det viste sig at være rigtigt. Det viste sig ogsaa senere, at det var Pumperøret, der bestod af to Stykker, der havde arbejdet sig løs, saa der ingen Forbindelse blev med Vandet i Bunden. Vi maatte saa pumpe med den luv Pumpe; dermed fik vi jo ikke Skibet rigtig læns. Skibet havde netop lige faaet nye Pumper, som gav en Pøs Vand i hvert Slag. Vi maatte stadig holde Pumpen gaaende. Skibet tumlede om i de taarnhøje Bølger; det var en haard Tørn for Besætningen, men den danske Sømand plejer ikke at give op i Farens Stund.

Omsider tog Orkanen af, men Vinden var stadig ugunstig; da vi kom længere Syd paa, bedredes Vejret dog noget, og det blev mildere. Vi kunde begynde at reparere vore Sejl, hvilket de i høj Grad trængte til, og hver Mand, som kunde føre en Sejlmaal, blev sat i Arbejde. Passaten, som skulde begynde paa ca. 30 Gr. n. Br., udeblev; det blev skiftende Vinde og nede paa 20 Gr. N., midt i Hjertet af Passaten, var Vinden VSV. Det havde jeg aldrig oplevet før, og jeg havde dog passeret Linien ikke saa faa Gange. Det kan ikke undre, at Humøret var ved at blive traurigt.

Da vi var kommet ned i det „variable“, som Søfolk kalder det — paa Navigationsskolen lærte vi, det hed „det ækvariale stille Bælte“; der hersker nok Stille, men kraftige, til Tider voldsomme Tordenbyger og stærk Regn indtræder ofte, og Vinden kan komme fra de mest forskellige Retninger, men det er disse Byger, som hjælper Sejlskibene fra den ene Passat til den anden — fik vi en stor engelsk Fuldrigger indenfor Synsvidde. Den signalerede: „Paa Grund af Ugidelighed og Ligegyldighed har jeg undladt at tage mine Observationer, vær venlig og signaler Bredde og Længde, udregnet til dette Øjeblik.“ Jeg blev ikke saa lidt forbavset. Jeg kunde ikke tænke mig at undlade at tage mine Observationer daglig; det kunde i det hele taget ikke tænkes i et dansk Skib. Fuldriggeren kom fra Liverpool og havde været 25 Dage i Søen, medens vi, der kom fra Hamburg, havde taget 62 Dage. Fuldriggeren var bestemt for Melbourne i Australien.

Omsider kom vi ind i SØ-Passaten, og nu gik Rejsen nogenlunde. Efter 76 Dages Rejse sejlede vi ind til Ankerpladsen i Rio de Janeiro. Det var sent paa Eftermiddagen; men ligesom vi var kommen tværs af Fortet og havde afgivet Signaler om, hvor vi kom fra, hvormange Dage i Søen, og om der var Sygdom ombord — disse Signaler skulde alle Skibe afgive — sprang Vinden om; det var Landbrisen. Vi prøvede at krydse, men vi drev længere ud. Saa ankrede vi for Natten, og næste Dags Formiddag sejlede vi for en frisk Sørise ind til Ankerpladsen. Det blev saaledes 77 Dage i Søen. Den lange Rejse var endt.

Tre danske Sejlskibe i Havn paa een Dag!

Nogle Timer efter vor Ankomst kom Briggerne „Sofie“ og „Anna & Mathias“ med Svarrer og Eriksen som Førere. Det var ikke helt almindeligt, at tre danske Skibe fra samme Hjemsted og fra samme Afgangshavn mødtes. „Embla“ med 77 Dage, „Sofie“ med 83 Dage og „Anna & Mathias“ 45 Dage i Søen. Den hurtige Rejse for det sidstnævnte Skib skyldtes gunstige Vejrforhold; med en frisk østlig Brise løb den over Nordsøen, gennem den engelske Kanal, ud i Atlanten og ned i Passaten, som var mere konstant denne Gang. „Sofie“ var naaet over under den engelske Kyst, var gaaet til Ankers ved Dover og havde ligget her den lange Tid, mens Uvejret rasede.

De tre Skibe blev nu slæbt ind i den indre Havn, hvor de kom til at ligge til Ankers tæt ved hinanden indenfor Prajehold.

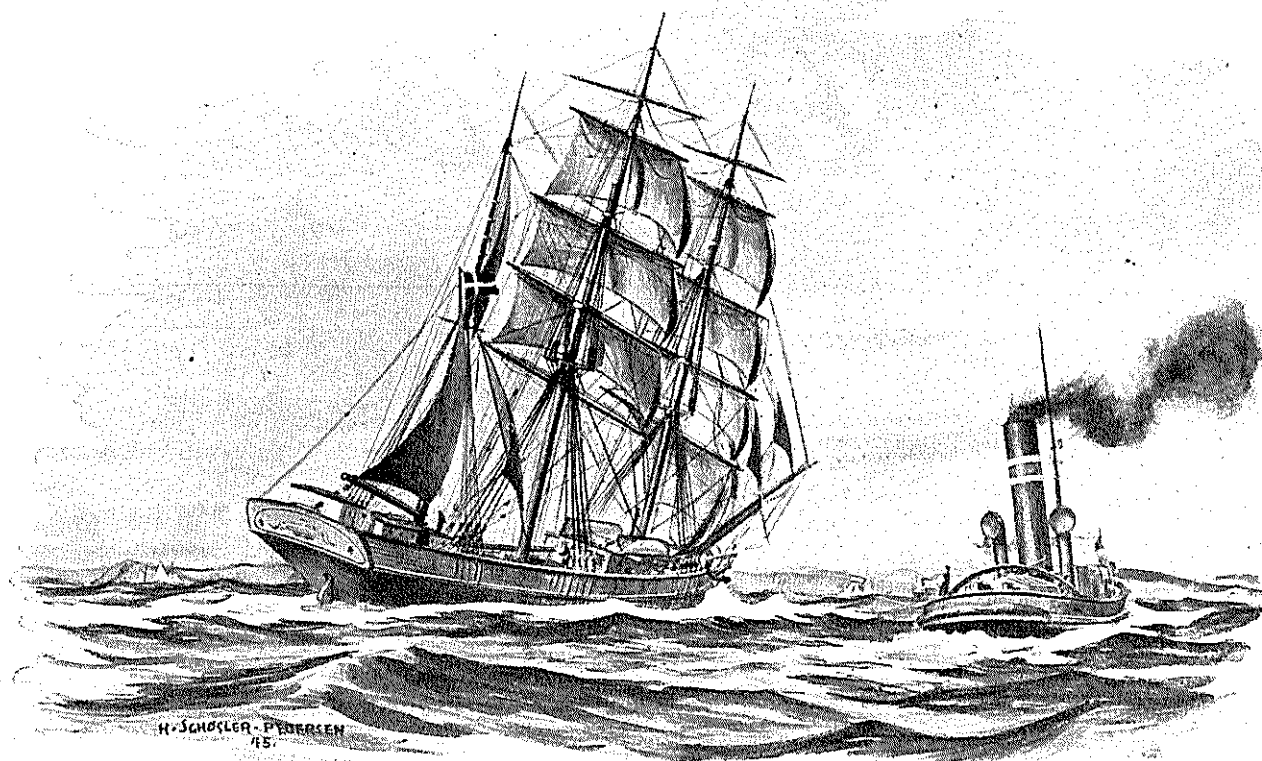
Noget af det første, jeg foretog mig, var at afgive Søforklaring med Udtog af Skibsdagbogen og Mandskabet som Vidner om de forskellige Havarier under Rejsens Forløb. Den danske Konsul var Hollænder, en dygtig og prægtig Mand, der klarede alle Vanskeligheder. Skibet kom ikke til at betale nogen Erstatning, det blev Assurancen. Nu gjaldt det om at faa en ny Fragt, og i den Anledning var vi tre Skibsførere saa at sige i Land for at varetage Skibenes Interesser.

Med Losningen gik det ikke særlig stærkt, og det lod heller ikke til, at der var Udsigt til nogen Fragt. Jeg havde haabet paa, at det skulde blive en Kaffefragt til Kap det gode Haab, men det blev der ikke noget af.

Vi havde nu naaet Julen. Juleaftensdag samledes de tre danske Skibsbesætninger ombord paa „Embla“, som var det største Skib, til Juleandagt. Skibsfører Svarrer læste Juleevangeliet, og de kære kendte Julesalmer lød smukt ud over Havnen fra 30 danske Sømands Strubber, mens Tropesolens Straaler sænkede sig ned over Bjergene.

Anden Juledag tog vi tre Skibsførere paa en Udflugt i Bjergene. Ligesom man herhjemme tager til Strand og Skov om Sommeren, tager man i Troperne op i Bjergene, hvor der er Kølighed at finde. Paa et af de højeste Bjerge laa et Stykke fra Toppen et meget søgt Hotel „Wieth“, det vilde vi besøge. Vi tog med Sporvogn, som kørte i zig-zag op ad Bjerget, og bemærkede undervejs, at Bjergskraaningerne var bebygget med Masser af Villaer, som laa meget smukt. Da vi kom op til Hotellet, var der stuvende fuldt af Mennesker. Mens vi stod og diskuterede Situationen, kom en Tjener forbi os, og stor var vor Forbavselse, da han paa godt Dansk spurgte: Er I danske? Vi bekræftede dette og sagde, at vi gerne vilde have et Værelse. Dette mente han var meget vanskeligt at faa, men han skulde se, hvad han kunde gøre for os, og det lykkedes virkelig. Vi fik anvist et Værelse i de lavere Regioner, ved Siden af var et Badeværelse, og vi fik et dejligt forfriskende Bad.

Næste Dags Formiddag begav vi os opad Bjerget. Der var en god bred Vej til at begynde med, men eftersom vi kom højere op, snævrede den ind og blev til en Sti med Smaakrat hist og her. Vi havde set, at der paa Vejen var opslaaet Advarsel mod Slinger. Jeg var paa den smalle Sti et Stykke foran de andre to, da jeg pludselig saa en stor sølvgraa Slange. ca. 2 m lang og omtrent paa en Arms Tykkelse. Den laa ganske



Ind efter gik det for en hivende Kuling til St. Nazaire.

stille. Jeg vinkede advarende til de andre og sagde: „Her ligger en Slange!“ De troede, det var en Spøg, men da de havde overbevist sig om, at det var rigtigt, fik vi Fart paa nedad; der var sat Punktum for vor Bjergbestigning! Vi saa forresten flere Slanger paa Turen ned ad Bjerget, men de var ikke saa store. De flygtede, saasnart de saa os. Vi havde nu nydt en kort Ferie med en prægtig Udsigt over det smukke Land. Rio de Janeiro har en af de smukkeste Havne i Verden.

Vi blev omsider udlosset og indtog Ballast. Alle tre Skibe havde Ordre til at sejle til Barbados for at søge Fragt. „Anna & Mathias“ blev først færdig, derefter „Sofie“, tilsidst „Embla“, og vi afsejlede med faa Dages Mellemrum. Saa sagde vi Farvel til den smukke Havn, hvor Bjerget ved Munden af Havnen, „Sukkertoppen“, kan ses langt til Søs.

Rejsen forløb normalt, d. v. s. det blev ikke nogen hurtig Rejse for nogen af Skibene. „Embla“ havde den hurtigste med 50 Dage, de andre to Skibe nogle Dage mere. „Sofie“ laa endnu i Barbados, da „Embla“ ankom, men Dagen efter afsejlede den, og vore Veje skiltes. Vi laa nogle faa Dage til Ankers i Barbados, den smukke Tropeø, Flyvefiskenes Ø, hvor der fanges i Tusindvis af Flyvefisk, som smager dejligt til Forandring fra den megen Saltmad i Sejlskibe.

Vi fik nu Ordre til at sejle til Martinique for at laste Sukker for Nantes i Frankrig. For en stiv Passat sejlede vi til Martinique, og i Løbet af nogle Timer ankom vi udfor Robert Bay, hvor vi fik Lods ombord, og gik til Ankers i Bugten. Her laa Sukkerfabrikken, og overfor laa den lille Negerby Robert, hvor vi hentede Kød og Proviant pr. Baad. Inde i Bugten laa en fransk Bark, noget større end „Embla“. Den lastede ogsaa Sukker bestemt for Nantes. Den var hjemmehørende i Nantes, hvorpaa den til Stadighed sejlede. Kap-

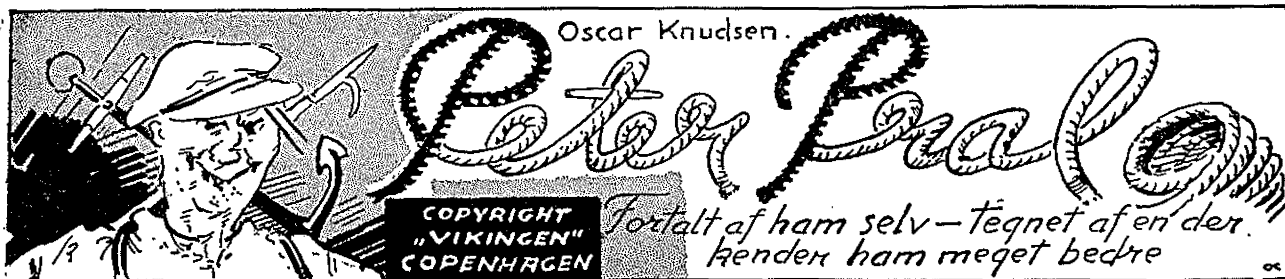
tajnen var en flink Mand. Vi var en Del sammen i den korte Tid, den havde tilbage at ligge i, da den snart var tillastet. Vi begyndte straks at losse vor Sandballast og derefter at indlade Sukker, som blev ført ud i Lægtene; der var forskellige større og mindre Tønder med Sukker. Ladningen blev stuvet af et Par kæmpestore Negere.

Vi havde en lille Episode, kort før vi afsejlede. Nogle af Mandskabet havde fundet Kokosnødder paa Vejen og taget et Par Stykker af disse. I den Anledning blev jeg tilsagt til at møde i Retten i Robert Bay. Jeg talte med vor Ekspeditør om Sagen. Han forklarede, at der var et meget daarligt Forhold mellem den hvide og den farvede Befolkning, hvorfor den farvede Befolkning benyttede den mindste Anledning til at klage. Han raadede mig til at forsøge at faa Sagen udsat, hvilket ogsaa lykkedes for mig.

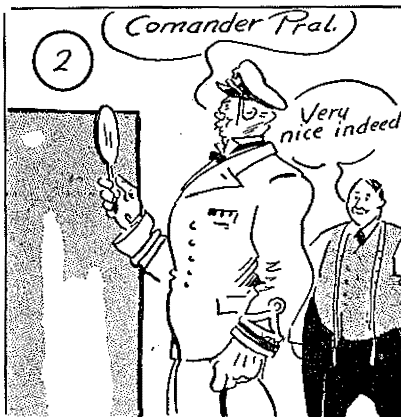
En varm Ridetur fik jeg mig, da Skibet skulde udklareres. Det foregik fra en By nogle Mil fra Robert. Trinity hed den, og Befordringsmidlet var Hest med en Indfødt som Vejviser. Turen gik gennem Skov og Krat ad en Slags Sti. Vejviseren løb foran. Undertiden gjorde han en Afstikker ad en smallere Sti, hvor Hesten ikke kunde færdes. Saa betydede han mig, at jeg bare skulde blive ved med at ride, og naar jeg saa havde redet et Stykke, kom han ud fra Krattet lidt foran Hesten. Stien var meget ujævn, det gik op og ned, det var en hel Tortur i den tropiske Varme.

Omsider kom vi til Trinity. Det var lige i Middagsstunden. Til min store Glæde saa jeg, at der laa en dansk Tremastskonnert fra Marstal i Havnen. Jeg var ikke længe om at komme ombord, hvor jeg blev modtaget med Venlighed, blev afsvalet, fik Middagsmad og Hvile. Efter at have udrettet mit Ærinde tog jeg om Eftermiddagen samme Vej tilbage og kom til Robert

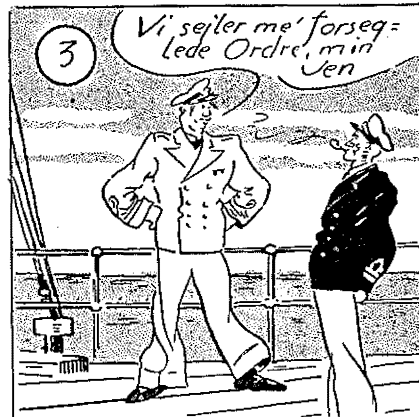
Fortættets Side 18



De næste Dage og Nætter havde jeg travlt med at gøre Indkøb af mange forskellige Slags Ting. Sidst af alt kom jeg om Bord med et mægtigt Stykke sort Klæde, prima Kvalitet, og forskellige Sygrejer. De vil senere forstaa hvorfor.



Saa gik jeg endnu en Gang til Skrædderen og lod ham forfærdige en Uniform, der passede til min nye Funktion som Skibschef. Det var en Fryd atter at trække i Somandeklæder. Jeg ønskede at „old Jackson“ kunde have set mig. Naa, maaske senere ...



Jeg gav mine første Ordre om Bord paa Far-tojet, og de var forseglede. (Ogsaa dette vil De forstaa senere). Captain Snapshot gjorde store Øjne, han vidste vist ikke rigtigt, hvad han skulde tænke — — hu, ha.



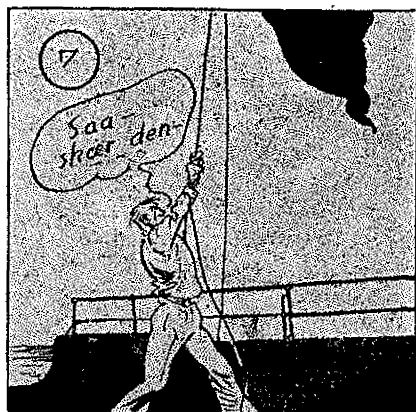
Baade Chef og Mandskab syntes vist nok, at det var en underlig Kgle, de havde faaet til Chef. Jeg kan tænke mig, at Snakken er gaet livligt baade For og Agter.



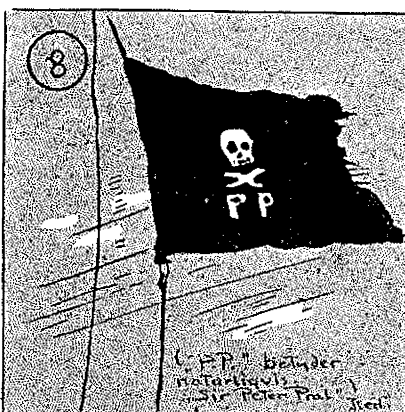
Navnlig fordi jeg hver Aften lukkede mig inde og syede — ja, netop syede. „Paa hvad?“ vil De spørge. Ja, paa hvad?



Vent nu kun. Jeg syede paa et Flag af sort Klæde, med et pynteligt Ornament i Midten. Ud-fort i hvid Paasyning.



Og nu hejser jeg Flaget — mit Flag. — Det var nok en Overraskelse — hvad?



„Vej højt, vej frit, du sorte Flag alt over Land og Sø.“ Enhver, der kommer dig paa tværs, skal leve eller dø. Stik af, saa snart Du det ser, det baader dig vist bedst. For hvis Du ikke skrubber af, saa gi'r jeg dig din Rest.”



Ja, det hele var jo kun en maritim Spøg, beregnet paa Ven Jackson. Men det kan De jo ikke vide, og Captain Snapshot heller ikke. Jeg tror, han tænkte, at Sjussen havde været for stærk den Aften (Evensing).
Your friend
Peter P.

J. P. Rosenhøj

fortæller —

(Fortsat)

Ved CARL ØSTEN

„Indra“ totalt Vrag.

Saa snart vi tværs over Øen havde naaet Bred- den, udfør hvilken „Indra“ endnu laa i nogen- lunde hel Tilstand, roede Styrmanden, to Matroser og jeg ud til den for at begynde Bjergningen af vore Ejendele. En Ende af en Manilla-Trosse blev gjort fast ombord, hvorefter to af os roede i Land med den anden Ende, der fastgjordes til et Træ. Langs med Trossen kunde vi hale Baaden frem og tilbage og fik paa denne Maade reddet vore Skibskister og øvrige Ejendele, de stive Hatte og Paraplyer ikke at forglem- me. Tilbage var Arbejdet med at faa slæbt det hele over Øen til Damperen, hvilket var nok saa besværligt et Arbejde som Bjergningen til Land fra Skibet. Et Forsøg med at transportere Kisterne paa Slæde-Fa- gon paa nogle nedfaldne Grene faldt ikke fordelagtigt ud. Hele Dagen var omtrent gaaet, da vi var færdige med Transporten. Ene og forladt paa Øens modsatte Side laa „Indra“, som snart vilde blive totalt Vrag. Dens Stranding forekom mig mærkelig. Mon Hæn- delsen skulde sættes i Forbindelse med en Udtalelse, som jeg inden min Udmønstring med „Indra“ hørte som Logerende hos Kaptajns Svoger. Denne sagde nemlig til Kaptajnen, som paa det Tidspunkt havde været Styrmand i 12 Aar og Kaptajn i andre 12 i „Indra“, der som før nævnt var gammel: „Jeg synes, det er paa Tide, Gustav, at du faar dig et nyt Skib.“ Dertil kommer, at vi Matroser, der jo ikke var Navi- gatorer, kunde se, at „Indra“s Sejlads lige inden Grund- stødningen var gal, og det var især mærkeligt, at man ikke loddede saa nær Land. Det blev mig senere hen fortalt, at „Indra“s Kaptajn efter Hjemkomsten til Hamborg blev frataget sine Papirer for 4 Aar, efter hvis Udløb han fik et nyt og større Skib at føre.

Indlogeret i en Jord-Hytte.

Da Damperen denne Aften naaede El Triunfo, gik vi i Land. El Triunfo bestod af Jord-Hytter. Ikke et eneste rigtigt Hus fandtes der. Befolkningen var over- vejende af Halvkaste. Vi blev saa indkvarteret i en Jord-Hytte og var i El Triunfo en 8 Dages Tid. Saa kom vi ombord i en af Hamburg Pacific Liniens Dam- pere, „Titania“, der var ankret op paa Reden for at laste Kaffe, for med den foreløbig at komme til Aca- jutla. Her skulde vi afvente dens Tilbagekomst fra en nordligere Plads og saa vende tilbage til Europa med den. Acajutla var den første Anløbsbro nordpaa efter El Triunfo, og vi erfarede, at den ikke laa mere end ca. 60 Sømil fra vort Strandingssted. Da vi nærmede os Byen, viste det sig, at det med Vulkanen var rigtigt nok. Den laa der som beskrevet. Saa Kaptajnen skulde vel nok kunne have fundet den!

Vore Indkvarteringsforhold blev bedre i Acajutla. Af den tyske Konsul fik vi overladt den nederste Etage i hans Bolig, der var af Træ, og hvis nederste Gulv hvilede paa nogle høje Pæle, en Byggemaade, der skulde hindre giftigt Kryb i at komme ind i Huset. Forholdsreglen var dog ikke effektiv overfor Skorpio- nerne. Allerede den første Nat, vi sov der, dryssede de ned over os. Ufatteligt, at ingen af os blev bidt af dem i den Tid, vi boede der. Maden til os blev lavet i et Spisehus paa den anden Side af Gaden. Tilbered- ningen foregik i en stor Gryde, som var ophængt i en Trefod, og naar Maden var færdig, hentede vore Skibs- drenge Gryden med Indhold, som saa blev sat midt paa Gulvet, hvorefter vi satte os i en Kreds omkring den for „at lange til Fadet“. Den første Dag kneb det med at faa noget af Maden ned, fordi den var krydret med en langtfra delikat Røgsmag. Godt, at vi havde vore Skibskister at sidde paa, for der fandtes hverken Bord eller Stole i det os anviste Rum. I Løbet af en halv Snes Dage var „Titania“ returneret til Acajutla, og vi kom ombord for at følge med til Hamburg.

En Morder ombord.

Men da der i Pisagua i Chile, som vi anløb, tilbød sig en Hyre i en engelsk Bark for mig og en Kam- merat, gik vi fra Borde. Barken hed „Lebu“ og laa sejlklaar med en Last til Honolulu. Der havde man jo ikke været før. Saa hvorfor skulde man ikke gribe Chansen! Da vi vidste, at det dengang var skralt med Kosten i de engelske Skibe, købte vi hos en Skibspro- vianteringshandler i Pisagua 2 Sække Mel, hver paa 50 kg, samt en *dame-jeanne* med Rødvin, en ca. 30 l, hvilken skulde være til at blande i vort Drikkevand. Med dette gode Forraad og vore Ejendele kom vi om- bord en Lørdag Aften, og, trods det var forbudt at have Spiritus ombord, inviterede vi Kammeraterne i Lukafet paa Vin. Der blev drukket saa meget, at de fleste af dem efterhaanden blev pærefulde. Alligevel var der tre, som roede i Land. Tilbage i Lukafet var vi nu 5 Mand, hvoraf to foruden jeg var gaaet til Køjs, medens en gammel Matros, en Engländer paa omkring de 60, og en Sejlmager, ogsaa Engländer, stærkt paa Vej mod de 70, sad paa deres Kister Side om Side. Sejlmageren var en underlig Fremtoning, ef- tersom han kun havde et Øje samt bar langt Fuldkælg. Begge var paamønstret i New Castle i Australien. De- res Samtale kunde jeg ikke undgaa at høre, da jeg laa i Køjen lige overfor dem. Om de troede, at min Kammerat og jeg var faldet i Søvn, skal jeg lade være usagt. Med eet rykker Sejlmageren sig hen imod Ma- trosen og siger i et dæmpet Tonefald, der havde en fortrolig Klang, til ham: „Skal vi to nu ikke snakke

lidt nærmere sammen, Green? Du kalder dig for Green, men det er jo slet ikke dit rigtige Navn.“ — Jeg spidse Øren. Det lod til, at der var Optræk til noget interessant. Sejlmageren fortsatte: „Du hedder jo I London havde Du en Vogn med Æsel og kørte rundt i Londons Gader og solgte Grøntsager. Saa myrdede Du Hans Lig gravede Du ned og støbte Cement henover Stedet. Det lykkedes dig uopdaget at komme ombord i Skibet under et paataget Navn.“

I Lukafets sparsomme Belysning saa jeg, at Green efter Udtrykket i hans Ansigt at dømme ikke var videre glad ved Situationen. Sejlmagerens Udtalelser var kommet stødvis, ind mellem hvilke Green fik fremstammet: „How to hell do you know,“ hvilket hver Gang blev besvaret af Sejlmageren med: „Bare vent. Jeg ved meget mere endnu.“

For mit Vedkommende i Lytterens Rolle var Spændingen næsten steget til Bristepunktet. Hvad mon det hele skulde ende med?

„Da du kom til Australien,“ fortsatte Sejlmageren, „rømte du fra Skibet og kom ud med et andet. Der gjorde Du Forsøg paa at myrde 2. Styrmand. Du blev idømt mange Aars Tugthus i Australien. Da Du slap ud, kom Du igen ud med et Skib, indtil Du i New Castle kom ombord her under Navnet Green. Jeg kan tillige oplyse dig om, at jeg heller ikke er den, jeg udgiver mig for. Jeg er fra „Scotland Yard“ og er kommet her ombord for at fange dig. Du har nu stiltiende indrømmet, hvad jeg har sagt. Nu kan Du gøre dig klar. I Morgen vil Politi inde fra Pisagua hente dig.“

Selv mord afværges.

Efter disse Ord rejste Sejlmageren sig og gik ind i sit Lukaf. Green, der efterhaanden syntes ganske ædru og stadig havde mumlet: „How to hell do you know,“ smed sig paa sin Køje, hvor jeg holdt et vaagent Øje med ham, for efter Samtalen med Sejlmageren var der Sandsynlighed for, at han vilde gøre et ellerandet desperat. Og rigtignok! Lidt efter tog han sin Skedekniv frem. I et Spring var jeg ude af Køjen og fik den taget fra ham. Saa bad jeg min Kammerat om ogsaa at holde Øje med ham. Det varede kun nogle Øjeblikke, før „Green“ tørnede ud af sin Køje og gik ud paa Dækket. Vi listede bagefter. Da han kravlede op paa Lønningen, maatte vi formode, at han vilde springe overbord, og vi fik just Tag i ham, da han skulde til at springe fra Finkenettet. Vi beordrede ham saa til Køjs uden at lade os mærke med, hvad vi havde erfaret om hans tidligere Liv. Kort Tid efter tørnede han atter ud og gik ud paa Dækket og ned ad Kappen forude. Vi fulgte efter ham igen, og medens vi endnu befandt os paa Dækket, lyder der et mægtigt Rabalder dernede fra. Vi styrter til og fandt ham da paa Dørken liggende mellem nogle tomme Maler-Potter. Han havde forsøgt at hænge sig i en Krog, som til Uheld for ham var knækket. Han mælede ikke et Ord til os, og vi paa vor Side sagde heller ikke noget, da vi tvang ham til Køjs igen. Resten af denne bevægede Nat forløb i Stilhed, bortset fra at de 3 Matroser, der var taget i Land, kom støjende ombord, den ene ret forslaaet, fordi han i sin Kæfert var faldet ned fra en høj Mur.

Næste Morgen tørnede „Green“ ud til sædvanlig Tid, og efter at have vasket sig tog han sit bedste Tøj paa, pakkede sine Ejendele i sin Køjesæk, hvorefter han satte sig ud paa Storlugen. Der blev han siddende roligt for at afvente Politiets Ankomst. Men da det meste af Søndagen var gaaet, og ikke noget Politi havde vist sig, gik han ind i Lukafet og pakkede sine Ejendele ud igen. Sejlmageren saa vi ikke noget til Dagen igennem. Han laa i sit Lukaf og sov.

Mandag Morgen stak vi til Søs, og de følgende Dage trængtes Affæren „Green“ noget i Baggrunden i vor Bevidsthed, som vi ikke noget Øjeblik, Officererne ej heller, havde nævnt overfor ham selv. Men en Dag da jeg i Arbejde paa Dækket er alene med „Green“, kommer 2. Styrmand hen til „Green“ og bringer Affæren paa Tale. „Green“ indrømmer, at Sejlmagerens Fremstilling er rigtig til mindste Enkelthed, paanær at Sejlmageren skulde være en „Scotland Yard“-Mand. Det passede ikke. Men hvorfra han havde sin Viden om „Green“, vilde han ikke ud med. Iøvrigt skete der heller ikke „Green“ noget fra Overordnede eller Politiets Side efter Ankomsten til Honolulu.

The shop chest.

Som de eneste havde engelske Skibe ombord „The shop chest“ („Kramkisten“). Den, som forestodes af Kaptajnen for egen Regning, eller hvis Varer var givet ham i Konsignation af Leverandørerne, var aaben hver Lørdag. Her kunde Mandskabet købe Beklædningsgenstande, Fodtøj, Tobak m. m. Priserne paa disse Varer var meget høje, selvom de naturligvis maatte være noget højere end i Land. En saadan „Kramkiste“s Trivsel havde en vis Forbindelse med Udbetaling af Forstrækning, som var sat saa lavt ved Anløb af Havn, at tørstige Søfolk for at faa Penge til Whisky maatte sælge det i „Kramkisten“ dyrt erhvervede Tøj og derefter begynde at købe nyt derfra igen, naar Skibet atter var i Søen. En ganske snu Forretnings-Metode, ikke sandt, men som dog kun først og fremmest kom til at gaa ud over karaktersvage Sjæle. Medens vi lossede i Honolulu, fik vi saaledes hver kun udbetalt 1 amerikansk Dollar hver Lørdag. Den gik som Regel lige over i Hænderne paa de Kinesere, der i Ugens Løb havde forsynet os med Ananas, Bananer etc. paa Kredit. Saa der blev ikke noget tilovers til Whisky, hvorfor det i „Kramkisten“ dyrt erhvervede Tøj maatte „ryge“.

Tvangs-Drikning.

Hver Middag maatte Besætningen stille op paa Gelled henne ved Halvdækket for under Opsyn at tømme et Blikmaal med „Lime-juice“, et Koncentrat, som var blandet med Vand af Kokken forinden, og som skulde forhindre Skørbug. Det var engelsk Lov, der paabød det saaledes. Hundevagten var i engelske Skibe dengang delt i 2×2 Timer. Ved dens Ophør Kl. 4 fandt Uddelingen af Ferskvand Sted. En af Lærlingene skulde hente Gallon-Maal og Pumpen, der af Hensyn til Tyveri af Vandet ikke altid var fastskruet til Vandtanken. Under Opsyn af 2. Styrmand tappede saa Bakstørnen, der tørnede en Uge ad Gangen, Vand til Kabysbrug og Drikke- og Vaske-Vand i Tanken til Folkelukafet. Kostreglementet („articles“), der angav, hvor meget hver havde Krav paa daglig, var anbragt i Ramme under Dækket i Lukafet. I Forhold til Lønnen nu

kan jeg maaske nævne, at den for en Matros i Almindelighed var 2 £ 10 sh. om Maaneden. At min Kammerat og jeg, da vi mønstrede paa i Pisagua, forlangte 1 £ mere og fik det, skyldtes, at der ikke var nogen andre paa „beachen“ at faa.

Fra Honolulu skulde „Lebu“ til San Francisco for nærmere Ordre. Udfor „Golden Gate“ fik vi af Lodsens Ordre til at afgaa til Steveston on Fraser River i Britisk Columbia, hvorfra vi skulde bringe en Last af Daase-Laks til London. Byen havde mange Fiske-Konserverfabrikker og talte i „Lakse-Tiden“ ca. 3000 Indbyggere.

Himmelske Arrest-Forhold.

Medens vi laa her, kaldte Kaptajnen en Dag Green og en Malteser, som arbejdede paa en udenbords Stilling, ind paa Dækket for at give dem en Irettesættelse for et eller andet i deres Arbejde. Den gik over til Haandgribeligheder, og da Kaptajnen vilde lange ud efter dem, er han saa uheldig at glide og falde paa Dækket, hvorover han bliver saa fortørnet, at han omgaaende iler i Land for at faa dem arresteret. Da han vender tilbage til Skibet, har han en Betjent med, som tager begge Matroserne med sig. Næste Aften, en Lørdag, da vi er i Land, møder vi tilfældig en af Havnearbejderne, som er med til at lade vort Skib, og som spørger os, om vi ikke har aflagt et Besøg hos vore to arresterede Kammerater. Det havde vi naturligvis ikke, eftersom man normalt ikke kunde optræde som Gæst hos Arrestanter. Men da Havnearbejderen oplyste os om, at der ikke var noget til Hinder herfor, lod vi ham føre os op til Arrestbygningen. Da vi bankede paa Døren, blev den aabnet af en høj, svær, ældre og

nobel Mand med et hvidt Fuldskaag, der var saa langt, at det naaede ham til Brystet. Det var selve Byfogeden. Efter at vi havde fremført vort Ærinde, førte han os ind i et stort Rum, hvor vi til vor Forbavselse fandt vore to Kammerater sidde og hygge sig foran en Kamin, i hvilken brændte en lystig Ild. Før vi kom, havde Byfogeden sørget for Underholdning af dem ved at læse op af en Bog. „Man skal altid behandle Søfolk pænt,“ sagde han til os, der ikke kunde komme os af vor Forbavselse over saadanne himmelske Arrestforhold. Da vi saa alle havde sludret sammen en Tid, bad Byfogeden os undskylde ham, fordi han, som han plejede hver Lørdag Aften, skulde hen til en fornøjelig Aften i Forsamlingsbygningen, for hvilken han var Formand. „Men,“ føjede han til, „I kan da alle, ogsaa mine Arrestanter, gaa med, hvis I har Lyst. Arrestanterne skal bare vente paa mig udenfor Bygningen efter Forestillingen, for at vi kan følges ad hjem.“ Vi fik en fornøjelig Aften ud af det. „Green“ optraadte endda ogsaa, mere forknytt var han ikke, og gav flere Sange til bedste. Vore arresterede Kammerater, viste det sig, førte et Luksus-Liv i Forhold til det ombord. De baade spiste og sov paa et Hotel og kunde gaa frit omkring i Byen imod at melde sig paa bestemte Tider hos Byfogeden. Saa de var ikke kede af Tilværelsen. Men saa snart Kaptajnen fik at vide, at dette Ophold kostede 3 \$ for hver pr. Dag, et Beløb han skulde refundere, tog han dem ombord og satte dem til deres Arbejde igen.

Datidens raa Sømands-Typer.

Otte Dage efter Varietéaftenen blev vi i Lukafet en Søndag Morgen tidlig vækket af Byens to eneste Politibetjente, som var kommet ombord i Anledning af et om Natten stedfunden Indbrud inde i Byen. Ved deres Ankomst opdagedes det, at Green og en tysk Matros var rømt, hvilken Forsvinden tydede paa, at de var Gerningsmændene. Inden vor Afsejling fra Steveston var de endnu ikke mødt ombord, hvorfor Kaptajnen havde faaet fat paa to andre Matroser, som med et Skib var kommet fra Vancouver til denne afsondrede Plads. Nogle Dage efter Afsejlingen viste det sig, at i hvert Fald den ene af Tyvene var ombord. Nok saa frejdigt viste han i Lukafet sine Koster frem: flere Sæt Tøj, Bolcher, Lys m. m., som han havde haft gravet ned under Kullene i Skibets Forpeak. Og han var heller ikke tilbageholdende med at fortælle, hvorledes hele Indbruddet var foregaaet, og at Green var hans Medskyldige. Den anden Rømningsmand havde altsaa ikke deltaget i Indbruddet. Idéen til dette havde de to Tyveknægte faaet ved Forestillingen i Forsamlingshuset den førnævnte Lørdag Aften, hvor de havde hørt en Mand sidde og fortælle til en anden, at han var kommet ned til Byen for at se til sin Butik, der kun var aaben i „Lakse-Tiden“. Udenfor denne Tid var han beskæftiget med noget andet oppe i Landet. Der var altsaa saadan set fri Adgang til at gøre Indbrud næste Landlovsdag, hvor Købmanden var taget bort fra Byen igen. Under Indbruds-Aktionen, fortalte denne frække Tyveknægt endvidere, var han nær kommet til at dræbe Green med en af de 2 Revolvere, som de havde fundet i Butiken. Tyven havde i Kaadhed sigtet paa Green og trukket af med det Resultat, at Kuglen nær var gaaet gennem Hovedet paa ham.

DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

Rejsen til London blev den længste, jeg har været paa — 180 Døgn, altsaa et halvt Aar. Normalt tog den ikke saa lang Tid, men under denne Rejse havde der været meget af stille Vejr. I den sidste 1½ Maaned, inden vi naaede London, var Provianten næsten sluppet helt op. Vi fik kun Brød og en lille, daglig Ration af salt Kød.

Den enestaaende Fru Wallén.

I London afmønstrede hele Besætningen paa Mønstringskontoret i Poplar East End. Det var i Juni 1898. Dér befandt sig altid Repræsentanter i Uniform fra forskellige Nationers Sømandshjem, heriblandt fra det skandinaviske, som stod parate til at modtage i Forvaring de Hyrer, der blev udbetalt Søfolkene, for at disse ikke skulde fristes til at bruge dem lige med det samme. Udenfor Kontoret stod der nemlig altid Folk, der var parate til at „plyndre“ Søfolkene. Selvom der ikke var Fare for, at jeg skulde solde min Hyre op, overgav jeg den til Repræsentanten fra det skandinaviske Sømandshjem og modtog den obligate Kvittering for Beløbet. Det skandinaviske Sømandshjem, der for mange Aar siden er nedlagt og overgaaet til „Frelsens Hær“, bestyredes dengang af den svenske Fru Wallén. Gennem mange Aar gjorde hun et enestaaende Arbejde for skandinaviske Søfolk, og jeg er en af de mange, der den Dag i Dag mindes hendes fortjenstfulde Gerning med Taknemlighed. Dagen efter, at jeg var taget ind paa Hjemmet, anmodede jeg Fruen om nogle af mine Penge til Indkøb af Tøj. Hun svarede mig: „Det kan De faa billigere i København. De maa hellere tage alle Deres Penge med hjem, da De skal paa Navigationsskole. I Morgen gaar Baaden fra Parkeston. Vi har allerede bestilt Billet til Dem.“ Dagen efter blev jeg saa i Hjemmets Vogn med Heste, der stod til gratis Dispo-

sition for Hjemmets Gæster, kørt hen til Liverpoolstreet Station for derfra at tage til Parkeston og gaa ombord i „Koldinghus“. I Lommen havde jeg en Check paa 32 £, der med daværende Kurs i dansk Mønt beløb sig til ca. 600 Kr., et Beløb, der i den Tid var en anseelig Formue for en Matros. Da jeg vendte tilbage til mit Hjem i Nykøbing F., var 3 Aar gaaet, og jeg var blevet „deep-water-sailor“. I August blev jeg optaget paa „Bogø Navigationsskole“, hvor jeg 9½ Maaned efter bestod den udvidede Styrmands-Eksamen med alle Fag, altsaa Skibsfører. Det var, hvad Tiden angik, en Rekord, som mig bekendt ikke er slaaet. Men jeg var ogsaa flittig, maa jeg sige.

I smult Vande trods Krig.

I 1900 kom jeg ind til DFDS som 2. Styrmand. Og saa er der saadan set ikke stort mere at fortælle. Min følgende Sejlads kom hovedsagelig til at foregaa i smult Vande uden dramatiske eller særlige Oplevelser. Under Krigen 1914—18 sejlede jeg som 1. Styrmand for „United States Shipping Board“ og „British Ministry of Shipping“. En af mine Rejser i denne Tid gik fra Taltal i Chile syd om Afrika og gennem Suez til London. Vi gik indenskers gennem Patagonien, hvis Kyst paa enkelte Strækninger til Forundring for os Danske ombord fremviste Skove af vort Hjemlands Træ — Bøgen.

I 1922 forfremmedes jeg til Kaptajn i Selskabet, og i November 1937 gik jeg fra Borde for sidste Gang som Fører“...

Med disse Ord sluttede Kaptajn J. P. Rosenhøj Beretningen om sit indholdsrige *sailor*-Liv, der hvad hans Tid i Sejlskibene angaar var noget udover det almindelige — en Tid, der ikke finder sin Analogi i Kong Neptuns nutidige Rige!

Carl Østen.

Fra en svunden Tid. Fortsat fra Side 13

hen imod Aften. Den Tur glemte jeg ikke saa let. — Vi var nu blevet tillastet og sejlede først i Maj fra Martinique for en strygende Vind gennem Det karibiske Hav mod Florida Strædet, som vi kom forholdsvis let igennem. Det kan ofte være vanskeligt at passere paa Grund af Strømforhold. Kursen sættes nu Øst over. Med frisk, til Tider stiv Kuling for Bb. Halse og godt fulde Sejl løb vi en 9—10 Knob; det kortede paa Længdegraderne. Med stiv Kuling fra NV. løb vi ind i Biscaya Bugten og fik Lods ombord indenfor Øen Belle Isle. Der var to Mand i Baaden, som var forholdsvis lille; den ene roede Baaden hen langs Skibssiden, og Lodsens sprang ombord, da Baaden var paa Toppen af en Bølge; der var ikke Tale om at benytte nogen Stormlejder. Der blev braset fuld, og ind efter gik det for en hivende Kuling mod St. Nazaire, men her indtraf et alvorligt Uheld, som kunde have faaet slemme Følger. Inden vi kom ind til Ankerpladsen, løb en Bugserbaad op langs Siden og tilbød at slæbe Skibet fra St. Nazaire til Nantes for 500 Fr., men da jeg mente, det var for meget, sejlede den et Stykke bort. Vi lod nu Ankeret gaa i Bund, men knæk, lød det, Kæden bristede. Det andet Anker fulgte efter, men ogsaa dettes Kæde bristede. Skibet var nu i Drift. Vi vinkede efter Bugserbaaden, som ogsaa kom med det samme og fik Bugsertovet gjort fast. Det var ogsaa i yderste Øjeblik. Skibet vilde ellers have taget Grunden, —

men nu forlangte Bugserbaaden 1500 Fr.! — Hvilket øjeblikkelig blev akcepteret.

Efter 29 Dages Rejse fortøjede vi i Nantes Havn. Det var en hurtig Rejse. Vi kom til at ligge langs Siden af en svensk Bark, hvis Fører jeg daglig var sammen med. Han havde ogsaa mistet et Anker og Kæde. Vi rejste sammen ned til St. Nazaire for at høre, om det var muligt at faa Ankere og Kæder opfisket, men det var forbundet med saa mange Vanskeligheder, at det vilde blive dyrere end at anskaffe nye. Det lykkedes mig derefter at faa fat i et Par Ankere med Kæde, som passede til Skibet, til en nogenlunde moderat Pris.

Losningen gik nu sin vante Gang. Da den var endt, indtog vi Ballast og afsejlede omkring den 17. Juni til Cardiff, hvortil vi ankom efter ca. 8 Dage, en temmelig lang Rejse. Her overtog den tidligere Kaptajn, Jepsen, Skibet. Mandskabet afmønstredes, og jeg paa-mønstredes igen som 1. Styrmand. Desværre blev Opholdet i Cardiff kun af kort Varighed, kun 7 Dage. Jeg fik nemlig Besøg af min Hustru. Rejsen var temmelig dyr i Forhold til den korte Tid, vi kunde være sammen, men dog ikke for dyr. Det var jo ogsaa kun et Tilfælde, at vi ikke skulde vente længere Tid paa at laste.

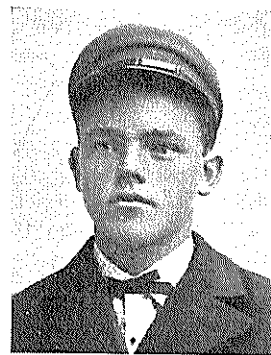
Vi indtog en Ladning Kul bestemt for Savanilla og afsejlede fra Cardiff først i Juli.

*H. H. Horsbøl,
fhv. Skibsfører.*

Drønningen af Tongas Skipper

Stillehavspioneren, Kaptajn C. O. Andersen fra Apia

Af Bent Rosenkilde Nielsen



NÆSTEN hver eneste af Stillehavets Øer har et dansk Navn at opvise i sin Historie; dette gælder ikke mindst Samoaøerne, hvortil der er knyttet saa gode Navne som Christian Christiansen Hellesøe fra Jels, Ebbe Thomsen fra Kolding, Peter Rasmussen og Kaptajn C. O. Andersen, hvis Levnedsløb her for første Gang bringes udenfor Familiens Kreds.

Jeg har nævnt Kaptajn Andersen ved Navn i min Bog „Danske Pionerer paa Stillehavet“, hvor han rettelig hører hjemme, men desværre er det først nu lykkedes at faa opsporet, hvem han er, hvorfra han stammer, og at indsamle de Data, paa hvilke hans Levnedsløb kan nedskrives.

Paa Togt med „Georg Stage“.

Det er Marineingeniør E. R. Andersen, der fortæller mig om Broderens besynderlige Sindbad-Rejser, der førte ham fra Hjemmet i København langt bort til de fjerne, palmekronede Kyster paa Stillehavet.

Carl Oscar Andersen, som hans fulde Navn er, kom til Verden i 1879. Faderen var Sømand, sejlede som Matros, saa det var vel blot naturligt, at først den ældste og senere den yngste Søn følte sig draget mod det Hav, der altid var som en Del af deres Barn-dom. Efter den nødtørftigste Skolegang kom da ogsaa Carl, fjorten Aar gammel, til Søs med Skoleskibet „Georg Stage“, der førtes af Kommandør Bræstrup. „Georg Stage“ udklækkede mangel en god, dansk Mand, og Carl Andersen har senere hen vist, at han hørte til de rigtige Drengene, der ikke var bange for noget og som ejede Fremdrift.

Allerede inden Skoleskibet efter afsluttet Togt lagde ind for at blive aftaklet i Flaadens Leje, var Carl Andersen blevet forhyret med Jernbarken „Danmark“, tilhørende Rederiet Dessauer. Det blev en drøj og krap Tur for den unge Sømand, thi Kaptajn Lauesen fra Marstal var en Søjle af den gamle Skole og en ualmindelig haard Negl. Andersen mindes endnu med Gru den første Juleaften, han tilbragte borte fra Hjemmet. „Danmark“ gik i Salpeterfarten paa Vestkysten af Sydamerika og laa Julenat underdrejet ved Kap Horn, medens en Snestorm fo'r hyldende hen over Skib og Sø. Magellan-Strædet har et ikke alt for lyst Ry paa sig, og den Julenat var det, som alle onde Aander var sluppet løs. Mandskabet maatte kæmpe som rasende og af alle Kræfter for at beslaa Sejlene i det haarde Vejr og den bidske Sø. Naar Carl Andersen entrede til Tops i Vanterne, medens Haglbyger piskede ham med sine iskolde Svøber, truedes han hvert Se-

kund med at blive slynget ned i den kulsorte, fraadende Sø eller dybt mod Skibets Dæksplanker.

Carl Andersen var af et sejt og godt Stof, han tabte ikke Snøvsen, men gik paa med krum Hals, saa der var ikke meget tilbage af den vege Københavnerdreng, da „Danmark“ vendte hjem til Fædrelandet.

Efter et kort Besøg i Hjemmet tog Andersen til Hamborg; og han sejlede derefter i nogle Aar med tyske Sejlskibe. Danske Sømand kunde i de Dage altid faa en god Hyre, de var velsete overalt paa et Skibsdæk, og de var vant til at slide som smaa islandske Heste, foruden at de forstod at holde et Skib i en mønsterværdig Orden.

At være Matros var selvfølgelig ikke saa tosset, men Carl Andersen vilde gerne naa længere frem; og da han havde vist sig som en rask Sømand, vendte han hjem til København; han vilde nu tage sit Styrmands-certifikat.

Det viste sig imidlertid, at det ikke var muligt for den fattige Matros at bekoste de Udgifter, der var forbundne med et Ophold paa Navigationsskolen; Carl Andersen maatte atter søge til Søs. Med „Carl Hekscher“ gjorde han nogle Rejser til Halifax, senere sejlede han paa Christiania-Stettin Ruten; men saa havde han ogsaa tjent saa meget, saa han kunde begynde paa Navigationsskolen i København.

Med Certifikat for at have bestaaet den almindelige og den udvidede Styrmandseksamen fik Carl Oscar Andersen Hyre som Styrmand i en Fanøbark.

Trader paa Stillehavet.

Styrmand Andersen anede næppe selv, da han forlod sit Hjemlands Kyster, at hans Liv og Fremtid skulde blive knyttet til Stillehavet, og at han paa Samoaøerne skulde finde sit andet Fædreland. Han afmønstrede fra Barken i Sydney, fordi der i de Aar var haardt Brug for en dygtig Sømand, og højere Hyrer og Løn fristede alle, der kom fra Europa. Kort Tid efter blev han paamønstret en Kopraskonnert som Styrmand, og senere blev han Skonnertens Kaptajn og Handelsmand.

Carl Oscar Andersen havde faaet Ansættelse hos et af de førende Firmaer, der begyndte at handle paa Øerne, „Deutsche Handels und Plantagegesellschaft zu Sud See“, eller som det altid blev kaldt „D. H.“ eller „P. G.“, der blev likvideret i 1915. Traderen, Handelsmandens og Skipperens, eller som de populært benævnes „shell-backs“, Opgave bestod i at sejle Skonnerten fra

den ene af Firmaets Handelsstationer til den anden for at opsamle Copra, som saa til Slut blev udlosset paa Hovedstationen. Men Traderen skulde ogsaa etablere nye Forbindelser, søge Kontakt med de Indfødte paa Øer, hvor der ikke fandtes nogen Handelsstation, og navnlig denne sidste Opgave skabte ofte dramatiske Situationer, hvor der blev udkæmpet drabelige Slag mellem Øens Indbyggere og Skonnertens Besætning, der mange Gange havde til Følge, at Traderen eller Skipperen og hans Mænd blev hugget ned for Fode og tilberedt som „Langsvin“.

Stillehavets Pionerer var derfor ogsaa haardføre Mænd, der ikke søgte ud som „shell-backs“, fordi det var dramatisk og eventyrligt, men fordi de var Mænd i dette Ords bedste Betydning, og fordi de tjente gode Penge.

Kaptajn Andersen fik som Skipper og Trader Brug for alle de Kundskaber, han som ung Sømand havde lært, og takket være hans Haardførhed i Ungdomsaarene var han nu selv blevet en haard Negl, der ikke lod sig kue af de Indfødte. En Hændelse paa Salomonsøerne beviser dette.

To Gange i sit Liv er Carl Oscar Andersen blevet reddet fra Forlis. Den ene Gang blev Bunden paa hans Skonnert revet op af de knivskarpe Korallrev under en Tajfun ved Salomonsøerne. Skipperen og den Del af Besætningen, der ikke var omkommet i den fraadende Brænding, reddede sig forslaaet og udmattet ind til Kysten. Kaptajn Andersen havde „mistet sit Ansigt“, som Kineserne saa træffende udtrykker det; han var ikke mere en myndig Kaptajn paa eget Dæk, men en „Castaway“, en Skibbruden som de nøgne, sorte Kanakmatroser. En af Kanakkerne kom pludselig snigende bagfra og hævdede sin Kølle til et knusende Slag mod Kaptajnens Hoved, da Carl Andersen lynsnart vendte sig om og strakte sin Angriber til Jorden med et Revolverskud.

I Troperne, hvor alt er saa stærkt og skønt, og hvor den ene Dag er som den anden, som Perler paa en Snor, glemmer man hurtigt. Kaptajn Andersen fik en ny Skonnert, og Handelen med de Indfødte blev fortsat, selv om han mange Gange bandede over de daarligere Skibsbesætninger, der blev rekrutteret fra Salomonsøerne.

Salote Tabu, Tu'i Kanokupolu, Dronning af Tonga.

Paa sine Sejladser kom Kaptajn Andersen ofte til Tongaerne eller til Kongeriget med Jordens mest velhavende Folk. Paa den største af disse Øer, „Tonga-

tabu“, residerede hendes Måjestæt Dronning *Salote Tabu, Tu'i Kanokupolu*, der kunde følge sine Ahner helt tilbage til den Periode, da Vikingetiden var ved at ebbe ud i Norden. Karl Andersen syntes om Øerne og deres Befolkning, der havde undgaaet europæisk Indflydelse, og som blev styret af den myndige og kloge Dronning. Han kom mange Gange til „Tonga-tabu“ og lærte at sætte Pris paa de brunlødede Indfødte, hvis Opførsel og Levevis ledes af deres Racestolthed, gamle Traditioner, Kærlighed til Familien og Loyalitet overfor deres Høvding og Land; Egenskaber som ethvert Mandfolk maatte beundre, ydermere, da Tongaerne udviste Ærlighed, Venlighed og Gæstfrihed. Da derfor Dronningen bad den danske Sømand om at overtage den ærefulde Post som hendes Måjestæts Kaptajn paa en stor rigt udstyret Yawl, tog Carl Andersen mod Tilbudet og førte den paa flere Rejser over Stillehavet med Tongarigets Dronning ombord.

Havnelods i Apia.

Paa de skønne Samoaer og blandt de venlige, gæstfrie og charmerende Samoanere, som R. L. Stevenson satte stor Pris paa, har Carl Oscar Andersen levet i mange Aar. Her har han fundet sig en Kone, en Halfcaste, som er Moder til hans Børn, og her fandt han sit Virke, da Trader Tiden var omme. Fra 1915—18 var Kaptajn Andersen saaledes Havnelods i Apia, et meget ærefuldt Hverv, der kun tildeles de bedste Sømand. Men den gamle „Georg Stage“-Dreng glemte derfor ikke Søen og de lange Sejladser. Naar han kunde se sit Snit dertil, stak han udenskers, og mange er de Gange, da han er blevet sendt ud for at finde døde Skibe eller Øer.

Det er faldet i Carl Andersens Lod to Gange at have besøgt sit Fædreland efter at hans Tilværelse er blevet knyttet til Stillehavet. Sidste Gang han var i København, var i 1934. Det var naturligvis en Oplevelse, men nogen større Glæde havde han ikke ud af det. Han havde fundet Lykken og Meningen med Tilværelsen paa Samoaerne, her er hans Hjem og de store og smaa, der er knyttet til ham. Broderen og Søsteren i København er naturligvis ham slægtsforbundne, men dog er de blot en Del af Barndommen og Ungdommen — af en fjern Fortid.

B. Rosenkilde Nielsen.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. September 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
A/S Det Østasiatiske Kompagni
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Norden
D/S Dannebrog
D/S Torm
D/S Progress
Det Danske Petroleum A/S
D/S Orient
A/S Det Dansk-Franske D/S
D/S Myren
D/S Vendila
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
A/S Det Danske Kulkompagni
D/S Jutlandia
D/S Pacific
D/S Baltic
Rhederi M. Jølsen A/S
D/S Orion
Andreas Christensen
D/S Hafnia A/S
D/S paa Bornholm af 1866
D/S Hetland
Aabenraa Rederi A/S
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
C. Clausen
A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
Navitas A/S
D/S Als
D/S Viking
A. E. Sørensen
A/S De Danske Sukkerfabrikker
Oluf Svendsen
D/S Activ
A/S Vestjysk D/S
Hans Svenningsen
J. Saabye & O. Lerche A/S
D/S Phoenix
D/S af 1925
Alfred Olsen Transport Co. A/S
A/S Det Forenede Buggerselskab
Rederi-A/S Kosmos
A/S Tankeskibssredieriet
D/S Draco
A/S Rederiet Mathilde
Det Dansk-Norske D/S
D/S Iyden
A/S Christiansholms Fabriker
J. Asmussens Eftf.
D/S Samsø
Rederi-Aktieselskabet Transporter
D/S Trio
Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
D/S Finland

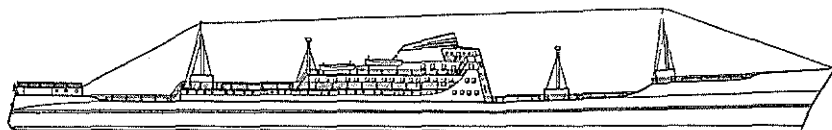
En moderne Mandskabsaptering

Mr. J. E. Church, Inspektør ved South American Saint Line har i The Motor Ship givet en Redegørelse for Indretningen for Mandskabet i de Skibe, som skal bygges til det Rederi, han tilhører.

Apteringsplanen er udarbejdet

skibs. — Ingen Beboelse for og agter.

4) Alle Spiserum og Messer med tilhørende Stirridser samles omkring et centralt placeret Kabysrum for at lette Fordelingen paa en saadan Maade, at ingen Mad behøver at bæres over et aabent Dæk, men spises saa



Udenbords Profil af Skibet.

sammen med de fuldstændige Tegninger til et Motorskib med følgende Hoveddimensioner:

nær som muligt ved det Sted, hvor den er lavet. Ingen af Mandskabet behøver at komme ind i Kabysrum-

Længde mellem Perpendikulærerne	134,11 m
Største Bredde paa Spant	18,08 -
Sidehøjde	12,12 -
Dødvægtpkapacitet	9500 ts
Tilsvarende Dybgang	8,13 m
Hastighed	14,5 kn
Besætningens Størrelse	43 Mand

De Forbedringer og Fremskridt, som Planerne indeholder er følgende:

1) Al Beboelse er paa eller over øverste Dæk — der findes ingen Apterier paa Mellemdækket.

2) Enkeltmandskamre for hver Mand af Besætningen, undtagen for Kadetter.

3) Hele Mandskabet bor midt-

met, idet der findes Betjeningslemme for at undgaa det.

5) Mandskabet af hver Kategori bor sammen og danner et samlet Hele, adskilt fra de andre.

6) Der skal være let Adgang til Dækket, Broen, Maskinrummet og Kabysen, uden at nogen behøver at forstyrres.



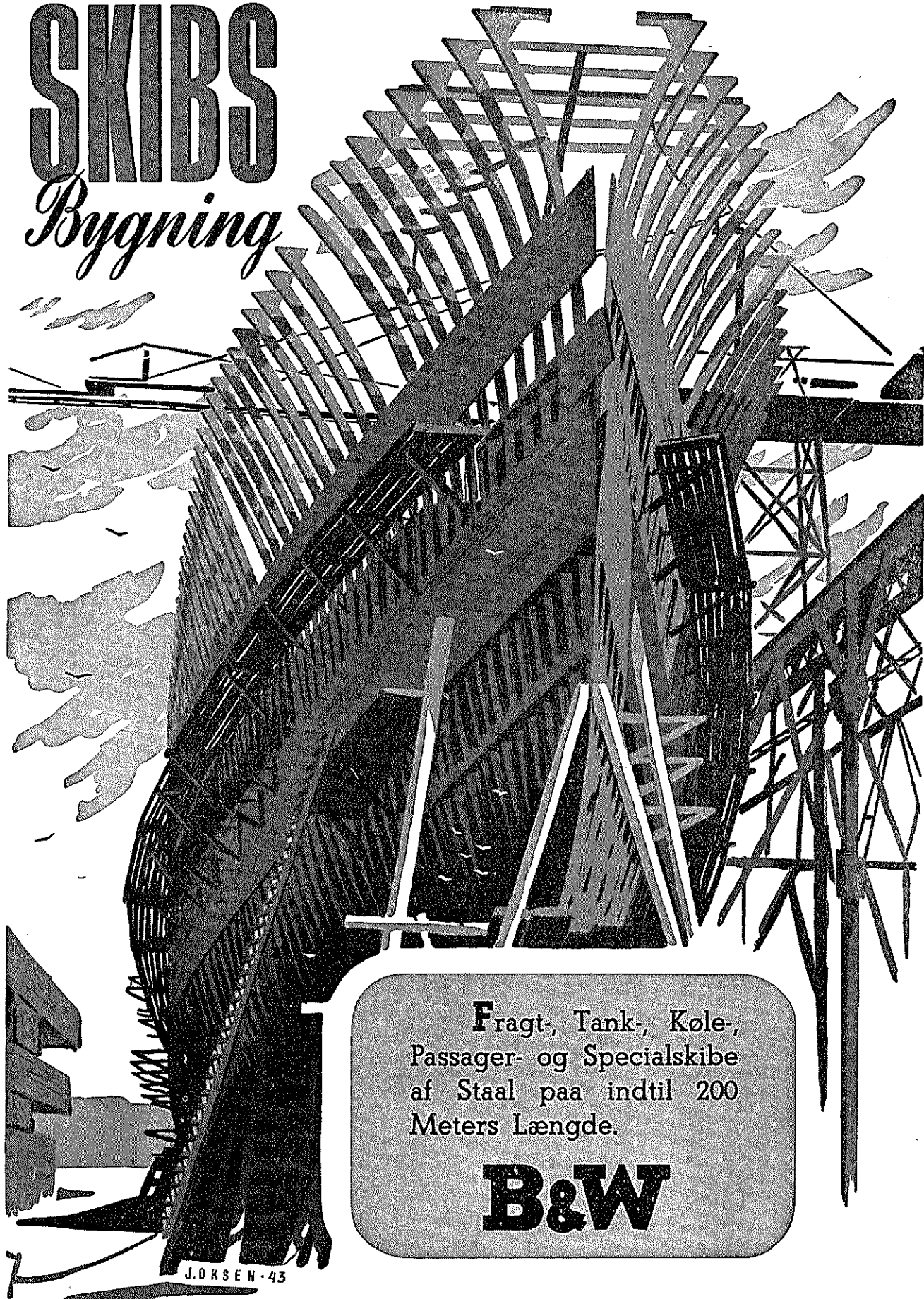
G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

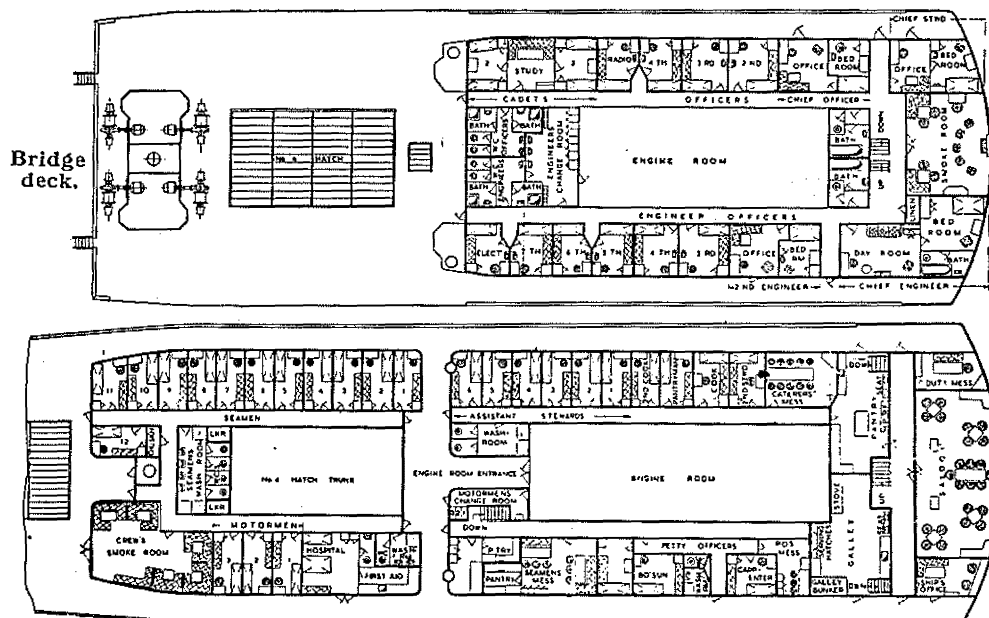
SKIBS *Bygning*



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

B&W

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



Aptering paa Brodæk og overste Dæk.

7) Rygesalon til alle og Kontor for Chefen for hver Kategori, og desuden Skibskontor for Regnskabsførere, Toldvæsenet etc.

8) Alle Beboelsesrum skal være af passende Størrelse og møbleret saa Maximum af Komfort opnaas.

9) Der skal være uhindret Passage fra For til Agter, uden at man behøver at passere noget beboet Omraade.

10) Adgang for Inspektion fra Land til Maskinrummet og for Arbejdere og ligestillede til Kontoret for hver Mandskabskategori direkte fra Dækket, uden at Apteringen betrædes, saa den kan holdes fuldstændig isoleret for sine Beboere til hver en Tid.

11) Indretning af Omlædningsrum for Maskinpersonalet baade Officerer og Mandskab. De skal danne Adgangen fra de respektive Beboelser til Maskinrummet og være forsynet med Vaskeindretninger og Skabe til hver Mands Arbejdstøj.

12) Overbygningen til Beboelsen skal konstrueres, saa den giver Skibet et tiltalende og moderne ydre Udseende.

Matroser og Motormænd bor i Enkeltmandskamre bagbord og styrbord paa hver sin Side af Firelugen, som har Trunk fra Dækket oven over. De har Vaske- og Toiletrum hver for sig, desuden Skabe til Regntøj etc. og Indgang hver for sig. Her findes en fælles Rygesalon med smaa Borde og Siddeplads til alle, arrangeret som Køjer for fire Mand. Siddepladserne er Sofaer.

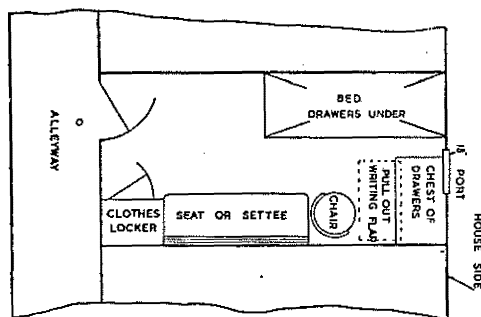
Skibets Hospital med tilhørende særlige W.C. og Baderum, Apotek og Skadestue er i denne Del af Skibet, men det bemærkes, at Indgangen hertil er udenfor Mandskabsbeboelsen. Der er fri Adgang fra Mandskabsbeboelsen til Agterdækket,

for Kabysen ligger Salonen med en mindre Messe for de vagthavende Maskinofficerer. Skafningen er meget simplificeret, idet Opbevaring, Tilberedelse, Kogning og Spisning sker i samme Del af Skibet. Der er imidlertid en fuldstændig Adskillelse af Medlemmerne af de forskellige Messer, saa de ikke generer hinanden eller generes af Madlavningen lige ved Siden af.

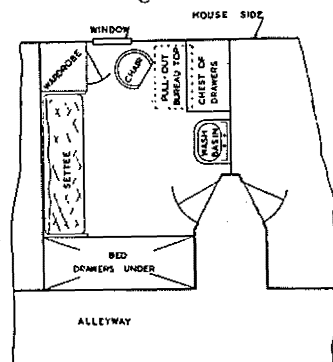
Hver Madskabsmesse har sit Stirrds med Varmeskab og Vask med rindende varmt og koldt Vand og desuden en Varmtvandsbeholder til Brug ved Tekogning. Om bagbord findes Enkeltmandskamre til 2. Steward, Kok og deres Hjælpere med tilhørende Vaske- og Toiletrum, der alt sammen danner en særlig Gang for dette Personale, der har let Adgang til Stirrds og Kabysrum.

I Agterkanten af Maskincasingen paa dette Dæk findes en to Meter bred Indgang til Maskinrummet for at give Arbejdere fra Land direkte Adgang fra Dækket og holde dem udenfor Beboelsen. Denne Indgang letter ogsaa Udtagelsen af alle Maskindele undtagen de største for Reparationer i Land. Der er saaledes ingen Dør mellem Maskinrummet og Beboelsen, og ingen Spektakel eller Røg kan genere Mandskabet.

Motormændene kommer ind i Maskinrummet gennem deres Omlædningsrum, som ligger ved Siden af Indgangen og indeholder Skabe og Vaske. Dørken er



Et typisk Kammerarrangement.



Et Officerskammer.

belagt med Fliser. — Et Kontor er anbragt i Forkant af Dækshuset om styrbord, beregnet til Brug for Stevedorer og Regnskabsførere i Havn. Telefonen til Land er anbragt her, da det er vanskeligt at finde et mere passende Sted.

Gangen foran for Salonen er den eneste Adgang indenbords til Officersbeboelsen paa Dækket ovenover. Officererne er derfor fuldstændig uforstyrrede af Mandskabet paa Dækket under dem.

Alle Dæks- og Maskinofficerer, Chef-Stewarden, Radiotelegrafisten og Kadetterne bor paa dette Dæk. Der findes en rummelig Rygesalon med en dekorativ, elektrisk Kamin, hvorom der er arrangeret Lænestole, hvilket er et Forsøg paa et skabe et mere hjemligt end skibsmæssigt Interiør.

En lignende Kamin findes i Kaptajnens og 1. Maskinmesters Opholdsrum. Man har ønsket at betragte Beboelsen mere som Mandskabets Hjem, end det tidligere har været Tilfældet, og holdt det saa strengt privat i Havn og til Søs som muligt, idet alle bliver holdt udenfor med Undtagelse af indbudte. Dette kan kun gøres ved at indrette Adgangsforholdene, som det er sket her.

At flytte Chefstewarden sammen med Officererne maa betragtes som det rigtige nu til Dags, da bedre Beboelsesforhold er uden Betydning uden god Forplejning, og denne Mand har det mest ansvarlige og vigtige Arbejde. Den planlagte Beboelse for ham vil uden Tvivl være et stort Skridt i Retning af at hjælpe ham til at udføre sine Pligter mere effektivt.

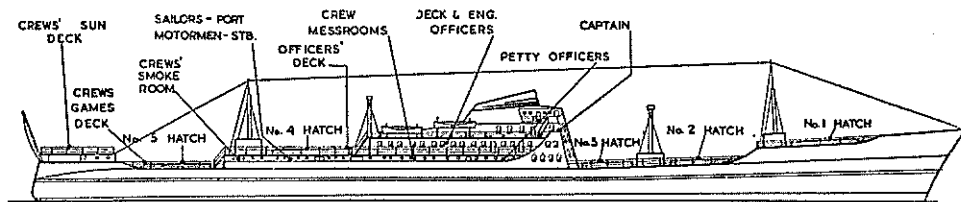
Det store Omklædningsrum for Maskinofficererne ved Agterkanten af Maskinrummet er deres eneste Indgang til dette. Klædeskabene der vil være et sikkert Opbevaringssted for deres Overalls, saa de ikke behøver at have dem i deres Kamre.

Paa Dækket oven over findes Kaptajnens Beboelse af passende Størrelse og smukt møbleret. Her er ogsaa et Reservekammer og et Lodskammer.

Oven over igen findes Styrehuset med det sædvanlige Udstyr. Man vil bemærke, at Adgangen hertil kan ske fra Kaptajnens og Officerernes Beboelse ad en indvendig Trappe, hvilket er en stor Fordel i daarligt Vejr.

Andre Ting af Betydning er bl. a.:

Skønt Proviantrummen ikke er nogen Del af Beboelsen, maa der dog drages Omsorg for, at Adgangen til dem kan ske uden at genere nogen af Mandskabet. Det er særlig vigtigt, naar der tages Forsyninger ombord, som ikke maa transporteres gennem nogen af Be-



Her ser man Fordelingen af Beboelsen.

boelsens Gange. Det gøres i dette Tilfælde gennem Tre-lugen, hvorfra der findes Dobbeltdele til Mellemdækket. Direkte Forbindelse findes fra Kabyssen og Stirrids til Proviantrum for at lette Udtagning af de daglige Provisioner.

I Nærheden af hver Kategoris Beboelse findes aabne Dæk til Ophold. De er alle Soldæk og kan ogsaa bruges til Dæksspil.

Det vil ogsaa bemærkes, at Brohusets Front er ført ud til Skibssiden og forlænget noget agterover. Det giver Beskyttelse for Vejret ved at holde Sidegangene tørre, naar Skibet tager Sør ind over Fordækket.

Indretningen af Enkeltmandskamre er et stort Fremskridt, selv om det fordrer noget mere Plads. Det er uafvendeligt i det lange Løb og paa Linie med de sociale Fremskridt, der er almindelige i Land, og der er ingen Grund til, at Forholdene om Bord ikke skulde holde Trit med dem.

Overbygningen til en saadan Aptering maa nødvendigvis blive af betydelig Størrelse, hvis sammen-trængte Beboelsesforhold skal undgaas, og den kan derfor bidrage til Skibets Udseende eller ødelægge det. Næsten enhver Industri studerer nøje, hvorledes dens Frembringelser bør se ud, og der er ingen Grund til, at det samme ikke skulde ske med Skibe. Dersom man ikke tjener noget ved det, taber man heller ikke noget, medens dets Værdi i den internationale maritime Prestige er uhyre.

Ved Planlæggelsen af den beskrevne Aptering har man desuden faaet en moderne og kunstnerisk udenbords Profil uden i nogen Maade at tage noget fra Beboelsen indenbords. Strømlinieformen er praktisk talt uden nogen Betydning undtagen med kraftig Vind ret for ind, men den er vel værd at tage i Betragtning for Udseendets Skyld, og det er et Spørgsmaal, om ikke vore fremtidige Handelsskibe med Fordel kan bygges efter lignende Principper.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Den sidste store Sejlskibsreder

Sjöfartsrådet Gustaf Erikson afgik den 15. August ved Døden paa Styrso udenfor Mariehamn efter en langvarig Sygdom. Han blev 74 Aar gammel.

Kaptajn Gustaf Eriksons Liv udmales gerne som et romantisk Eventyr. Hvem er ikke tilbøjelig til at misunde ham hans Stilling før den sidste Verdenskrig — en mægtig og indflydelsesrig Mand, den øverste Chef for en Sejlskibsflaade? En behagelig Livsopgave med et Skær af Poesi.

I Virkeligheden er hans Levnedsløb først og fremmest en Beretning om mere end et halvt Aarhundredes haardt, tungt og rastløst Arbejde.

Den 24. Oktober vilde han have fyldt 75 Aar. For 65 Aar siden begyndte hans Arbejdsdag, da han som ti-aarig Dreng gik til Søs med Barkskibet Neptun af Lemland. To Aar senere var han Kok om Bord.

Saadan gaar det ikke til for Tiden, men det skulde gaa, da Gustaf Erikson gik til Søs. Det skulde gaa, enten det vilde eller ej. Han var desuden ikke alene om det. Tolv- og fjortenaarige Kokke i de gamle Barkskibe paa Nordsøfarten var ingen Sjældenhed. De sattes til Arbejdet, og dermed var den Sag klar. Det var haardt og efter vore Dages Opfattelse umenneskeligt. Klø og haardt Arbejde og nogle faa Timers Søvn nu og da. Søsyege og Ensomhed og Hjemve — og saa efterhaanden i de læ Fokkebraser i Mørke og Kulde, naar Søen væltede sort og hvid ind over Dækket. Gud ske Tak og Lov, at vor Tids Ungdom slipper for den Slags i den Alder.

Men der blev Mandfolk af dem, der stod det igennem. Efter nogle Aar kom de hjem 16—17 Aar gamle med Tyrenakker, Brystkasser som Panser og Næver som Handskemagerskilte.

Kaptajn Erikson gennemgik det hele fra Ende til anden. Ingen hjalp ham nogen Sinde fremad. Han sled og arbejdede og kæmpede sig selv frem. Den ti-aarige Kahytsdreng og den tolvaarige Kok bestod Prøven og blev ikke knækket af den Byrde, der blev lagt paa hans Drengeskuldre. Han blev Jungmand, Letma-

tros, Matros og Styrmand paa Langfarere, og tilsidst gik han paa Poopen som Kaptajn paa en Bark. Skibet hed Southern Belle, og det var i Aaret 1900 han fik sin første Kommando. Sytten Aar efter købte han den og blev dens Reder. I Mellemtiden havde han ført flere Fuldriggere og Barkske, Southern Belle havde han kun til 1905.

I 1913 gik Kaptajn Erikson i Land af Helbredshensyn. Nu begyndte han at købe Skibe og blev Reder. Hans første Køb var den 1550 ts store Bark Tjerimai, og kort efter anskaffede han den fire-mastede Bark Åland.

Dermed var han inde paa den Bane, der skulde bringe ham Berømmelse. I 29 Aar efter 1913 har han ialt købt 57 Skibe. Heraf var 40 Sejlskibe paa ialt 103.400 ts, 4 Motorskibe paa 3.950 ts, 3 Motorskibe paa 1.950 ts og 10 Dampere paa 29.100 ts. Omkring 1930 maatte han omstille sig til maskindrevne Skibe. Der fandtes ikke længere brugte Sejlskibe, som det kunde betale sig at købe, og at bygge nye var ikke økonomisk gennemførligt. For at ikke hans Virksomhed skulde gaa i Staa eller endog tilbage maatte han derfor

slaa sig paa Dampskibs- og Motorskibsdrift.

Hvorledes lykkedes det ham at holde sine Skibe igang? Den finske Sociallovgivning paa Skibsfartens Omraade, de lave Hyrer etc. var en af Grundene hertil. Men først og fremmest var det uden Tvivl det samme, som byggede hele hans Karriere: Arbejde og Sparsommelighed. Haardt, ufortrødent og rastløst Arbejde og Omsorg for Skibene og Materialerne og den yderste Sparsommelighed med alt. Han deltog selv i alt Arbejde, han gennemgik sine Skibe fra Køl til Masteknap, besigtigede hver Detaille, fulgte og overvaagede Reparationer og kunde staaende og løbende Gods paa hvert af sine Skibe udenad.

Hans 65-aarige Arbejdsdag er nu sluttet. Den begyndte i 10-Aars Alderen. Han sagde selv ofte, at han aldrig i sit Liv havde haft Ferie eller noget, der lignede Ferie.

Verdens sidste store Sejlskibsreder. En romantisk Stilling, maaske, men ikke letkøbt.

— — —

Trods Kaptajn Eriksons sejge Energi er Sejlskibsfarten i Løbet af nogle Aar kommet et langt Skridt mod sin fuldstændige Ophør. Krigen kostede ham mange Skibe. Spredt for alle Vinde er hans Skibe, hvis de endnu eksisterer. Snart kommer den Tid, da de ogsaa er borte. Kapsejladserne med Korn fra Australien mellem de sidste overlevende Storsejlere, blæst sammen fra alle Verdens Hjørner, maa ophøre — den traditionsmættede Kapsejlads, hvor disse vejrbitte gamle Skuder holdt Liv i Mindet fra Klipperskibenes glørværdige Sejlads, da Nord- og Sydatlanten og Stillehavet forvandlede til en gigantisk Kapsejladsbane med Kap Horn som et truende Rundingsmærke.



Sjöfartsrådet Gustaf Erikson

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Grundlagt 1889

Det er Udviklingens Gang, og det er der ikke noget at gøre ved. Den hverken kan eller bør standses. Det bliver fire Tusinde Aars Søfartshistorie, som kapes bort. Nogle enkelte Skoleskibe, en eller anden overlevende Skude og Søfartsmuseernes Modeller bliver

den eneste Forbindelse tilbage mod Sejltiden — mod de Skibe, som opdagede Kontinenterne, aabnede Ruterne over Oceanerne, udførte det vovelige Pionerarbejde og i Aartusinder herskede suverænt over Havene.

„Auricula“s Prøveaar med Kedelolie

Vi har tidligere i „Vikingen“ omtalt Anglo-Saxon Petroleum Company's Forsøg med at bruge Kedelolie til Dieselmotorer. Selskabet har nu forevist Skibet for en Kreds af Teknikere og andre Eksperter, da Auricula nu har sejlet et Aar.

Den almindelige Opfattelse blandt de tilstedeværende Eksperter var, at der var opnaaet bemærkelsesværdige gode Resultater med Forsøgene, og Auriculas Maskineri ikke viste Tegn paa større Slidtage, end hvad der vilde have været Tilfældet, hvis Motorerne havde gaaet med Dieselolie.

Auricula er paa 12,000 ts DW. og bygget i 1946 af Hawthorn Leslie and Co. i Hebburn-on-Tyne. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en ottecylindret, firetakts Hawthorn-Werkspoor Dieselmotor paa 4,000 IHK. Siden Auricula blev sat i Fart den 17. August 1946 har det fuldført 8 Rundrejser mellem Storbritannien og hollandsk Vestindien og tilbagelagt ialt 68,750 Distanceminutter. Hovedmaskineriet har gaaet

43,350,000 Omdrejninger. I Vintermaanederne havde man Perioder med usædvanligt daarligt Vejr skiftevis med Perioder med Taage. Det første resulterede i en Propellerslip paa op til 52,5 pCt., og det sidste havde som Resultat, at man i usædvanlig lang Tid maatte gaa med langsom Fart. Den gennemsnitlige Slip var 17 pCt.

Lastningen har som Regel fundet Sted i to Havne og Losningen i Stanlow, Antwerpen og Rotterdam, hvor der kræves særlig mange Maskinmanøvrer, specielt i Stanlow. Med Undtagelse af den anden Rejse har Maskineriet hele Tiden været drevet med Kedelolie med en Viskositet paa 1,200 og 1,500 secs. Redwood 1 ved 100 Gr. Fahrenheit. Den anden Rejse blev gjort med Dieselolie, da en lille, men vigtig Del af Brændstofindsprøjtningen ikke kunde fremskaffes paa den korte Tid, der var til Raadighed.

Ved Anløb af Stanlow maatte Skibet i lange Perioder gaa med Maskinen paa „meget langsom“ i Manchesterkanalen. Der var dog ingen Vanskeligheder derefter i hurtigt at accelerere til fuld Fart.

De Erfaringer, der er indhøstet i Aarets Løb, skal diskuteres indgaaende paa Aarsmødet i Institute of Marine Engineers den 9. December.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Ældre Numre af „Jul paa Havet“

Vi har Købere til „Jul paa Havet“ 1938 og 1943. Pris Kr. 5 pr. Stk. Henvendelse til „Vikingen“s Redaktion, Christiansborggade 1, Byen 8040.

^/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



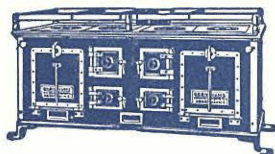
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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



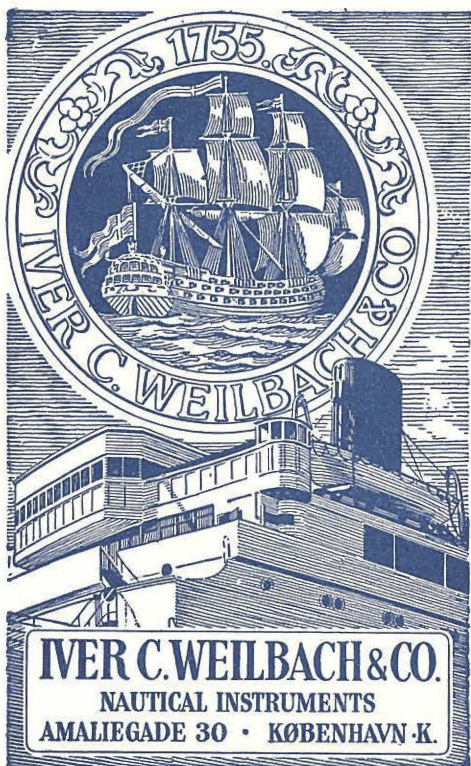
INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

INTERNATIONAL FARVEFABRIK

A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzrandia“



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



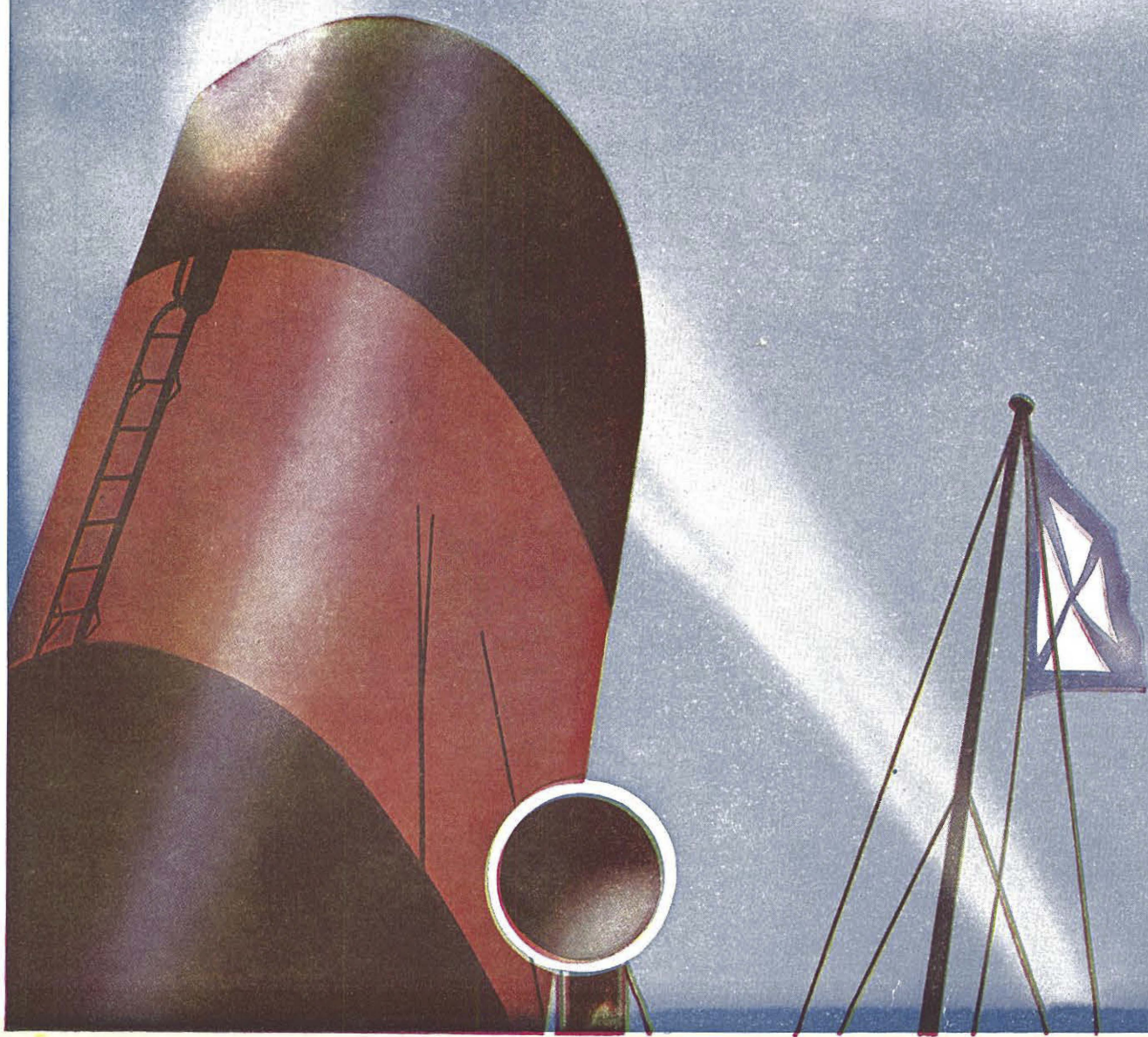
Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

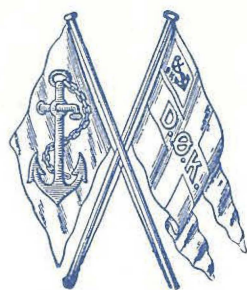
75 Øre
1. Oktober

Svensk Damper slæbes ind

Maleri af V. QVISTORFF

1947 - Nr. 9
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

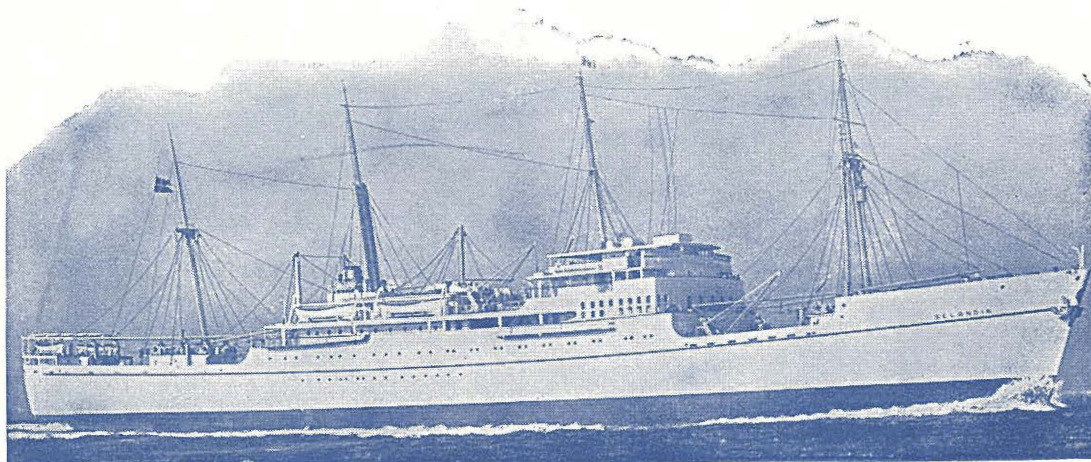
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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 ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Göteborg

SVERIGES PORT MOD VEST

Af OTTO LUDWIG

TRYKLUFTHAMRENES inferalske Knalden fra tre store Skibsværfter er den Velkomstkantate, Göteborg byder de Turister, der kommer til Byen ad Søvejen. For Göteborgerne selv lyder dette Spektakel imidlertid som en liflig Musik. Det er Støjen fra Rokken, der spinder Guld. Det er ikke Smaapenge, Skibsbygningen bringer ind til Göteborg, og Göteborgs Indbyggere ved det. Enhver af Byens Borgere fra den ældste lige ned til Skoledrengene ved, at Havnen er Byens Hjerter, og de bliver aldrig trætte af at fortælle det.

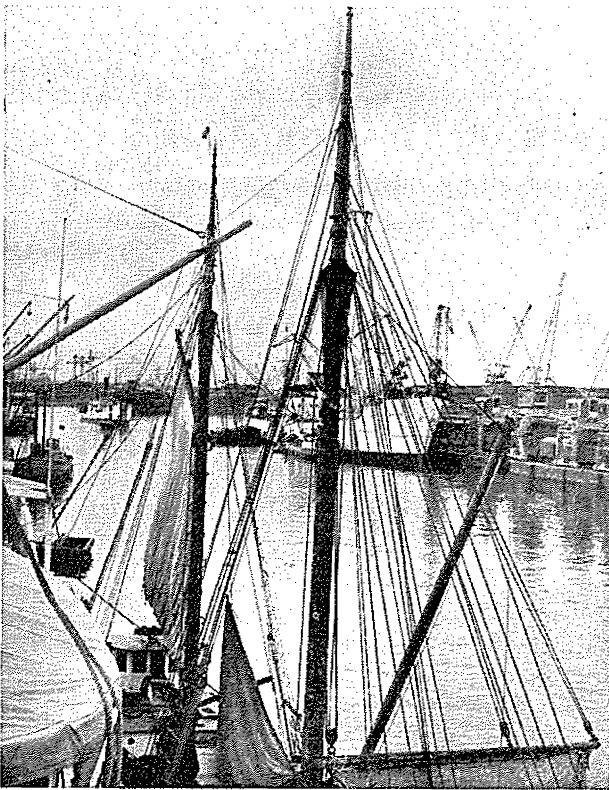
Svensk Skibsbygning staar meget fint i Dag, og ikke mindst Göteborg har sin Andel af Æren herfor.

I 1946 blev der alene fra denne By leveret 25 større Fartøjer til en samlet Tonnage af 144.630 Tons Død-vægt.

Ja, Göteborg er en rigtig Søfartsby. Omtrent 4000 af Byens 325.000 Indbyggere er beskæftiget om Bord i Sveriges Handelsskibe, men ogsaa inde i Land er en Mængde Mennesker direkte afhængige af Trafikken paa Søen, og næsten hele Byens Befolkning skylder indirekte Havnen deres Eksistensmuligheder. Ved Skibsværfterne alene er ansat omtrent 10.000 Mennesker, og Havnevæsen og Toldvæsen holder hver ca. 1000 i Arbejde. Af Havnearbejdere beskæftiger Havnen mellem 2000—3000 ved stadigt eller periodevis Arbejde. Hvis



Göteborgs Havn er Kobenhavns farligste Konkurrent. Det fremgaar ogsaa tydeligt af dette Billede, at der hersker Travlhed saavel i Bassiner som ved Kajer, hvor Skibe af alle Nationaliteter mødes.



Ligesom København har ogsaa Gøteborg en Frihavn. Den er knap saa stor som vor, men der hersker lige saa stor Travlhed.

man endvidere medregnede alle, der er ansat ved Expedition, Skibsprovisionering, Oliefyldning o. s. v. samt Kontorpersonalet, der er ansat ved forskellige Firmaer, der har Forbindelse med Havnen, vilde det samlede Tal naa en anseelig Højde.

Imidlertid er det jo ikke altid en lige god Maalestok for en Virksomheds Størrelse, hvor mange Mennesker den beskæftiger. Men ogsaa af andre Tal vil man forstaa, at Gøteborg har en Havn af betydeligt Format. Tilmed har man deroppe den Fordel, at Krigen ikke har sat større Spor i Havnens Liv. Selvom det store Ragnarok for en Del ogsaa lagde en Dæmper paa Travlheden i Gøteborgs Havn, saa kunde man dog stadig holde Livet gaaende, hvilket ikke mindst Lejdetrafikken var Skyld i. Endvidere kunde Gøteborg midt i Krigslarmen i Modsætning til Norges og Danmarks Hovedhavne stadig arbejde paa at forbedre Havnens Kapacitet.

Naar man tager det sidste fulde Fredsaar før den anden Verdenskrig som Sammenligningsgrundlag, vil man se, at baade Import og Eksport i Gøteborg for 1946 udgjorde 87 Procent af Førkrigstallet. Importtallet for 1946 var paa 2.125.344 Tons, medens Eksporttallet var paa 983.647 Tons. I Importtallet er dog ogsaa medregnet Transitten, der udgjorde 143.484 Tons. Den direkte Grund til den mindre Import ligger i, at man efter Krigen kun har importeret den halve Mængde Kul og Koks i Forhold til 1938. Nedgangen i Eksporten skyldes en Halvering i Udførslen af Jern- og Trævarer.

Som Følge af Sveriges gode økonomiske Situation efter Krigen og takket være den svenske Handelsflaades Størrelse fandt Gøteborg forholdsvis hurtigt Melo-

dien, der blev delvis væk ved Krigens Begyndelse. I 1946 ankom der saaledes 23.000 Skibe til Havnen til en samlet Tonnage af 6.766.470 Netto Register Tons. Tonnagetallet for København i det samme Tidsrum opgives til at være 5.583.957 Tons. Naar man imidlertid vil drage Sammenligninger mellem Tonnagetallene for danske og svenske Havne, maa man huske, at man i Danmark og Sverige bruger to forskellige Metoder til at udregne Tonnagen efter. I Sverige bruger man den saakaldte „German Rule“, mens vi bruger „British Rule“, hvilket de fleste Lande forøvrigt gør. For at kunne danne sig et rigtigt Billede af Trafikken paa de to Havne, er det derfor nødvendigt at trække tyve Procent fra det svenske Tal, hvorved man ser, at København har et knebent Forspring.

Gøteborgs nye Havnedirektør.

De mange svimlende Tal tager maaske Pusten fra Læserne. Lad os derfor gaa op og besøge Gøteborgs Havnedirektører. Vi sætter os mageligt til Rette i en af Konferencestolene og lader Havnedirektørerne fortælle. — Havnedirektørerne? — Ja, vi var saa heldige at dumpe ind ad Døren netop den Dag, hvor Havnens nye Chef skulde tiltræde og den gamle fratræde Stillingen.

Da vi spørger Havnedirektør Oswald om Grunden til, at han siger Havnevæsenet Farvel, svarer han, at han skal tiltræde en ledende Stilling i et nyoprettet Oliefirma i Gøteborg. Havnens nye Direktør hedder Evald Dellborg, og i Modsætning til Oswald, der har faaet sin Uddannelse paa Søen, er Dellborg uddannet som Ingeniør. Han er godt kendt med Havnens Trivsel, idet han har været ansat i Havnevæsenet lige siden 1928.

Den afgaaende Havnechef var i Foraaret paa en Studierejse til amerikanske Havne, og da vi spørger ham, hvad han fik ud af Rejsen, svarer han smilende: „Jeg fik set en Masse derovre, som man ikke skal gøre. De amerikanske Havne er meget dyre, og alt er umoderne. Paa faa Undtagelser nær er man ikke længere fremme end de europæiske Havne, ja, jeg tør sige, at vi endda staar meget fint.“

Vi nævner vor Forundring over, at Indbyggerne i Gøteborg i den Grad følger med Livet i Havnen og spørger, hvad Grunden er til denne store Interesse. Havnedirektør Oswald svarer, at Havnen lægger stor Vægt paa Propagandaen. Man har saaledes lige gennemført en storstilet Annoncekampagne, og vi faar at vide, at Havnen i det forløbne Aar har brugt et lille halvt Hundrede Tusind Kroner til Propaganda.

Efter denne Salut samler vi os et Øjeblik og henvender os saa til Havnedirektør Dellborg med et Spørgsmaal om, hvilke Planer han har for sit fremtidige Virke. „Jeg vil først og fremmest fuldføre de Arbejder, der allerede er ved at gennemføres,“ svarer Havnedirektøren kort. Da vi vil høre lidt om disse Arbejder, faar vi at vide, at man bl. a. vil forøge Havnens Kranpark, bygge nye Kajer og nye Pakhuse og endelig mekanisere Havnearbejdet saa meget som muligt. Til de mange Udvidelser har man bevilget 40 Millioner Kroner, som man mener vil være opbrugt paa ca. 5 Aar.

Gøteborg Havn raader i Dag over 170 Kraner, der

repræsenterer en Værdi af omkring 20 Millioner svenske Kroner. Disse Kraner har i Aarets Løb maattet slide godt i det, idet man regner med, at de har haft en samlet Driftstid paa 290.000 Driftstimer i 1946. Hvis man ogsaa medregner de private Kraner i Havnen, naar man op paa en samlet Krankapacitet af ca. 1100 Tons, hvilket vil sige, at samtlige Kraner ved fælles Anstrengelser teoretisk vil være i Stand til at løfte en Damper af ganske anselig Størrelse. Men i Gøteborg er man ikke tilfreds med det. Man har saaledes for Øjeblikket 38 Kraner under Bygning, hvoraf en Del skal leveres af Skodawerke i Tjekoslovakiet. Disse nye Kraner bliver noget mindre end de senest bestilte, men bedre.

Ved Anlæggelsen af nye Kajer lægger man stor Vægt paa at gøre dem saa brede som muligt. Den samlede Kajlængde i Gøteborg Havn er 18 km, hvoraf de 13 er deciderede Anlægskaier. For den betydelige Sum, der er beregnet til Havnens Udvidelse, skal man bl. a. bygge 1500 m ny Kaj. De 1000 m er allerede under Bygning.

197.600 Jernbanevogne.

Til en stor Havn hører stor Lagerplads. Gøteborg har et samlet Gulvareal paa 145.000 Kvm. i Havnens Varehuse. Tallet kan ikke imponere en københavnsk Havnemand, da vi i København er oppe paa mere end det dobbelte. Imidlertid lader det til, at Gøteborg har haft mere Fart i Bygningen af nye Varehuse end vi herhjemme. I 1938 udgjorde Gulvarealet saaledes kun 85.000 Kvm. i de gøteborgske Varehuse, hvilket vil sige, at man gennem ni Aar har faaet Gulvarealet forøget med 6.666 Kvm. pr. Aar. Havnedirektør Oswald fortæller endvidere, at der til næste Aar vil staa endnu et nyt Varehus færdigt med ca. 12.000 Kvm. Gulvplads, og det er Tanken at bygge et af samme Størrelse, naar det første er færdigt.

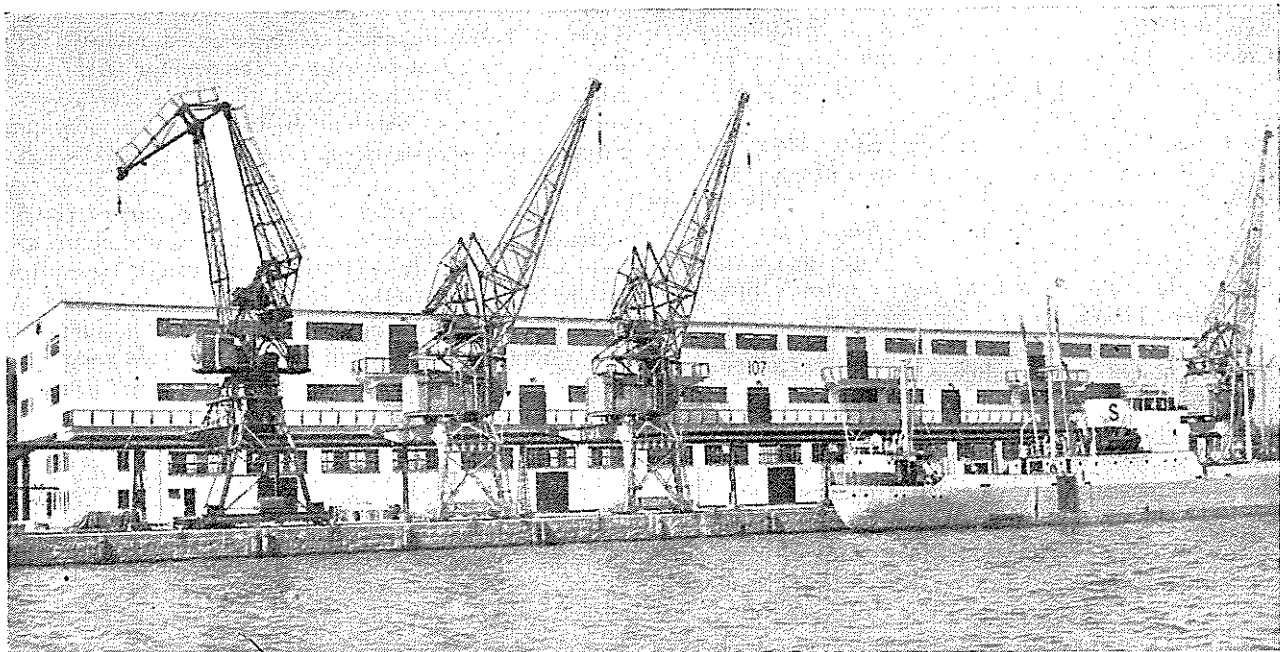
Ja, „Sveriges Port mod Vest“ er en Havn i rivende

Udvikling. Endnu nogle Tal viser tydeligt dens Betydning for Sverige. Før Krigen blev der i Havnen losset og lastet ca. 197.600 Jerbanegodsvogne om Aaret. Man faar en god Forestilling om, hvad dette Tal egentlig betyder, hvis man forestiller sig alle disse Vogne op rangeret lige efter hinanden Buffert mod Buffert. Hvis man regner med en gennemsnitlig Længde af 9 m for hver Godsvogn, vilde det usædvanlige Tog kunne naa fra København og et godt Stykke forbi Rom, naar man regner Afstanden i Fugleflugtslinie. Omregnet til Kilometer vilde Toget maaale 1778 km. Dansk Luftfartsselskab oplyser, at Flyveturen til Rom, der gaar en lille Omvej via Neapel, strækker sig over 1728 km.

Men vi behøver saamænd slet ikke at holde os til Førkrigstallene, idet der i Dag ekspederes over 800 Godsvogne om Dagen inden for Gøteborgs Havneomraade. Den samlede Sporlængde udgør 130 km, hvoraf 17,7 km er rene Kajspor.

Imidlertid kunde det være interessant at se, hvad Gøteborg Havn har ud af at være i Eliteklasse, rent økonomisk set. I 1946 var Indkomsten ved Havneafgifter 119 Procent af det tilsvarende Tal for 1938, og i 1947 er den steget til 156 Procent. I begge Tilfælde har man ikke medregnet Forhøjelserne af Taksterne, der atter med 1938 som Sammenligningsgrundlag er steget med 50 Procent for udenrigsk Trafik og 25 Procent for indenrigsk Trafik.

Naar man taler om en Havns Kvalifikationer, kan man næsten ikke komme uden om at se paa Havneafgifterne det paagældende Sted. Lad os derfor gaa om Bord paa et Skib paa 1000 N.R.T. og besøge baade Gøteborg og København. Det forudsættes, at Fartøjet til hver Havn medbringer 2000 Tons Gods og afgaar igen uden at tage ny Last om Bord. Hvis Skibet kommer fra en transatlantisk Havn betaler det i Tonnage- og Lastafgift tilsammen omregnet i danske Penge 960 Kroner i Gøteborg og 487,50 Kroner i København. Kommer Skibet fra en europæisk Havn slipper det med



„Sveriges Port mod Vest“ er en Havn med moderne Havneudstyr og moderne Pakhuse. Man lægger især Vægt paa at have en første Klasses Kranpark.

800 Kroner i Gøteborg, medens Beløbet stadig er paa 487,50 Kroner i København. For indenrigsk Fart er Afgiften ogsaa den samme i København, medens Skibet i Gøteborg slipper med 470 Kroner. Man ser heraf, at København er langt billigere at anløbe for udenlandske Fartøjer end Gøteborg, medens sidstnævnte By er lidt mere beskeden over for Skibe, der kommer fra svenske Havne. Imidlertid findes der i Danmarks Hovedstad hverken noget, der hedder Fyrafgifter, Isafgifter eller „shipping office-dues“, mens omtalte Skib i alle svenske Havne maa erlægge 250 Kroner i Fyr- og Baakeafgift til Staten, hver Gang det gaar ud og ind. Alt i alt et fordelagtigt Regnestykke for København, ikke sandt?

Som sagt sætter Gøteborg ikke sit Lys under en Skæppe. I et Skrift, Gøteborg By udgiver for at faa Folk til at betale deres Skat med Glæde ved at vise dem, hvad de mange Penge gaar til, har man en større Artikel om Havnen. Det fortælles heri, at der siden Aarhundredskiftet er investeret over 100 Millioner Kroner i Havnen, og yderligere nævner man de 40 Millioner, der skal bruges de næste fem Aar. For at retfærdiggøre de store Beløb, der gennem Tiden er bevilget, har man opstillet et Regnestykke, der fortæller, hvad Gøteborg tjener paa Havnen. Det er dog ikke helt aktuelt, idet man har regnet 1939 som Udgangspunkt.

Der findes ialt ca. 40 Rederier i Gøteborg, og i Følge Skattevæsenets Bøger betalte disse Rederier omtalte Aar ca. 2 Millioner i Kommuneskat, Skibsværfterne betalte 305.000 Kroner, og de øvrige Virksomheder, der giver Skibene den fornødne Service, medens de er i Havn, betalte ca. 100.000 Kroner. Naar man vil udregne den Skat, der er indkommet af den Løn, som Havnen har betalt til Funktionærer og Arbejdere, stiller Sagen sig straks noget vanskeligere, idet der, hvis man betragter hvert enkelt Tilfælde, spiller mange forskellige Forhold ind, naar Skatten skal erlægges. Ialt regner man med, at ca. 18.350 Personer lønnes af Havnen eller Virksomheder, der arbejder for Havnen. Til disse Mennesker udbetaltes i 1939 63 Millioner Kroner i Gage, og naar man ved, at Skattevæsenet i Gøteborg ikke er et Haar bedre end vort, saa forstaar man, at Byen ogsaa indirekte profiterer af Livet i Havnen.

I det sidste Fredsaar før den sidste Krig leverede Byens Handlende Varer til Skibene i Havnen for ialt 3 Millioner Kroner, og Fiskernes aarlige Indkøb beløb sig til 600.000 Kroner. Endvidere tjener Byens Forretninger og Restaurationer mange Penge paa fremmede Søfolk, der gaar i Land, og regner man de Indtægter med, der skriver sig fra Turisterne, der kommer til Gøteborg ad Søvejen, stiger de Tal, der illustrerer Havnens Betydning, yderligere.

Imidlertid kan en Mængde andre af Byens Indtægter føjes til de allerede nævnte, som direkte eller indirekte skyldes Havnen, men det vil føre for vidt at gøre det, og af de nævnte Tal fremgaar det sikkert

Ældre Numre købes!

Vi har Købere til „Jul paa Havet“ 1944 samt „Vikingen“ Nr. 2 og 3 1947. — For „Jul paa Havet“ betales 5 Kr. og for de øvrige Numre 2 Kr. pr. Stk.

Henvendelse til „Vikingen“s Redaktion, Christiansborggade 1, Tlf. Byen 8040.

med al Tydelighed, at Gøteborgerne med fuld Ret kan kalde deres Havn for „Byens Hjerte“.

Gøteborg — Amerikabaadenes By.

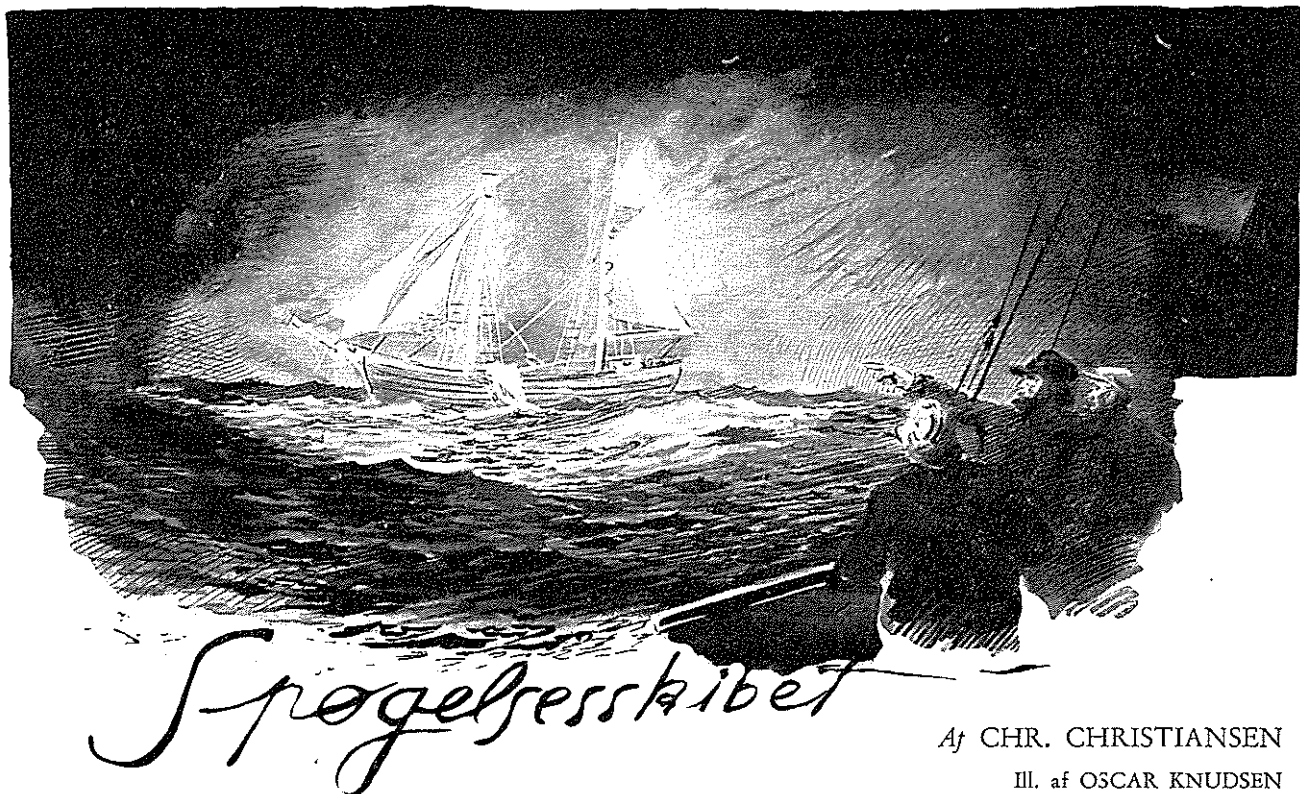
Under den sidste Krig havde Gøteborg i alle Tilfælde een stor Fordel frem for Sveriges øvrige Havnebyer. Det var der, Lejdebådene lagde til, og det var derfra, de igen stak ud i det uvisse efter nye Livsfornødenheder. I den lange mørke Tid, hvor Kanonerne drønedes lige uden for Landets Grænser, mærkede det svenske Folk rigtigt, hvad det vil sige for et Land at have en veludviklet Søfart. Takket være svenske Søfolks tapre Indsats kunde der saaledes føres 105.000 Tons Kraftfoder, 136.000 Tons Mineralolier og 494.000 Tons udenlandsk Brændsel fra Gøteborg og ud i Landet i 1944. Ogsaa Eksporten, der altid betinger Importen, gik over Gøteborg.

Imidlertid havde Gøteborg allerede før Krigen moralsk Ret til at bære Prædikatet „Sveriges Hovedhavn“. Medens Stockholm endnu i 1913 laa foran Gøteborg med Hensyn til Fartøjstrafikkens Størrelse, saa arbejdede Gøteborg sig stadig mere og mere frem mod Førerstillingen. I 1913 udgjorde Trafikken paa Gøteborg 6,56 Millioner N.R.T. mod 7,58 Millioner N.R.T. i Stockholm. I 1938 var Bøtten definitivt vendt om. Begge Steder var Trafikken steget, men Gøteborg laa nu i Spidsen med 14,66 Millioner N.R.T. mod Stockholms 12,21 Millioner. Stadig med 1938 som Grundlag kan det endvidere nævnes, at over Halvdelen af den Frugt, der omtalte Aar kom til Sverige, blev bragt i Land i Gøteborg. Med Hensyn til Eksporten gik mere end 50 Procent af Landets Papirudførsel ud gennem Sveriges Port mod Vest, og næsten det samme Ciffer var gældende for Maskineksporten.

Gøteborg kan til en vis Grad takke sin ideelle Belligenhed for sin Succes. Godt skærmet mod Havets Luner af Skærgaarden ligger den ved Gøta-Elvens Udløb. Samme Elv sikrer forøvrigt Havnen stadig Forbindelse med Landets Hovedstad ad Søvejen tværs over Sverige. Gøteborg er ligesom København forskaanet for Tidevandsbesværigheder, og Isen er en relativ sjælden Gæst. Som Gøteborg ligger, er den for Øjeblikket Københavns største Konkurrent til Titlen som „Østersøens Nøglehavn“. Malmø er trods det, at den har Sveriges trediestørste Havn, stadig et godt Stykke bagefter Gøteborg.

Naar man gaar langs Kajerne i en fremmed Havn, kan man ikke lade være at anstille Sammenligninger. Gøteborg er virkelig en By med rige Udviklingsmuligheder. En Gang imellem har man Ret til at sige, at paa det og det Omraade er vi endnu foran herhjemme, men mange Gange har man svært ved at lade være med at blive misundelig. Dette gælder f. Eks., naar man ser en af de smukke hvide Amerikabaade, der forøvrigt gjorde et stort Stykke Arbejde under Krigen, dampe af Sted. Man mindes den Tid, da ogsaa Danmark havde en Amerikalinie. Men som paa saa mange andre Omraader har vi ogsaa her maattet retirere. At København igen bør blive Hjemstedet for en rigtig Amerikalinie er kun en af de mange Ting, vi kan lære af Gøteborg. „Sveriges Port mod Vest“.

Husk at forny Deres Abonnement!



Spøgelsesskibet

Af CHR. CHRISTIANSEN

Ill. af OSCAR KNUDSEN

EN smuk Martsdag i Aaret 1860 var Fiskekonnerten „Telegraph“ af New London, Connecticut, paa Vej ind til New York. Den befandt sig i den nedre Bugt, da dens Mandskab opdagede et Skib omtrent midtvejs mellem Coney Island og Sandy Hook, der drev omkring, som om det ikke var under Kommando. Skibets Udseende tegnede sig tydeligt mod det gryende Dagslys, Forstangen var borte, Klyverbommen knækket, og Storsejlet slæbte i Vandet, alt tydede paa, at der var noget galt, og vakte øjeblikkelig „Telegraph“s Mandskabs Mistanke om, at der maatte være sket noget frygteligt om Bord. Samtidig observeredes en lille Kystdamper, der holdt ned mod det havarerende Skib, „Telegraph“ satte ligeledes Kursen hen mod det.

„Det er et Spøgelsesskib!“ sagde „Telegraph“s gamle Baadsmænd, der som de fleste Søfolk var overtroiske og kunde berette om utallige mystiske Skibe og Hændelser paa Søen. „Telegraph“s Skipper, der laa og sov i sin Kahyt, blev kaldt og kom op paa Dækket, og snart efter var man paa Siden af Havaristen, samtidig naaede Damperen, der viste sig at være „Ceres“ af New York, op.

Begge Skibsbesætninger havde samlet sig ved Skibssiderne for at betragte Skibet, der lod til at være forladt af sit Mandskab. Det var en stor Fiskesmakke, nymalet og med saa godt som nye Sejl, intet tydede paa, at det havde været forladt ret længe. Saavel „Telegraph“ som „Ceres“ satte deres Baade i Vandet, og Skipperne gik om Bord i Havaristen for at undersøge den nærmere.

Et uhyggeligt Syn mødte de Mænd, der kom om Bord. Dækket var oversmurt med Blod, paa tre Steder laa det i store Pøle. En af Matroserne pegede paa en

bred, rød Stribe, der gik fra Midten af Dækket hen til Skanseklædningen, og sagde:

„Se, her er noget blevet slæbt tværs over Dækket og kastet over Bord!“

Mændene saa rædselslagne paa blodige Fingeraftryk, tværs over hvilke en Kniv havde skaaret dybt ned i Malingen paa Lønningen, det saa ud, som om en Menneskehaand havde holdt krampagtigt fast til Lønningen, og Fingrene var snittet over, før Legemet blev slynget ud i Dybet.

„Det ser ud til, at det er Flodpirater, der har været paa Færde her,“ mumlede Kaptajn Sistare, „Telegraph“s Skipper. Og „Ceres“ Kaptajn, William M. Downs, saa paa ham med en betænkelig Mine og nikkede samtykkende.

I Aarevis havde godt organiserede Bander af Flodrøvere huseret paa begge Sider af East River. De regnede ikke et Menneskeliv for noget, de var første Klasses Svømmere og Baadmænd, velbevæbnede, frygtløse og uden Skrupler. Autoriteterne havde forsøgt at stoppe Uvæsenet. Et Par af de mest fremtrædende, Nicolas Howlet og William Saul, var blevet fanget og hængt nogle Aar før, og det havde sat en Stopper for Røverierne i nogen Tid. Men saa begyndte de igen, bedre organiseret end før. Overfald og Røvier paa fredelige Smaaskibe florerede som aldrig før. New York, Brooklyn og New Jersey har en kombineret Kystlinie paa ca. 770 miles. Havnepolitiet var altfor faatalligt til at afpatrøillere denne mægtige Strækning. Flodrøverne opererede saa godt som uhindret.

„Tag Dem iagt,“ sagde Kaptajn Sistare til en af sine Sømand, der vilde gaa ned ad Kahytstrappen, „Røverne er maaske dernede endnu.“ Han gik selv hen til Trappen og raabte ned:

„Hallo der, er der nogen dernede?“

Men han fik intet Svar, dernede fra hørtes kun Lyden af Søens Skvulpen mod Skibssiden og Agterenden.

Sammen gik Mændene ned gennem den aabne Kahytsdør. Synet, der mødte dem, var værre end oppe paa Dækket. Alting var i vild Uorden, overstænket med Blod og afrevet Haar. Plettede Beklædningsgenstande var strøet over hele Kahytten. Forsigtigt gik Mændene rundt og gennemsøgte hver en Krog, men fandt intet Væsen, hverken levende eller dødt. Og inde i Lastrummet fandtes kun Ballasten og nogle Planker.

En af Sømændene krøb ud over Smakkens Agterend og læste dens Navn, „E. A. Johnson“, Islip, Long Island. Det var alt, hvad der var at finde ud om det havarerede Skib. De to Kaptajner besluttede ikke at foretage sig videre paa egen Haand, men slæbe Skibet ind til New York og lade Politiet foretage de videre Skridt i den uhyggelige Affære. „Ceres“ blev spændt for begge Sejlerne, og ved halvni Tiden om Formiddagen fortojede de ved Fulton Market Pier og anmeldte Sagen til Politiet, der øjeblikkelig gik i Gang med at opklare Mysteriet.

Det varede ikke længe, før Kajen var fyldt med Mennesker, Folk der holdt til ved Havnen, Fiskere, Søfolk, Havnearbejdere og Østershandlere, ja, selv Kvinder fra Havnekvarteret, der ivrigt drøftede Spøgelsesskibet. En gammel Fisker, der havde samlet en Kreds af disse Mennesker om sig, sagde:

„Der er ikke noget mystisk ved den Sag, Skuden har været ude for en Kollision, der er kommet nogle af Mandskabet til Skade, og det andet Skib har taget

de saarede og Overlevende om Bord. Det skulde ikke undre mig, om vi snart har dem ret her.“

Men Politikommisær Weed og Detektiv Nivens, en af New Yorks dygtigste Snushaner, der havde undersøgt Skibet grundigt, havde en anden Opfattelse af Sagen. De havde fundet et paabegyndt Brev paa Kahytsbordet, der begyndte saaledes:

„Min kære Annie!

Dette for at meddele dig, at alt er vel her om Bord, og jeg haaber, det samme er Tilfældet hjemme hos Eder. Jeg afsejlede fra Egg Harbor...“

Politikommisæren tog en Telegramblanket op af sin Tegnebog, kradsede nogle Linier ned paa den og gav den til en Betjent med Ordene:

„Spring op paa Telegrafstationen og send dette ekspres til Egg Harbor, Maine. Bed dem deroppe sørge for at faa det igennem øjeblikkelig.“ Saa vendte han sig til Nivens og spurgte denne:

„Hvad mener du om det, George.“

„Dette er ikke Flodpiraters Værk,“ svarede Detektiven. „Naar de har myrdet og røvet, gaar de fra Borde i en Fart, de giver sig ikke Tid til at smide de Døde over Bord eller udslette Sporene af deres Gerning. Og Mandskabet har heller ikke forladt Skibet med deres gode Vilje. Saa havde de taget med sig, hvad de kunde, og ikke strøet Sagerne omkring som her. Sikken en Redelighed her er.“ Han saa sig om i Kahytten, hvor Sengetøjet, Papirer og Klæder laa kastet hulter til bulter, paa Kaptajnens Køjeskuffer, der var aabnet og gennemrodede. „Nej, dette er een Mands Værk, en af Besætningen, der har slaaet de andre ned, taget dem hver for sig, eller maaske en blind Passager. Og jeg antager ikke, det vil blive svært at faa fat i Forbryderen.“

Medens Politimændene undersøgte „E. A. Johnson“, var Skonnerten „John B. Mather“ af Dennis, Massachusetts, blevet slæbt i Havn, og da dens Fører, Kaptajn Benjamin M. Nickerson, saa Opløbet paa Kajen og den havarerede Fiskersmakke, gik han øjeblikkelig i Land og om Bord i Skuden.

„Dette maa være det mystiske Skib, der løb ind i min Skonnert sidste Nat,“ sagde han til Politimændene. „Det var ved Firetiden i Morges, da jeg befandt mig ude i Bugten, omtrent tværs af West Bank. Hun rendte lige ind i Agterenden af „John B. Mather“ og vi fik en slem Lussing. Smakken laa nordover med Vinden omtrent tværs ind, som om hun styrede for New York. Jeg var for sydgaaende, bestemt for Delaware Breakwater.“

„Jeg forstaar ikke, at de to Skibe kunde kollider under de Omstændigheder,“ sagde Politikommisæren.

„Jeg heller ikke,“ svarede Kaptajn Nickerson. „Det var Resultatet af den største Uvidenhed med Hensyn til de internationale Søfartsregler. Rorgængerer maa have sovet eller ikke haft noget Begreb om Sejlads. I de femogtyve Aar jeg har sejlet tilsøs, har jeg ikke oplevet noget lignende. Selv om det var mørkt, var det godt sigtbart, og jeg observerede Smakken længe før Kollisionen. De to Skibe kunde nemt have passeret hinanden. Men da vi var et Hundrede Yards fra Smakken, ændrede den pludselig Kurs, dens Bov pegede direkte ind mod os. Jeg gjorde, hvad jeg kunde for at afværge Sammenstødet, men det var for sent, Smakken ramte os paa Laaringen og knuste Skibssiden, Hullet er kun

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

otte Tommer over Vandlinien. Det var med Nød og Næppe, jeg kunde holde den flydende, til jeg fik fat i en Slæbebaad og fik Skuden i Havn."

Hvor mange Mand saa De om Bord i Smakken?" spurgte Politikommisæren.

„Kun een, ham der var til Rors."

„Blev der raabt om Hjælp?"

„Nej, der blev ikke vekslet et Ord mellem os."

„Var der nogen Baad om Bord i Smakken?" spurgte Politikommisæren.

„Ja, den hang klar i Daviderne. Efter Kollisionen drev Smakken i Læ af os, og lidt efter saa vi Baaden blive firet af. Men jeg saa ingen gaa i den, vi var saa slemt medtaget, at vi havde nok at gøre med at klare os selv. Men Smakkens Klyverbom, Forstang og Grejer, der hører til den, blev hængende om Bord i Skonnerten, dem har jeg endnu."

Klyverbommen og Stangen blev taget om Bord i Smakken, de passede nøjagtig, der var ikke mere Tvivl om, hvem der havde paasejlet „John B. Mather". Smakkens Baadtaljer hang ogsaa nede ved Vandlinien, og Baaden var forsvundet, den Baad, Kaptajn Nickerson havde set efter Sammenstødet. Og det betød, at Morderen havde forladt Skibet og forsøgt at komme i Land et eller andet Sted paa Kysten.

Paa Skibspapirerne var Besætningens Navne angivet, Føreren George Burr, Styrmanden Nathaniel Cleck samt de to Matroser, Brødrene Jack og Oliver Watts, alle hjemmehørende i Islip, Long Island. Detektiv Nivens tog dertil og opsøgte Partrederen, Selah, Howell. Den gamle Mand blev dybt rystet, da han fik den frygtelige Nyhed, men da Detektiven slog paa, at Forbrydelsen maatte være udført af en af Besætningen, rystede han energisk paa sit graa Hoved.

„Det er ganske udelukket," næsten raabte han, „de var saa godt som i Familie med hverandre. Skipperen var Parthaver i Skibet, Styrmanden og ham mine gamle Venner. Og de to Brødre har vi alle kendt fra de blev født. Nej, ingen af de Mennesker har forøvet den Udaad. Det maa være Flodpiraterne, der har gjort det."

„Se her, Mr. Howell," svarede Detektiven, „jeg kender alle de Banditter, der driver Røverhaandværket her paa Kysten: Enarmede Charlie, Bølle Jim, Gamle Tom Flaherty, og hvad de nu hedder alle sammen. Og jeg kender deres Arbejdsmetoder, skønt jeg endnu ikke har været saa heldig at kunne bringe dem for Loven.

Men jeg siger Dem, det er ikke Flodrøvere, der har udført Forbrydelsen."

Den gamle Mand slog sig for Panden og udbrød:

„Jamen, der har jo ogsaa været en Fremmed om Bord paa denne Rejse. Jeg blev saa eksalteret ved den forfærdelige Efterretning, at jeg helt glemte at fortælle Dem, at Styrmand Cleck blev syg Dagen før Afrejsen. Kaptajn Burr fik et Par Timer, før han skulde sejle, fat i en anden Mand, en som havde sejlet sammen med ham før... en Mand ved Navn Johnson. Og jeg kommer til at tænke paa noget nu: Jeg saa Manden før Skibet gik, og jeg holdt ikke af hans Udseende."

„Kan De beskrive ham for mig?" spurgte Nivens.

„Det var en høj Mand, mindst seks Fod, muskuløs, med lange Arme. Hans Øjne var flakkende, han kunde ikke se en Mand lige i Øjnene. Han var klædt i en kort Jakke, graa Benklæder og havde en af disse Kosuth-Hatte paa Hovedet. Men trods det, lod det til, at han kom godt ud af det sammen med Kaptajn Burr."

„Hvis det er ham, som har forøvet Udaaden, hvad tror De saa, kan være Motivet?" spurgte Nivens.

Den gamle Mand sad lidt og stirrede tomt for sig, saa var det, som om en Tanke pludselig slog ned i ham, han erindrede noget, der var trængt tilbage i hans Bevidsthed ved Beretningen om Ulykken. Han saa paa Detektiven og gispede: „Penge, det har været for at faa fat i dem. For Kaptajn Burr havde en Del Penge om Bord. Han fik 300 Dollars af en Østershandler paa Fulton Marked og 600 Dollars fra Firmaet Simmons & Barret i Keyport for en Ladning Østers, der skulde „plantes" paa forskellige Banker."

„Men de kom ikke til Keyport," sagde Nivens, der nu var utaalmelig for at komme afsted for at opspore denne Johnson.

„Jo, Burr forlod Keyport Søndag Aften, hans Hustru modtog Brev derfra i Morges. Det kom fra Gravesend med Damperen „Scirocco". Og hvis De ønsker det, tager jeg med Dem til New York for at hjælpe Dem med, hvad jeg kan, men vi kan ikke komme afsted før i Morgen tidlig ved Femtiden, der gaar intet Tog før."

Nivens var ikke videre glad ved den Meddelelse. Det vilde give Forbryderen et godt Forspring, men der var ikke andet at gøre. Og gamle Howell kunde have sparet sig Rejsen, for da de næste Formiddag kom op paa Politistationen, blev Detektiven modtaget af sin Chef med den Meddelelse, at en Mand, der kunde give

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson" Telefon Central 12057

Oplysninger i Sagen, ventede paa ham. Det var en Mand ved Navn Burke, der havde en lille Frugtforretning, og Detektiven kendte ham derfra.

„Jeg læste om Spøgelsesskibet i „Herald“ i Morges, og kan maaske give Dem nogle Oplysninger,“ sagde Manden. „Jeg har haft en Logerende ved Navn Johnson, han var Sømand. Han tog afsted for en halv Snes Dage siden, men kom tilbage i Onsdags Morges. Og han havde mange Penge paa sig, han købte nyt Tøj og spenderede Masser af Drinks paa alle, der gad drikke med ham.“

„Bor han hos Dem nu?“ spurgte Nivens.

„Well, jeg kommer til den Del af Sagen nu,“ svarede Burke. „Pludselig kommer han hjem og siger til sin Kone, at hun skal gøre sig klar til at rejse. Og i Gaar Aftes forsvandt de med deres lille Baby. Han havde ellers boet hos mig i tre Aar. Og jeg fulgte ham og Konen ned til Baaden. De rejste til Stonington, Connecticut.“

Fortsættes i næste Nr.

Skibsnavne

I Tyverne var jeg forhyret med forskellige amerikanske Lystfartøjer og kom derved til at ligge paa Pladser, som hovedsagelig blev benyttet af Lystbaade — f. Eks. Glencove Bay, Miami Florida, Tebos Yachtbassin i Brooklyn — og var ogsaa med ved Regattaer og Kapsejladser og havde derfor rig Lejlighed til at studere Yachtsnavne og Livet om Bord. Naar man sammenligner med de gamle amerikanske Sejlskibe og disses Navne, synes man, at det var pudsigt, at mange af Yachterne — disse smukke Fartøjer, hvor Tonen om Bord mellem Mandskab og Officerer som Regel var dæmpet og Forholdet mellem dem gnidningsløst, hvor Arbejdet om Bord var behageligt og overkommeligt — bar ret frygtindgydende Navne som f. Eks. „Shark“ (Haj eller Bondefanger), „Sea-monster“ (Havuhyre), „Sturdy“ (haardnakket, brutal) og „Warrior“, der betyder Kriger, hvilket skal være den tilgivet, da denne Baad vistnok gjorde Tjeneste for Marinen under den første Verdenskrig som saa mange andre Lystyachter. Saa var der „The Drake“, der betyder Andrik i moderne Amerikansk, men her staar det i Betydningen „Drogen“, „Sea Devil“ (Sødjævel) og Forfatteren Zane Greys „Moby Dick“ (Navnet paa en rædselsvækkende Hval) og mange andre drabelige Navne, som man ikke syntes passede rigtig til Baaden og dens Mission. Navnene har muligvis været et Udslag af Ejerens romantiske Smag, men i Realiteten har nogle af Navnene passet udmærket som et Symbol paa Ejeren af Fartøjets Forretningsmetoder.

Der var dog ogsaa mindre voldsomme Navne paa Baadene, men det var alligevel bemærkelsesværdigt, hvor mange Yachter der bar Navne, hvis Betydning kunde være rædselsvækkende.

Engang laa vi for Anker ud for Columbia Yachtclub i Hudson River, og ved et mærkeligt Træf var de nærmeste Baade omkring os nogle med stærke Navne saasom „Buccaneer“ (Sørøver) og „Hellcat“ (Helvedeskat). Noget mindre maritimt, men vældig maskulint hed en lille lyseblaa 30 Fods Sejlyacht, der laa agten for os. „El Toro“ (Tyren) stod der med

Guldbogstaver. Og for at der skulde være en Partner til „Buccaneer“, laa ved Yachtclubbens Flaade inde ved Land en Motorkrydser „The Pirate“ (Piraten). Endelig var der en „Spitfire“. Allesammen var de nuttede Baade med alting „spick and span“ (splinternyt) ombord. Der var intet Blod eller Skraasovs paa Dækket og ingen højroret Tale eller ramsaltet Bauden. Da var det, at Tanken strejfede mig første Gang om de gamle Clippers og Navnene paa disse — ogsaa der fandtes ganske vist en „Spitfire“, en „Seawitch“ (Havheks) og en „Devil of the Sea“ (Havets Djævel), men der fandtes ogsaa en hel Del „Hellships“ i den amerikanske Handelsflaade med blide, yndefulde Navne. Det var Skibe, der ogsaa var „spick and span“ og med en Rejsning, der var en Fryd for Øjet. Det var Skibe med lange og haarde Rejser, hvor Besætningen var blandet og Officererne ofte gentlemen, hvis Næver sad løse paa Skafterne, jernhaarde Næver, som de følte en salig Fryd ved at plante i Fjæset paa en Matros, der paa en eller anden Maade havde forset sig, ikke havde været rap nok eller have været for rap — i Munden, eller, hvis ingen af Delene havde været Tilfældet, fordi disse „Bullys“ nok skulde finde en Lejlighed til at se „Blood in the scuppers“ for en Bagatels Skyld.

Om det var rene „Hellships“ allesammen skal være usagt, men Navnene paa dem tydede i hvert Fald ikke paa det: „White Dave“, „Flying Cloud“ (Flyvende Sky) og „The Swane“ (Svanen) var blot nogle enkelte af dem. Blandt „The down easters“ fandtes skønne Navne som f. Eks. „Shenandoah“, „Little Willie“, „Prima Donna“, „Queen of Clippers“ (Clippernes Dronning), „Ocean Queen“ (Havets Dronning, det lyder kønt), „Glory of Seas“ og „Belle of Bath“, som vel nok var opkaldt efter en af Bath Redernes Døtre. Endvidere var der en „Gazelle“ og en „Swanhilde“ og mange flere smukke Navne.

Hvad mon en „hardboiled“ Styrmand eller Skipper paa en „Havets Engel“ vilde sige til en lillebitte Yawl med lysfærnerede Master, hvidlakeret Skrog, pudset Messing, hvidklædte Matreser og guldgallonerede Officerer, og hvis Sejlsads foregik inden for et Omraade mellem New York og Block Island og hovedsageligt i godt Vejr, hvad mon han vilde sige, naar han saa, at Dukkeskibet hed „Hurricanefighter“ (Orkankæmperen) eller „Roaring Forties“, som betyder „De brølende fyrre“?

Arnold Petersen.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

Lloyd's startede paa en Kaffebar

I 1656 aabnedes det første saakaldte Kaffehus i London, og som altid, naar en ny Ting har Sukces, fulgte en Mængde andre i dets Kølvan. At Kaffehusene ikke altid var lige velsete af den engelske Regering, viser det Faktum, at Charles den Anden en Overgang havde dem slemt i Kikkerten og truede med at lukke dem for evigt.

Kaffehusene fik imidlertid Lov til fortsat at bestaa, og et af dem opnaaede endog at erhverve Ry over store Dele af Verden. Omtalte Forretning ejedes af en hidtil ukendt Mr. Edward Lloyd. Det blev efterhaanden en almindelig Regel, at Søfolk og andre Shipping-Mænd mødtes hos Lloyd i Tower Street, hvor der blev diskuteret Søfart i lange Baner. Ogsaa mange Handlere blev afsluttet her, og efterhaanden blev Stedet Samlingsplads for Købmænd, der ogsaa gav sig af med Søforsikring.

Iøvrigt opdagede Lloyd selv, at der var rige Muligheder ogsaa for ham til at tjene Penge paa Søfarten. Han var saaledes selv mange Gange Mellemmand, naar en Handel skulde afsluttes. Naar man, som han gjorde, hver Dag omgaas Søfolk fra mange Havne og af alle Grader, hører man selvfølgelig en Mængde Beretninger, der kan have Nyhedens Interesse. Lloyd's Kaffehus blev derfor ogsaa Stedet, hvor Mænd fra Søfartskredse kom og hørte Nyt. Endvidere blev det ret almindeligt, at der til Lloyd indløb Meddelelser om bortrømte Slaver o. l., og den driftige Londoner fandt derfor paa at opslaa saadanne Efterlysninger samt andre Nyheder paa Væggen.

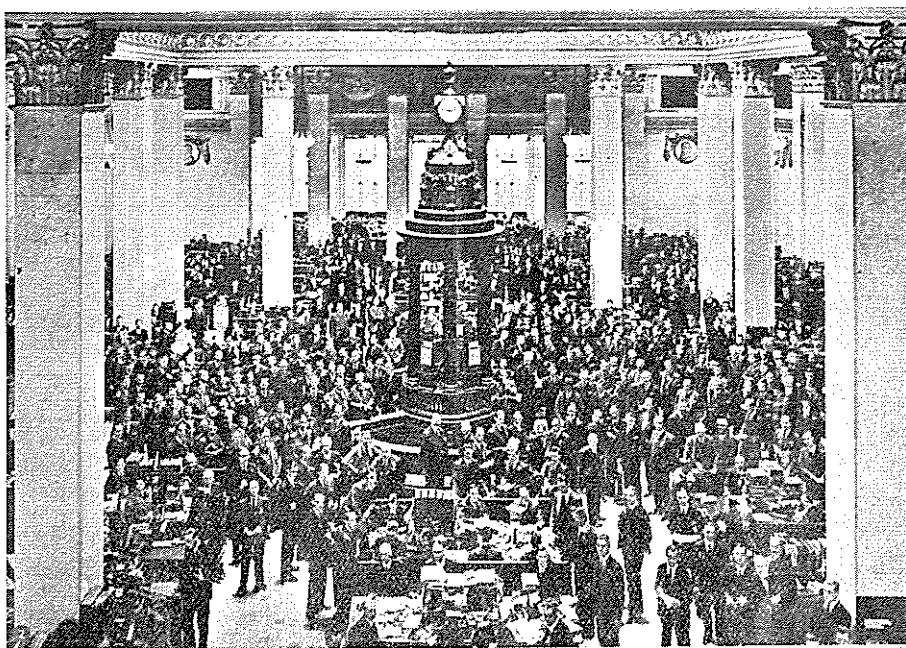
I 1692 havde Lloyd's Kaffehus antaget saadanne Dimensioner, at man maatte flytte Residensen til Lombard Street. Takket være Forretningens Popularitet fulgte alle de gamle Kunder med, og Lloyd's Foretagende voksede stadig. Saa populært blev det, at selv det engelske Admiralitet benyttede det, naar det skulde sælge nogle af de mange Priser, den engelske Flaade erobrede paa Havene.

Fire Aar efter, at Lloyd havde taget Kaffehusets nye Lokaler i Brug, fandt han paa at lave en rigtig trykt Søfartsavis i Stedet for de smaa haandskrevne Meddelelser, der var opslaaet paa Væggene, eller som cirkulerede mellem Gæsterne. — „Lloyd's News“, som Bladet hed, var saaledes Verdens første Søfartsblad, og iøvrigt et af de første Londonblade. Lloyd's Blad indeholdt imidlertid ikke blot Nyheder af Interesse for Søfartskredse. Den brave Edward Lloyd var saaledes

ikke bange for at krydre Indholdet med smaa Anekdoter og Sladrehistorier. Takket være disse Smaahistorier maatte „Lloyd's News“ gaa ind allerede et Aar efter, at første Nummer var udkommet. Man havde dristet sig til at nævne nogle Intimiteter fra Overhuset, som Lorderne tog meget unaadigt op. I mange Aar maatte de besøgende i Lloyd's Kaffehus derfor atter klare sig med de haandskrevne Meddelelser. Først i 1726 kom det første Nummer af „Lloyd's List“, som nu udkommer under Navnet „Lloyd's List and Shipping Gazette“. Dette Blad, der er det næstældste endnu eksisterende Dagblad, giver Nyhedsstof til de fleste Søfartsblade og Aviser Verden over.

Fra at være et Kaffehus i Tower Street er Lloyd's i Dag naaet til at være et Foretagende af Verdensformat, hvorfra man kan faa Besked om alt vedrørende Skibsfart. En Mængde Publikationer har gennem Tiden set Dagens Lys under Lloyd's Navn. I 1834 stiftedes „Lloyd's Register of British and Foreign Shipping“, som havde en Stab af fastansatte Besigtigelsesmænd, der besigtigede alle Fartøjer, der ønskedes optaget i Lloyd's Skibsregister. Dette Register er en diger Bog, der udkommer hvert Aar, og i hvilken man kan hente alle Oplysninger om Skibe fra alle Verdenshjørner.

En Mand af uvurderlig Betydning for „Lloyd's“ var den russiskfødte John J. Angerstein, som ved sin Energi og sin Indsigt i Skibsfartsanliggender hjalp Firmaet frem til det høje Stade, hvorpaa det i Dag befinder sig. Mr. Angerstein indførte en Mængde Reforme af stor Værdi for baade Firmaet og for Verdensskibsfarten. F. Eks. indførte han Forbud mod, at Skibsredere ændrede Navn paa et Skib, som allerede stod opført i Skibsregisteret. At han gjorde dette var ikke helt uden Grund, da det en lang Tid var meget almin-



Travlhed i Assurandørernes Hal.

deligt, at Redere, der var i Besiddelse af mindre godt kvalificerede Skibe, naar de skulde sælge disse, blot døbte dem om. En Omdøbning af et Skib var saaledes ofte en god Camouflage for gamle Plimsollere. Det var ogsaa Angerstein, der gav Stødet til Oprettelsen af the Patriotic Fund, der uddelte Pengemidler til trængende Søfolk og Soldater samt til Enker og Børn efter Søfolk, der var faldet i Fædrelandets Tjeneste. Mr. Angerstein lagde selv Grundstenen til Fondets Oprettelse ved at skænke det 20.000 engelske Pund.

Verdensforetagendet „Lloyd“ har et Slagord, der er kendt i næsten alle Søfartskredse. Det fortæller, at dets Kontorer er aabne Dag og Nat, og dette er virkelig ikke overdrevet. Som alle andre Kontorer har ogsaa Lloyd's en officiel Kontortid, men Telefonerne, Radioen, Telegrafen og Postvæsenet bringer Døgnet rundt Nyheder til Firmaets Lokaler fra hele Kloden. Det kan bl. a. nævnes, at der findes en flere Kilometer lang Rørpostledning fra Hovedpostkontoret i London og til Lloyd's Kontorer. Søfartsnyheder af alle Slags indløber til Stadighed og bogføres for derefter at spredes videre ud over Verden og Verdenshavene. Lloyd's har Agenter i næsten alle større Havne. Disse indberetter alt, hvad der kan have Interesse for Søfarten. Der sker ikke den Søulykke paa Havene eller i Havnene, uden at Lloyd's Medarbejdere i London ved det ganske kort Tid efter.

Mange af Kontorlokalerne i Leadenhall Street, hvor Lloyd nu har sin egen Bygning, er kendt i det mindste af Navn i alle Skibsfartskredse. Man kan blot nævne „The Chamber of Horrors“ (Rædselskabinettet), som er Stedet, hvor Nyhederne om Skibsforslis publiceres først.

Forsikringsvirksomheden voksede sammen med Lloyd's øvrige Opgaver og er i Dag et Foretagende af verdensomfattende Art. Der kan næsten forsikres mod alt hos Lloyd's i London, men Søassurancen er stadig Hovedforretningen. Navnet paa Ejeren af det syttende Aarhundredes kendteste Kaffebar har imidlertid givet Navn til en Mængde Datterselskaber og til Virksomheder af helt selvstændig Art Jorden over. Saaledes kan f. Eks. nævnes „Danske Lloyd“.

Ja, et Foretagende som Lloyd's viser vel nok tydeligst af alt, af hvilken Betydning Søfarten, som det skylder sin Oprindelse, er. Man kan maaske ogsaa dreje det derhen, at Skibsfarten i alle Lande skylder Kaffebarerne ikke saa lidt af sin Fremgang. Men det sidste er vist at sætte Sagen paa Spidsen.

—wig.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

B. & W.

anskaffer sig stor Flydedok

Savnet af en tilstrækkelig stor Flydedok har længe været føleligt hos Burmeister & Wain. Hidtil har det været saadan, at man paa Værftet har bygget større Skibe, end der kunde være i den største Flydedok, der er paa 12.000 Tons. Dette Forhold er ret uheldigt, da der ved Søsætninger kan forekomme Uheld, der gør det nødvendigt hurtigt at faa Skibet i Dok. Det forlyder imidlertid nu, at B. & W. vil købe en stor tysk Flydedok, der er beliggende i Bremerhafen. Dokken er paa 16.000 Tons og bliver saaledes den største Flydedok, der endnu er set herhjemme.

—wig.

Tyskerne og Hvalerne

Vi har tidligere skrevet om Tyskernes Forsøg paa at komme i Gang med Hvalfangsten igen. Som bekendt er hidtidige Ansøgninger blevet afslaaet af de Allierede, men det lader nu til, at Tyskerne faar Støtte af amerikanske Embedsmænd i deres Bestræbelser for at faa Lov til at udruste Hvalfangerskibe. En af Talsmændene for at give Tyskland denne Tilladelse er Levedsmiddeleksperten Sherwood Eddy, der paa en Pressekonference for kort Tid siden gik varmt ind for Tanken. Mr. Sherwood Eddy mente, at Tyskerne gennem Hvalfangsten selv kan bøde lidt paa Fedtstofmanglen i deres udhungrede Land. Hans Udtalelse har vakt den største Modstand i Lande, hvor Hvalfangsten er et stort Erhverv.

O. L.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

I NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

TIENDE KAPITEL.

BANG! — Det runger i min Hjerne som et Slag paa en Gongong. Det lyder for mine Øren som ét Slag paa en Skibsklokke, og saaledes lyder det ogsaa for flere andres Øren, og der er ingen Tvivl om, at det er den Lyd, der for Øjeblikket er mest ilde hørt i Matros-Lukafet. Alle som En giver sit Mishag til Kende med et enstemmigt „Allerede“, og Ekkoet svarer med Baadsmandens „Tørn til“.

Vi hæver vort Maaltid og strækker vore Borde og gaar paa Dæk, men først tillader jeg mig at skære mig en Skive af min Rullepølse. Det er min sædvanlige Dessert, og den undværer jeg nødigt. Den er lavet af friske, sorte Tobaksblade, der er snoet som et Kabeltov og saa langt som en Alen og presset og beviklet med Skibmandsgarn. Pølsen er et Produkt af Nigeria og Fabrikat af mig selv, og den er kun en Luns Kød værd mellem Brødre — vel at mærke, naar den ene Broder er sort og den anden hvid.

Alle Mand stiller op til Mønstring Midtskibs omkring Galgen — Matroser og Fyrbødere, Kullempere og Kroonegre — Kæltringer og Tyveknægte imellem hinanden og en sort Koksmat, der stikker med Kniv. Det er et broget Billede, og det passer i Rammen — den Flok Styrmand og Maskinmestre, som foretager Mønstringen, og som i mine Øje er ærlige Folk, som stjæler.

Jeg ser fra den ene til den anden og paa Ankeret i Galgen, og jeg spørger mig selv, hvad Mening er. Saa hører jeg Tyrken og Hollænderen lægge til Borde med Baaden, og jeg ser mod Falderebet, og i samme Nu dæmmer Svaret fra min Hjerne som Runget fra en Gongong.

Det er det rene, skære Komadiespil, og nu begynder Forestillingen.

Faktoren træder ind over Falderebet med en guddommelig Mine i Ansigtet og en vægtig Bog under Armen. Han ligner en Humlestige, og det ser ud, som om Mosekonen har brygget Malaria paa ham i mange Aar.

Kaptajn Anderson træder ham i Møde fra de ærlige Folks Række og byder ham ind i Officers-Messen. Ingen ved, hvad de taler om, men enhver tænker sit, og jeg tænker, at Stykket ogsaa vil miste sin Effekt, dersom Tilskuerne hører, hvad der tales om bag Kulisserne.

Samtalen i Officers-Messen er dog kun af kort Varighed. Kaptajn Anderson og Faktoren viser sig straks igen, og nu sætter Faktoren sig paa en Stol, som er stillet hen tæt uden for Galgens ene Bærestøtte. Han

lægger sin Bog foran sig paa en Slags Skafot, som jeg antager skal forestille et Alter, og som er rejst paa den modsatte Side af Støtten. Om Alteret er rejst til Ære for en Gud eller en Afgud, skal jeg lade være usagt. Det er Baadsmanden, der har foretaget Opstillingen efter Kaptajn Andersons Instruks, og den er nok korrekt til en Forestilling, hvori der skal manes Tyveknægte frem paa Jævlevis.

Faktoren blader i sin Bog. Hans lange, tynde Fingre kravler igennem den som Edderkoppeben. Der er Dødsens stille paa Dækket. En Myggesværm summer og kredser omkring Ankeret som Gribbe om et Aadsel. Der vokser Urskov i Forgrunden, Urskov i Baggrunden og Urskov til alle Sider. En Antilope bræger i det Fjerne. Der er Fært af vilde Dyr. Luften er svanger med Mistænksomhed. Og nu standser Faktoren med ét sin Bladen og ser sig spejdende om efter et Spor af Tyveknægten.

I Sandhed, her er alle Betingelser for en baade spændende og stemningsfuld Forestilling, og Kroonegrene og alle de andre Sorte ser ogsaa til med dybeste Andagt. Men en anden, som er Sejlskibsmatros, og som har haft sin Ende paa Komædie i Alverdens Lande, finder, at der næppe noget andet Sted kan spilles en mere sindssvag Farce end i Nigeria.

Jeg har lange Øjne, og jeg har faaet dem for at bruge dem. Mens Faktoren blader i sin Bog, sad de paa Stilke. Først troede jeg, Bogen var en Billedbibel, men da jeg tydeligere skelnede enkelte af Billederne og saa, at Teksten var skrevet med luerød Flammeskrift, var jeg ikke i Tvivl om, at det var en Cyprianus, og at Alteret skulde være Symbol paa Helvedes Ild. Det er en omvendt Kultønde. Den er ganske vist tom og staar med Bunden i Vejret, men den er dækket med en Presenning fra Ristværket over Fyrpladsen.

Jeg har været saa optaget af Forestillingen paa Dækket, at jeg ikke har haft Øje for andet, men nu hører jeg en Røst fra oven, som altid paakalder min Opmærksomhed, og jeg ser, at Baadsmanden hænger overskrævs paa Galgens Tværbjælke, og at han har benyttet Frokostpausen til andet end at spise i. Ankeret er forbundet til Bjælken med et enkelt Stykke treslaaet Hyssing.

„Slæk saa af paa Taljen,“ siger Kaptajn Anderson. „Men jævnt.“

Førstestyrmand slækker. Hyssingen strækker sig. Hampen giver sig i hver eneste Fiber. Saa hugger Baadsmanden Taljen ud, og jeg er halvvejs i Tvivl, om jeg tør tro mine egne Øjne.

Jeg er gammel Sejlskibsmatros, og jeg bilder mig ind, at jeg har Forstand paa Tovværk. I hvert Fald ved jeg, hvad man kan byde et Stykke Hyssing, og jeg kalder det topmaalt Frækhed — eller Dumhed, eller hvad som helst andet, der maaske er endnu mere betegnende, naar man vover at byde det en Vægt paa seks Hundrede Pund.

Men det lader til, at Frækheden belønnes.

Ankeret bliver hængende — truende over Kultøndens Rand — i en tynd Hampetreng.

Saa gaar Tæppet ned for første Akt.

ELLEVTE KAPITEL.

Fyrretyve Grader Celsius ligger som Højtryk over „Kongen af Benin“. Det murrer og gærer blandt Kroonegrene. Spændingen staar skrevet i hvert eneste Ansigt, og den spores ogsaa paa den Stump Hyssing, som bærer Ankeret. Men Mellemakten er kort. Den varer ikke længere end et Raus fra Galgens Tværbjælke, og til Baadsmanden faar fat i sin Flodhestekat, og den slutter med et dundrende „Stil op“!

Saa er Spillet gaaende igen.

Det ser for mig ud, som om Kroonegrene har forudgaaende Kendskab til Gangen i Stykkets Handling. Mon de skulde have været ude for det samme før? Det er i hvert Fald min Opfattelse, at de alle som én ved Besked med, at der for dem ingen Vej er uden om Galgen, og jeg har ogsaa Indtryk af, at de ikke er uvidende om, at jo længere de trækker Tiden ud, desto længere strækker Hyssingen sig.

De vil allesammen være første Mand til at hænges. Men Baadsmanden og hans Kat ordner dem ind i Række med Høvdingen i Spidsen, og nu sætter ProceSSIONEN sig i Bevægelse.

Stykkets Handling skrider fremad i samme Tempo som Kroonegrene, og de gaar i Pasgang med diverse Afbrydelser. En for én maa de standse under Ankeret og lægge Panden paa Cyprianus, mens Faktoren mumler en Formular i et Sprog, som kun Nigeria-Negre forstaar, og som antagelig skal være en Bøn til Rædmanden i Galgen om at styrte ned og knuse den Formastelige, der med en daarlig Samvittighed vover at trodse Loven, som bestemmer en Stump Hyssings Bæreevne.

Det er ufatteligt, som den Faktor kan bruge Mund — langt værre end nogen almindelig Helvedesprædikan. Han mumler og maner, saa jeg undrer mig over, at han ikke slaar ud i lys Lue. Hans Bøn til Rædmanden lugter baade sveden og svovlet, og han selv lugter røget langt ud af Halsen. Jeg kender en Sang, som siger: *Whisky is the poor man's life*. Jeg ved ikke om det passer, men i saa Fald maa den Faktor være en meget fattig Mand.

Kroonegrene gaar som sagt til Ceremonien i Pasgang, men de forlader den i strakt Karriere. De skæver i Frygt og Bæven efter Ankeret og knalder modigt Panden i Cyprianussen, saa det runger i Kultønden, og saa tager Pokker ved dem forefter. Jo, det gaar glat, og det gaar over min Forstand, at Ankeret ikke forlængst har opfyldt Faktorens brændende Bønner.

Jeg tvivler ikke om, at Kroonegrene selv har den Opfattelse, at de spiller med i en Tragedie, som for en eller anden vil ende med en knust Hjerneskal. Men for mig og flere andre ser det nærmest ud, som om

hele Forestillingen vil ende i det glade Vanvid, og at enkelte af de optrædende allerede har taget Skade paa det, de har inden for Skallen.

Skipper og Doktor, Styrmand og Mestre staar med truende Miner. Faktoren truer med alt muligt Djævelskab og med at gaa op i blaa Flammer. Rædmanden truer med Sønderknuselse og Død og Baadsmanden med sin nihalede Kat, mens jeg staar og truer med at sprække af indvendig Grin. Men jeg aver mine Lattermuskler, eller er det snarere min urokkelige Tro paa Sømandens Lov for Takkel og Tov, som reagerer. Jeg tror ikke paa de Trusler, der staar skrevet i Officerernes Ansigter. De er sikkert lige saa tomme som Kultønden. Derimod kan jeg hverken svare for Baadsmandens Kat eller Faktorens udprægede Tendenser til at gaa op i Flammer, men jeg er aldeles sikker paa, at Rædmandens truende Holdning i Galgen er ramme Alvor.

Saa slap alle Kroonegrene igennem Faktorens Skærsild, og besynderligt nok slap de med Skrækken. Ankeret hænger endnu og truer med sine seks Hundrede Pund, men hvor længe? Det ser ud for mig, som det nu hænger i en Sytraad, og jeg frygter for, at min Samvittighed vil se sort ud i andres Øjne, dersom nogen vil prøve paa at tvinge mig hen under det. Men det er der sikkert heller ingen, der vil; i hvert Fald er der mange Sortes Samvittighed, der skal prøves forinden — hele den farvede Del af Besætningen.

Først kommer Fyrbøderne. Dem rører ingen Trusler om Helvedes Ild; de er saa vant til den paa Fyrpladsen. Men de nærer den dybeste Respekt for Baadsmandens Kat, og de stoler paa, at deres Hjerneskal kan staa for mere end deres Rygstykker. Alligevel gaar de til Ceremonien med himmelvendte Blikke mod Rædmanden, og de har grumme stort Hastværk med at faa den overstaaet; men ikke desto mindre foregaar Handlingen nu i et betydeligt langsommere Tempo. Faktoren maa vende Blad for hver enkelt, at de kan se, til hvem de sværger.

Saa knalder ogsaa den sidste Fyrbøder Panden i Faktorens Bog, og nu siger jeg: Var den Cyprianus ikke en sort Bog før, saa er den det i hvert Fald nu, men den kan efter min Mening heller ikke være for sort til den Samvittighed, der kommer efter. Det er Sambo.

Sambo har under hele Forestillingen staaet og hvasket sammen med Koksmathen. Nu gaar han frækt hen mod Galgen, og jeg ser Lægen vagtsomt holde Øje med hans Minespil. Det er vældigt spændende. Det løber mig koldt ned ad Ryggen, naar jeg ser paa den Spindeltraad, som nu bærer Ankeret, og jeg siger, der skal Mod til at stille sig under det — selv med en god Samvittighed, og ikke saa lidt Frækhed med en daarlig.

Frækheden lyser gennem Mørket fra hele Sambos Ansigt. Men har han nogensinde haft Gnist af Mod, saa lader det til, at det nu er i Færd med at svigte ham. Han standser pludselig tre Skridt fra Galgen. Hans Øjne farer uroligt rundt i deres dybe Huler og vender snart det Hvide og snart det Sorte ud. Han skæver efter Ankeret og efter Faktoren, efter Skipperen og efter Baadsmandens Kat. Saa sætter han langsomt den ene Fod foran den anden og bøjer svagt i det bageste Knæ, som om han vil tage Tilløb og springe gennem Skærsilden. Det er ikke efter Programmet.

Vejen skal tilbagelægges i Pasgang, og der skal bedes ved Alteret. Men nu spiller Sambo ogsaa efter sit eget og Koksmathens Program, og han laver med ét hele Forestillingen om til en Vandpantomime. I et Sæt jumper han baade over Faktoren og Lønningen paa én Gang, og i samme Nu jumper Koksmathen bagefter.

Vild Panik og hurtigt Scene-Changeмент.

TOLVTE KAPITEL.

Det syder og bobler. Det skummer og koger og skvalper og skvætter. Det er Bevægelsen i Vandet — udenbords langs Baadens Sider og i dens Køl vand. Indenbords, hvor Bevægelsen er i faste Legemer, hvoraf enkelte til Tider ogsaa kan være flygtige, er den „Hvist“ og „Træk“ og Aarernes Smækken i Gaflerne.

Vi er fem Mand i Baaden. Det er de fire, der trækker, og Baadsmanden, der „hvister“.

Sambo og Koksmathen strækker ud af alle Livsens Kræfter efter Busken. De dykker under som Fisk og svømmer ovenpaa som Hunde; de er allerede klar over, at de ikke alene svømmer for Friheden. Vi haler stærkt ind paa dem, men der er en anden foran os, som vil gøre os første Retten stridig. Det er et langt, skællet Uhyre, som jeg først antog for en frønnet Træstamme, der drev med Strømmen, men som jeg nu ser er en vældig Krokodille med sin Vogter paa Ryggen — en lille, langbenet Fugl, som strækker Hals og skriger i vilden Sky. Jeg har hørt, at dens Skrig skal være Signal om Fare, der nærmer sig, men efter mit Skøn er Krokodillen i Øjeblikket døv for alle Faresignaler. Død og Pine for de to Sorte, hvis den kommer først.

Hvad nu? Det smælder om Bord. Det fløjter over vore Hoveder. Det plasker og slaar Smut hen over Vandfladen. Jeg tror, der fraadses med Krudt og Kugler.

„Hold inde!“ brøler Baadsmanden.

Han nævner ikke med hvad, men mener han Skydningen, er hans Brøl hen i Vejret, og vi holder inde med Roningen, til vi er klar over, at det er Krokodillen, der er Skiven.

Saa haler vi ud paa Aarerne igen i Takt til Baadsmandens „Hvist“, og vi haler raskt ind paa vor skælledede Konkurrent. Men ikke desto mindre ser det ud for mig, som om vi trods al „Hvisten“ og „Trækken“ hverken kan klare Ærterne eller Sulet for Koksmathen.

Han er sakket agterud for Sambo, og han sakker

mere og mere, men vi naar ham alligevel midtvejs mellem Busken og „Kongen af Benin“ og saa meget som et Sekund eller to før Krokodillen.

Vi skodder med Aarerne af fuld Kraft, og Baadsmanden langer Armen ud og griber efter Krøllerne paa hans Uldhoved. Men om Koksmathen har tænkt paa at vælge mellem to Onder og alligevel skulde have valgt forkert, skal jeg lade være usagt. Han undgaar Grebet og dykker under, og alt, hvad vi derefter ser af ham og Krokodillen, er fri Fantasi.

„Færdig med ham!“ siger Baadsmanden. „Ro væk!“

Saa haler vi ud efter Sambo. Han har faaet et godt Forspring, og det ser et Øjeblik ud, som der er flere, der faar en lang Næse. Men fire Askeaarer kan alligevel udrette mere i Vandet end et Par Arme, selv om Armene er nok saa lange, og vi indhenter ham, men opdager samtidig, at der igen er flere om Byttet, og at de flere denne Gang nærmest kan se ud til at ville æde os.

To lange Kanoer skyder ud fra Busken. De er tæt bemandede med Benin-Negre af den aller fæleste Slags — af dem med Træsplinter i Næserne og pommerske Bjælker i Ørerne. Nogle af dem padler og synger til. Resten staar op med lange Spær i Hænderne og synger med, og de ser som sagt allesammen ud, som om de har den mest glubende Appetit paa Livet — i hvert Fald paa det, der er i Baaden. Vi er ikke i Tvivl om deres Hensigter, og det er Sambo sikkert heller ikke. Han hvæser og spytter og dænger os til med Vand. Det ser ud, som de Vildes Sang opmuntrer ham til Udholdenhed. Han gør vældig Modstand.

Her er ikke Tid til lang Parlamentaren. Vil Sambo ikke lade sig fange med Menneskehænder, skal han tages paa Krog.

Det er Baadsmandens Tanker, jeg tænker, for Amerikaneren har allerede hugget Baadshagen fat i Sambos Lænde klæde, og nu haler han Fangsten langs Siden.

Men Sambo er sprælsk endnu, og et Dask af Øsekarret oven i Hovedet gør ikke mere Virkning paa ham end et Myggestik paa en Elefant. Saa faar han et Hiv over Skinnebenene af Rorpinden, og det hjælper.

Vi haler ham indenbords i Benene, og nu ligger han i Bunden af Baaden med Baadsmanden over sig. De bruger Mund begge to; men Baadsmanden bruger tillige sine Arme og sine Hænder, og han stemmer sine Knæ mod Sambos Bryst, mens vi bruger Aarerne.

Nu har vi igen Hastværk. Aarerne smækker i Gaflerne og skvætter udenbords. Vi ligefrem skovler Nigers grumsede Vand agterover. Kanoerne forfølger os skarpt under de Vildes Hyl og Sang. Det er *change for change*. Før flygtede *black monkeys for white dogs*. Nu er det omvendt. Men *change for change* kan hurtigt skifte igen, naar „Kongen af Benin“ spytter Skraaen ud.

Et dundrende Knald fra Signalkanonen om Bord — et Haglvejr af Sæmstumper og andre Jernbrokker, der slaar ned omkring Kanoerne, bringer hurtigt For-

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN



DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

virring i de Vildes Tanker om videre Forfølgelse. Nigeria-Negre er og bliver Halenegre, og disse viser os tydeligt nok, hvorledes Halerne anvendes. Lige saa pludseligt de dukkede frem, er de igen forsvundet i Busken.

Baadsmanden har svinebundet Sambo med sin Livrem, og han har presset mere ud af ham med sine Knæ, end Kaptajn Anderson nogensinde vil være i Stand til paa Jævlevis. Det er jeg saa godt som overbevist om. Først snerrede og hvæsedes Sambo, saa himlede han op i vilden Sky om, at Koksmathen var en *bad man* — en *thief man*, mens han selv var en Mand, som aldrig havde gjort en Kat Fortræd, men inden vi naar langs Siden af „Kongen af Benin“, kommer han i Tanker om, at han alligevel har raget Skægget af en Leopard, og at det ogsaa var hans Hensigt at tage flere andre ved Næsen. Og da vi endelig med stort Besvær faar ham om Bord, og han føler sig befriet for Trykket fra Baadsmandens Knæ, har han glemt det hele igen.

Der er ikke andet at stille op med Sambo end at behandle ham paa Vildmandsvis. Han faar et Par Manchetter paa Benene, men de er af Jern, og de er lækede og laasede til en Ringbolt i Dækket Midtskibs foran Overbygningen, og efter hvad jeg kan forstaa paa Faktoren og Kaptajn Anderson, bliver de ikke løst igen, før vi naar tilbage til Sierra Leone, hvad enten Sambo i Mellemtiden faar sin Hukommelse igen eller ikke.

Hvilken afvekslende Forestilling! Den begyndte med Overturen til en Orkan, som endte med stor Opstandelse og en vældig Ballade. Den fortsattes gennem den rene Farce og en tragisk Vandpantomime. Og nu kommer Efterspillet.

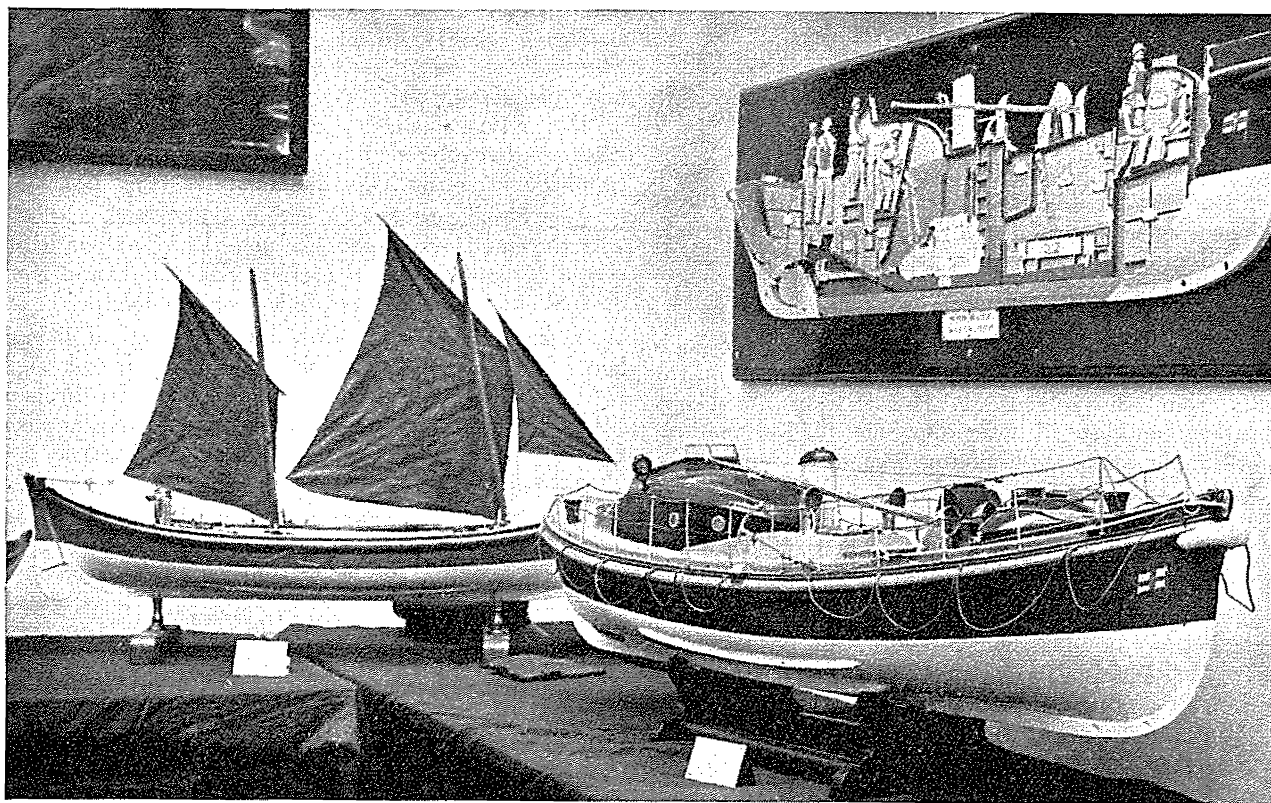
Hvad ser jeg? Ankeret hænger endnu i Hyssingen. Er der Hekseri med i Spillet, eller er jeg ikke den, jeg giver mig ud for at være? Efter mine Begreber om Takkel og Tov burde den Stump Hyssing ikke have holdt længere, end til Taljen blev firet af. Jeg begriber ikke Sammenhængen, og nu tror jeg snart, jeg gaar ud af mit gode Skind af Spekulation over den. Men saa skubber Baadsmanden Tyrken til Side og vender sig om mod mig og siger:

„Gaa du hellere op og hug Taljen.“

Jeg entrer op i Galgen. Jeg hugger Taljen, men jeg giver mig ikke af med at løse Knuder paa en Stump Hyssing, der er trukket til af Vægten fra et seks Hundrede Punds Anker. Jeg sætter Kniven paa og kapper, og jeg ser den Blaar, som Amerikaneren har puttet de Sorte i Øjnene, falde fra mine egne som Hamp. Hysingen springer, men min Kniv preller af mod den Staalvire, den var snoet om.

Saa langer Baadsmanden mig en Hammer og en Mejsel. Og nu slaar jeg fast, at selv en Sejlskibsmatros kan lære noget om Bord i en Damper paa Vest-Afrika — men det er mest Svindel.

Fortsættes i næste Nummer.



I London har der været afholdt en Udstilling af Modelskibe, der vakte stor Interesse hos Publikum. Udstillingen rummede baade nyt og gammelt, og særlig Modellerne af de hypermoderne, hurtiggaaende Redningsbaade samlede Ungdommens Interesse. Modelskibene var nøjagtige Kopier af de rigtige Fartøjer, og ved flere Stande fandtes ogsaa Tavler, hvor man saa Modellerne i Gennemsnit. Ovenstaaende Billede viser saaledes, hvordan en moderne engelsk Redningsbaad ser ud saavel om Læ som paa Dæk. Modellen tilvenstre forestiller en af Englands første Redningsbaade, og Sammenligningen med vor Tids Redningsfartøj er højst interessant.

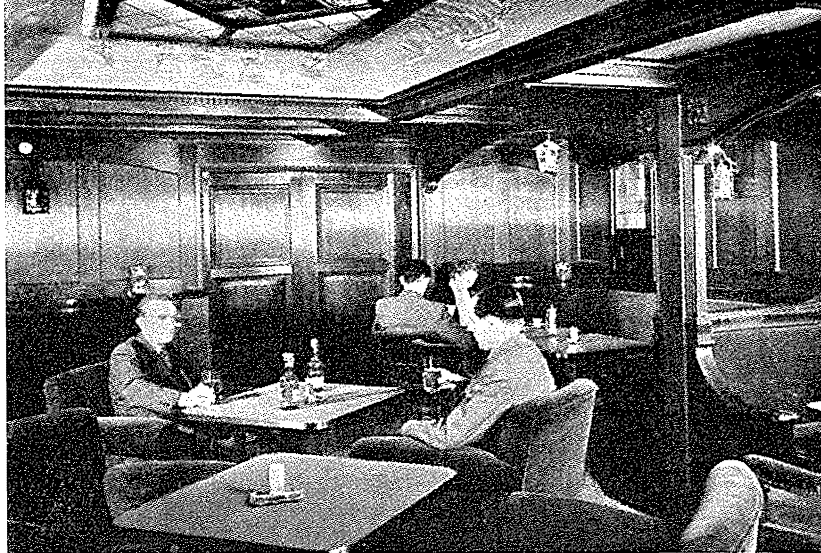
En rigtig Søfartsrestaurant

INTERESSERER man sig for Søfartens Historie, maa man ikke forsømme at aflægge Søfartsrestaurationen „Henriksberg“ et Besøg, naar man befinder sig i Gøteborg. Straks man kommer til Hovedindgangen, gaar det op for En, at „Henriksberg“ ikke er noget ganske almindeligt Madsted. Restaurationens Navn over Portalen er dannet af elektriske Pærer, men er formet saadan, at det ligner Tovværk. Paa Hjørnet af Bygningen hilses en gammel Galionsfigur den besøgende velkommen. Den stammer fra et gammelt Sejlskib, der var ved at gaa ned for ca. 50 Aar siden. Skibet er nu hugget op, men Galionsfiguren staar endnu som et Minde om Sejlskibenes Guldalder.

„Henriksberg“ er bygget paa en Klippe, der hæver sig højt over den travle Havn. Bare for Udsigtens Skyld er det værd at besøge denne usædvanlige Restauration, der kan føre sine Aner helt tilbage til 1600-Tallet. Er Vejret godt, kan man nyde de lækre Fiskeretter, der er Restaurationens Specialitet, i det Fri paa Tagterrassen, hvor en høj Flag- og Signalmast stadig minder En om, at Gøteborg er en Søfartsby.

Men ligegyldigt hvor man befinder sig i den elegante Bygning, vidner alt om Søfartens Betydning for Sverige. Hvor man har kunnet det, har man prydet Væggene med smukke maritime Motiver. Ja, selv Gardinerne er vævet i Mønstre, der refererer til Søen. Det mest interessante ser man dog i Restaurationens Kælder. Hernede har Kaptajn Olof Traung og Sjöfartsmuseet fremtryllet nøjagtige Kopier af en Række Skibskahytter og Saloner. Blandt andet findes her Amerikadampere „Drottningholm“s gamle Rygesalon. Endvidere skal nævnes en Salon fra Skibet „Dunboyne“, der blev bygget i Skotland i 1888. Efter at have ført en omflakkende Tilværelse paa Havene under mange Redere, blev det købt af et norsk Rederi, der i 1915 solgte det til det svenske Rederi A/B Transatlantic. Det blev nu udrustet til Skoleskib under Navnet „G. D. Kennedy“ til Minde om en kendt svensk Skibsbygger.

Da Skibet nu skulde tjene til unge Sømands Uddannelse, blev det nødvendigt at foretage en mindre indvendig Ombygning. Skibets Kaptajn skænkede derfor Fartøjets gamle Salon med alt Inventar til „Henriksberg“. I Styrbordssiden af denne Salon findes Kap-



Fra et Hjørne af „Drottningholm“s gamle Rygesalon.

tajnens Kahyt. Skibet blev imidlertid solgt endnu en Gang og ligger den Dag i Dag i Stockholms Havn som Logiskib for Flaaden under Navnet „Chapman“. Imidlertid har man ogsaa sikret sig et Minde om den Salon, der i 1919 afløste den gamle. Ogsaa denne findes paa „Henriksberg“. Fra begge Saloner har man Udsigt over Havnen gennem rigtige Køjer, og selv ikke „Sky-lighterne“ mangler. De elektriske Pærer oplyser næsten Salonerne, som var det Dagslys, der strømmede ned fra Dækket.

Der kunde fortælles meget mere om Søfartsrestaurationen i Gøteborg. Der findes saaledes en Mængde kunstfærdigt udførte Modeller af kendte Sejlskibe, og en Mængde Billeder paa Væggene gør deres til at gøre Illusionen fuldkommen. „Henriksberg“ er saaledes et af mange Beviser for, at Søen har Gøteborgernes Hjerte.

—wig.

Kan Forholdene i Skibene blive bedre?

De fleste Søfarende vil straks svare bekræftende paa dette Spørgsmaal. Rederiet J. Lauritzen har nu ved at udskrive en Konkurrence givet alle Søfarende og andre, der har Interesse for Søfolkene Ve og Vel, Lejlighed til at fremkomme med deres Mening om denne Sag. For Søfolkene er udsat 4 Præmier paa ialt 5500 Kroner, og for Ikke-Søfarende er der udsat en 1. Præmie paa 1000 Kroner og en 2. Præmie paa 500 Kroner.

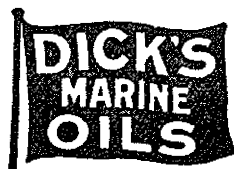
A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

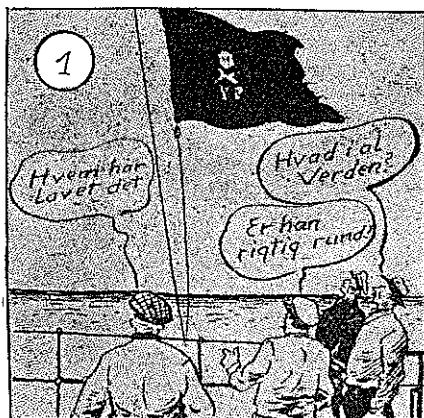
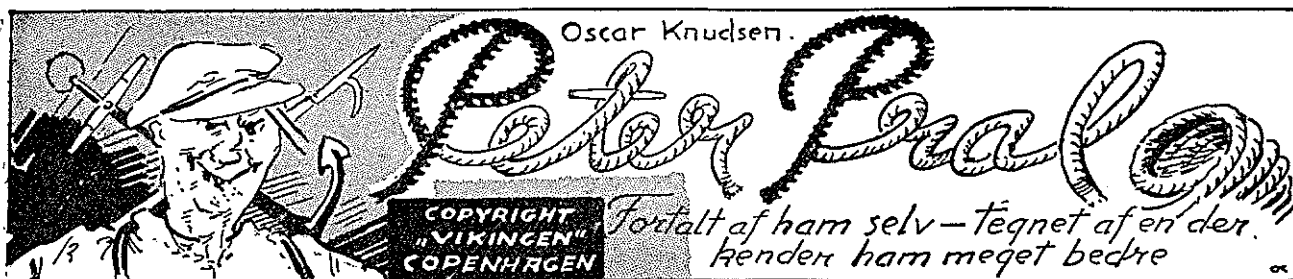
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

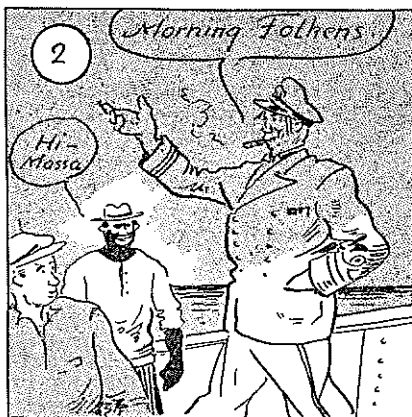
Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



Næste Morgen blev der vel nok Opstandelse om Bord paa (Jeg nævner ikke Skibets Navn, da det jo sejlede under Sorøverflaget). Mandskabet vidste vist ikke rigtigt hvor de var henne. — Et regulært Sorøverflag vajede over deres Hoveder — romantisk...



Med en frisk Cigar i Munden og iført min straalende Uniform traadte jeg frem for Folkene og bad dem Godmorgen. En smuk Skik, der har Tradition paa amerikanske Skibe i rum So. I hvert Fald en af dem grinede over hele Hovedet, men han var ogsaa sort, sort som Flaget deroppe.



Jeg holdt en lille følelsesbetonet Tale til Mandskab og Officerer. Jeg indflettede et Par almindelige Ord om Forholdet mellem Ejer og Personale og udtrykte min Tilfredshed med Mandskabets Udseende...



Saa kom jeg med en Passage, der berørte det nye Flag, og meddelte dem de Forpligtelser, der fulgte med at sejle under dette historiske Symbol. — Alle stirrede aandeløst paa mig...



Saa sluttede jeg af med en Opfordring til dem alle om at tage Stilling til Problemerne — og gøre det hurtigt! — — —



Og endeligt, at indfinde sig ogter og meddele mig deres Beslutning i Lobet af 10 Minutter. (Dette var maaske nok lovlig kort Tid — men hvad Pokker — vi var jo allerede begyndt at sejle, saa der var jo egentlig ikke noget med at vælge).



Jeg satte mig i en Lænestol og ventede, idet jeg tog en Bog, et eller andet Fagskrift, for at forslaa Tiden indtil de 10 Minutter var gaaet. (Jeg sidder næsten aldrig et Øjeblik uden at beskæftige mig med et eller andet.)



„Jamen kære Mr. P. — De vilde da ikke for Alvor til at drive Sorøveri?" horer jeg Dem udbrøde. Nej, nej — visse, vasse! Hvor kan De dog tro det? Som jeg sagde Dem forrige Gang, er det hele en maritim Spøg, destineret til Mr. Jackson. (Udenfor ulmede Oprøret.)



Men tag det nu med Ro, De skal nok faa det hele at vide næste Gang. — Sorøver? — — hvor vil De hen kære Ven — i vore Dage!! Det bankede paa Kahytzdøren...

Deres
Prah.

TUNFISKERI

Det er nu Tiden, hvor Kæmpetunen boltrer sig ude i Nordsoen. Ude i Havnebyen træffer jeg Tunskipperen, der er en ægte Type af de gamle Fiskerslægter ved Kysten. „Han staar og tegner Luften,“ som man siger, thi Kutterfiskerne er kommet ind fra Havet og beretter, at nu havde de set Tunen ude i Vest. „Tiden er da ogsaa inde, at disse Kæmper skulde være her, og jeg er ved at gøre klar til at gaa ud paa Tunfiskeri,“ siger han. „Det er saadan et Slags Fiskeri for sig selv, men alligevel, at gøre klar til det er ikke vidtløftig. Her skal De se Redskabet, der bruges,“ og han tager nogle store Kroge frem og nogle Ruller Tov, der er paa 120 Favne hver. „Med dette gaar vi vest ud for at træffe Kæmperne, ud hvor Trawlfiskerne fisker, thi Tunen forfølger disse Trawlskibe.“

„Hvorfor gør de det?“ — „Jo,“ siger Tunskipperen, „naar Trawlen løftes op af Havet falder en Del Smaafisk fra, og dem sluger Tunen med Begærlighed. Tunkutteren gaar ind mellem Trawlerne, og der gøres klar til Fiskeriet. Krogen fastgøres til den ene Ende af den 120 Favne lange Tovrulle, og som Madding sættes en Makrel paa. Den kastes saa ud fra Kutteren, og med en lang Stage holdes Krogen med Makrellen oppe i Havfladen, medens Tovrullen ligger som et Hjul inde paa Dækket. Der kan gaa Tid, inden Tunen viser sig, men naar man opdager ligesom en Stribe i Havet, hvor Vandet bobler og syder, da er Tunen i Anmarch for at sluges Makrellen, der bliver en Pind til dens Ligkiste, om jeg maa kalde det saadan,“ siger Tunskipperen. „Som et Lyn dukker Kæmpen op og sluger Makrellen og faar samtidig Krogen i sin brede Flab. I samme Øjeblik brøler Tunskipperen: „Alle Mand bort fra Tovrullen.“ Den saarede Tun farer nemlig bort fra Kutteren, trækkende Tovrullen efter sig. Skulde Fiskerne, der staar paa Dækket, faa et Ben eller en Arm i Tovrullen, der med Lynets Fart vikles

ud af den flygtende Thun, vilde de ufravigelig blive revet ud i Havet. Der er Tunfiskere, der har fundet Døden paa den Maade. Under voldsom Larm og Vandsprøjt til Siderne vedbliver Tunen til den 120 Favne Tovrulle er løbet ud, og man tænker: „Nu vælter Kutteren“, naar Kæmpen standser med et Ryk. Men for Tunen er det alligevel ingen Leg at løbe den lange Tovrulle ud, og den bliver dvask og døsigt deraf. Nu kommer Fiskernes Tur til at hale Tunen ind igen, samme Vej tilbage, men det kan ikke gøres med Hænderne. Nej, Motorspillet maa benyttes for at hale den ind. Af denne Fart frem og tilbage er Kæmpen ikke død, nej, blunder blot, og med sin Hale kan den knuse alt, der kommer i Nærheden. Fiskerne maa have ham vendt og drejet saa de kan faa slaaet en Tovløkke om Halsen, og først da har de Krammet paa Kalorius. Motorspillet hvier ham saa ind paa Dækket.“

Saaledes foregaar dette Kæmpeskiferi i Nordsoen. Naar en Fisketur er sluttet, saa ligger der paa Dækket ofte 10—15 Tuner. At faa dem ned i Lasten er næsten ugorligt. Det maa da ogsaa være en solid Dækslast, da Tunerne i Reglen vejer fra 300—600 Pund hver. Med saadan Last sætter Tunskipperen Kurs mod den hjemlige Havn, hvor de udlosses og føres ind i Fiskehallen, hvor Auktionen holdes. Her lægges de Side om Side, og Køberne hyder paa de største Fisk, der indbringes til Vestkystens Havne. En Last paa 10—15 Tuner giver Tunskipperen og hans Folk en samlet Skilling paa 1000—1700 Kr.

Det er forstaaeligt, at Tunfiskeriet i Nordsoen langtfra er ufarligt. Der maa Agtpaagivenhed og Snarraadighed til for at være Tunfisker. Derimod er det mindre forstaaeligt, at disse Havets Kæmpedyr kan fanges paa saa simpelt et Redskab som en Krog.

Forward.

Havnenyt

Københavns Havnevæsen har taget et Skridt, der maa hilses med den største Tilfredshed, og som kan tjene som et lysende Eksempel for andre Institutioner, der gerne vil følge med i de Fremskridt, der sker ude i den store Verden. I Stedet for at ofre Penge paa kostbare Studiebesøg i udenlandske Havne har Havnevæsenet besluttet at lade optage en eller flere Film fra de Havne, hvor man mener, der er noget at lære. I Særdeleshed har man Opmærksomheden henvendt paa den Mekanisering, der finder Sted i flere af de amerikanske Havnebyers Losnings- og Lastningsarbejde. Man kan lære meget af at studere almindelige Fotografier, men Filmen har den Fordel, at man ved Hjælp af den næsten lige saa godt som i Virkeligheden kan se de nye Redskaber i Arbejde.

Som endnu en glædelig Nyhed kan det oplyses, at Københavns Havnevæsen ogsaa har besluttet at tage Filmen i *Propagandaens* Tjeneste. „Minerva-Film“ skal saaledes optage en Film om vor egen Hovedhavn. Det er Meningen, at sidstnævnte Film, naar den forhaabentlig inden alt for længe bliver færdig, skal vises baade i Ind- og Udland.

Buenos Aires, der maa anses for at være en Verdenshavn af Betydning, har i den sidste Tid faaet et meget daarligt Ry paa sig, og det samme gælder forøvrigt for Rio de Janeiro. For nogle Uger siden ankom saaledes et stort Skib til Liverpool med en Ladning Konserver. I Rio de Janeiro havde Skibet maattet vente i seks Uger, medens der blev lastet 3755 Tons og 32.000 Bundter Bananer. I Buenos Aires

var Ventetiden en Uge længere. Her blev 1800 Tons udlosset og 7776 taget om Bord. Den forøgede Ventetid har kostet omtalte Skib ca. 30.000 Pund Sterling.

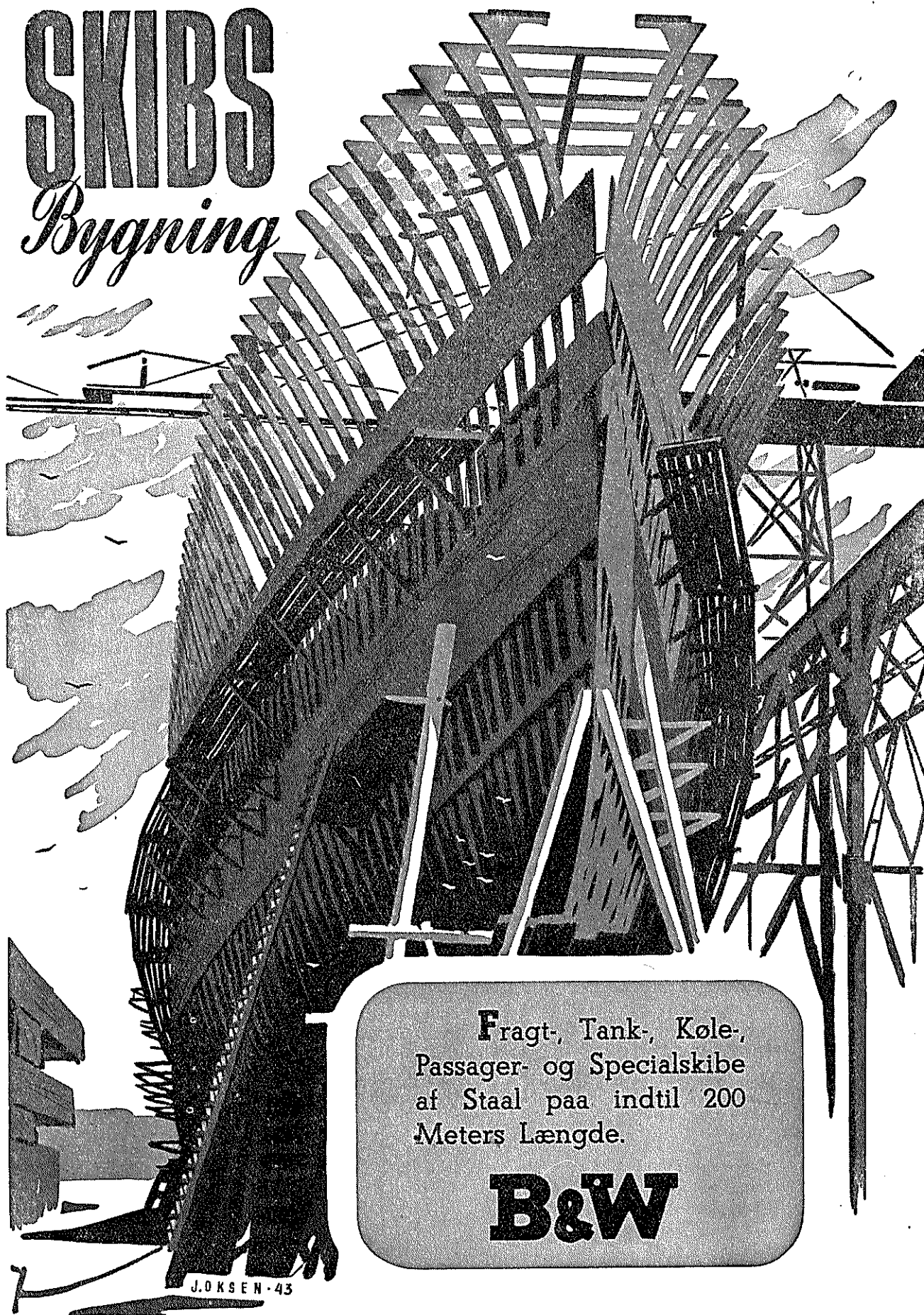
En Mængde Havne med New York i Spidsen har forbudt Opmagasinerne af Ammoniumnitratlaster i Byen. Disse drastiske Forholdsregler er en direkte Følge af den store Eksplosionskatastrofe i den franske Havneby Brest den 28. Juli, hvor der opstod Brand i det norske Skib „Ocean Liberty“, der netop var lastet med Ammoniumnitrat.

Engang i Efteraaret kommer Færgefarten mellem Trelleborg og Sassnitz rimeligvis i Gang igen med regelmæssig Fart, idet Russerne har sat et større Opmadringsarbejde i Sving i sidstnævnte Havn. Ogsaa i Stralsund, Rostock og Wismar er man begyndt at gøre Havneindløbene farbare. Endvidere bebudes det, at Tyskerne selv vil faa Lov at administrere de nævnte Havne under russisk Kontrol.

Der er Grøde i danske Havne. I Kolding har man saaledes besluttet at foretage en Havneudvidelse til ca. 3,6 Millioner Kroner. Bl. a. er det Meningen, at man vil forlænge en af de allerede bestaaende Kajer med 140 Meter og bygge en ny paa 160 Meters Længde. Endvidere vil man bygge en ny Dæk-Mole til Brug for Tankskibe. Om Udvidelsen bliver til noget afhænger foreløbig af Ministeriet, hvor Planerne er til Godkendelse.

—wig.

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. O K S E N - 43

^A/_s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
A/S Det Østasiatiske Kompagni
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Norden
D/S Dannebrog
D/S Torm
D/S Progress
Det Danske Petroleum A/S
D/S Orient
A/S Det Dansk-Franske D/S
D/S Myren
D/S Vendila
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
A/S Det Danske Kulkompagni
D/S Jutlandia
D/S Pacific
D/S Baltic
Rederi M. Jøbsen A/S
D/S Orion
Andreas Christensen
D/S Hafnia A/S
D/S paa Bornholm af 1866
D/S Hetland
Aabenraa Rederi A/S
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
C. Clausen
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
Navitas A/S
D/S Als
D/S Viking
A. E. Sørensen
A/S De Danske Sukkerfabrikker
Oluf Svendsen
D/S Activ
A/S Vestjysk D/S
Hans Svenningsen
J. Saabye & O. Lerche A/S
D/S Phoenix
D/S af 1925
Alfred Olsen Transport Co. A/S
A/S Det Forenede Bogsorselskab
Rederi-A/S Kosmos
A/S Tankskibsrederi
D/S Draco
A/S Rederiet Mathilde
Det Dansk-Norske D/S
D/S Jyden
A/S Christiansholms Fabriker
J. Aasmussens Eltf.
D/S Samsø
Rederi-Aktieselskabet Transporter
D/S Trio
Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
D/S Finland

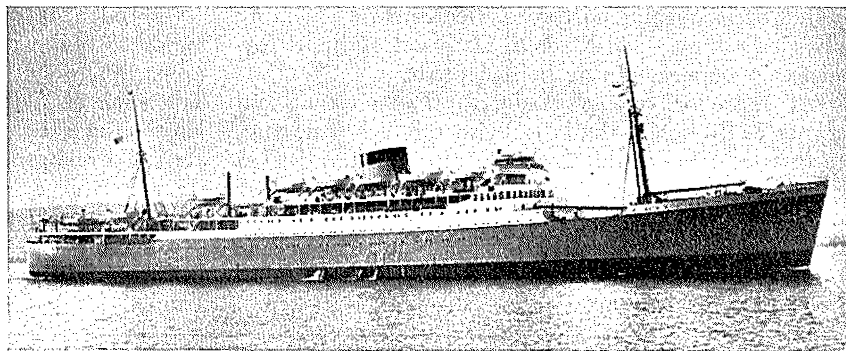
Ombygningen af „Warwick Castle“

fra Hangarskib til Post- og Passagermotorskib

Med Fuldførelsen af et af de største Projekter i Efterkrigstidens Ombygningsprogram har Union Castle-Linien sat endnu et Skib ind i Farten mellem Southampton og Sydafrika.

Faa Skibe har haft saa omtum-

blev det rekvireret til alvorligere Tjeneste, og som Hjelpekrydser var det i to Aar en vigtig Enhed i Free-town Konvojtjenesten. I 1942 blev det kaldt til England af Admiralitetet, som ønskede meget omfattende Forandringer udført. Hos Swan,



Efter Ombygningen til Passagerskib fremtræder „Warwick Castle“ endnu mere elegant end før Krigen.

let en Tilværelse som det Skib, der nu som „Warwick Castle“ (ex Pretoria Castle) sammen med „Cape-town Castle“ og nu ogsaa „Durban Castle“ trafikerer den ovenfor omtalte Route.

„Pretoria Castle“ blev bygget i 1939 hos Harland og Wolff i Belfast efter Rederiets særlige Ønsker for Ruten, og det blev meget hurtigt et populært Skib. Faa Maaneder efter dets Overgang til regulær Trafik,

Hunter og Wigham Richardson, Wallsend, fik det et Flyvedæk og de øvrige fornødne Installationer og blev derved til Hjelpe-Hangarskibet „H. M. S. Pretoria Castle“. Som saadan blev det brugt i Forbindelse med Starter og Landinger under Forsøg med forskellige Typer af Luftfartøjer.

Efter Krigens Slutning købte Union-Castle Linien det af Admiralitetet og for godt et Aar siden kom



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

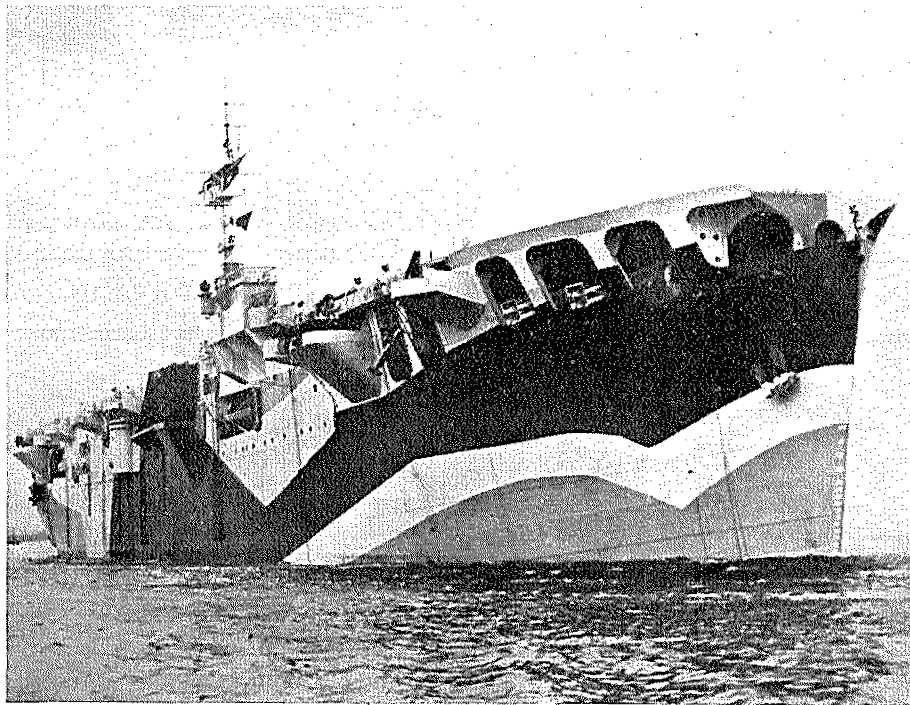
det til Belfast til sit Byggeværft for den endelige Forandring og er nu dukket op som „Warwick Castle“ (17.385 BRT) — det tredje Skib af dette Navn i Liniens Flaade.

Som det fremgaar af Billederne har Arbejderne været meget omfattende, — og i høj Grad vellykket — idet de har maattet fjerne Flyvedækket og bygge en helt ny Overbygning foruden forandre og forny Apterungen.

„Warwick Castle“ har Apterung for 207 Passagerer paa første Klasse og 335 paa Turistklassen, og alle Detailler, som den kræsne rejsende fandt saa udmærkede, da Skibet første Gang gik i Fart, er omhyggeligt blevet rekonstrueret.

Opholdsrummene er rummelige og smagfuldt udstyrede. Der er store aabne og lukkede Dæk med god Plads til Dæksspil og Sport foruden et Svømmebassin og Solbadeplads.

Af andre Bekvemmeligheder for Passagererne kan nævnes et Bibliotek, Butik og Frisørsalon. For de yngste er der et pragtfuldt Legerum og et sikkert Dæk i det Fri. Der findes et stort Kølerum til Frugt, Kød og Mælkeprodukter. Man har ogsaa benyttet Lejligheden til et omfattende Eftersyn af Skibets to Harland — B. & W. Dieselmotorer, ligesom hele Hjælpemaskineriet er grundigt gennemgaaet.



„Warwick Castle“ som Hjælpehangarskib.

Foruden de nævnte Skibe har Union-Castle-Linien to større Skibe under Bygning. De bliver paa 28.000 Tons. Det første af dem „Pretoria Castle“ løb for kort Tid siden af Stabelen i Belfast ved en ganske særlig Højtidelighed. Det blev nemlig sat i Vandet af Sydafrikas Premierminister, General Smuts, der opholdt sig i sit Hjem i Nærheden af Pretoria. Premierministeren udløste ved at trykke paa en Knap en Radioimpuls, som i Belfast 10.000 miles borte bevirkede, at Skibets Paler gik tilbage og Skroget satte sig i Bevægelse mod Vandet.

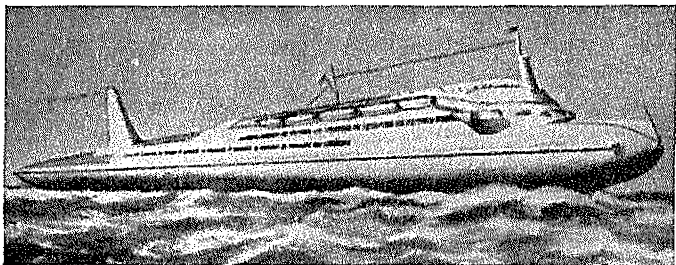
Er Skibskonstruktørerne konservative?

Blandt den righoldige Flora af Opfindelser, som fremkommer paa det skibstekniske Omraade, er der kun et Faatal, som kan bruges i Praksis. Mange anser derfor Skibskonstruktørerne for at være konservative, hvilket er en Sandhed med Modifikation. Naar det gælder en Nyhed, maa man altid være paa Vagt. Naar det gælder et Skib i Arbejde under praktiske Forhold, findes der saa mange Faktorer at tage Hensyn til, som Opfinderen aldrig skænker en Tanke, hvorfor For-

dele og Mangler maa vejes mod hinanden. Resultatet af en saadan Overvejelse bliver da som oftest et Kompromis, da det er meget sjældent, at en Nyhed er hundrede Procent effektiv. Først efter mange Aars Erfaringer og udførte Forbedringer kan en vis Detailkonstruktion slaa igennem. Om nu Skibskonstruktørerne af de nævnte Aarsager kaldes konservative, saa kan man synes, at de har Ret til at være det, da en Nykonstruktion, der ikke er gennemtænkt, i Praksis kan have skæbnesvangre Følger.

Det gælder imidlertid om at følge med Udviklingen og bruge af Nyhederne for at faa et saa effektivt og rationelt Skib som muligt. Fra Rederens Synspunkt indfries disse Rationaliseringsbestræbelser ikke blot for at give ham den størst mulige Gevinst, men de maa ogsaa være et Led i den stadige Stræben for at fremstille et Skib, der er lettere at manøvrere og haandtere for derigennem at forenkle Arbejdet om Bord for Besætningen i dens ofte anstrengende og farefulde Erhverv.

Paa Billedet har en fantasirig Amerikaner tænkt sig Fremtidens Skib, et reaktionsturbinedrevet, flyden-



Fremtidens Fartvidunder?

de Palads bl. a. af Aluminium og Plastic med en Fart paa 60—70 Knob. Sødygtigheden for et saadant Skib med ringe Dybgang og høj Fart er nok minimal. I Søen vilde det sikkert være umuligt at holde denne Fart, og med Søen imod vilde denne „hoppende Nødde-skal“ sikkert „støde“ paa samme Maade som en Motortorpedobaad med paafølgende store Paavirkninger paa Skroget og Ubehag for de ombordværende.

Udviklingen maa imidlertid ledes i et saadant Spor, at Fremtidens Skib ikke bliver et „Robotskib“, idet man maa huske paa, at de moderne Nyheder som Ekko-radio, Gyrokompass, Gyropilot etc. er indført for at lette Arbejdet for Besætningen og forøge Sikkerheden. Det medfører ikke, at Kravene til det søfarende Per-

sonales Dygtighed kan formindskes, for endnu har ikke noget automatisk Anlæg vist sig at arbejde med hundrede Procents Sikkerhed.

Der maa derfor altid findes rutineret Personale, som kan træde til, naar Havarier indtræffer, og da gælder det mangen Gang om at gribe til de gamle, prøvede Metoder for Skibets Fremdrivning og Navigering. Det er derfor vigtigt, at de søfarende — Officerer saavel som Mandskab — har en grundig praktisk saavel som teoretisk Uddannelse, som bør være komplet med et saadant Fond af tekniske Kundskaber, som fordres for en effektiv Behandling og Tilsyn med de moderne Instrumenter.

Det svenske Redningsvæsen

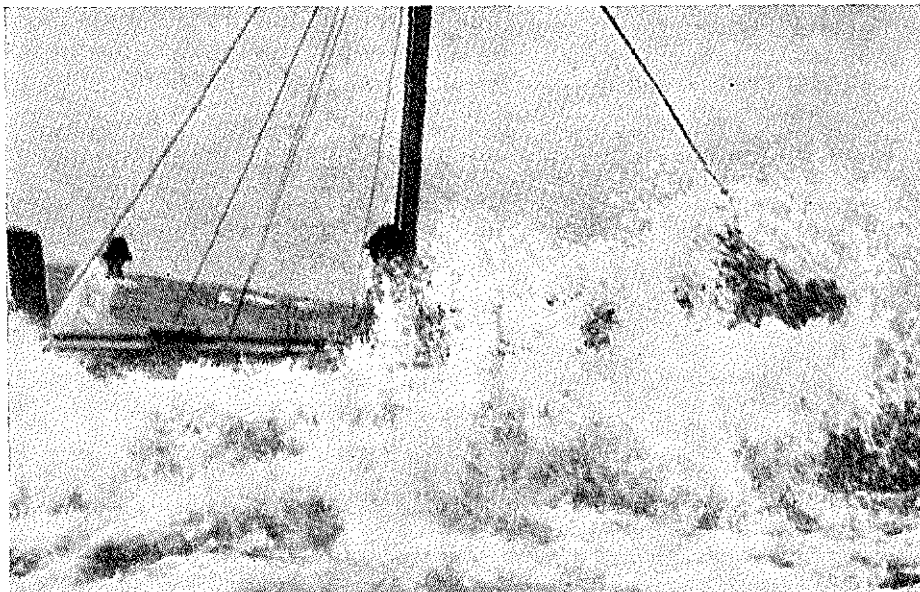
Hvis man betragter Udviklingen af det svenske Redningsvæsen, maa selv Svenskerne indrømme, at den i lang Tid har været bag efter mange andre Søfartsnationer paa et tilsvarende kulturelt Niveau. Ganske vist blev der i 1810 forelagt Rigsdagen et Forslag om at anvise Midler til Foranstaltninger ved Kysterne for at hindre, at Skibbrudne gik en altfor tidlig Død i Møde. Behandlingen viste, hvad „Riksdagsfarbrødrene“ paa den Tid følte for de søfarende. Det drejede sig om 10.000 Riksdaler, men Forslaget blev lagt til Side og blev ikke taget op igen før 1819. Efter en lang Betænkningstid lykkedes det Rigsdagen at præstere et Afslag.

Næste Gang, Spørgsmaalet blev forelagt, var i 1854, da Örlogsmanneskabet ved en Skrivelse til Regeringen fik et Forslag frem i Rigsdagen, støttet af Riksdagsmanden, Konsul Rooth fra Hälsingborg. Denne Gang lykkedes det, og 10.000 Riksdaler blev stillet til Raadighed til forberedende Arbejder. To Redningsstationer blev oprettet, en i Brantevik med Raketapparat og en i Sandhammaren med Roredningsbaad og Raketapparat. Raketapparaterne blev købt i England, og Redningsbaaden blev bygget paa Orlogsværftet i København.

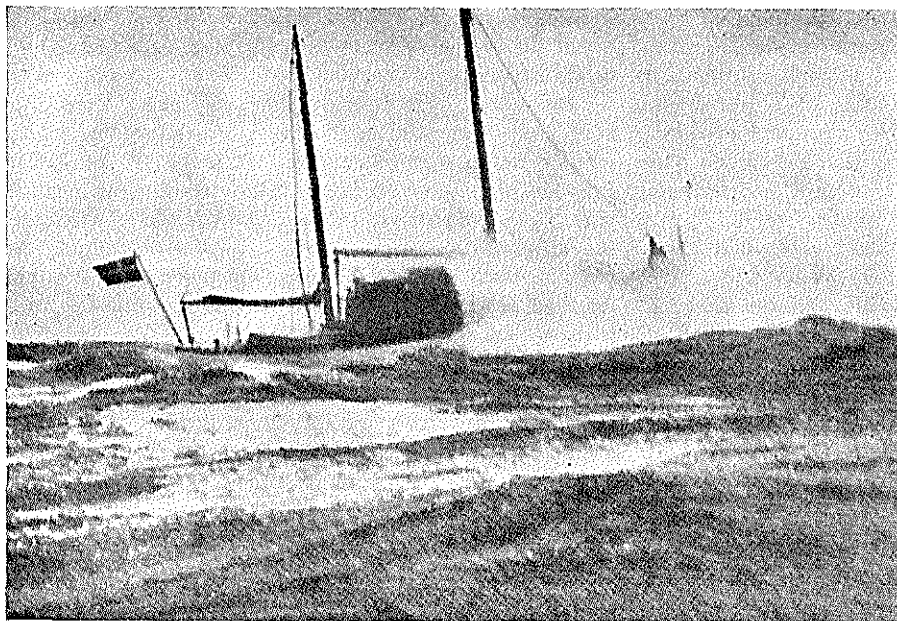
Ved Aarhundredskiftet havde Sverige 15 Redningsstationer forsynet med Roredningsbaade og/eller Raketapparater. Betydningen af dem fremgaar af, at der ved denne Tid var reddet omkring 1000 Menneskeliv. Stationerne sorterede under Lodsvesenet.

Stationernes Antal var dog ganske utilstrækkelig, og de mange Skibbrud paa den svenske Kyst med Tab af Menneskeliv forskaffede

Sverige en mindre smigrende Opmærksomhed fra Udlandets Side. Paa en Kongres i Aarhundredet Begyndelse blev Sveriges Indsats paa dette Omraade sammenlignet med Grækenlands, hvilket de svenske Delegerede paahørte med blandede Følelser. Efter Vinterstormene i 1904, hvorunder mange Mennesker mistede Livet paa Grund af Mangel paa Redningsmateriel, rejste der sig rasende Meningstilkendegivelser i hele Landet. Da de fattige Fiskere i Stafing optog et Laan for at bygge et Hus til en Redningsbaad, som de haabede at faa Statshjælp til, mente Sveriges Allmänna Sjöfartsforening, at Tiden var inde for et privat Initiativ til at gribe ind. Et Opraab blev udsendt om Bidrag af en i Foreningen dannet Komité, og Resultatet var saa godt, at der allerede i 1906 var anlagt to Redningsstationer paa Hallandskysten og en tredje var under Bygning. Redningsbaadskomiteén kunde dog ikke længere paatage sig Opgaverne, og der blev derfor den 1. Juni paa Hotel Rydberg i Stockholm dannet Svenska Sällskapet for Räddning af Skeppsbrutne. — Livbåts-



Redningsbaaden kommer langs Skibssiden.



Patrouillerende Redningsbaad i Storm.

sällskapet overtog fra Sjöfartsafdelingen alt dens Materiel og Indkomster og kunde derfor begynde sin Virksomhed med Hænderne fulde af Arbejde. Den ene Station efter den anden blev anlagt, og i 1912 begyndte man med den første Motorbaad. I Aaret 1917 kom den første Patrouillebaad „Wilh. R. Lundgren“, som ikke blot skulde være Redningsbaad, men fremfor alt skulde forhindre Skibbrud. De svenske Redningsbaade bygges efter udenlandsk Mønster tillempet efter svenske Forhold. Roredningsbaadene byggedes som de hollandske og danske Baade, de første Motorbaade efter engelske Typer og Patrouillebaaden minder meget om de norske Redningsskøjter. En udmærket Type paa en Motorredningsbaad indførtes i 1935 paa Hallandskysten med Adolf Bratt, som er en noget omarbejdet Kopi af de danske Motorredningsbaade.

Indtil 1939 byggedes alle Redningsbaadene af Træ, og i Selskabets Bestyrelse var man — ligesom i England noget konservativ — overbevist om dette Materiales Overlegenhed, naar der var Tale om Baade til Redningsbrug. Et Medlem af Bestyrelsen, Overinspektør Niels Gustaf Nilsson, havde en anden Opfattelse. Han fremholdt med Bestemthed, at Staal var at foretrække. Dels slap man for en Del Vanskeligheder, som Træbaadene gav Anledning til, og dels ansaa han, at Staalet ikke rent sømandsmæssigt gav Grund til nogen Ængstelse. Selskabet besluttede at bygge en Baad af Staal i helsvejset Udførelse, og denne Baad blev færdig i 1942. Baaden var en rent svensk Type uden nogen Paavirkning udefra, da Europa var i Krig, medens den blev konstrueret, hvorfor man ikke kunde studere Staalbaadene i Holland og Tyskland. Konstruktionsarbejdet blev overdraget til Ingeniør Alf Palmqvist, og efter hans Død blev det fuldført af hans Medarbejder Ingeniør Waldemar Holm. Selskabet har nu fire Motorredningsbaade af Staal, som i det store og hele er af samme Type.

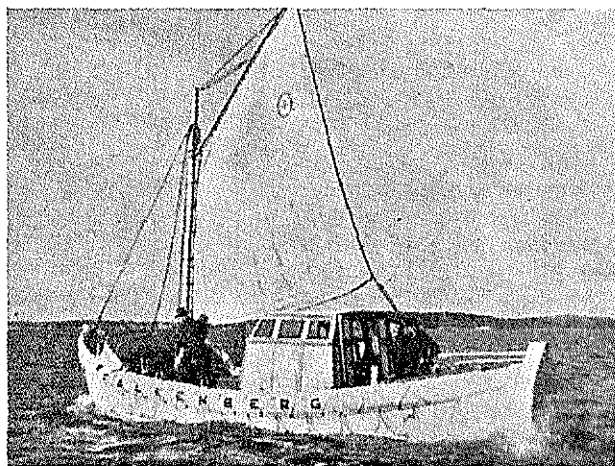
Det har vist sig, at Nils Gustaf Nilsson havde Ret.

Redningsbaaden „Hjalmar Branting“, som er stationeret i Grönhögen paa Öland, kom ud i en SW-lig Storm, hvor Indløbet til Havnen er som en Helvedesgryde, og blev kastet mod Bølgebryderen. Stævnen blev deformet og en Klædningsplade fik et Hul, saa Forpeaken blev vandfyldt. Det indvirkede ikke mærkbart paa Baadens Manøvreer. Motorpasseren, som er Smed i Grönhögen svejste med sit Gassvejseapparat en Plade over Hullet, og Baaden gjorde Tjeneste i over et Aar, inden den kom paa Værft, hvor Forskibet blev rettet og en ny Plade indpasset i Klædningen.

De første Motorer, som blev installeret i Redningsbaade, var Bolindermotorer.

Deres Kvalitet bevises bedst deraf, at et Par gamle Redningsbaade fra 1912 endnu er i Brug med de samme Motorer. Nu bruger man ogsaa Motorer af to andre svenske Fabrikater. Naar man holder sig til indlandske Motorer, har man Fordelen af Fabrikernes Service og kan altid faa Reservedele, hvilket er af særlig Betydning under de nu raadende Forhold. Til Drift af Generatorer, Løsepumper og Kompressor har man smaa Glødhoved- eller Dieselmotorer paa 3 a 5 HK.

Bemandingen af Selskabets Redningsbaade sker hovedsagelig af frivillig Vej. En Opsynsmand har Tilsyn med Stationen, og til ham indløber Rapporterne fra Kystradiostationer eller andetsteds fra om indtrufne Søulykker. Han sammenkalder saa Besætningen, og Redningsbaaden er altid klar til at gaa til Søs. Baadene er i Almindelighed forsynet med Radiomodtagere, saa der kan sendes direkte til dem over Kyststationerne. Besætningen har for hver Øvelse eller Redningsforetagende et ringe Vederlag, og Opsynsmanden og Motor-



Redningsbaaden Falkenberg.



Den patrouillerende Redningsbaad Justus A. Waller paa Kontroltjeneste 1943.

passeren et lille aarligt Beløb for at tilse Stationen og tørne Motoren.

I de patrouillerende Redningsbaade findes derimod en fast Besætning. Naar Baaden ikke er til Søs, holder den stadig Udkik fra et Taarn, fra hvilket man med Kikkert kan overse hele Patrouilleringsområdet. Bliver Vejret daarligt, gaar Baaden til Søs paa Patrouille, medens Radiomodtageren hele Tiden er indkoblet paa Kystradiostationen. Disse Baade er forsynet med Radiotelefon, saa Forbindelse kan opretholdes begge Veje.

Da største Delen af Redningstjenesten har kunnet opretholdes paa Frivillighedens Grundlag, er Udgifterne forholdsvis smaa. De 26 Stationer, som drives af Livbåtsselskapet koster foruden Selskabets Administration i Gennemsnit under 200.000 Kroner om Aaret. I Norge, hvor Redningsvæsenet ogsaa hviler paa Frivillighedens Grund, er Udgifterne til de 28 Stationer med patrouillerende Motorredningsbaade mellem 800 og 900.000 Kroner om Aaret. I England har The Royal National Lifeboat Institution et Budget paa over 5 Milioner om Aaret.

Samarbejdet mellem Lods væsenet og Selskabet er meget intimt og det allerbedste. Der finder stadig Diskussioner Sted om tekniske Forbedringer og de store Linier for Redningsvæsenets Udvikling.

Det svenske Redningsvæsen har i 1946 haft store Problemer at løse, men man kan nu sige, at Planerne for et moderne svensk Redningsvæsen er færdige. Disse Planer er udarbejdet af Lotsstyrelsen og Livbåtsselskapet og gaar ud paa en fortsat Modernisering af de nuværende Stationer og Anlæggelse af nye Stationer paa de Kyststrækninger, som endnu savner dem. Efter de

Meningstilkendegivelser, som fandt Sted efter de mange Ulykker i Vinteren 1945—46, fik man klar Besked om, hvad det svenske Folk ønsker i denne Retning. Det kan ogsaa nævnes, at der efter en Henvendelse fra Selskabet til Rederne i Stockholm i denne Anledning paa 5 Minutter tegnedes 40.000 Kroner til en Redningsbaad, som fik Navnet „Singö“ og blev leveret paa sin Station den 18. November 1946.

I 1946 har den svenske Rigsdag bevilget Midler til Lods væsenet til Anskaffelse af en Motorredningsbaad, 10 Raketredningsstationer og 100 Raketgeværer til Lodsstationer og Fyr. Redningsselskabet har anlagt en Raketstation og vil anskaffe en patrouillerende Motorredningsbaad. Lods væsenet vil desuden foreslaa Bevillinger til yderligere to Motorredningsbaade og to kombinerede Lods- og Redningsbaade. Selskabet skal desuden skaffe endnu en moderne Redningsbaad.

Selskabet Livbojen, som arbejder for økonomisk Støtte til Livbåtsselskapet, har arbejdet i 35 Aar i Göteborg, og har i denne Tid stillet over tre Hundrede Tusinde Kroner til Raadighed for Selskabet. I andre Byer har interesserede Damer ogsaa dannet Livbojer, men Selskabet ønsker meget gerne, at endnu flere Livbojer dannes i Byer, hvor de ikke findes.

Alle Slags Sikkerhedsforanstaltninger maa have en vis Begrænsning. Man kan ikke udbygge et System, for hvilket Omkostningerne bliver urimelige. Naar de Planer, som Lotsstyrelsen og Livbåtsselskapet er blevet enige om, er ført ud i Livet, saa vil der ikke kunne stilles meget større Fordringer til Redningsforanstaltninger. At alt Materiel skal moderniseres i Takt med Udviklingen er en naturlig Sag og et særdeles rimeligt Krav.

Man maa huske paa, at hele denne Organisation er opbygget til Redning af Skibbrudne. Ganske vist udfører Livbåtsselskapet en Del andre Opgaver af humanitær Art, og Selskabets Love taler om „øvrig Hjelpevirksomhed til Søs i den Udstrækning Bestyrelsen finder, den kan udføres, uden at Selskabet tilsidesætter Hovedformaalet med sin Virksomhed“, men netop nu maa det fremhæves, at Selskabet ikke har tekniske Muligheder, for saa hurtigt som muligt at undsætte Flyvemaskiner i Havsnød. Det svenske Flyvevaaben opbygger en Redningsorganisation med Henblik paa Flyveulykker, men i denne indgaar ikke hurtiggaaende Redningsbaade. Erfaringerne fra de krigsførende Lande



Redningsbaaden hales paa Land.

har vist, at ved Flyveulykker paa Havet er den Slags hurtige Baade af den største Værdi. De er imidlertid endnu saa dyre at anskaffe, at Livbåtselskapet ikke har nogen Muligheder derfor, og man forstaar, at Staten kvier sig for Omkostningerne, men Spørgsmaalet om hurtige Redningsbaade paa et Par Steder paa Kysten maa ikke glemmes, da der ikke kan raade nogen Tvivl om, at saadanne Baade, naar Flyvetrafikken er helt udviklet, er ønskelige og maaske nødvendige. Hvis disse Baade ogsaa kunde tjene andre Formaal end blot at ligge klare, hvis der skulde ske Søulykker, saa vilde Myndighederne maaske finde Omkostningerne overkommelige.

Ved Leveringen af den nye Motorredningsbaad „Singö“ udtalte Formanden for Værftets Bestyrelse det Haab, at den kun vilde faa lidt at bestille. Alle kan være enige heri ligesom i Haabet om, at intet Menneskeliv unødvendig skal gaa til Grunde paa de svenske Kyster.

Søfolk paa Skolebænken

Den 1. November begynder Sømandshøjskolens Vinterkursus i Svendborg, der for befarne Søfolk vil være mindst to Maaneder og for Begyndere mindst tre Maaneder.

Men hvad lærer man egentlig paa en Sømandshøjskole? Ja, lad os se paa Programmet:

Undervisningen foregaar efter en bestemt Ugeplan,

der omfatter 4 Timer i Dansk, 4 Timer i Regning, 3 Timers Engelskundervisning, 3 Timer med Foredrag og 1 Times Navigation. Dansktimerne gaar bl. a. med Oplæsning og Skrivning af forskellige Former for Stil. I Regning kan man naa saa langt som til at løse nautiske Opgaver, og i Foredragstimerne faar Eleverne Kendskab til forskellige betydende Nationers Historie samt hører lidt om dansk Indsats inden for Handel, Industri og Søfart. I Navigationstimen lærer Eleverne forskellige nautiske Instrumenter at kende, og de lærer ogsaa at bruge dem.

Endvidere lærer man Geografi, Naturlære, Maskinlære, Samfundslære og Meteorologi. Selvfølgelig kan man ved 1 Times Undervisning om Ugen i disse Fag ikke lære Alverden, men Eleverne faar i alle Tilfælde et godt Grundlag at bygge videre paa. Ogsaa Søvejsreglerne indprentes Højskolens Elever, ligesom man har Sundhedslære og Signallære. Endelig har man hver Uge 10 Timers praktisk Sømandsskab om Bord paa Øvelsesskibet, der ligger opankret i Svendborg Havn. Denne Undervisning omfatter Sejlmanøvrer, Rigningseftersyn, Knobe, Splejsning, Baadøvelser o. s. v. Endvidere lærer man at sy Køjesække, hvis Materialer kan skaffes dertil.

En Gang om Ugen vasker Eleverne deres Tøj samt lapper og stopper. Som et afvekslende Moment midt i Rækken af Undervisningstimer har man tre Timers Gymnastik om Ugen, og ogsaa Aftnerne bliver brugt til Sport og Underholdning.

Naturligvis er alt dette ikke gratis, men med Undervisning, Kost og Logi koster Opholdet paa Skolen kun 100 Kroner om Maaneden, hvoraf Staten for de Befarnes Vedkommende betaler 20 Kroner den første Maaned, 25 den næste og 30 Kroner de følgende Maaneder. For Begyndere betaler Staten 20 Kroner om Maaneden.

Sømandshøjskolen havde sidste Aar 40-Aars Jubilæum og har i den Tid, den har bestaaet, ialt undervist 2557 Elever, hvoraf nogle har deltaget i Kursus to Gange. Der er ingen Tvivl om, at Skolen ogsaa ind i Fremtiden vil blive godt besøgt.

—wig.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

D/s DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amallegade 35 B

Telf. Palæ 5906

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



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

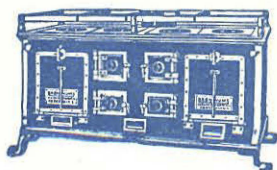
Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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



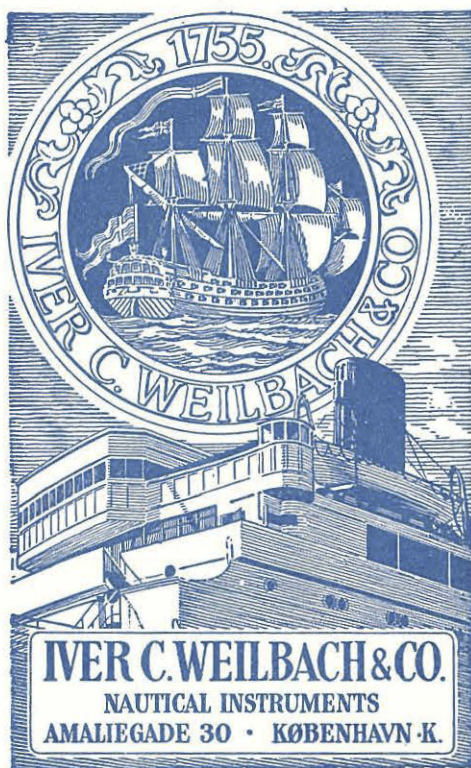
INTERNATIONAL SKIBSFARVE

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. i „Holzandla“



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



Sparekassen for København og Omegn

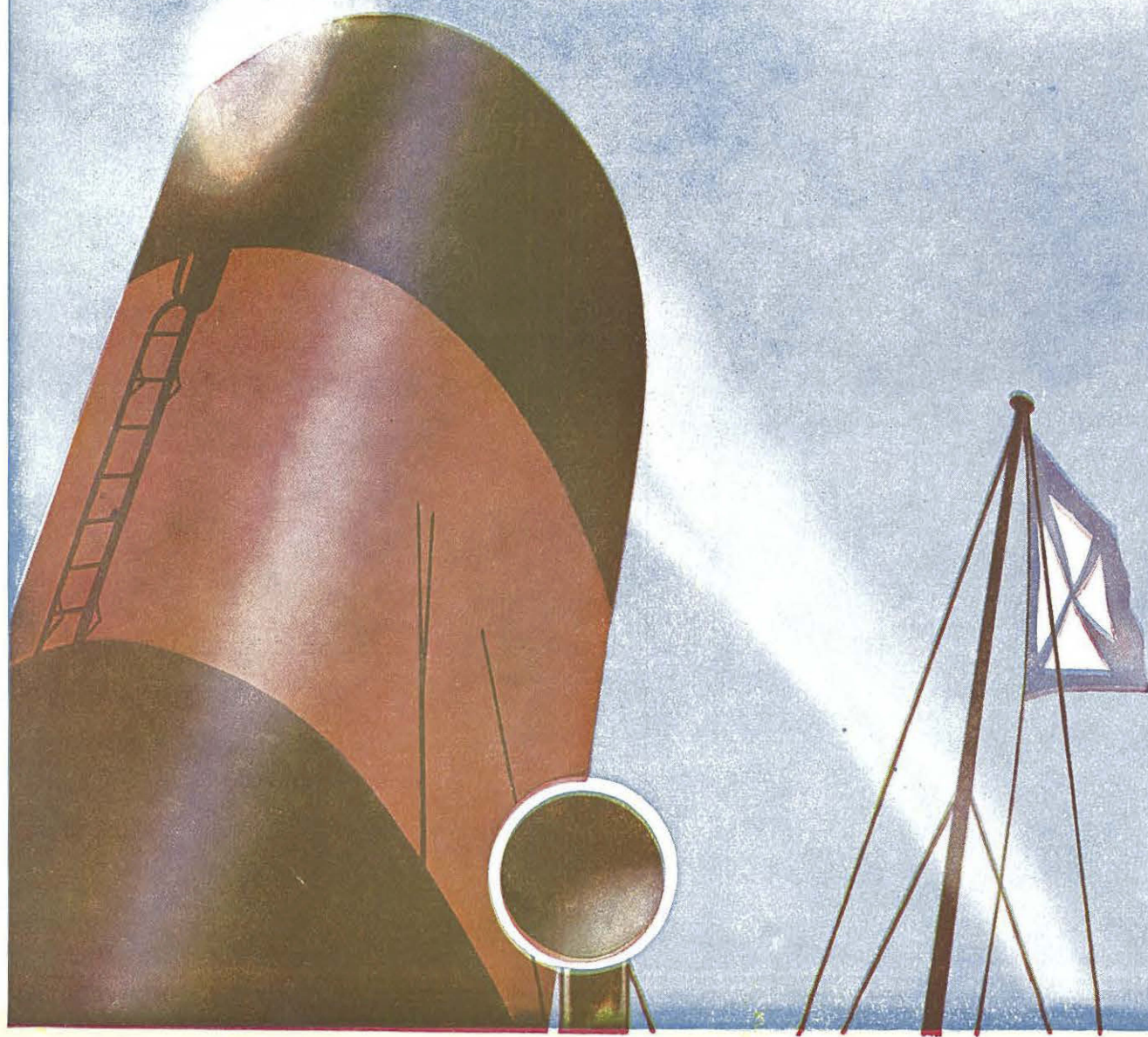
Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

274

Det forenede Dampskibs-Selskab





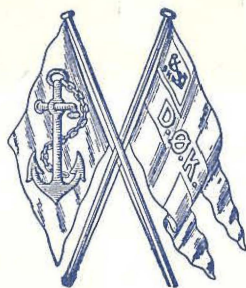
VIKINGEN

75 Øre
15. Oktober

Godthaab under Sejl
Maleri af PAUL SINDING

1947 - Nr. 10
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

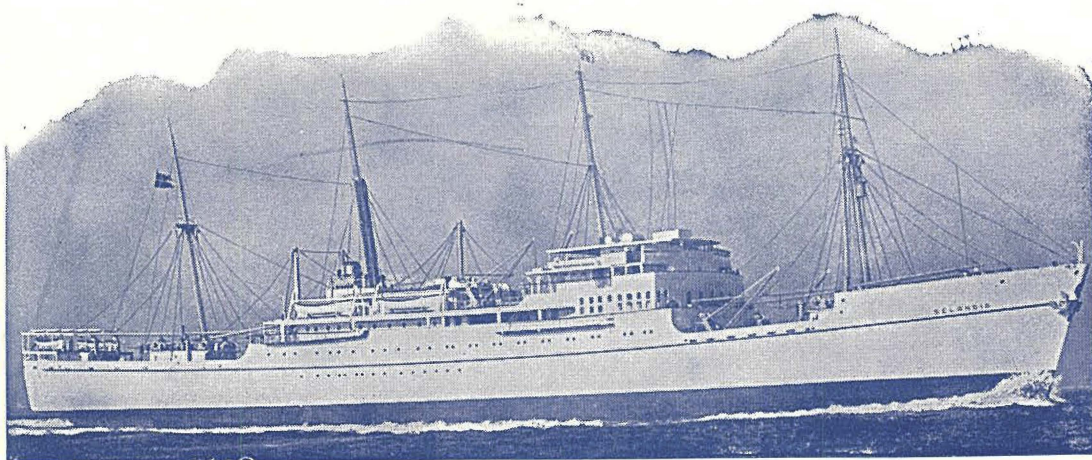
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

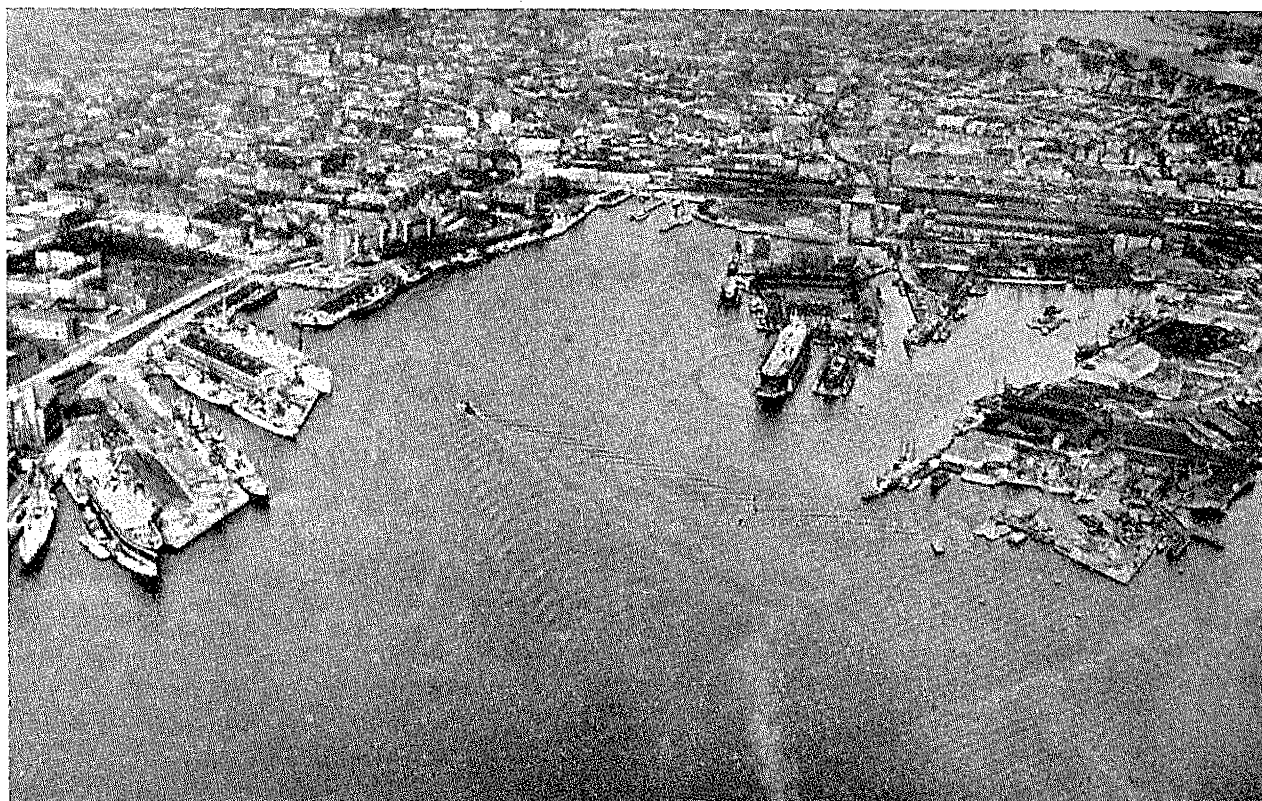
OSLO

BYEN MED KÆMPEFLAADEN

○ SLO's Havnebestyrelse har een stor Sorg: Byens Befolkning er ikke „sea-minded“, skønt Oslo har Norges, ja, hele Skandinaviens største Handelsflaade. Før Krigen var en Flaade paa 1 Million 400 Tusind B.R.T. hjemmehørende der i Byen, hvilket var mere end den samlede Tonnagemængde af Stockholms og Københavns Handelsflaade tilsammen og mere end det dobbelte af Gøteborgs Flaade. Oslos Borgere har det ligesom Københavnerne. Skønt deres Eksistens i mange Tilfælde er helt eller delvis afhængig af Havnens Trivsel, interesserer det dem saare lidt, hvad der foregaar paa og langs Kajerne. Oslos Indbyggere føler sig som Dalboere

mellem høje Fjelde og lægger kun sjældent Spadsere-
turen ned om Havnen.

I danske Søfartskredse klager man ofte over Danskerne manglende Forstaaelse af Søfartens Betydning for vort Land, selv om Skibene i udenrigs Fart stadig skovler store Summer af udenlandsk Valuta i vor i uhyggelig Grad hungrende Pengepung. At Osloborgerne ikke er mere „sea-minded“ synes imidlertid mere mærkeligt, eftersom Skibsfarten har langt større Betydning for Norge end for Danmark. Nogle Tal belyser bedst dette: I Fredens lyse Dage havde Norge en Import paa ca. 1½ Milliard Kroner om Aaret, medens Eksporten kun beløb sig til een Milliard. Den resterende



Luftfoto af Oslo Havn. Tilvenstre skimtes lidt af Akers Mekaniske Værksted.

de halve Milliard og mere til tjente de norske Skibe ind paa deres Trampfart for andre Lande. Tallene er i Dag ikke saa lidt ændrede, men at Norges Økonomi er betydeligt bedre end de øvrige af Verdens førkrigsførende Nationer, skyldes for en stor Del Landets Søfart.

Trods Osloborgernes manglende Interesse for deres Havn er denne stadig i Fremgang. Krigen har sat sine skæmmende Spor hist og her, men Genopbygningen er i fuld Gang, og Havnens Ledelse gør sig store Bestræbelser for at komme en Skibslængde foran Nordens øvrige Hovedhavne. Under et Besøg i Byen aflagde vi Havnedirektøren et Besøg for at høre lidt om Havnens Arbejdsmetoder, der maa siges at adskille sig ikke saa lidt fra andre Havnes.

Hvad Krigen ødelagde.

Havnedirektør Kjelstrup har til Nytaar været Leder af Oslos Havnevesen i 25 Aar, af hvilke de fem Krigsaar sikkert har været de vanskeligste at komme igennem. Besværlighederne synes imidlertid ikke at have sat en Bremse paa hans gode Humør. Efter at have sat sig godt til Rette ved Skrivebordet fortæller han med et lunt Glimt i Øjnene om, hvordan man snød Tyskerne, naar de stak deres Næse i Havnevesenets Affærer.

Selvfølgelig kunde man ikke helt holde dem fra sig og maatte overlade dem visse Dele af Havneområdet. Et Par af „Kriegsmarinens“ højere Officerer flyttede ogsaa ind i Havnevesenets Bygning, men paa Grund af Havneadministrationens reserverede Holdning undgik Tyskerne helst at føre Forhandlinger, og en planlagt Beslaglæggelse af hele Havnen blev derfor ikke til noget.

Naturligvis betød Okkupationen af Norge, at Havnens Udvikling stagnerede fuldstændigt under Krigen. Mange Danskere husker endnu den store Eksplosion i Oslo i December Maaned 1943, hvor 2000 Tons tysk Ammunition sprang i Luften og ødelagde bl. a. 150 m Anlægskaej, 6000 Kvm. Lagergulvplads og 3 store Kraner. I Efteraaret 1945 skete der endnu en stor Eksplosion i Havnen, hvorved bl. a. Nordens største Trælager blev raseret. Reparationen af Kajerne er allerede i fuld Gang og kræver store Pengesummer. F. Eks. maatte man ved Filipstadkajerne rive Fundamentet helt ned, før man begyndte at reparere.

Hvordan den første Eksplosion er sket, staar endnu i Dag hen i det uvisse. Man ved saaledes ikke, om det var den norske Frihedsbevægelse, der foraarsagede

den, da alle, der kunde have fortalt noget, omkom. Imidlertid er der ingen Tvivl om, at Oslos Frihedskæmpere udrettede et stort Arbejde ogsaa i Havneområdet. Naar man kommer med „Kronprins Olav“ ind gennem Fjorden, vil man midtvejs se et Vrag ligge paa Klipperne om Styrbord. Skibet var lastet med Soldater og Krigsmateriel, men det kom aldrig længere end halvvejs ud af Fjorden. Mens Skibet laa fortøjet i Oslo Havn, var det lykkedes norske Frihedskæmpere at anbringe en Sprængladning under det. Ladningen virkede, og der var ikke andet for Tyskerne at gøre end at sætte det op paa Klippen med fuld Kraft paa Maskinen, og der ligger det altsaa endnu som et tavnst Minde om en ond Tid.

Medens vi kiggede Havnevesenets Billedarkiv igennem faldt vore Øjne paa et Billede af det kendte Skib „Monte Rosa“, der under Krigen gjorde Tjeneste for den tyske Marine. Under Billedet var med Blyant skrevet: „Sidste Rejse?“ Vi spurgte Havnedirektøren, hvad dette betød, og han fortalte saa, at en Ven af ham en Morgen under Krigen var kommet op til ham med Billedet, som han lige havde taget, før omtalte Skib stod Havnen ud. Nogle Frihedskæmpere havde fæstnet en Bombe til Skibsbunden, og man reg-

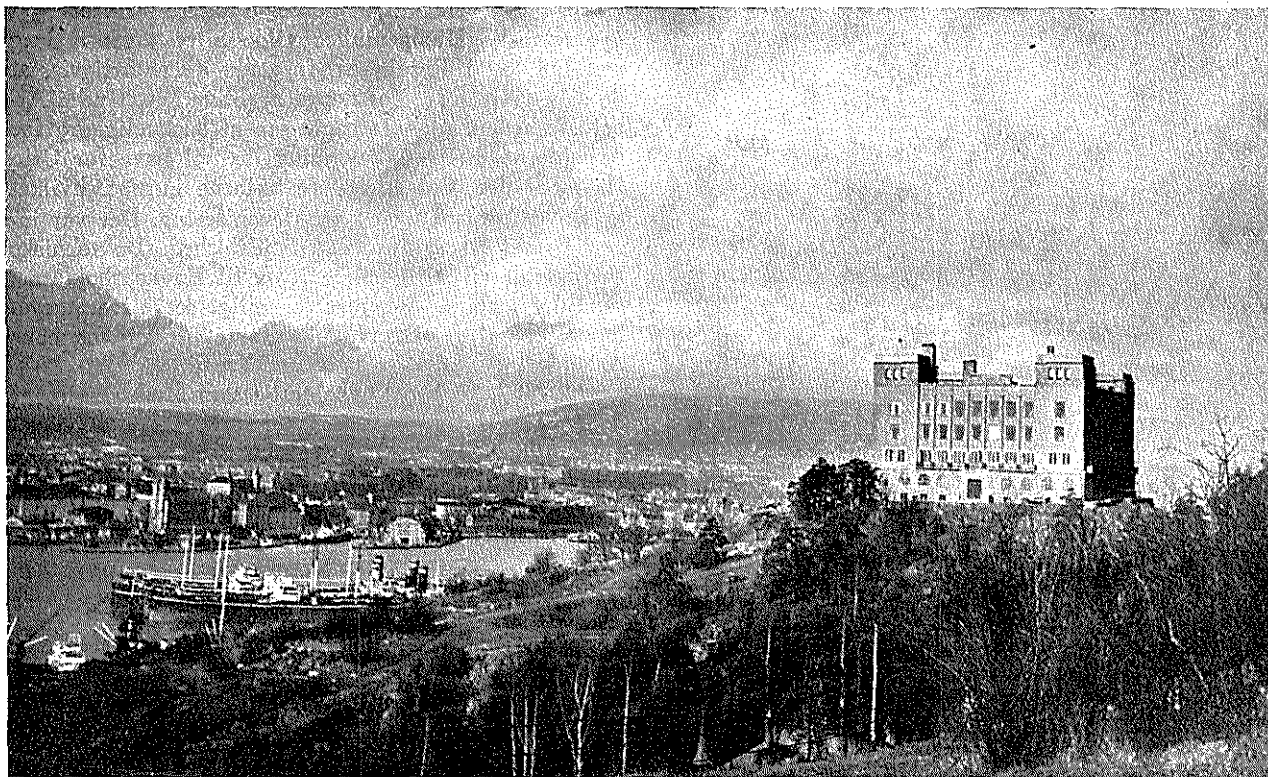
nede nu med, at det blev „Monte Rosa“'s sidste Sejlads. Desværre blev Billedet ikke det sidste. I alle Tilfælde saa jeg lige efter Kapitulationen det store Fartøj ligge uskadt i Kiels Havn. Det var jo ikke alt, der lykkedes i Sabotørernes iøvrigt virkningsfulde Krig.

Oslo og Frihavnsspørgsmaalet.

Under vort Besøg i Oslo kunde man i de norske Aviser læse, at man nu endelig havde besluttet at anlægge Norges første Frihavn i Kristianssand. Naturligvis spurgte vi Havnedirektør Kjelstrup, hvad han mente om Sagen. Efter hans Mening behøver Oslo i alle Tilfælde for Tiden ikke en Frihavn, da Havnen, som den er, er friere end nogen Frihavn. Forklaringen i denne Paastand ligger i, at Transitten er afgiftsfri og bl. a. ligger helt frit i Havnen i en Maaned. Selvfølgelig maa Skibene betale de sædvanlige Afgifter under Losning og Ladning, men Havneledelsen arbejder ud fra det Synspunkt, at denne Maade at behandle udenlandske Transitvarer paa er en god Propaganda for Havnen. Endvidere er det et Faktum, at jo mere Transit-Gods, der ligger i Havnen, jo mere sikker kan man være paa, at Skibene kommer og henter det igen.



Havnedirektør Kjelstrup, der snart kan fejre sit 25-Aars Jubilæum.



Mere ideelt end „Sjomansskolen“ i Oslo kan en Navigationsskole ikke ligge. Den store smukke Bygning paa Toppen af en Klippe er næsten som et Vartegn for Byen. Tyskernes Øjne faldt da ogsaa hurtigt paa den, og kort efter holdt tyske Soldater deres Indtog paa den.

Endnu mere interessant lyder det, at Oslo under og efter Krigen ikke har lagt det mindste paa Havneafgifterne. Det har været stærkt paa Tale at ændre dette Forhold, men det ser ikke ud til, at man foreløbig vil skride til nogen Forhøjelse. At noget saadant kan lade sig gøre, synes for uindviiede at være ganske uforstaaeligt. Men naar man taler om Havneafgifter, maa man ikke glemme de mange andre Poster, der tæller op, naar et Skib anløber en Havn. Tager man som et Eksempel et Skib paa 3000 Tons Dødvægt og følger det paa en Rejse til Oslo og København, saa lyder det meget besnærende for førstnævnte By, at et Skib, der dér slipper med 11 Kroner i egentlig Havneafgift, i København skal af med 225 Kroner. Men lægger man samtlige Afgifter, et Skib af omtalte Størrelse bliver besværet med ved Ind- og Udløb af de to Havne, sammen, saa viser det sig, at det slipper med mindre end det halve Beløb i København. Medens Skibet ikke erlægger een Øre i Fyravgift ved Besøget her, kommer det af med den nette Sum af 1164 Kroner til Staten ved Anløb af Norges Hovedhavn. Naar man regner egentlige Havneafgifter, Kajafigter, Tonnageafgifter og Fyravgifter sammen, ser man, at vort Fartøj ialt betaler 1360 Kroner i Oslo og 675 Kroner i København.

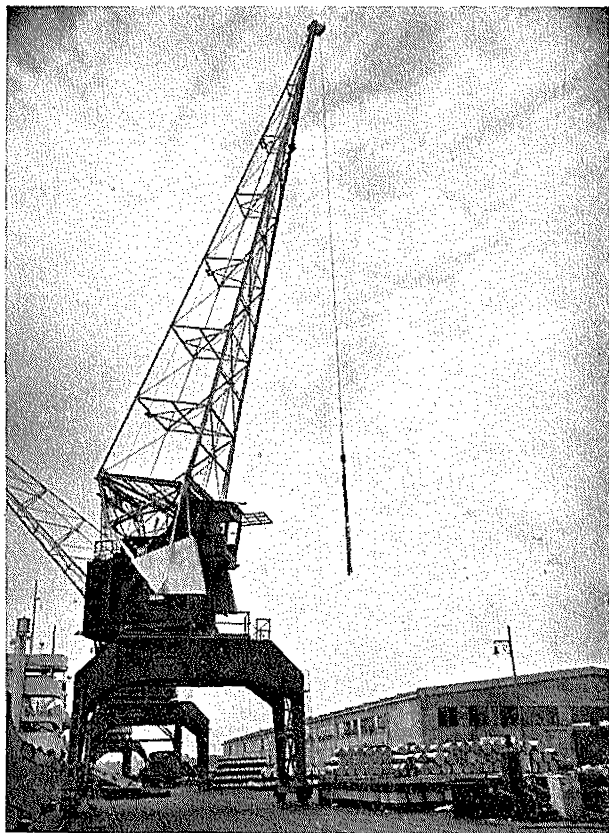
Havnedirektørens Udtalelser angaaende en norsk Frihavn syntes vi imidlertid trængte til at uddybes nærmere, og Herr Kjelstrup fortalte saa, at efter hans Mening maa det forudsættes af en By, der vil have en saadan Havn, at den har et tilstrækkeligt Opland. Man kan ikke forlange, at et Skib skal smide en Masse

Varer i Land, naar kun en meget lille Del skal bruges paa Stedet. Skibene gaar fortrinsvis til Havne, som er Bestemmelsessted for de største Partier af Lasten, og hvor de faar Returlast.

Historien om nogle Kraner.

Naar man hører, at over en Million Brutto-Tons Skibstonnage er hjemmehørende i Norges Hovedstad, fristes man til at tro, at Trafikken paa Oslo Havn kan udtrykkes i kæmpemæssige Cifre. Uden iøvrigt at miskende Betydningen af Havnen, der ekspederer mellem 100 og 120 Fartøjer af anselig Størrelse om Dagen, er det dog nødvendigt at minde om, at Oslos Flaade bestaar af Skibe, der hovedsagelig arbejder langt fra Hjemstedet og kun kommer der med Aars Mellemrum. Imidlertid er Oslo godt paa Vej fremad mod normale Tilstande. Antallet af ankomne Skibe er ganske vist ikke saa stort som før Krigen, men Varemængden, der ekspederes paa Kajerne, er stort set den samme. Oslo har stadig Halvdelen af Landets samlede Import og en Femtedel af dets Eksport. Balancen er saaledes ikke helt i Orden, hvilket kommer af, at mange af Eksportprodukterne afskibes direkte fra Produktionsstederne oppe langs Norges Vestkyst, hvor der er mange gode Havne.

Nogle Tal er maaske bedre i Stand til at give et Billede af Travlheden i Oslo Havn. I 1946 blev Byen anløbet af 19.772 Skibe med en samlet Tonnage af 3.337.000 N.R.T. For København var Tallene i samme Periode henholdsvis ca. 17.000 og 5.584.000 N.R.T., hvilket viser, at Oslo anløbes af flere Smaaskibe end



En af Havnens nye store Kraner.

København. Ser man Tallene for Vareomsætningen, fører København stort med 5.127.000 Tons mod Oslos 2.339.000 Tons, før Krigen ca. 4.000.000 Tons.

Oslo Havn, som har en samlet Kajlængde paa 12,4 km, er kendt som en hurtig Havn, og man gør sig store Bestræbelser for stadig at gøre Ekspeditionen af Skibene endnu hurtigere. Ligesom Nordens øvrige Hovedhavne har Oslo anset det for at være nødvendigt at anskaffe nye Kraner og iøvrigt at mekanisere, hvor man kan. Havnevæsenet har i Forvejen 65 Kajkraner og 7 Mobilkraner, foruden at Havnen raader over ca. 30 Privatkraner. Ligesom i København er man imidlertid begyndt at ombygge nogle af Havnens gamle Kraner og at anskaffe nye. Oslo faar i den nærmeste Fremtid en Forøgelse af Kranparken paa 20 nye Kraner. Disse har forøvrigt en særlig Historie, der viser, at Oslos Havnedirektør ikke kommer sovende til Havnens gode økonomiske Stade:

Kraner er meget dyre, ogsaa i Norge, hvor der kun er faa konkurrerende Firmaer. Konkurrence skaber som bekendt lavere Priser, og Havnevæsenet har derfor besluttet at købe Kranerne i Smaastykker og selv lade dem samle. Da der findes mange Virksomheder i Norge, der er i Stand til at levere Krandele, regnede Havnedirektøren med stor Konkurrence. Paa denne Maade vil Havnen spare en Mængde Penge og Tid og faar alligevel nogle første Klasses Kraner.

Hvor Havnearbejderne tages med paa Raad.

Som altid, naar der skal mekaniseres og i det hele taget, naar der skal laves noget nyt, var man heller ikke helt enige, da man begyndte at mekanisere Oslo

Havn. Naar Havnearbejderne tidligere erfarede, at nye tekniske Hjælpemidler vilde blive taget i Brug ved Ind- og Udlosningen, frygtede de naturligvis, at de selv vilde blive fortrængt og blive kastet ud i Arbejdsløsheden. Man forsøgte saa at anskueliggøre for Arbejderne, hvilken Betydning det vil have for Oslo Havn, at den kan ekspedere Skibene hurtigt, hvilket er Hovedformaalet med en Mekanisering. Der var ingen Grund til at frygte Arbejdsløshed. De tekniske Fremskridt vil stille større Krav til Havnearbejderne, samtidig med at Arbejdet legemligt set bliver meget lettere at udføre. Hver Mand faar et Ansvar, og hans Arbejde bliver derfor af større Værdi.

Fra at have Havnearbejderne som Modstandere af de tekniske Fremskridt er Havnevæsenet i Dag naaet dertil, at Personellet selv skynder paa for at faa disse gennemført. Endvidere har Havnevæsenet faaet de forskellige Firmaer, der holder til i Havnen, til selv at skynde paa Udviklingen. Firmaerne anskaffer selv nye Transportredskaber og Motortrucks, og paa den Maade sparer Havnen Penge. Paa den anden Side kræver Havnens Ledelse saa ikke Afgifter af disse Redskaber. Kun hvis Materiellet skal under Indelukke, afkræves der en mindre Afgift, der dog gerne ofres af Firmaerne, der helst vil have de dyrt indkøbte Ting under Tag.

Fra Naturens Side har Oslo alle Muligheder for at byde Skibene de bedste Forhold, mens de er paa Besøg i Havnen. Tidevandsbesværligheder kender man ikke til, og Isen volder sjældent noget større Besvær, hvorfor man da heller ikke har ofret Penge paa et kostbart Isbrydningsmateriel. Sidste Vinter var unormalt haard, og man anser det derfor heller ikke for at være nødvendigt at bygge nogen ny Havneisbryder. Den vidunderligt smukke Oslofjords stejle Fjeldsider beskytter endvidere Havnen mod Stormenes Rasen. Af stor Betydning er det ogsaa, at Skibe af enhver Størrelse kan aflægge Visit i Norges Hovedstad. Der har saaledes været Skibe i Havnen, der stak 13 m. Det største Fartøj, der nogensinde har ligget ved Oslos Kajer, var det 35.000 Tons store „Paris“, der var der lige før Krigens Udbrud. Selv de store udenlandske Krigsskibskolosser kan komme ind i Havnen. De nye Kajer, der nu bliver anlagt, kan give Plads til Skibe, der stikker indtil 11 m.

Med Hensyn til nye Kajer, saa er man som allerede nævnt i fuld Gang med at indhente det, man for-

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

sømte under Krigen. Bygningen af Kajer er ikke foregaaet i store hektiske Spring. Før Krigen fuldførte man saaledes gennemsnitligt Bygningen af 100 m ny Kaj hvert Aar. Besættelsen satte som sagt Byggetempoet ud af Takt. Ved de to store Eksplosioner, der kostede Havnen ca. 6½ Million Kroner, ødelagdes jo oven i Købet meget af det, man havde naaet i Fredens Dage. Takket være Ledelsens og Arbejdernes sammenbidte Energi, vil Havnen dog allerede i Aar have yderligere 200 m Kaj færdigbygget, og der er ingen Tvivl om, at man hurtigt vil falde ind i den gamle Kadence eller endog sætte den op, hvis man faar Lov at arbejde i Fred.

Nordens største Pakhus.

Efter Sigende skal en Deltager i en udenlansk Delegation have udtrykt sin Beundring for Byens nye Raadhus omtrent saadan: „Det var dog et imponerende Pakhus!“ Vi behøver ikke at komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om dette Raadhus, hvis Bygning har staaet paa i 12 Aar. Blot maa jeg bemærke, at det er Nordmændene selv, der fortæller Historien, og at der iøvrigt er stor Diskussion om samme Bygnings arkitektoniske Fremtoning.

Imidlertid kan Oslo virkelig prale af at have et stort Pakhus. „Oslo Havnslager“ er saaledes det største af sin Art i hele Skandinavien. Oslo Havn raader ialt over 135.000 Kvm. Gulvplads. Frilageret er indrettet, saa det kan udvides, naar det er nødvendigt. Ialt raader det over 32.000 Kvm. Gulvplads.

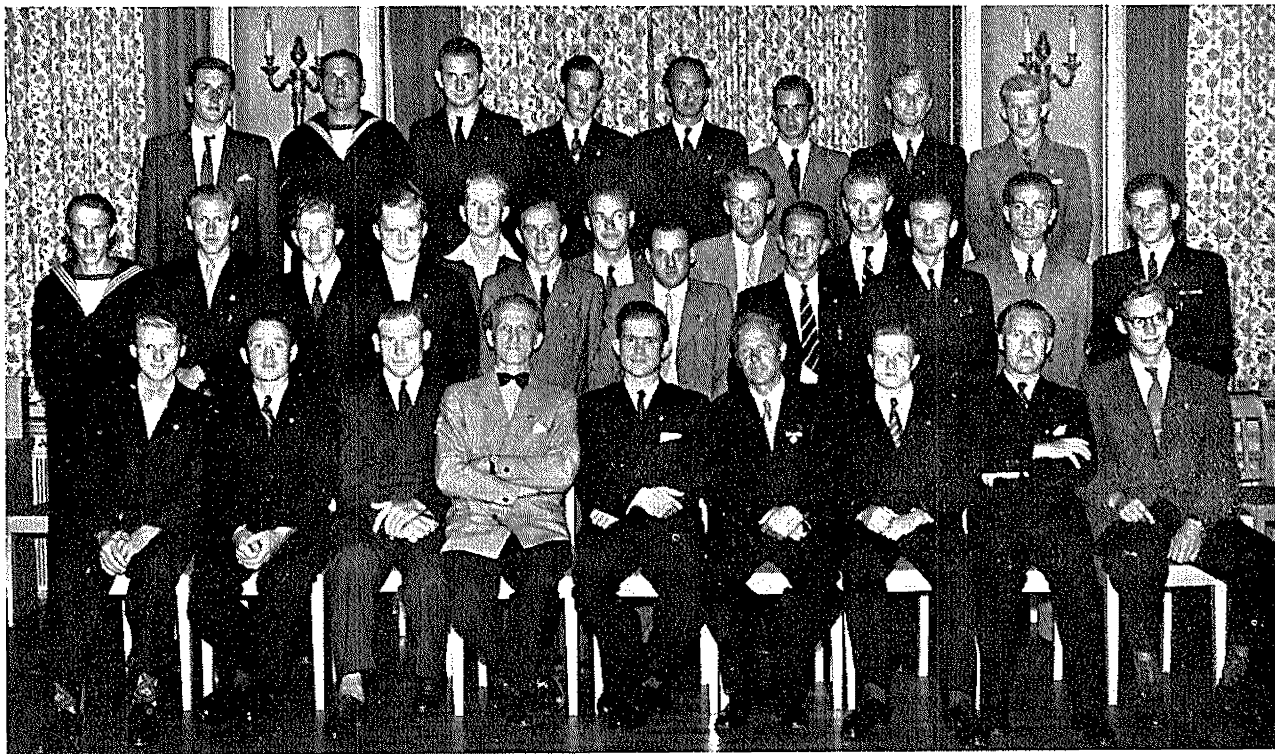
Endvidere har Oslo Havn to store Kornsiloeer, der

kan rumme 25.000 Tons Korn, og som kan ekspedere 250 Tons i Timen. Længden af Jernbanespor langs Havnekajerne er ca. 25 km, hvilket ikke lyder særligt imponerende. Der er imidlertid det at bemærke til dette Tal, at Varehusene ligger meget nær ved Jernbanestationerne i Oslo, hvorved man sparer betydelige Sporlængder.

— — —

Naar man efter at have besøgt Havnen og hørt lidt om den, lader Indtrykkene bundfælde sig, saa undrer man sig over, at Oslo virkelig ikke kan holde Osloborgernes Interesse fangen. Imidlertid forklarede Havnedirektøren, at man indtil for ganske kort Tid siden har anset Statistik for at være en Luxus, som man ikke burde ofre noget videre paa. Nu har man imidlertid indset, til hvor stor Nytte Statistik kan være for Propagandaen, ja, man er oven i Købet blevet klar over, at Tallene bør komme ud til Byens Borgere gennem Pressen, hvorfor man har oprettet et særligt Oplysningskontor.

Grunden til, at man ikke før har gjort noget videre ud af Propagandaen, er, at man har villet bruge Pengene til andre mere materielle Ting. En Havn kan imidlertid daarligt trives, uden at hele Byens Befolkning er interesseret i dens fortsatte Vækst. Havnedirektør Kjelstrup skal dog nok faa Heldet med sig til at faa Oslos Indbyggere til regelmæssigt at føle Havnen paa Pulsen. I Betragtning af hans lange Erfaring og det Vikingeblood, der trods alt rinder i alle Osloborgers Aarer, har Oslo Havn Fremtiden for sig.



Københavns Maskinskoles Elevforening

har afholdt sin Sommerksamensfest, til hvilken der var mødt ca. 200 Elever. Skolens Inspektør, H. C. Bruun-Wamsler holdt Festtalen og uddelte Elevforeningens Udmærkelser og Bogfondens Legater. Ti Elever opnaaede Guldnaal, og seks modtog

Bogfondens Legat paa 100 Kroner. Disse Legater skal bruges til Køb af Bøger efter Elevernes egne Ønsker. Efter Uddelingen tog Elevforeningens Formand, S. A. Sørensen, Ordet for at skænke Maskinskolen det Klaver, Foreningen allerede har opstillet i Skolens Festsal. Aftenen sluttede med Bal til efter Midnat. Paa ovenstaaende Billede er Inspektør Bruun-Wamsler fotograferet blandt nogle af Skolens Elever.

Jubilæum hos Søens Hovmestre og Kokke

DEN 12. Oktober fejrede Dansk Sjø-Restaurationens Forening sit 40-Aars Jubilæum ved en Fest i Borgernes Hus i København.

I Anledning af Festdagen har „Vikingen“ haft en Samtale med Foreningens Formand, Herr Peter Jensen, der tiltraadte sin Stilling i 1942 efter at have sejlet for Rederiet „Orient“. Peter Jensen fortæller, at Foreningen er blevet stiftet i København af Hovmester Ulriksen, der desværre ikke fik Lov at være med til Jubilæet, idet han døde i Amerika for nogle Aar siden.

Til at begynde med havde Foreningen lidt Vanskelighed med at klare sig, men i Dag staar den fint med 1057 Medlemmer. Siden Starten har Foreningen naaet ikke saa lidt med Hensyn til at skabe bedre Arbejdsvilkaar for sine Medlemmer. For et Par Aar siden opnaaede man saaledes at faa vedtaget, at Koksmather ikke maa have en længere Arbejdstid end ti Timer. Før den Tid var der næsten ingen Grænser for, hvad man kunde hyde en ung Mand i Kabyssen. Et eller andet Sted stod der ganske vist, hvad Tid en Koksmath skulde tørne til om Morgenen, men ikke et Ord om, hvornaar han skulde holde Fyraften.

Foreningens Formand fortæller, at der ligger mange og store Opgaver forude, som trænger til en Løsning. Dette gælder ikke mindst Uddannelsen af Fagets unge Udøvere. Sjø-Restaurationforeningen tog engang Initiativet til Oprettelsen af en Kokkeskole. Imidlertid manglede man den økonomiske Baggrund, som betinger en saadan Skoles fortsatte Trivsel, og Foretagendet led en hurtig Død. Paa Spørgsmaalet, om Foreningen tør vove et nyt Forsøg i den Retning, svarer Herr Jensen, at det er ret tvivlsomt. Iøvrigt maa Sjø-Restaurationforeningen ogsaa nærmest betegnes som en Fagforening, og saadanne Arrangementer sorterer jo ikke ligefrem under en saadan. En anden Ting, man ogsaa vil arbejde paa ud i den nærmeste Fremtid, er at skaffe Hovmestrene Sønæringsbevis.

Foreningen kommer godt ud af det med Kokkene og Restaurationspersonalet i Land. Faktisk er det saadan, at der stadig sker en Udveksling af Personale fra Skibene til Land og omvendt. Formanden gør imidlertid opmærksom paa, at Arbejdet i Land og paa Søen er vidt forskelligt. En Skibskok skal helst have sin første Uddannelse til Sø.

Ligesom alle de øvrige Kategorier af Søens Folk gjorde ogsaa Sjø-Restaurationspersonalet en Indsats i Sejlads for de Allierede. Uden Mad og Drikke, duet Heltene som bekendt ikke. Henved 350 af Foreningens Medlemmer gjorde Krigen med paa allieret Side, og 91 bødede med Livet derfor.

Paa Spørgsmaalet om Forholdene i Kabys, Pantry o.l. om Bord i Skibene ikke har undergaaet store Forandringer i den Tid, Foreningen har bestaaet, svarer Formanden, at det har de. Særlig Proviantrumsforholdene er blevet betydeligt forbedret. Det er iøvrigt hans Mening, at Rederne efterhaanden har den rigtige Forstaaelse af Sagens Betydning. Den sidste halve Snes Nybygninger viser dette tydeligst.

Hverdagen er nu atter begyndt for Foreningen. De mange Lykønskninger, der er strømmet ind til den, viser imidlertid, at Medlemmerne og deres Sammenlutning er respekteret af Søfartens øvrige Organisationer.

O. L.

Grundet paa tekniske Vanskeligheder har vi maattet udskyde Fortsættelsen af „Spøgelsseskibet“ til næste Nummer.

E. Briand de Crevecoeur:

Bogen om

IVAR HUITFELDT

Hirschsprungs Forlag. Kr. 14,75.

Med Interesse og Forventning har man ventet paa den nye historisk Biografi, som Kontreadmiral E. Briand de Crevecoeur nu har udsendt om Ivar Huitfeldts Liv og Daad. I Efteraaret 1944 udgav Kontreadmiralen en Bog om Olfert Fischer, og Bogen om Ivar Huitfeldt er fuldt paa Højde med denne. Huitfeldts Liv var jo saa omskiftede og spændende, saa Bogen virker langt mere underholdende, end saadanne Biografier plejer at virke, men dette kan sikkert ogsaa tilskrives Forfatterens Forstaaelse af at udvalgte Stoffet. Man følger Søheltnens Liv fra han voksede op paa Fæstningen Frederikssten, hvor Faderen var Kommandant og Lensmand, og til han for at frelse den danske Flaade, sprængte sig selv og sit Mandskab i Luften under Slaget i Køge Bugt den 4. Oktober 1710. Lige fra sine Drengaar havde hans Drømme været at blive Søofficer, og allerede som 16-aarig søgte han ind i den norske Marine, men hans Eventyrlyst drev ham snart ud i fremmed Krigstjeneste, hvor han i den hollandske Flaade deltog i Slaget ved Beachy Head og under det franske Lilliebanner i Kampene mod Englænderne ved Barfleur og Cap la Hogue. Han var saaledes krigsvant, da han i 1700 som Chef for et Detachment Pramme og Chalupper kæmpede ved Københavns Forsvar mod en kombineret engelsk-svensk Flaades Angreb. Men mest berømt er hans Kamp i Køge Bugt, hvor han efter en heltemodig Indsats ombord paa sit Skib „Dannebrog“, der var gaaet i Brand, forblev til Ankers i Køge Bugt for ikke at bringe Ødelæggelse og Forvirring i den danske Flaade og fortsatte Kampen uanfægtet, indtil Ilden naaede Krudtkammeret, og han selv og hans Mandskab blev sprængt i Luften. Ingen dansk Søofficer har faaet den Helteglorie, som Ivar Huitfeldts modige Beslutning bragte ham. Knud Lyhne Rahbek hylkede hans Minde i det smukke Digt „Vort Fødeland var altid rigt paa raske Orlogshelte“, og B.S. Ingemann kalder Stjernehimlen til Vidne paa hans Navns Udødelighed i „Vift stolt paa Kodans Bølge“. Det er fortjenstfuldt, at Admiral Briand de Crevecoeur har givet os denne Bog om Ivar Huitfeldt, hans Liv og Daad. Den er omhyggeligt skrevet paa Grundlag af historiske Kildestudier. Maatte den finde mange Læsere, ikke mindst blandt dansk Ungdom.

Referenten.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

„Sømandsuddannelsen er mangelfuld“

**siger Skibsførerforeningens
nye Formand**

MED Kaptajn Hagelbergs Indsats for danske Skibsførere som Baggrund var det ikke smaa Krav, der stilledes til Kastrup Olsen, da han overtog Formandsposten i Skibsførerforeningen. Imidlertid skulde den nye Formand have de bedste Betingelser for at bestride sit nye ansvarsfulde Hverv, idet han er kendt med Foreningsarbejdet fra Styrmandsforeningen, hvor han tidligere har siddet i Bestyrelsen. Endvidere har han beklædt Stillingen som Leder af Mønstringskontoret i København. Som Forhandler og Talsmand i vigtige Sager kan Skibsførerne sikkert heller ikke ønske sig en bedre kvalificeret Mand end Kastrup Olsen, der fra sin Tid som Folketingsmand kender Forhandlingskunstens Kringelkroge ind og ud.

Vi træffer Kastrup Olsen paa hans Kontor i Skibsførerforeningens Lokaler i Havnegade. Paa Spørgsmaalet om, hvor mange Skibsførere, der i Dag findes i Danmark, faar vi at vide, at Tallet ligger omkring 900, hvoraf de 480 er aktive.

„Hvordan føles det at skifte til en Stilling som denne,“ spørger vi.

„Stillingen som Mønstringsbestyrer var en god Stilling, som var velegnet for en Navigator. Men da jeg i tretten Aar har siddet som Bestyrelsesmedlem i Styrmandsforeningen, har Foreningsarbejdet naturligvis min store Interesse,“ svarer Kastrup Olsen. „Arbejdet her er mere levende og pulserende, og jeg er glad for at vende tilbage til Rækkerne, hvorfra jeg er udgaaet.“

„Det siges ofte, at Danskerne har mistet Arbejdslysten. Som Leder af Mønstringskontoret maa De da være kommet Søfolkene paa nærmeste Hold. Har De mærket noget til Paastandens Holdbarhed blandt Søens Folk?“

„Uviljen mod at tage Arbejde eksisterer ikke blandt Søens Folk. De kan have deres egne Idéer, men der er godt Stof i dem. Dette gælder baade for unge og ældre, og for Skibsdrengen saavel som Skibets Fører. Naar jeg siger dette, tænker jeg navnlig paa Søfolkenes Indsats under Krigen, der maa betegnes som en af de største, der er blevet præsteret i Danmarks Historie. Selv paa denne Side Spærringen var der ingen Uvilje mod at tage Arbejde under Krigen.“

„Hvad mener gamle Søfolk om de tekniske Fremskridt inden for Søfarten? Overflødiggør de ikke efterhaanden Mennesket om Bord?“

„Det kan man ikke sige. De mange Fremskridt gør kun Livet lettere. Naar man ser de navigatoriske Forbedringer, der er sket, vil man forstaa, at Søfarten er gjort mere sikker.“

„Er danske Søfolk stadig lige velsete ude omkring i den maritime Verden?“



J. Kastrup Olsen.

„Ja, det maa man sige,“ svarer Kastrup Olsen uden Tvøen. „Der er endnu en fast Kerne af gamle velskolede Søfolk, der holder Standarden oppe. Men man maa tage Sømandsuddannelsen op til ny Behandling. Man har indset, at Uddannelsen inden for Søfarten er mangelfuld.“

„Vil det sige, at vi skal sætte mere ind paa Sejlskibsuuddannelsen?“

„Nej, det kan ikke gennemføres, for Sejlskibenes Tid er forbi. Men Sejlskibsuuddannelsen er stadig nødvendig, og vi maa saa ty til Skoleskibene. Vi har stadig Brug for Sejlskoleskibene, men det er et økonomisk Spørgsmaal, om vi kan faa flere.“

„Vises der dansk Søfart tilstrækkelig Forstaaelse fra Myndighedernes Side?“

„Ministerierne og Embedsmændene i dem har virkelig Forstaaelsen af Søfartens Betydning, men Samfundet har det ikke.“

„Hvad kan der da gøres for at faa Ungdommen gjort „sea-minded“?“

„Jeg kan kun svare, at der allerede er sat meget ind paa at skabe Interesse for Skibsfarten. Jeg tænker f. Eks. paa Foreningen til Søfartens Fremme, og lad mig ikke glemme at nævne Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn Juel-Hansen, der med sine Foredrag har gjort en stor Indsats. Endvidere har man jo optaget Film, der viser Glimt fra Søen. F. Eks. kan nævnes Kortfilmen „Du dankes Vej“.“

„Hvad mener De om de Ungdomsbøger, der nu og da udkommer om Søens Folk. Har Forfatterne til disse Romaner ikke ofte misforstaaet Opgaven og dermed givet Ungdommen et forkert Indtryk af Søfolkenes daglige Liv?“

„Jo, det har jeg Indtrykket af. — Hør, nu kan jeg vel ikke faa Ubehageligheder, for disse Udtalelser?“ afbryder Kastrup Olsen sig selv. „Naa, jeg kan jo sige, at det kun er ganske faa Bøger, der rammer lige i Pletten.“

„Man hører saa ofte, at Verden mangler Skibe. Lyder det ikke mærkeligt, naar man ved, at der paa flere amerikanske Floder ligger store Flaader oplagt?“

„Vi her hjemme mangler i alle Tilfælde Skibe. Med Hensyn til de oplagte Skibe, De lige nævnte, saa drejer det sig om krigsbyggede Fartøjer, der er udslidte og uøkonomiske i Brug. Men vi vil sikkert kunne hævde os i Konkurrencen. Skibsfarten er et af de vigtigste Erhverv i Danmark, som vi tjener megen Valuta paa. Det vilde være gavnligt for hele Nationen, om Interessen for dette Erhverv var større.“

„Gøres der virkelig noget for at genopbygge vor Handelsflaade?“

„Ja, jeg er jo ikke Reder, men jeg har Indtrykket af, at Rederierne sætter Fart paa for at faa Nybygningerne gjort hurtigt færdige. Rederne tjener mange Penge for Øjeblikket, men de benytter dem ogsaa til at forny deres Flaader med, mens de endnu har Midlerne. Man kan derfor betragte det som givet, at vor Konkurrenceevne vil blive bevaret.“

„Stagnerer dansk Skibsbygning i Forhold til svensk. Det er jo da et Faktum, at mange af vore tidligere udenlandske Kunder har søgt over til svenske Værfter.“

„Jeg tror, det er Materiale manglen, der gør sig gældende. Dansk Skibsbygning har stadig godt Lov paa sig, og hvad, der udgaar fra danske Værfter, har Ord for at være det bedste, der kan flyde paa Vandet. Naar Sverige stadig kan sikre sig nye Kunder, skyldes det saa ikke, at Svenskerne selv har Jernet?“

„Hvad mener De om de Liberty-Skibe, danske Rederier har anskaffet sig, og om de tyske Hansa-Skibe?“

„Liberty-Skibene er jo bygget under Krigen, og vil sikkert ikke faa saa lang en Levetid som Skibe, bygget under Fredsforhold. De er gjort paa „Samlebaand“ og i Serier, og der er ikke taget meget Hensyn til økonomisk Drift. Men de er dog bedre end forrige Krigs Skibe. De tyske Erstatningsskibe, vi har faaet, bliver bygget om. „Gladys Dan“ f. Eks., som er et Hansa-Skib, er et godt Fartøj, da det er bygget i Danmark. Denne Type Skibe er i en Klasse for sig selv.“

„De mener altsaa, at der er Fart i Genopbygningen af Handelsflaaden?“

„Ja, Rederne gør, hvad de kan. Man maa jo huske paa, at det er en Forretning for dem. Jeg tror virkelig, de har Øjnene aabne for Betydningen af en hurtig Genopbygning.“

„Og hvad med Smaaskibsflaaden?“

Kastrup Olsen slaar Asken af sin Cigaret, grunder et Øjeblik over Spørgsmaalet og svarer saa med Overbevisning i Stemmen: „Det er uheldigt, at vor Smaaskibsflaade ikke er moderne. Der ligger her et meget vigtigt Spørgsmaal, som trænger til en hurtig Løsning. Der burde oprettes en Hypotekbank, saadan at en drif- tig Mand kan laane Penge til selv at bygge. Paa den Maade kan vi faa opbygget vor Smaaskibsflaade. Hol- lænderne f. Eks. er mere moderne, og deres Smaaskibe tjener aarligt megen dansk Valuta, der i Stedet burde komme det danske Samfund til Gode.“

„Behøver Danmark en Amerikalinie?“

„Vi behøver det ikke, men det vilde være en god Ting. Naar vi ikke har det mere, skyldes det, at den gamle ikke kunde betale sig.“

„Gøres der nok for at skabe Sikkerhed paa Søen?“

„De ved maaske, at der skal afholdes en Sikkerheds- konference i London? Men iøvrigt staar Danmark ikke paa nogen Maade tilbage for andre Lande i Bestræbel- serne for at gøre Søfarten sikker.“

„Anser danske Skibsførere Ministrygningen i vore Farvande for at være tilfredsstillende?“

„Man kan ikke paastaa, at vi kommer med lutter Lovord om Ministrygningen. Men med det Materiel, Marinen for Tiden raader over, kan Arbejdet ikke gøres bedre, og min Udtalelse maa ikke tages som en Kritik af Marinen.“

„Er det forkert af en Reder ikke at lade sit Skib afmagnetisere?“

„Jo, vore Skibe bør afmagnetiseres, saa længe de nuværende Forhold gør sig gældende.“

„Hvad mener Skibsførerne om Rederiernes Bestræ- belser for at skaffe Mandskabet bedre Forhold om Bord?“

„De er helt paa deres Plads. Det er ganske afgjort,“ svarer Kastrup Olsen. „Skibet er Sømandens Hjem. Hvis der gives Søfolkene Forhold, hvorunder de kan hygge sig om Bord, vil de ikke gaa paa de obscure Be- værtninger, der altid vil skyde op i en Havn.“

„Mangler vi i vore større Havnebyer ikke nogle særlige Sømandshoteller?“

„Det Spørgsmaal ligger for Tiden i Velfærdskomite- teen. Et Hotel vilde være til stor Hjælp i Kampen mod de Kræfter, der gennem Generationer kun har haft til Formaal at trække Hyren ud af Søfolkene.“

„Hvordan med Beskæftigelsen blandt Skibsfø- rerne?“

„Beskæftigelsen byder for Øjeblikket ikke paa no- get Problem, idet der kun gaar ganske faa Skibsførere ledige.“

„Til sidst, Hr. Kastrup Olsen, har De nogle Ønsker for dansk Søfart?“

„Det er mit Ønske,“ slutter Formanden for Skibs- førerforeningen, „at Søfarten stadig maa kunne hævde sig blandt andre Landes. Man maa fra alle Sider, un- derstøtte endelig alle, have Øjnene aabne for vor Søfarts Betydning, der især kom frem under Krigen. Uden Sø- farten havde Danmark været ilde stedt i Dag!“

—wig.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

Grundlagt 1889

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Sorte TOM

Af CHR. PETERSEN

INVASION, et ikke videre hyggeligt Ord, sjældent i Forbindelse med noget behageligt. Invasionen af Danmark undgik jeg og var glad ved det, da det uden Tvivl har været det ækleste, vort gamle Fædreland nogensinde har været Genstand for. Ikke desto mindre blev jeg Vidne til en Invasion, eller rettere flere, der ikke stod meget tilbage i Ækelhed, selv om de ikke havde den direkte Voldskarakter over sig, nemlig en Invasion af Rotter. Der var faktisk ikke en Krog i vor kære, gamle Skude, som ikke var taget i Besiddelse af disse Skadedyr. Deres Frækhed og Snuehed kendte ingen Grænser. De havde deres Gange og Beskyttelsesrum paa Steder, hvor vi ikke kunde komme dem til Livs. Fælder blev forsøgt, vi fangede een, det blev den første og den sidste. Denne ene gik i Fælden om Natten, og jeg tør bande paa, at det meste af Banden er blevet kaldt til for at bese den og advaret imod at komme en saadan Tingest som en Fælde for nær, ligegyldig hvilke Lækkerier, der var forbundet med den. Jeg kan forestille mig, at en af de ældste og mest snu har sagt saadan noget som: „Bare se paa stakkels Søren, hans Ryg er knækket, Blodet vælter ud af ham, han har ikke engang faaet Tid til at smage paa de lumske Lækkerier, næh, hold jeg fra det Djævelskab.“ Selv om et saadant Foredrag ikke er blevet holdt, saa er eet sikkert, der kom ikke flere Rotter i Fælder... Saa her maatte altsaa foretages noget mere effektivt, og det eneste anerkendte Middel, vi vidste noget om, blev forsøgt, vi mobiliserede Gaseksperterne... De mødte med stor Udrykning og med den mest djævelske Gift, menneskelig Snilde kan opvise. Vi maatte forlade Skuden i 24 Timer, og da vi kom tilbage, fandtes der ikke en levende Rotte i Fartøjet.

Det var en Aften under Blackout, en Uges Tid efter, at jeg kom om Bord, og paa selve Landgangen, i det svage Skær fra en nyfødt Maane saa jeg tre gamle, forsultne Rotter som en Slags Avantgarde for en ny Invasion. De forsvandt, saa længe jeg stod paa Landgangen, men det var jo ikke der, jeg havde tænkt mig at tilbringe Natten; hvad der skete senere er let at tænke sig.

I Løbet af en Uge havde vi det samme infame Spil kørende igen med fortærende Energi. Endnu et Gasangreb blev foretaget, og et Par Uger forløb uden noget Tegn paa Rotter, saa det syntes omsider, som om det menneskelige Snilde havde sejret. Vi gik til Søs og kom i Konvoj. Saa var det en Nat, hvor Görings Yngel var særlig ivrig med Masser af fyldte Drops, der gennemrystede os, uden at vi fik nogen direkte Træffer. Da Nazisterne omsider fik „udlosset“, gik jeg ned fra Broen og paa Kahytsdørken mødte der mig et Syn, der i al sin Modbydelighed overgik det nyligt overstaaede Angreb. Midt paa Dørken var en Snes fede Rotter forsamlet. Det var ikke nemt at sige, om de var

der for at feste, eller om de var jaget ud af deres Huler grundet Bombardementet, nok er det, de var der. Det saa ud, som om de havde varpet al Mistanke over Bord, gik endogsaa saa vidt, at de gjorde Tilnærmelser, uden dog at komme saa nær, at jeg kunne angribe dem, Tilløbet til en Slags Indsmigring var der. Jeg fik dem hurtigt bragt ud af deres Vildfarelse. Paa disse noget urolige Ture anvendte jeg for det meste danske Træsko, de var nemme at skille sig af med, hvis man skulde komme ud paa en ufrivillig Svømmetur. I en Fart fik jeg dem af og kylede dem begge midt ind i Selskabet med det Resultat, at to af Deltagerne blev paa Valen. Resten forsvandt med lynende Fart ind i deres Huler og Gange opgivende alt Haab om Forstaaelse fra denne Kant.

Da vi kom til Liverpool, bestemte vi os for at forsøge for tredje Gang i Haab om, at Gaseksperterne her vilde være i Stand til at faa udryddet Krapylet. Samtidig vilde vi paamønstre et Par unge Katte eller Killinger som en Slags Reserve i Tilfælde af, at Giften igen skulde svigte.

Gaseksperterne mødte op, og Inspektøren viste sig at være en Mand, der tog sit Job meget alvorligt. Han havde en Masse Beviser for vundne Slag og en Statistik over Ofrenes Antal, der laa omkring de Snese af Tusinder. Jeg maa sige, at jeg fik mere Tiltro til ham, end jeg havde haft til de andre, jeg tror ikke, der var meget andet i hans Hjerne end Rottegift og Rottelig, saa det var med Tryghed, vi overlod ham Krigsførelsen. Da Slaget var endt, overrakte han mig et Certifikat, som sagde, at denne Dags Dato var dette Skib blevet rensat for Rotter, og det blev garanteret, at der ikke fandtes andet levende om Bord end Mennesker! Jeg opbevarede Certifikatet sammen med andre vigtige Papirer og var ikke fri for at regne det for et af de mest vigtige! Det viste sig, at Stewardøren havde et Par Killinger, som han med Glæde overlod til os. Det var et Par dejlige, velopdragne Unger, en Dreng og en Pige, vi døbte dem Hans og Grethe. Hun var rødgul og tigertribet, en lækker Tøs, han var graalig med hvide Pletter og knap saa lækker. De var endnu i Legealderen, endnu ikke modne for Jagten, dersom det skulde blive paakrævet.

Det var en tidlig Morgen inden Afgang fra Liverpool, at „Den Sorte“ kom om Bord. Hvor han kom fra blev aldrig opklaret, hvor gammel han var ikke heller, ung var han, nærmest i hvad man forstaar ved den tidlige Lømmelalder. At han var Proletar, kunde der ikke være Tvivl om, han var sikkert født i et af de bombede Pakhuse i Dokkerne. Ingen havde set ham komme, han havde sneget sig om Bord i Løbet af Natten. Han sad der op mod Kedelkessingen og skulede mistroisk til os. Det var et Blik, der nærmest tilkendegav, at den Smule Erfaring, han havde høstet,

ikke var af den Slags, der satte os Mennesker i noget flatterende Lys. Han blev behandlet *saa* godt, at han blev skeptisk og var øjensynlig meget stærkt i Tvivl om, at alt dette kunde være ægte. Saa megen god Mad havde han aldrig set før, for ikke at tale om det gode Logi. Efterhaanden blev han fortrolig med Forholdene, og jeg maa sige, han svigtede os aldrig.

Af levende Væsener var han ubetinget det mest sorte, jeg nogensinde har truffet. Udover de grøntskinnende Øjne, var der ingen anden Farve end den skinnende blaasorte paa hele hans unge, smidige Legeme. Det skeptiske forlod ham gradvis, og da der intet var tilbage, fik han det, som ingen kan undvære, nemlig Selvtillid. Vi mønstrede ham med det samme og gav ham Navnet „Tom“, selv var han revnende ligeglad, hvad vi kaldte ham. Havde Tom kunnet tale, vilde han sikkert have erklæret at være helt tilfreds, men han sagde intet, for Tom var nemlig ogsaa — en Kat! Han var en Ubetydelighed større end Søskeneparret, om han var ældre, ved jeg ikke, han virkede saa. Maa-ske det haarde Proletarliv havde fjernet det barnlige før Tiden. Han deltog ikke i deres Lege, for det meste undgik han dem og altid paa en egen sky Maade, som om han regnede dem for at være Favoritter i Kraft af deres bedre Opdragelse, noget egentligt Fjendskab opstod der dog aldrig, thi Tom var trods alt en Gentleman.

Vi sejlede til Bristolkanalen for at hente en Ladning Kul til Liverpool. Medens vi lastede, opdagede vi, at trods Inspektørens Rekorder for Gasangreb, trods Beviser for Tusinder af Rottelig, og ikke at forglemme, trods det imponerende Certifikat, havde Rotterne haft den Frækhed at indfinde sig igen. Saa nu var der kun tilbage at slippe Arvefjenden løs og haabe paa det bedste. Vi opstillede nogle Fælder paa Steder, hvor Kattene ikke kunde komme, i Haab om at fange en Rotte, uden at slaa den helt ud, saa vi kunde anvende den som et Forsøgsoffer for Jægerne, og det lykkedes. En Dag i Søen, da jeg sad ved mit Regnskab, hørte jeg en Fælde smække i Passagerkammeret, Smækket blev efterfulgt af Piben og Hvæsen. Da jeg kom derover, fandt jeg Fælden dansende rundt paa Dørken trukket af en stor Rotte, der kun havde faaet Halen i Klemme. Efter at have faret rundt et Stykke Tid, satte den sig i en Krog og gloede ondt paa mig. Jeg lukkede efter mig og gik ud for at finde Jægerne. Hans blev den første, jeg præsenterede. Saa snart Rotten saa ham, gav den et Spjæt og et Hvin og begyndte Rundfarten igen og Hans! Helledusse, lille Hans — han for med Halen helt hen imellem Forbenene ind under Kahytsofaen, og der blev han. Det var Fiasko Nummer ét. Saa kom Turen til Grete. Hun satte sig og iagttog Rotten med al den Ligegyldighed, en Kvinde kan lægge for Dagen. Rotten var stadig i Aktivitet med Fælden daskende efter sig. Grete skævede til den, og jeg maa sige, at bange var hun ikke, men hun foretog sig intet, udover, ganske klamt, at begynde sit Toilette. Først med den ene, saa med den anden Pote, slikkede Pelsen og kom til at se, aah, saa yndig ud! — Fiasko Nummer to. Nu var der kun Tom tilbage som det sidste Haab. Jeg fandt ham i dyb Søvn i Hovmesterens Kammer. Han vaagnede, da jeg tog ham op, forstod ikke rigtigt, hvad Meningen var, og var stadig halvsovende, da jeg satte ham paa Kahytsdørken. Rotten var i dette

Øjeblik ganske stille i den fjerneste Krog. Frøken Grete var ved at give det Ydre en sidste Afpudsning, og Hans var overhovedet ikke til at se. Vor Ankomst gjorde Rotten urolig igen, Dansen fortsattes. Tom var ikke længe om at bestemme sig. Saa snart han blev klar over, hvad det var, der fik Fælden til at danse, voksede hans Hale til det dobbelte i Tykkelse, Ryggen krummedes som en Flitsbue, og inden jeg fik Tid til flere Iagttagelser, landede han i en stor Bue ned over Rotte og Fælde plantede begge Forpoter i Rottens Flanker og lukkede Kæberne med de smaa, skarpe Tænder om dens Nakke. Derpaa hørtes hans advarende Knurren i Tilfælde af, at nogen skulde have den Dristighed at gøre ham Byttet stridigt.

Hans viste sig overhovedet ikke, Frøken Grete nøjedes med at tilkaste Tom et Blik, der tydeligt sagde: „At du gider“. Resolut tog Tom Rotten i Nakkeskindet og slæbte den og Fælden ud i Pantryet, slap den for et Øjeblik, saa paa mig, hvæste, slog Kloen i igen, saa atter paa mig, og endelig kom min Fantasi i Forbindelse med Dyrets Krav, han vilde have Byttet frigivet!

Rotten var omtrent halvt saa stor som Tom, dertil en gammel, kampberedt Djævel, som vilde kæmpe for sit Liv, saa jeg var noget betænkelig ved at efterkomme Opfordringen, men bestemte mig dog for at løbe Risikoen og fortrød det heller ikke. Rotten naaede aldrig at komme til hverken Flugt eller Angreb, smidig, sikker og vagtsom var Tom over den, hver Gang den forsøgte Rævestreger, og han blev ved med Jægerens rodfæstede Kotume, at slippe løs og fange igen. Denne noget nazistiske Behandling maa man tage som en Del af Kattens Natur, den maa hverken forhindres eller forstyrres, selv om det ikke harmonerer med ens bedre Jeg, hvis man ønsker at bevare en første Klasses Jæger, og det var jeg klar over, at Tom vilde blive. — Efter et Kvarters Forløb vendte han Liget paa Ryggen!

Det var interessant at iagttage hans Opførsel overfor de to Søsken efter det første „Kill“, han saa dem overhovedet ikke. Hans var meget flov, og Grete, som forsøgte Flirt og Tilnærmelser, der aldrig blev besvaret, blev til Slut saa fornærmet, at hun rømte, og vi saa hende aldrig mere.

Tom fortsatte Jagten, og i Løbet af et Par Uger var der meget faa Rotter tilbage. De sidste, vi saa, fik den „vaade Død“. Det var en bælgsort Nat, vi var i Konvoj i et Omraade, hvor det var paakrævet at føre blændende Lanterner. Pludselig saa den vagthavende Styrmand i Skæret fra bagbords Lanterne tre bevægelige Legemer paa selve Lanternebrættet, ved nærmere Eftersyn viste det sig at være tre til Døden skræmte Rotter, de sad i den røde Lyskegle og krøb helt ind i hinanden. Kort efter følte han noget smygge sig op ad hans Ben. Det var Tom, der havde jaget sit Bytte herop og nu bad om at faa Lov til at fuldende Jagten, og det fik han. I eet Jump var han paa Kanten af Lanternebrættet, hvor han smækkede Klørerne i med et eget tilintetgørende Smæld, ledsaget af et kort Hvæs. Uden Tanke for, hvor de landede, sprang de tre Gnævere ret ud over Siden og forsvandt agter over. Toms stærke Øjne skar gennem Mørket, og da han saa sit Bytte plaske hjælpeløst langs Skibssiden, var han tilfreds. Han gned sig endnu engang opad Styrmanden

Fortættets Side 15

Guld og

Af S. H. Nielsen

Sølv

paa Havets Bund!

I Havnen i den spanske Vigo ligger den spanske Sølvflaade, der i 1702 blev sænket af Engländerne

DET sensationelle Resultat, som den italienske Bjærgningsdamper „Artiglio“ opnaaede ved Bjærgningen af en stor Guld ladning fra Vraget af den store Damer „Egypt“, har i mange Aar været en Spore for „Havets Guldgravere“.

Den store P. & O. Liner „Egypt“ var den 21. Maj 1922 afgaaet fra London paa Rejse til Indien. Om Morgen den 22. Maj befandt Skibet sig ud for Bretagnes Kyst med Kurs Syd-Sydvest. Det var næsten Vindstille, og Søen var rolig; men Taagen var saa tæt, at man fra Broen kun kunde se ca. 100 m frem. — „Egypt“ brugte Fløjten hvert 3. Minut, og et Par Gange havde et fremmed Skib besvaret Signalet; men dette lød saa langt ude til Bagbord, at „Egypt“s Kaptein overhovedet ikke regnede med Muligheden af en Kollision.

Men pludselig dukkede en stor Fragtdamper ud af Taagen og brasede lige ind i „Egypt“, der blev ramt midtskibs, saa Skibssiden blev revet fuldstændig op. Fragtdamperen satte straks alle sine Baade ud, og det lykkedes at redde en Del af „Egypt“s Passagerer og Besætning; men 98 Mennesker druknede. 15 Minutter efter Kollisionen laa „Egypt“ paa Havets Bund. Om Bord paa Skibet fandtes 1089 Guldbarrer, 57 Kister med 164,979 Gold-Sovereigns og 1229 Sølvbarrer. Ikke mindre end 21 Mill. Kr. maatte „Lloyd“ betale i Forsikringspræmie til Selskabet „Peninsular and Oriental Line“, der ejede „Egypt“.

Det er forstaaeligt, at Bevidstheden om, at saa stor en Skat laa paa Havets Bund, fik mange Dykkere til at forsøge sig som Guldgravere. Franske, tyske og svenske Dykkere prøvede Lykken — men forgæves. Det blev den italienske Bjærgningsdamper „Artiglio“s

Besætning, der gennemførte det vanskelige Bjærgningsarbejde trods mange Genvordigheder og Uheld.

„Egypt“ laa paa 125 Meters Dybde i det farlige Farvand mellem Brest og Øen Quessant. Kun i Maj, Juni, Juli og August er der Mulighed for Bjærgningsarbejde, for allerede i September sætter Efteraarsstormene ind. Og selv i de nævnte fire Sommermaaneder opnaar man aldrig at se Søen fuldkommen rolig i dette Farvand.

I Sommeren 1929 begyndte „Artiglio“ sit „Guldgraverarbejde“. Først gjaldt det om at finde Vraget, og der gik flere Maaneder, før man fik fastlagt „Egypt“s Position. Imidlertid havde Efteraaret holdt sit Indtog, og det egentlige Bjærgningsarbejde maatte derfor udsættes til det følgende Aar.

I 1930 vendte „Artiglio“ saa tilbage, og saa snart Vejret tillod det, steg Dykkerne ned i Dybet. De første Sprængningsforsøg blev foretaget; men under en af disse Sprængninger sprang „Artiglio“ selv i Luf-ten. En Eksplosion tilintetgjorde fuldstændig Skibet.

Sorgen var stor i den italienske Krigshavn Spezia, der var „Artiglio“s Hjemsted. Katastrofen bevirkede imidlertid ikke, at man tabte Modet, hvad man maa-ke kunde have ventet. Tværtimod. Mere end nogensinde var man nu opsat paa at udfordre Skæbnen! En ny Bjærgningsdamper blev bygget, og paa Trods af al Overtro blev den ogsaa kaldt „Artiglio“! Og Aaret efter dampede denne nye „Artiglio“ med ny Besætning og nye Dykkere til Stedet, hvor „Egypt“ laa.

Kampen med Vraget tog atter sin Begyndelse. Arbejdet fortsattes hele Sommeren, men om særlig gode Resultater var der dog ikke Tale. Det vilde ikke rigtig lykkes at naa ind til „Egypt“s Skatkammer. Atter blev det Efteraar, og de gæve „Guldgravere“ maatte igen væbne sig med Taalmodighed et helt Aar.

Men saa endelig i 1932 fik „Artiglio“s Mandskab Belønningen for deres sejge Udholdenhed. En Aften i Juni skete det store Under. Dykkeren Lenzi kom op med en Kasse, og ivrige Hænder aabnede den straks. Et Glædesraab undslap Mændene: Guld! Der var 50 Guldbarrer i Kassen. Paa dette Tidspunkt var de gæve Guldgravere dog ikke klar over, at disse Barrer repræsenterede en Værdi af 3 Mill. Kr. De følte kuh,

at de var rige, efter deres Begreber endda uendelig rige. Forsikringsselskabet „Lloyd“ havde nemlig tilsikret det italienske Bjærgningsselskab 62 pCt. af de bjærgede Skatte. Og selvfølgelig skulde „Artiglio“s Besætning have en klækkelig Del af dette Beløb.

Paa „Artiglio“ herskede der en Glædesrus, som vist ikke kan have været større blandt de første heldige Guldgravere ved Witwatersrand eller i Alaska. Man faldt hinanden om Halsen af Glæde, og haarde og ellers ubevægelige Søfolk, der ikke siden deres Barndom havde fældet en Taare, græd af Glæde.

Et improviseret Orkester paa tre Mand spillede op. Først Nationalsangen, siden Dansemusik. Liv og Lystighed herskede paa „Artiglio“ til den lyse Morgen. Og man forstaa saa udmærket Besætningens Trang til lidt Festivitas. I 1929 var man begyndt paa Arbejdet — først i 1932 havde man naaet det første egentlige Resultat. Fire Somres haard og sejt Kamp med Storm, Hav og mange Slags Uheld var endelig kronet med Sejr.

Men allerede Dagen efter fortsattes Arbejdet, og i den kommende Tid blev endnu mange Millioner bragt op fra Dybet. Langt den største Del af „Egypt“s Guldlast lykkedes det at bjærge, takket være det maalbevidste og systematisk gennemførte Arbejde, der blev udført af „Artiglio“s Besætning.

Resultatet fra „Egypt“ regnes vel nok endnu den Dag i Dag for det største, der endnu er naaet ved noget Bjærgningsarbejde. For i Almindelighed tilsmiler Lykkens Gudinde ikke „Havets Guldgravere“ i særlig udstrakt Grad.

Dybt i Vandet i Table-Bay ved Kapstaden ligger Vragene af 50 gamle Indienfarere, der alle er forlist under Forsøg paa at runde Kap det gode Haab. Adskillige Gange har man hørt om, at der nu var indgaaet Aftale mellem den sydafrikanske Regering og forskellige Bjærgningsselskaber angaaende Hævningen af disse Skibe og deres Skatte. Men der ventes dog stadig paa Resultat. Vanskelighederne ved dette Foretagende maa aabenbart være uovervindelige.

For en Snes Aar siden tumlede et stort italiensk Bjærgningsselskab med en storstilet Plan om at hæve Napoleons Flaade, der som bekendt i 1798 blev sænket ved Abukir af den store engelske Admiral Nelson. Det blev dog ved Planen.

I Havnen i den spanske By Vigo ligger den spanske Sølvflaade, der i 1702 blev sænket af Englænderne. Mange Millioner ligger her den Dag i Dag paa Havens Bund, til Trods for at mange Bjærgningsforsøg har fundet Sted.

Bjærgningsarbejde, der varede et Aarhundrede!

Man vil saaledes se, at heldigt gennemførte Bjærgningsforsøg efter sunkne Rigdomme faktisk hører til Sjældenhederne. Virkelige Resultater er vist egentlig — bortset fra Tilfældet „Egypt“ — kun opnaaet ved to Skibe, nemlig „Laurentic“ og „Lutine“.

Den engelske Dampet „Laurentic“ blev i 1917 torpederet i Kanalen ved Bristol, og et Bjærgningsforsøg mange Aar efter gav til Resultat, at $\frac{1}{4}$ Mill. Pund Sterling i klingende Guld blev bjærget. Saa vidt vides var dette hele Skibets Guldbeholdning.

Den 10. Oktober 1799 forliste den engelske Fregat „Lutine“ i en haard Nordvestenstorm ud for Kysten

af den vestfrisiske Ø Terschelling. Fregatten blev fuldstændig slaaet til Vrag, og 255 Mennesker fandt Døden i Bølgerne. Det er en af de største Katastrofer i Skibsfartens Historie.

Om Bord paa „Lutine“ befandt sig halvanden Million Pund Sterling i Guld- og Sølybarrer, bestemt for Hansestaden Hamburg, der netop i Efteraaret 1799 var kommet ud i en svær økonomisk Krise. Bank of England havde af denne Grund tilstaaet Hamburg et Laan, men nu havnede det dejlige Guld altsaa i Stedet paa Havets Bund.

Utallige Bjærgningsforsøg blev gjort for at redde denne store Skat. Ja, faktisk strakte disse Bjærgningsforsøg sig over hele det forrige Aarhundrede, og alligevel lykkedes det kun at redde ca. en Syvendedel af det dejlige Guld. Ved Aarhundredskiftet maatte man imidlertid opgive alle yderligere Bjærgningsforsøg, da „Lutine“ efterhaanden var blevet indkapslet i et tæt og uigennemtrængeligt Sandlag. Det fortælles dog, at Haabet om at trænge igennem til de resterende Millioner stadig ikke er opgivet. Den Optimisme, som „Havets Guldgravere“ er i Besiddelse af, maa i Sandhed kaldes urokkelig.

Den spanske Armadas Forlis.

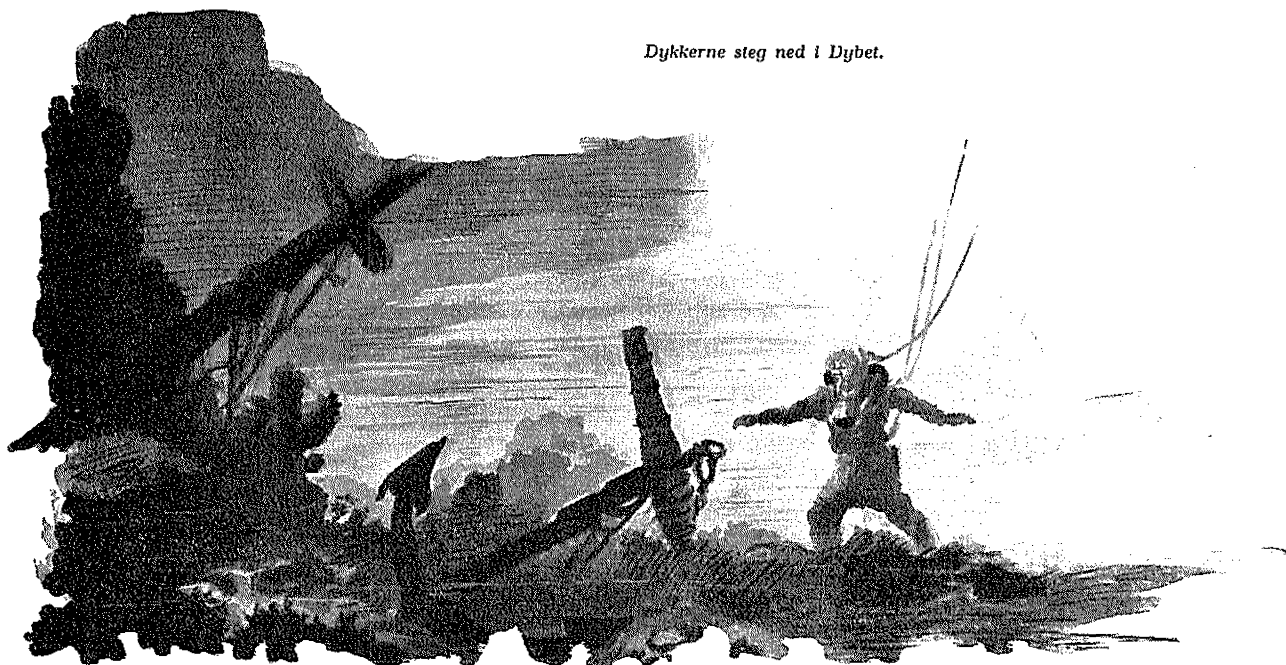
Kort før Krigens Udbrud gav et nyt eventyrligt Projekt Genlyd i Verdenspressen. Det drejede sig om Hævningen af Skatte, der i over 350 Aar havde hvilet paa Havets Bund, nemlig Skatten fra den stolte spanske Armada, som Kong Philip den II af Spanien i 1588 sendte paa Togt mod Holland og England. Af denne stolte Krigsflaade, der bestod af 129 Skibe, vendte imidlertid kun 54 Skibe tilbage til Hjemlandet. Alle de øvrige forliste. De Skibe, der ikke blev ødelagt i Kampene mod den engelske Admiral Drake, faldt i Stedet som Offer for de haarde Nordsøstorme.

I Bugten ved Tobermory paa Skotlands Vestkyst blev ogsaa Armadaens stolte Flagskib „Florenzia“ indhentet af Skæbnen. Med sine sagnagtige Skatte sank det prægtige Skib — en Gave fra Hertugen af Toscana til Kong Philip — i Dybet. Alle Forsøg paa at bjærge Skatten har hidtil været forgæves. Et tykt Sandlag, der er endnu tættere end ved „Lutine“, umuliggør ethvert Forsøg paa at trænge ind i Vraget.

I 1939 regnede man imidlertid med, at denne Forhindring skulde være fjernet, takket være den moderne Teknik. Den hollandske Ingeniør van Wienen konstruerede nemlig dengang et Dykkerapparat, der uden større Vanskelighed kunde trænge igennem de tætte Sandmasser, og samme Aar grundlagdes for engelske og hollandske Penge „Anglo Dutch Diving and Salvage Company“. Selskabets første Arbejde skulde bestaa i at udruste en Ekspedition, som skulde sendes til Tobermory for at hæve Skatten fra „Florenzia“.

Forberedelserne var da ogsaa i fuld Gang; men saa satte Krigen Punktum for Arbejdet. Ekspeditionen naaede ikke at komme af Sted inden Krigsudbruddet, og om man efter Krigen vil genoptage det gigantiske Projekt faar staa hen.

Det vilde imidlertid have været interessant at faa konstateret, hvilke Resultater van Wienen's egenartede Dykkerapparat havde kunnet opvise. Hidtil havde man jo kun arbejdet med Dykkerapparater til een



Mand, mens den hollandske Ingeniørs Apparat havde Plads til tre Mand.

Nu vilde selve Dykkerkunsten imidlertid ikke have været det centrale ved Bjærgningsarbejdet i Tobermory, idet det spanske Flagskib ikke ligger nær saa dybt som f. Eks. „Egypt“, ved hvis Bjærgning Dykkerne maatte udholde Trykket af en Vandsøjle paa over hundrede Meter. Til Gengæld dækker et 10 m tykt Sandlag „Florenzia“, men denne Side af Sagen

er det Ingeniørernes Opgave at løse. Og Opgaven mener van Wienen altsaa at have løst gennem Konstrueringen af sit Dykkerapparat.

Om man i kommende Tider atter vil beskæftige sig med at hæve den spanske Armadas Skat, vil Tiden vise. Men sker det, giver Havet maaske en skønne Dag tilbage, hvad det tog for mere end 350 Aar siden. — Maaske...

Sorte Tom Fortsat fra Side 13.

og gik saa til Køjs og sov med den fødte Jægers gode Samvittighed. Det blev det sidste, vi saa til Rotter.

Ikke længe efter kom vi til Liverpool, Rottedræberen par Excellence kom om Bord. Han spurgte straks, om vi havde noget at beklage os over. Vi kunde kun sige, som sandt var, at vi var særdeles godt tilfredse. Han nød denne Udtalelse med Idealistens Velbehag, men da jeg bragte ham hans Certifikat og bad ham læse et andet, som jeg selv havde udfærdiget, saa han meget uforstaaende paa mig. Paa det „hjemmestrikkede“ stod kun, at Mr. Tom Thomassen havde rensat Skibet for Rotter uden anden Betaling end Kosten. Paa det originale Certifikat havde jeg tilladt mig at anføre: „Ude af Kraft“. — „Hvad menes der i Grunden med alt dette her,“ spurgte han indigneret. Jeg forklarede ham det meste af det. Til Slut spurgte han: „og hvem er saa denne Mr. Thomason, der udfører dette Arbejde for ingenting og gør det bedre end jeg.“ — „Et Øjeblik,“ bad jeg, idet jeg gik ud paa Dækket og kaldte paa Tom.

Langsomt glidende, med Halen i Vejret kom Mr. Tom ind i Salonen, de gulgrønne Øjne skinnede, hans Pels var som et blaasort, gnistrende Skjold, han saa forbandet godt ud. „Maa jeg præsentere Mr. Tom Thomason.“ Tom saa overlegent paa sin Konkurrent, gik hen ved Varmeovnen og krøllede sig sammen, fuld-

stændig uimponeret. Inspektøren smilede lettet og var large nok til at indrømme, at *den sorte Bandit* kunde han ikke hamle op med. Trods dette vilde han alligevel ikke tage sit kasserede Certifikat med sig, Hæderspladsen blandt Skibets Papirer havde det dog mistet for stedse.

Der forløb et Par Maaneder i bare Hygge og Idyl. Tom var nu helt voksen og den flotteste unge Fyr, man kunde tænke sig, forgudet af hele Besætningen.

Men desværre mødte ogsaa han sit Waterloo. I Manchester blev han lokket i Land af en besnærende Kvinde. Han glemte al Forsigtighed, glemte sin Stolt-hed, sin Selvtillid, gav det hele væk og gav sit Liv. Vi fandt ham paa Kajen med halvt brystne Øjne. Han havde været i Vandet. Hans dejlige Pels drev af skiden Olie, og hans Strube var bidt over. Mærker af en stor Kats Klør sad i hans Nakke. Første Styrmand, som var en Ynder af alle Slags Citater, udbrød med Salvelse: „Og hvor er saa den forbandede Kvinde“. Tom saa paa os for sidste Gang, samtidig drejede han langsomt Øjnene over mod et Pakhus, og der sad Kvinden, slikkende og pyntende sin Pels. Hun var en skøn, fristende Aabenbaring, og bag hende, tæt op mod Muren, laa hendes Mage, en stor, kæmpestærk Proletar. Han var ved at slikke sine Saar efter at have forsvaret sin Ejendom og krævet sin Ret, hvorved han blev Toms Drabsmand.

England, 1943.

Chr. Petersen.

i NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

TRETTEDE KAPITEL.

I Gaar i Benin — i Dag i Wari. De to Faktorer ligger ved hver sin Flodarm; men der er lige saa stor Forskel paa Benin og Wari som paa i Gaar og i Dag.

I Benin laa vi til Ankers for to Patentankre midt i Strømmen. I Wari ligger vi fortøjet til en primitiv Landgangsbro af raa Træstammer. I Benin ligger Faktoret midt i en Negerby. I Wari ligger Faktoret midt i Ensomheden og Negerbyen langt inde i Busken. I Gaar var det Lørdag. I Dag er det Søndag, og den eneste Lighed, jeg i Øjeblikket ser, er, at Sambo vedblivende staar lænket til sin Ringbolt.

Ikke en eneste af Faktorets sorte Sjæle har bærer os med deres Besøg om Bord, og nu har vi ligget her en halv Time...

Hvad er Meningen? Er Wari-Negre ikke Tjau, Tjauædere som Benin-Negre, eller har de ingen Tusk? Og hvor i Alverden er Faktoren og hele hans Personale? Skulde de være stukket af Sandfluer — og lide af Sovesyge? Det ser bestemt ud, som om hele Faktoret ligger i Dvale. Eller skulde monstro de sorte Aber have ædt alle de hvide Hunde? Det skal være passeret før for ganske faa Aar siden, at Wari-Negre stegte en Faktor og hele hans Personale i Faktorets Brand og deres eget Fedt og bagefter holdt Ædegilde paa dem. Det paastaar Baadsmanden i hvert Fald, og han siger, at Gildet blev holdt i en Hule inde i Busken, og at Negrene aad, til de sprængtes — af en Dynamitpatron fra en engelsk Orlogsmand.

Jeg tvivler ikke paa Baadsmandens Ord i den Sammenhæng, selv om han er Amerikaner. Jeg har med mine egne Øjne set, at Nigeria-Negre er Hunde efter Tjau, og ingen kan vel fortænke dem i, at de bider, naar man træder dem paa Halen. Efter min Mening kommer det ud paa ét, om en Sort mæsker sig paa Bekostning af en Hvid eller omvendt.

Men her staar jeg og filosoferer over alt muligt mellem Himmel og Jord, som jo slet ikke angaar mig, og jeg lægger ikke engang Mærke til Flaget i Toppen af den Mast, der er rejst ved Faktoret. Naa, det Flag er heller ikke godt at faa Øje paa med en Baggrund af Skov; det hænger slattent op og ned, og baade Mast og Flag ser nærmest ud, som om de er smittet af Omgivelserne. Alligevel er det et tydeligt Tegn paa, at Wari-Negrene er under sikker Beskyttelse, og at der endnu er Liv i Beskytterne.

At der ogsaa er Liv i Negerbyen lige i Øjeblikket, er jeg derimod stærkt i Tvivl om. Jeg synes, jeg hører drøvende Sang fra Faktorets Vareskure, og jeg ser en

Del Kvinder gaa krumbøjede over en Yamsmark og sanke gloende Kul paa deres Hoveder — eller er det maaske ikke Faktorens Enemærker, de gaar paa. Naa, det kan vel ogsaa tænkes, at de ikke netop gaar der for at berige sig selv. Det ser i det hele taget ud, som om Faktoren kommer Hviledagen i Hu og holder sig skadesløs.

„Kongen af Benin“ skal lettes for fem Hundrede Kasser Genever her, og dens Agterlast skal fyldes med tyve Fustager Palmeolie og ti Tons Gummi. Hele Arbejdet kan højst vare et Par Timer. Men hvor intet er, har selv „Kongen af Benin“ tabt sin Ret til at blive ekspederet, og det er soleklart, at der i Dag ikke er Spor af Lyst hverken hos Skibsofficerer eller Faktor.

Jeg kan kun tænke mig en Aarsag til den gensidige Ulyst, og det er Tiden. Der skal Tid til alt, og der skal mere end et Par Timer til at knække Halsen paa det Antal Flasker, som efter Sigende plejer at springe i Kahytten, hver Gang „Kongen af Benin“ er paa Besøg i Wari. Desuden ser det ogsaa bedre ud i Skibsjournalen, om hele Søndagen bliver udfyldt med et „Helligholdt Dagen“, end hvis man slutter ved Middag med „Klar til Afgang“ og først fortsætter Rejsen Mandag Morgen. Det bliver ogsaa et Spørgsmaal om Tid, og den er vanskelig at gøre Rede for paa en ærlig og tilfredsstillende Maade. Jeg gad i hvert Fald se den Reder, der billiger, at den udfyldes med et Drikkegilde, naar det koster en lille Formue for hver Dag, Skuden holdes i Fart.

Men dem om det, som kan regne og skrive, og som skal føre Journalen. Jeg siger, det bliver en drøj Dag at faa Bugt med for os, som ikke har andet at holde Drikkegilde paa end den flove Substans, Kondensatoren destillerer, og som ikke engang smager af Vand.

Naar vi saa endda kunde gøre Regning paa en lille Tuskhandel med Faktorets Negre ligesom i Benin. Det liver altid op at se et fremmed Ansigt om Bord, selv om det er nok saa sort. Men ogsaa den Smule Adspredelse lader det til, vi skal gaa glip af. Mon det er Faktorens strenge Helligdagslov, der forbyder Negrene enhver Fornøjelse? Jeg er tilbøjelig til at tro det efter den mjavende Lyd, jeg nu og da hører fra Vareskurene. Den minder mig om Baadsmandens Kat.

Men hvilken Taabelighed at staa her og skumle og danne sig Forestillinger om Mishandling og Drab, naar ens egne Tanker ikke gaar ud paa stort andet end netop selv at slaa ihjel. Vist saa! Jeg har jo den sidste halve Time ikke bestilt andet end at ruge over en Mordplan, og nu har jeg den fiks og færdig. Ganske

vist er det kun en kedelig Søndag, jeg vil til Livs, men jeg tvivler ikke desto mindre om, at min Metode at undlive den paa af visse andre vil blive betragtet som Brud paa, hvad der ellers er tilladeligt for almindelige menige Søfolk i Nigeria. Jeg vil have Landlov.

„Hvad mener du om en lille Tur i Land, Kammerat?“ siger jeg, og jeg lægger Eftertryk paa Kammeraten med min flade Haand paa hans Skulder, men det er ogsaa Nordmanden, jeg taler til.

Nordmanden mener, at det Fan' sjere ham er det bedste, han længe har hørt. Han vil af Sted paa staaende Fod, om han saa skal gaa ganske alene. Men jeg minder ham om Nigeria-Negres Kødlyst i Almindelighed, efter hvad vi selv har set — og om Wari-Negres i Særdeleshed efter Baadsmændens Beretning, og vi er straks enige om, at de Sortes Appetit maa staa i Forhold til de Hvides Antal, og at den sikkert er mindre glubende jo flere Hvide vi er.

Saa gaar vi ind i Lukafet med det bedste, Nordmanden længe har hørt. Hollænderen hævder øjeblikkelig, at Idéen er hans, og straks kommer Tyrken i Tanker om, at han allerede længe har gaaet og spekuleret over det selv samme. Der er delte Meninger om, hvem der er Barnets Fader, men en rørende Enighed om, at vi alle bør adoptere det. Og nu bander tretten Matroser paa, at de vil tage Livet af en kedelig Søndag med en Skovtur.

Vi tropper alle Mand op hos Skipperen.

„Landlov!“ siger Kaptajn Anderson, og han tager Maal af os alle tretten. „Har I faaet Tropekuller? Her er jo ikke saa meget som et Værtshus — og ikke et Skørt. Hvad i Djævlens Skind og Ben vil I saa i Land efter.

„Kun for at se lidt paa Faktoret og paa, hvad der ellers kan være at se,“ siger jeg. „Og det er da en uskyldig Fornøjelse paa en Søndag, Hr. Kaptajn.“

„Ja, du ser mig ud til at være svært uskyldig,“ siger Kaptajn Anderson, og han staar med begge Hænder i Bukselommerne og skræver ud med Benene, og han ser ud, som om han tvivler paa sine egne Ord. „Naar man ser nøjere paa jer allesammen, ligner I en Skare rene Engle.“

„Det er jo ikke for at gaa og se paa hinanden, vi vil i Land, Hr. Kaptajn,“ siger Nordmanden.

„Da er der saamænd ikke andet mærkværdigt at se her i Wari,“ siger Kaptajn Anderson, og efter Ordlyden at dømme, maa han være ualmindelig tør i Halsen. „Med mindre I ogsaa sætter Pris paa at se, hvorledes I ser ud indvendig, og dette Ønske faar I uhyre let opfyldt, dersom I gaar i Land og giver jer af med de Indfødte.“

„Vi bliver selvfølgelig her i Nærheden,“ siger Tyrken og slaar ud med Haanden efter Yamsmarken.

„Ja, naturligvis,“ siger Hollænderen. „Vi giver os i det hele taget kun af med de Hvide i Faktoret.“

„De er allesammen sorte,“ siger Kaptajn Anderson kort og affejende. „Og nu vil jeg ikke høre mere paa jeres Udflugter. Her er det ikke mig alene, men ogsaa Faktoren der raader. Hvis han giver Tilladelse til Landlov saa for mig gerne, men paa den Betingelse, at I opholder jer inden for Synsvidde. Og skrub saa af og vent, til Faktoren kommer om Bord.“

„Det var Fan's,“ siger Nordmanden.

„Det var som syv Tusind,“ siger Kaptajn Anderson. „Vil I have det sidste Ord?“

Men det er der ingen af os, der vil, for vi har det bestemte Indtryk af, at vi alligevel ikke faar Lov til at beholde det længere, end til Faktoren kommer om Bord, og med dette Indtryk skrubber vi af.

FJORTENDE KAPITEL.

Jerndækket gløder. Luften skolder. Solen svider Blaser i Lak og Maling, og vi tretten Matroser ligger alle Mand under Solsejlet paa Bakken og brænder op af Længsel efter at se Faktoren om Bord.

Kroonegrene dvasker paa Agterdækket — Dyrene under Bakken i deres Tremmebure. Støjen fra Vareskurene er ophørt. Negerkvinderne er forsvundet fra Yamsmarken, og Tyrken er faldet i Søvn. Tiden snegler sig af Sted med Lediggang gennem Omgivelsernes Ensformighed og i en trykkende Stilhed, der kun afbrydes af Sambos Raslen med sin Lænke, naar han nu og da skifter Stilling ved Ringbolten foran Overbygningen.

Nej, hvor jeg keder mig, og hvor dog alle mine Kammerater keder mig. Hvor det hele keder mig, og Kors, hvor jeg gaber. Jeg siger, maa jeg saa bede om en Orkan — eller et Jordskælv.

Endelig!

Det kommer hverken som Orkan eller Jordskælv, men som et forløsende Udbrud fra tolv Mand paa én Gang, og den trettende farer op af sin Søvn som fra en lykkelig Tilværelse.

„Dejlig Drøm,“ siger Tyrken og strækker sig, saa han knager i alle Led. „Sikken Masse Kærester.“

Han ser ud som en forelsket Hankat. Men han har aldrig saa saare gnedet Drømmebillederne af Øjnene, før han ser ud som baade Hollænder og Nordmand og hele Resten, og de ser nærmest ud, som om de har faaet Øje paa et Spøgelse ved højlys Dag.

Hvorledes jeg selv ser ud ved Synet af den Fremtoning, der kommer op over Landgangen, er jeg ikke i Stand til at sige, men jeg føler, som jeg antager, man maa føle, naar man staar over for et Genfærd, og uvilkaarligt spørger jeg mig selv: Er det Faktoren fra Benin eller Faktoren fra Wari? I Fald det er Faktoren fra Wari, hvilket jeg er mest tilbøjelig til at tro, det er, saa har jeg igen fundet en Lighed mellem Benin og Wari. Og nu har jeg med ét den klareste Forstaaelse af den Læresætning, man forgæves gjorde Forsøg paa at banke ind i mig i Skolen. Selvfølgelig er Faktorenes Orden ligegyldig. Det gælder under alle Omstændigheder i Nigeria. Men om Bord i „Kongen af Benin“ er Matrosers Orden ogsaa ligegyldig, naar det gælder om at faa Landlov, og vi maser agterefter i en Klump.

„Hvad vil I Folkens?“ siger Kaptajn Anderson som Bevis paa en svag Hukommelse.

„Det var den Landlov,“ siger Nordmanden.

„Landlov,“ gentager Kaptajn Anderson. „Det ved jeg næsten ikke, hvad jeg skal sige til. Hvad mener Faktoren?“

Faktoren mener, at vi ser ud til at være pæne Mennesker, som ikke vil yppe Klammeri med de Indfødte, og som vil holde sig i Nærheden af Skibet, og det er meget enkelt set af en Mand, som ellers nok kan se ud til at se alting dobbelt. Men jeg mener, at en Skipper, som det ene Øjeblik har uendelig meget at sige mod en

Ting, og som det næste Øjeblik ikke ved, hvad han skal sige til den samme Ting, maa være en Mand, der helst vil luske sig uden om Tingen, og jeg er ikke bange for at sige min Mening.

Om min Mening specielt gør Indtryk paa Kaptajn Anderson, skal jeg lade være usagt. Han staar og rokker, som om han vakler mellem to forskellige Beslutninger; men da han til sidst hører tretten Matrosers fælles Mening om en Mand, der bryder sit Ord, selv om dette ogsaa er givet med Forbehold, hælder han med ét helt over mod Faktorens Standpunkt, og vi faar igen et „Skrub saa af“, men denne Gang er det i Land, og der følger en hel Legion Jævla med.

Naturligvis parerer vi Ordre, og vi er ikke længe om at komme over Landgangen — undtagen Tyrken, som tror paa en forud bestemt Skæbne og er ligeglad med alle Ordre. Han giver sig i Snak med Sambo, endskønt dette er strengt forbudt. Han beklager ham i høje Toner, og hans Deltagelse er saa langvarig, at det et Øjeblik ser ud, som om den skal strække sig over Resten af Dagen; for Kaptajn Anderson strækker Hals ud gennem Kahytsdøren og laver en farlig Blæst, og den kommer som Lyn og Torden.

„Kan du ikke undvære Sambo, er det bedst, du bliver om Bord!“

Men Tyrken hører daarligt med den Vind, der blæser fra Kahytsdøren. Han bener af ind over Landgangen, og han sværger ved Profetens Skæg, at Sambo ogsaa skal faa Landlov — naar vi kommer til Sierra Leone, saa ingen behøver at tvivle, om hans Deltagelse er ærlig ment eller ikke.

Vi gaar en Runde omkring Faktoriets. Der er ikke meget at se — tre to Etages Lysthuse inden for et Plankeværk og to sorte Soldater med opplantet Bajonet paa Post ved en Laage udenfor. Et halvt Hundrede Alen derfra ligger Vareskurene.

Soldaterne patrouillerer frem og tilbage med Gevær i Hvil, og de er de første Negre, jeg har set med Bukser paa i Nigeria. Men Bukserne udgør ogsaa hele deres Uniform, og den holdes oppe med en Rem om Livet — et Læderbælte, som er spækket med Riffelpatroner, og hvori der hænger en Bajonetskede og et andet Hylster med en lang Slagtekniv i.

Vi giver os i Snak med Soldaterne. Det er Sudan-Negre, og de taler Engelsk til Faktoriets Behov. De betyder os straks, at der er mange flere som de inden for Plankeværket og rundt omkring, og at de er Majestætens bedste Soldater, som allesammen har været i Krig før.

Der er ingen Grund til at tvivle paa deres Udsagn. I hvert Fald kan disse to Skildvagter nok se ud til at have adskillige Menneskeliv paa deres Samvittighed. Men vi er ikke gaaet i Land for at føre Krig, og vi trækker os bort fra dette Faktori, der paa Afstand

ligner en fredelig Handelskoloni, men som paa nært Hold mest af alt ser ud som en Røverborg.

Vi kigger lidt paa Vareskurene. De er aabne mod Landsiden, og de er fyldt med Palmeolie og Kerner i Fustager og Gummi i Bastmaatter, og ved hver af dem gaar to Vogtere, som nøjagtig ligner de to, vi først var i Snak med, og som er lige saa indeklemt efter at fortælle os, at de er Majestætens bedste Soldater, og at de har været i Krig før.

Jeg er ikke ganske klar over, hvilken Majestæt de hentyder til. Det kan være Dronningen af Storbritannien og Irland og Kejserinden af Indien. Det kan ogsaa være Faktoren i Wari eller en anden Smaakonge. Jeg har Indtryk af, at der er lige saa mange Majestæter i Nigeria, som der er Kvadrattmile, og det er ikke ganske faa. Men jeg er aldeles paa det rene med, at jeg hører til „Kongen af Benin“s bedste Matroser, og vi giver os ikke af med Soldater, som ikke kan anvise os anden Drikkelse end det Muddervand, vi er kommet sejlen i.

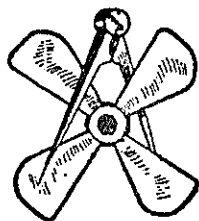
Vi slaar et Slag hen forbi Yamsmarken. Den indbyder ikke paa noget læskende — tværtimod — de brune Rodknolde, som hist og her stikker frem af Jorden under svedne Toppe, øger snarere vor Tørst ved Tanken om en saa træet og tør Erstatning for Kartoffler.

Men nu støder vi paa en Ananasplantning, hvor grønne og gule Frugter ligger i Massevis paa Jorden og vokser som Agurker. Det er fristende, og hvem kan fortænke os i, at vi tager for os af Overfloden — hvem andre end et Par af Majestætens bedste Soldater, som kommer halsende hen imod os med Gevær i højre Haand og vilde Fagter med en Slagtekniv i venstre.

Hvad gør vi nu? Hvad er der i det hele taget at gøre — andet end at tage Sagen med Ro? Ingen af os kan i hvert Fald finde paa noget andet i en Hurtighed. Vi skræller vore Ananas — eller rettere Faktorens, og det lader til, at vort rolige Eksempel smitter. Majestætens bedste Soldater, som har været i Krig før, standser paa sikker Skudafstand og sender os en Salve af Trusler, som kun kan fostres i en saakaldt civiliseret Negers Hjerne, og som udslynget paa Engelsk til Faktoribehov sikkert kan faa selv Nigerias allersorte-ste Sjele til at blegne, men som kun giver os Indtryk af at staa over for et Par ganske almindelige, stortalende Soldater.

Saa trækker vi ned mod „Kongen af Benin“ igen. Vi har Ordre til at holde os i Nærheden. Men det er lettere sagt end gjort, naar man er tør i Halsen, og Luften i Nærheden er svanger med Lyden af klirrende Glas og knaldende Proppe og et Virvar af drukkent Sludder, som allesammen trænger ud fra Spisesalonen om Bord.

Kaptajn Anderson har ubetinget Ret. I Land findes ikke noget Værtshus. *Fortælltes i næste Nummer.*



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

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

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Oktober 1947



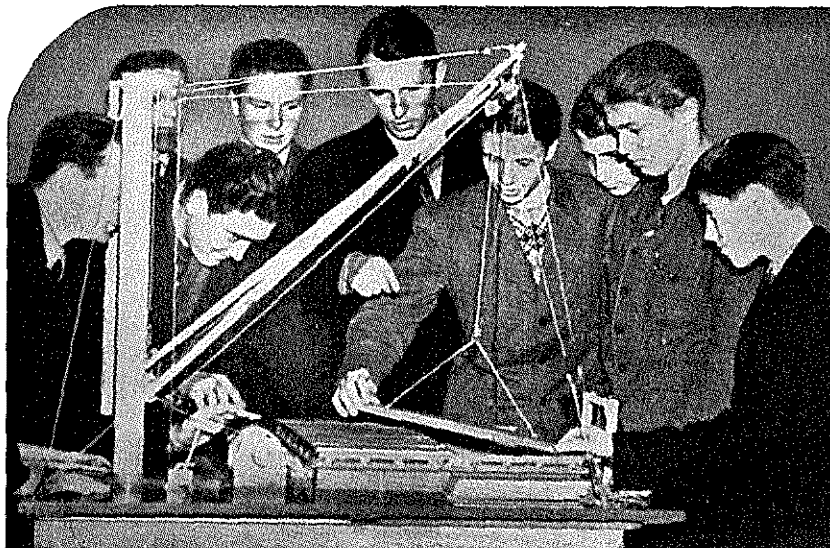
Medlemmer pr. Januar 1947

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
A/S Det Østasiatiske Kompagni
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Norden
D/S Dannebrog
D/S Torm
D/S Progress
Det Danske Petroleum A/S
D/S Orient
A/S Det Dansk-Franske D/S
D/S Myren
D/S Vendila
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
A/S Det Danske Kulkompagni
D/S Jutlandia
D/S Pacific
D/S Baltic
Rhederi M. Jøbsen A/S
D/S Orion
Andreas Christensen
D/S Hafnia A/S
D/S paa Bornholm af 1866
D/S Heland
Aabenraa Rederi A/S
A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-Entreprise
C. Clausen
A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
Navitas A/S
D/S Als
D/S Viking
A. E. Sørensen
A/S De Danske Sukkerfabrikker
Oluf Svendsen
D/S Activ
A/S Vestjysk D/S
Hans Svenningsen
J. Saabye & O. Lerche A/S
D/S Phonix
D/S af 1925
Alfred Olsen Transport Co. A/S
A/S Det Forenede Bugserelskab
Rederi-A/S Kosmos
A/S Tankskibsrederiet
D/S Draco
A/S Rederiet Mathilde
Det Dansk-Norske D/S
D/S Jyden
A/S Christiansholms Fabriker
J. Asmusens Eftf.
D/S Samso
Rederi-Aktieselskabet Transporter
D/S Trio
Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
D/S Finland

Vejen til Sømandsgerningen gennem Sømandsskolen. Hvornaar faar Danmark sin?

Göteborgs Stads Yrkesskolor har for nylig udsendt en smuk og instruktiv Brochure med Titlen „Rätt kurs for Dig som vill till sjöss“, hvori man faar alt at vide om Sjö-

kokke. Der er to Kurser om Aaret i hver Afdeling. Kursustiden er fem Maaneder og Uddannelsen omfatter baade teoretisk og praktisk Undervisning.



Øvelser med Modellen af en Lastluger.

mannsskolan i Göteborg, som er den første i sin Slags i Sverige.

Skolen drives af Byens tekniske Skoler og omfatter dels grundlæggende Uddannelse for dem, der vil gaa Sømandsvejen, dels Kurser for Dæks- og Maskinpersonale, saavel Fælleskurser for disse Grene som Specialkurser samt Kurser for Skibs-

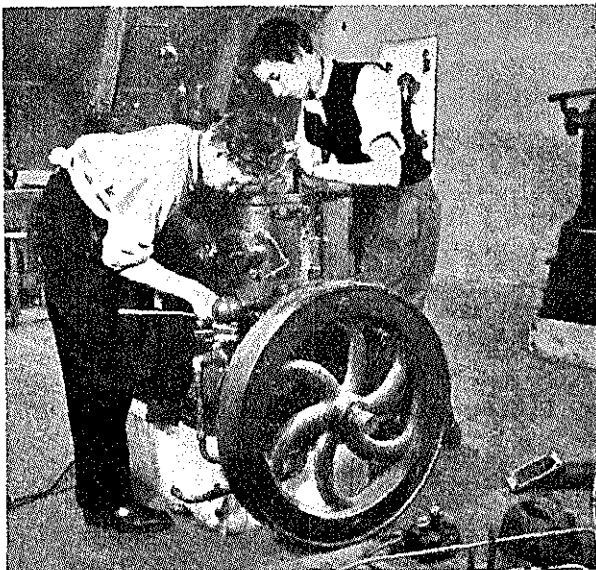
Sjömannsskolans Lokaler er lyse og rummelige og omfatter Teorisal, Riggerværksted, Maskinværksted med Svejseaggregat og Smedie samt Altan med Signalmast. Skolen har desuden til sin Raadighed fire Baade, hvoraf en med Motor og de øvrige med Sejl eller Aarer. En af disse er en Redningsbaad, som sættes i Vandet med



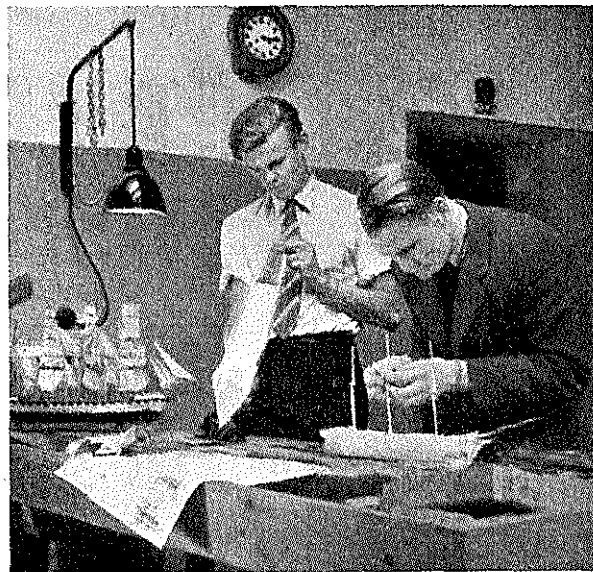
G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Undervisning i Maskinlære.



Sømandsskøj er et frivilligt Fag.

Davidser. — Til Studier ved Skolen bevilges til ubemidlede Statsstipendier, som for Tiden er 90 Kr. pr. Maaned, og som evt. skal forhøjes til 115 Kr. pr. Maaned. Svenska Sjöfolksförbundet uddeler Stipendier til dem, der i to Aar har været Medlemmer af Forbundet, og Sveriges Redareförening og enkelte Redere giver Midler til Elevernes Udrustning saavel under som efter Skolen.

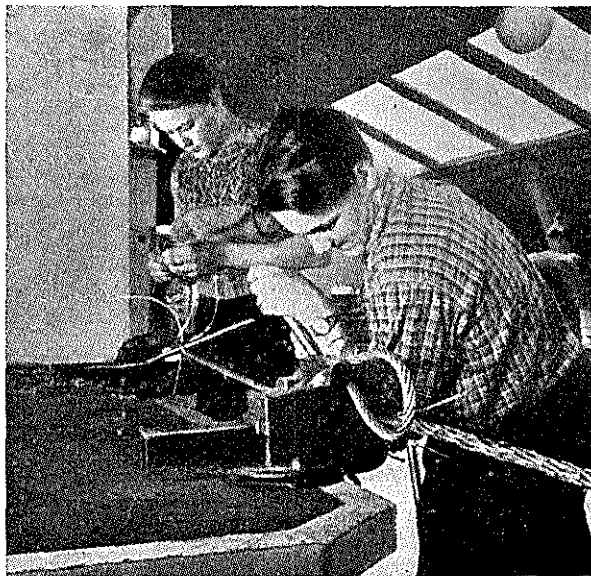
I Dæks- og Maskinafdelingerne aflægges Prøve som Baadroer, og Eleverne faar et Afgangsbevis og har Ret til at bære Sjömannsskolans Mærke. Den, som ikke forud er Medlem af Svenska Sjöfolksförbundet, kan blive det umiddelbart efter Skolen. Derved opnaar Eleverne, at de selv kan vælge, hvilket Skib de vil paamønstres. Mulighederne for Hyre direkte fra Skolen er store, og samtlige afgaaede Elever har faaet gode Hyrer ved Skolens Formidling. Kursustiden paa Skolen regnes som Søfart Opflytning i højere Lønklasse og kan ogsaa

regnes som Praksis for Elever, der fortsætter deres Uddannelse.

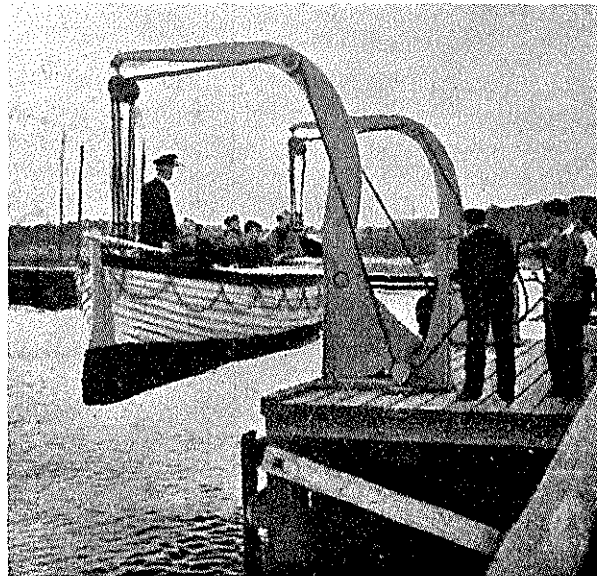
Eleverne skal mindst være fyldt 15 Aar, have afsluttet Folkeskolen og have Lægeattest for Mønstring til Søs.

Kurserne giver gode Fremtidsmuligheder. Fortsatte Studier lettes i væsentlig Grad og den, som har gennemgaaet Sømandsskolen har ogsaa lettere ved at komme ind paa en Navigationsskole.

Den, som vil være Sømand, maa huske, at han først maa lære sit Fag, hedder det i Brochuren. Sømandens Gerning er et Arbejde for Mænd — og for Mænd, som kender deres Fag. En ekstra Løkkemad er uden Tvivl Sommerkurset paa Rydbergsska Stiftelsens Skoleskib „Sunbeam“, i hvilket de bedste Elever fra Sjömannsskolans forskellige Afdelinger kan deltage, og hvor Skolens Lærere tjenstgør som Befalingsmænd og Instruktører.



Wiresplidsning.

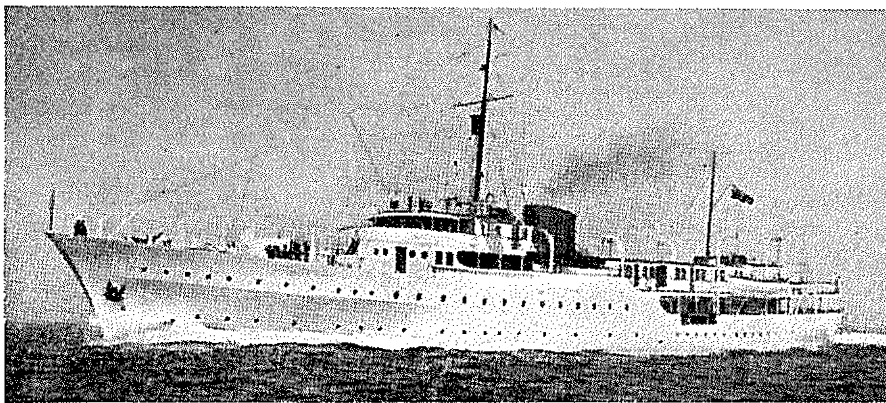


Øvelse med Skolens Redningsbaad.

Kongeskipet

Kongeskipet — det norske Folks Gave til Kong Haakon paa hans 75-Aarsdag — blev den store, elegante Motoryacht „Philante“, som er indkøbt i England.

„Philante“ blev bygget i 1937 af Camper og Nicholson Ltd. i Southampton til den kendte engelske Sejler og Flyvemaskinfabrikant Mr. T.O.M. Sopwith. Skibet har følgende Dimensioner: Længde overalt 80,16 m Længde mellem Perpendikulærerne 76,25 m, største Bredde 11,58 m og Dybgang agter 4,5 m, Bruttotonnagen er ca. 1600 Tons. Skibet opfylder mere end Fordringerne til højeste Klasse i Lloyds Register. Maskineriet bestaar af to 8-



Den elegante Lystyacht „Philante“ for Krigen.

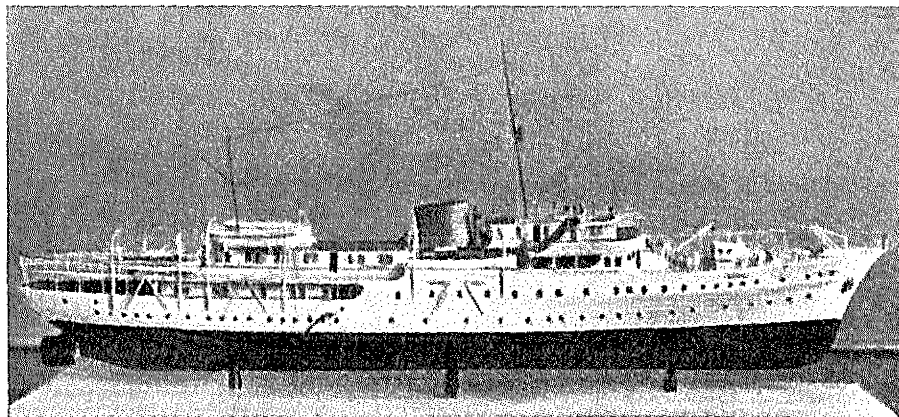
og en Bunkerolietank paa 200 Tons giver Skibet en Aktionsradius paa ca. 9000 Sømil.

Da „Philante“ blev bygget, blev det beskrevet som den eleganteste og mest veludrustede Lystyacht i Verden, og man havde heller ikke sparet noget for at gøre

Skibet første Klasses i enhver Henseende. Der findes en Række store, elegante Saloner og usædvanlig bekvemme Kamre saavel til Gæster og Officerer som til Mandskabet. Navigationsudrustningen omfatter alle mulige moderne Instrumenter, som f. Eks. Sperry Master Gyroskopkompas, Pejleapparat, Ekkolod, elektrisk Log o. s. v.

Under Krigen blev Skibet benyttet af den engelske Marine, og Størstedelen af Luksusindretningen blev taget i Land. Skibet ligger nu i Southampton i den Tilstand, hvori Marinen leverede det tilbage og maa derfor apteres om.

Det er endnu for tidligt at udtale sig om, hvor længe Reparationen vil vare, men der vil blive gjort alt, for at Kong Haakon kan tage sit nye Skib i Besiddelse til Foraaret næste Aar.



Modellen af Kongeskipet, som blev overrakt Kong Haakon paa hans 75-Aarsdag. Man tilstræber øjensynlig at danne Kongens Initialer midtskibs.

cylindrede M. A. N. Dieselmotorer hver paa 1500 BHK. Gennemsnitsfarten er ca. 14 Knob, men paa Prøveturen opnaaedes 17,1 Knob. Skibet har Inderbund og seks vandtætte Skodder. En Ferskvandstank paa 125 Tons

Sild og Perler

Der er snart ikke Grænser for de Ting, man kan fremstille af Havets Fiskerigdomme. I Aarevis har Damerne nu gaaet med Fodtøj, hvor Overlæderet har svømmet lange Strækninger paa Havbunden som Skind paa Rødspætter og lignende Fisk. Fornylig begyndte man ogsaa at tale om Muligheden af at fremstille Margarine af Sild, og Fiskepølser kan allerede købes

i danske Butikker. Nu meddeles det imidlertid fra Norge, at man deroppe paa Sildeoliefabrikkerne vil indrette Anlæg, der skal udvinde en Mængde Biprodukter, der kan blive til stor Nytte i det daglige Liv. Et af disse Biprodukter hedder Guanin. Det er dette Stof, der faar Silden til at skinne som Sølv. Guanin kan bl. a. bruges til Fremstilling af Lak, og det mest mærkelige er, at det ogsaa allerede bruges til imiterede Perler.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

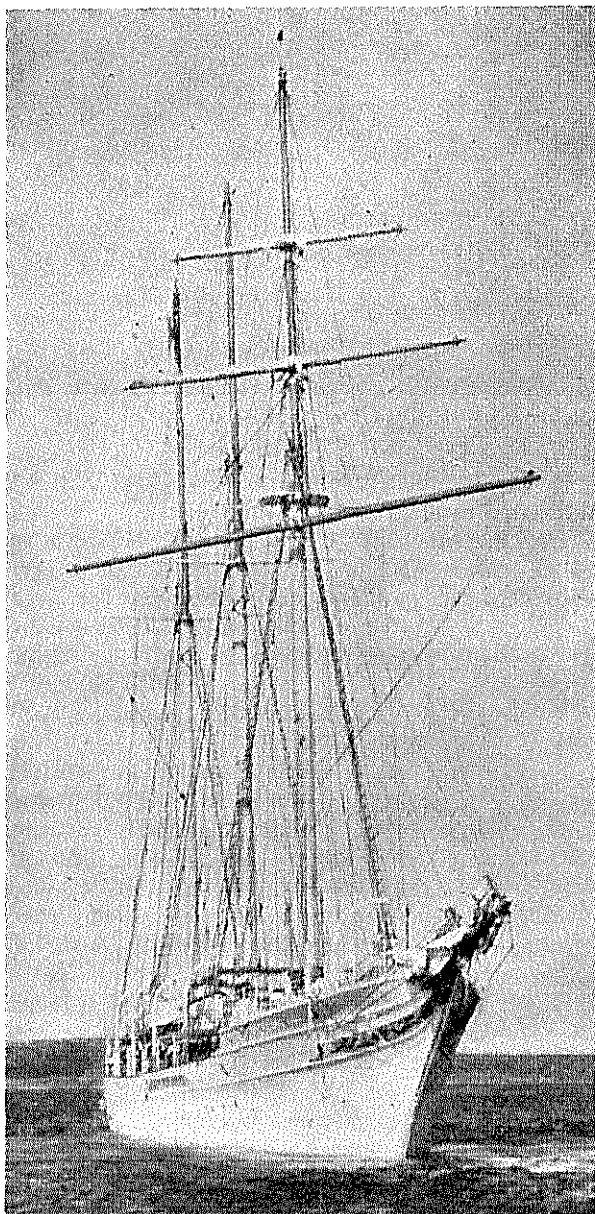
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



„Sunbeam“ paa Ålvsborgfjorden.

„Sunbeam“ vendte i Slutningen af August hjem fra sit første Togt. Det gik fra Göteborg over London, Lisabon, Madeira og tilbage. Paa Grund af Forholdene blev Togtet kun paa 7 Uger, hvilket naturligvis er for lidt til en god og forsvarlig Uddannelse. Skibet er nemlig indkøbt fra England, hvor det under Krigen gjorde Tjeneste som Moderskib for Undervandsbaade. Det var i meget daarlig Stand ved Ankomsten, men af økonomiske Hensyn maatte man reparere det med egne Folk i Stedet for at sende det til Værft. Derfor trak Tiden ud, og Togtet blev saa kort.

Hvorfor har Staten glemt Sømændenes Uddannelse?

Naar en ung Mand eller Kvinde vil lære et Haandværksfag kræver Staten gennem de autoriserede Lærkontrakter, at Lærlingen foruden sin praktiske Undervisning paa Værkstedet eller Kontoret skal deltage i sit Fags teoretiske Undervisning paa anerkendte Fagskoler.

I den Retning synes Lovgivningsmagten ikke at betragte Sømandsgerningen som et Haandværk. Hvis en ung Mand ikke kan faa en Uddannelse med et af Skoleskibene, kan han gaa til Søs med et hvilket som helst Skib, og naar han har sejlet sin Tid blive Matros uden anden Uddannelse end den, han har faaet om Bord. I de Skibe, han har sejlet med, har maaske ingen haft Tid eller Lyst eller pædagogiske Evner til at lære ham andet end det allernødvendigste, for at han skulde kunne udføre Skibets Arbejde. Hvis han selv ikke har Evner og Energi, bliver hans Uddannelse da kun en halv Uddannelse til Dagen og Vejen.

Vi er ikke blinde for det private Initiativ, der er taget i Retning af Sømandsskoler, men dels er dette ikke tilstrækkeligt for alle dem, der ønsker en teoretisk Uddannelse, og dels maa disse Skoler nødvendigvis arbejde under meget trykkede økonomiske Forhold.

Vi mener ogsaa, at det er for dyrt at give Eleverne i vore Skoleskibe den første Uddannelse om Bord. Man vilde faa meget mere ud af disse Togter, hvis Eleverne mødte om Bord med et første grundlæggende Kendskab til den Gerning, de ønsker at blive uddannede til, et Kendskab, de meget vel kan faa paa en Skole i Land. Hvis man forlangte, at alle Elever, der søger Optagelse paa „Georg Stage“ eller „Danmark“, først havde gennemgaaet en Sømandsskole fra Oktober til April, saa vilde Togterne her betyde endnu mere til Gavn og Glæde for dem og for hele vor Sømandsstand.

Der maa kunne skaffes Ørenlyd for en saadan Sag, og „Vikingen“ opfordrer Foreningen til Søfartens Fremme og alle vore Søfartsorganisationer til at rejse Spørgsmaalet overfor Lovgivningsmyndighederne, men helst inden altfor længe. Tiden er knap, Tiden er haard. Den fordrer Uddannelse for at staa sig i Konkurrencen, ellers bliver man sejlet agterud.



Eleverne hænger i Stræktaljerne til Klo- og Pikfaldene paa Stortoppen.

M/s „Gladys Dan“

Den 24. September 1947 afleveredes fra Burmeister & Wain's Skibsværft M/S „Gladys Dan“, Værftets Byggenr. 659, til Rederiet J. Lauritzen, København.

„Gladys Dan“ har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt 131,95 m. Længde mellem Perpendikulærer 121,92 m. Bredde moulded 16,765 m. Sidehøjde moulded til Hoveddæk 8,450 m. Sidehøjde moulded til Shelterdæk 10,900 m. Dybgang ca. 7,620 m. Dødvægt ca. 6,475 Tons og er bygget som aaben Shelterdækker til Germanischer Lloyds Klasse, men overført til British Lloyd og har faaet Klassebetegnelsen 100 A1 with freeboard.

Skibet er bygget med lang Bak og to gennemgaaende Dæk samt et Mellemdæk i forreste Lastrum. Dobbeltbunden strækker sig fra Forpeakskod til Agterpeakskod og er delt i 7 Tanke indrettet til at føre henholdsvis Brændselsolie og Vandballast eller Ferskvand.

Skibet er ved 6 vandtætte Skodder delt i syv Afdelinger. De vandtætte Skodder er korrugerede, hvorved de sædvanlige lodrette Stag er undgaaet.

Den totale Kapacitet af Lastrummene er ca. 11,000 Kbm. Bales, af Brændselsolietanke 1075 Tons og af Ferskvandstanke 200 Tons.

Rigning. Skibet er forsynet med 2 Master og 4 Lademaster af Staal samt 10 Stk. 5 Tons Bomme og 2 Stk. 10 Tons Bomme, een paa Stormasten og een paa Fokkemasten. Desuden er der paa Fokkemasten rigget en 25 Tons Bom og paa Stormasten en 15 Tons Bom.

Dæksmaskineriet bestaar af 10 Stk. 3 Tons og 2 Stk. 8 Tons elektriske Spil af AEG-ATLAS Fabrikat, som har Vekselstrømsmotorer. Da disse Motorers Omdrejningstal er bundet til Periodetal og Polantal, anvendes i disse Spil en Leonardkobling. Regulering af

Spillenes Hejse- og Firehastighed sker ved Regulering af Shuntstrømmen i Leonard-Omformerens Generatorfelt. Ved denne Anordning opnaas paa enkel Maade stor Hastighedsregulering paa Spilmotorerne. Endvidere findes 1 elektrisk Ankerspil af *Emerson Walker* Fabrikat. Paa øverste Dæk agter er anbragt en Capstan af AEG-ATLAS Fabrikat. Styremaskinen er elektrisk hydraulisk af John Hastie's Fabrikat.

Aptering. I Dækshus paa øverste Dæk midtskibs findes Kamre for Maskinofficerer og Assisterter, Første Styrmand, Hovmester, Kok, Tjener og Math, Messer for Officerer, Assisterter og Mandskab samt Kabys. Alle Kamrene er Enkeltmandskamre, lyse og rummelige og udstyret med Køje, polstret Sofa og Skrivebord og Stol. Første Styrmand har separat Soverum, og Første Mester separat Soverum og Bad.

Beboelsesrum for Mandskab er indrettet paa 2. Dæk agter, hovedsagelig 1-Mandskamre. I Huset paa øverste Dæk agter er indrettet 2 Rygesaloner for Matroser og Motormænd samt Vaskerum og W.C.'er.

I Hus paa Baaddæk er indrettet 4 Kamre for 8 Passagerer, alle med separat Baderum. Paa Forkanten er indrettet en komfortabel Spisesalon og en Rygesalon for Passagererne, medens der paa Agterkanten i SB. Side er indrettet Rygesalon for Officerer.

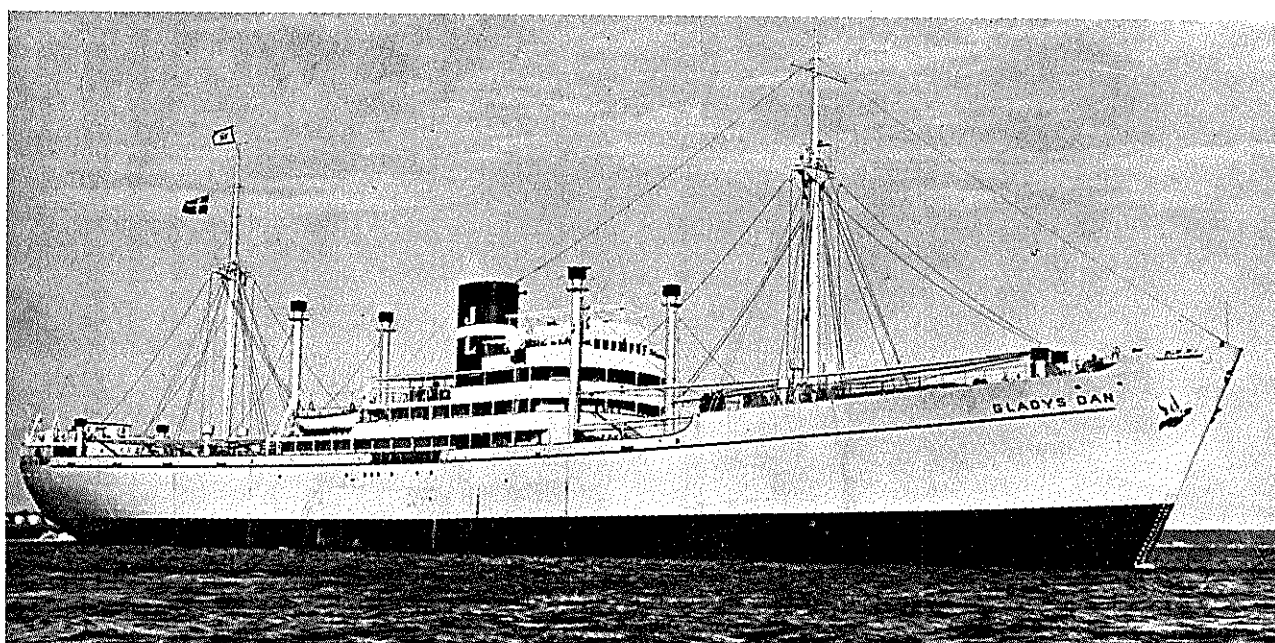
I Hus paa Promenadedæk er indrettet Aptering for Kaptajn, bestaaende af Dagrum, Soverum og Bad samt Kamre for 2. og 3. Styrmand, Lods og Hospital.

I Hus paa Kommandobro er foruden Styrehus og Bestiklukaf indrettet Radorum samt Kammer for Telegrafist.

Alle Kamre i Apteringen har mekanisk Ventilation og elektrisk Opvarmning.

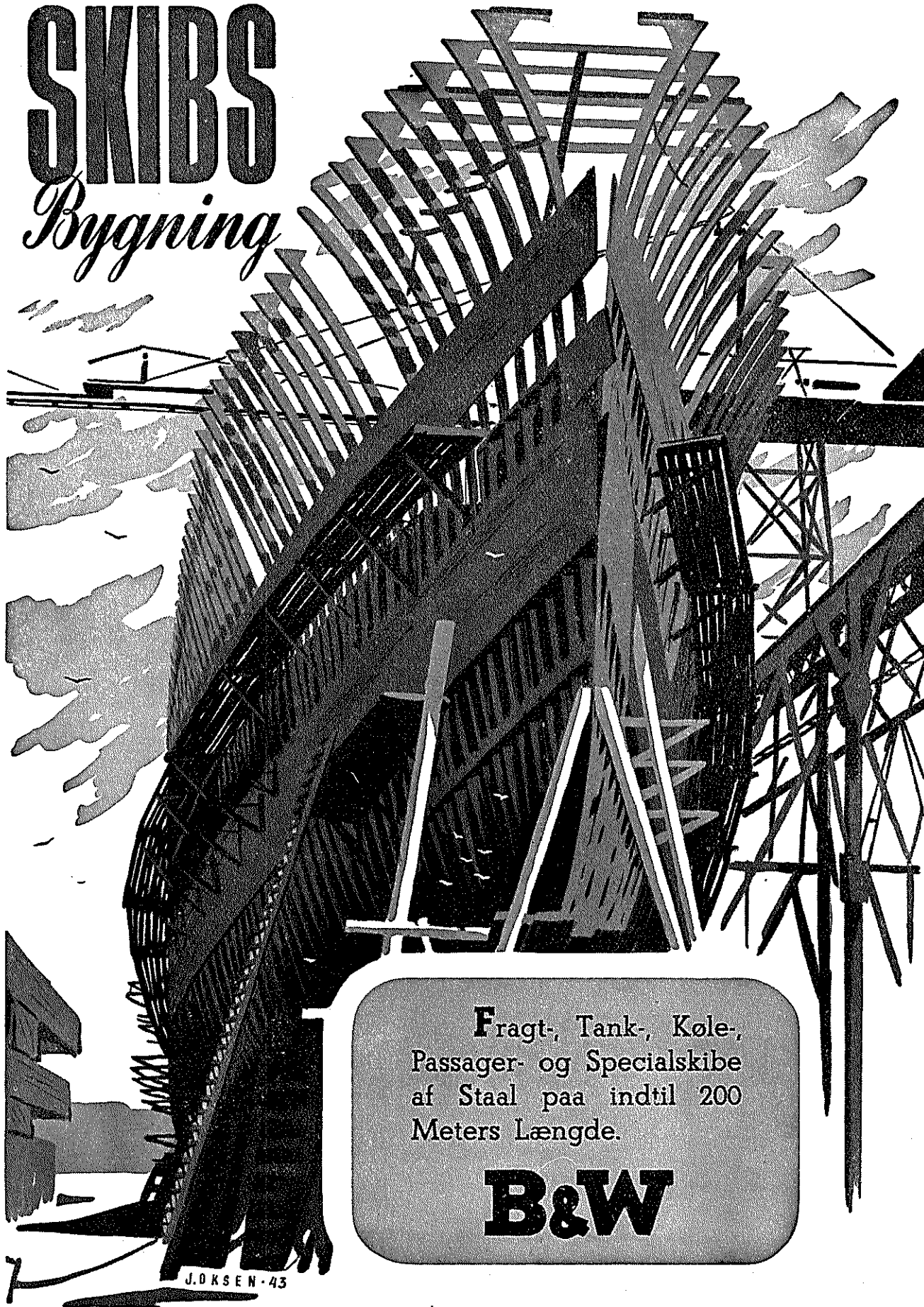
Nautisk Udstyr. Skibet er forsynet med traadløst Telegraf samt Ekkolod og Radar Anlæg.

Hovedmotor. 1 Burmeister & Wain direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 2-takts, 7-cylindret Krydshovedmotor med Trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1400 mm. Normal Ydelse 7000 IHK,



„Gladys Dan“ paa Proveturen.

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

svarende til 5650 EHK ved 120 Omdrejninger pr. Minut; paa 4 Timers Prøvetur 8200 IHK, svarende til 6700 EHK ved 125 Omdrejninger pr. Minut.

De roterende Skylleluftpumper er i Henhold til B. & W.'s Praksis anbragt paa Bagsiden af Motoren, hvilket giver den kortest mulige Maskine.

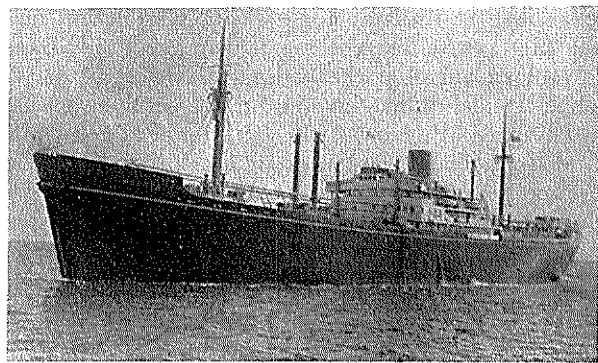
Hjælpemotor. 3 enkeltvirkende, 4-takts, 5-cylindrede Trunkmotorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en 3-faset Vekselstrømsgenerator paa 185 kW med $\cos \varphi$ 0,7 ved 400/231 Volt. Periodetal 50 /Sek. Dieselcylindrene har Diameter 245 mm. Slaglængde 400 mm. Ydelse pr. Motor 280 EHK ved 500 Omdrejninger pr. Minut. Endvidere trækkes fra forreste Mellemaksel gennem en Tandhjulsudveksling med indbygget fjedrende Kobling en 3-faset Vekselstrømsgenerator paa 350 kW med $\cos \varphi$ 0,7 ved 400/231 Volt. Periodetal 50 /Sek. ved 110 Omdrejninger pr. Minut af Hovedmotoren. Generatoren er forsynet med Hurtigregulator for Spændingen. Den kan ikke forbindes parallelt med Hjælpemotorerne, men naar Skibet er i Søen, maa Pumper m. m. kobles fra Hjælpemotorernes Skinner og ind paa Akselgeneratorens.

Smøre- og Kølesystem. Samtlige større Pumper er vertikale Centrifugalpumper med ca. 1450 Omdrejninger pr. Minut, direkte koblet til 3-fasede Vekselstrømsmotorer med Kortslutningsstart. Smøreoliepumperne kan tillige ved Polomkobling bringes til at løbe 950 Omdrejninger pr. Minut. For Hjælpemotorerne findes fælles Saltvandskølepumpe paa 30 m³/Min. og Ferskvandspumpe ligeledes paa 30 m³/Min. til Brug i Havn. Der findes 2 Stk. 140 m² Oliekølere forbundet paral-

lelt, saaledes at det er muligt at rense den ene under Drift. Kølerne er udført af Staalplade med Støbejerns-dæksler med Metalrørslader og Metalrør. Dieselmotoren er ferskvandskølet, og der findes en 220 m² Ferskvandskøler af samme Type som Oliekølerne.

Startluft til Dieselmotorerne leveres af 2 Stk. 2-trins Manøvreluftkompressorer, hver paa 5 m³ indsuget Luft pr. Minut ved 1000 Omdr./Min. direkte drevet af Elektromotorer. Der findes 2 Stk. 18 m³ Startluftbeholdere med et Tryk paa 25 at.

Akselledningen er forsynet med Rullelejer, hvorfor hver anden Kobling paa Akselledningen er en Muffekobling for at muliggøre Paasætningen af Lejerne. Stævnørøret er af Støbejern med Foringer med Hvidtmetal og forsynet med Pakdaaser. Skruenavet er af Støbejern med 4 løse Kromstaalblade.



M/S „Malaya“

Torsdag den 25. September afgik Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 96, M/S „Malaya“ paa Prøvetur fra Nakskov til København.

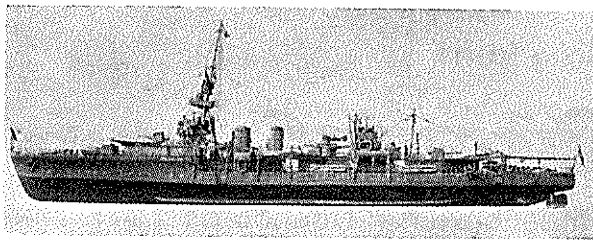
Skibet er bygget til Det Østasiatiske Kompagni, København, og har følgende Dimensioner:

Længde 135,6 m. Bredde 18,6 m. Dybde til SHD 11,7 m.

Skibet laster 10.300 Tons DW. og faar en Fart af 15 Knob. Maskineriet bestaar af en B. & W. dobbeltvirkende Dieselmotor, der udvikler 6700 IHK.

Skibet er et hurtiggaaende Lastskib med Indretning for 12 Passagerer og med al moderne Komfort.

H. M. S. „Calcutta“



Der er atter ved at komme Gang i Modelbyggeriet, men man holder sig ikke blot til at lave Modeller af Sejskibstidens Stolt-heder, ogsaa Nutidens sejlene Giganter har inspireret Modelbyggerne. Særlig de store Orlogsskibe med alt deres Udstyr og Armering synes at have Interesse. Paa Billedet ser man saaledes en Model af den engelske Krydser „Calcutta“, der er forfærdiget af Dykker Aage Hansen fra Aalborg. Modellen er 78 cm lang.

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.

En Bog for Mandfolk

Mærkeligt nok skulde der gaa over 100 Aar, før Amerikaneren Richard H. Danas kendte Sømandsroman „Two Years before the Mast“ blev oversat til Dansk. Men nu er det altsaa blevet gjort, og det maa siges at være blevet gjort godt. Danskeren, der har haft den gode Idé at oversætte den digre Bog, hedder Kris Winther, og Bogen er udkommet paa „Det Danske Forlag“.

„To Aar foran Masten“ er skrevet som en Dagbog og giver et glimrende Indtryk af Livet om Bord i Sejlskibene for et Aarhundrede siden. I Modsætning til saa mange andre Bøger om Søen og dens Folk levner denne ikke Emnet mere, end det fortjener. Sømanden stilles her ikke i noget falsk, idealiserende Lys, men skildres saadan, som han virkelig var dengang, og som han paa nogle Punkter ogsaa er i Dag. Der behøves saamænd heller ikke at tilsættes nogle ekstra Krydderier, naar man blot kan se Tingene saa skarpt som R. H. Dana. Forfatteren har efter eget Udsagn holdt sig til de virkelige Hændelser, han kom ud for paa sin to-aarige Tur med Briggen „Pilgrim“ af Boston. Der er al god Grund til at tro, at hans Udsagn er rigtigt, for saadanne Oplevelser, som er skildret i Bogen, digter man sig ikke til. Virkeligheden rummer Begivenheder, der spænder over en meget vid Skala. „To Aar foran Masten“ har næsten hele Skalaen med. Der sker noget hele Tiden, og Bogen kan anbefales alle, der holder af at genop-

friske Drengetidens spændende Timer med Kaptajn Marryats Bøger.

Det er en god Idé at forsyne en Bog som denne med en Liste over de mange Fagudtrykks Betydning. Til Overflod har man desuden vedføjet Rigtigtegning af en Brig, saa mindre søkyndige Læsere kan følge helt med og efterhaanden selv erhverve sig en Del Viden om Sejlenes og Stængernes Navne.

Prisen for den over 400 Sider tykke Bog er Kr. 7,75.

—wig.

Havnedirektør Laubs Minde hædres

Paa afdøde Havnedirektør F. V. H. Laubs 60-Aars Dag den 24. September har en Kreds af hans Venner skænket Frihedsfondens Ungdomskollegium i København et Beløb paa 27.425 Kroner. Familien Laub blev under Krigen ualmindelig haardt ramt. Lidt over en Maaned efter Havnedirektørens brutale Død, døde hans ældste Søn, Niels Laub, i Neuengamme, og George Laub, Havnedirektørens Broder, myrdedes i 1941 af Japanerne i Siam. Som et Minde over Familien Laub har Frihedsfonden bestemt, at der skal oprettes et Værelse i Ungdomskollegiet med Familiens Navn.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning : Assurance : Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

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.

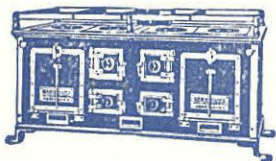
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V.

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

Deres

Bankforretninger



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

34 Afdelinger i København og Omegn

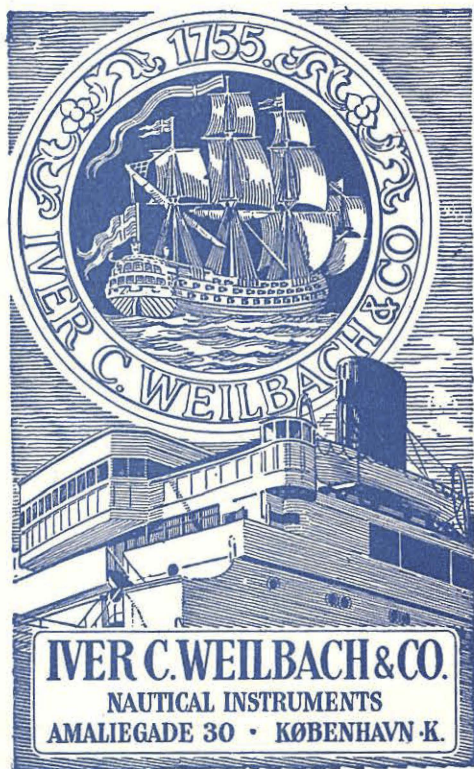
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN

Telefon Central 72 (13 Ledninger)

Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



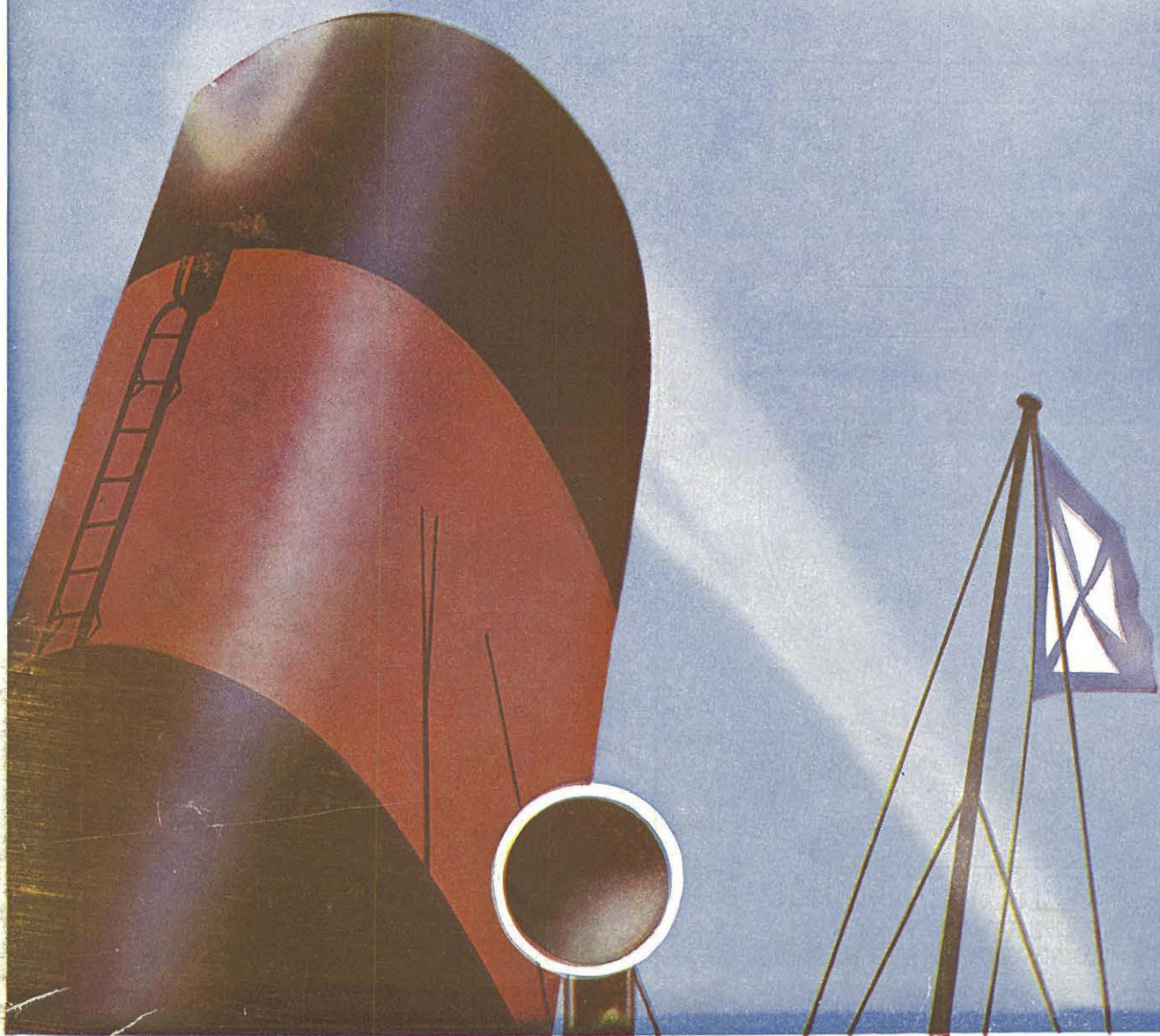
Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Det forenede Dampskibs-Selskab





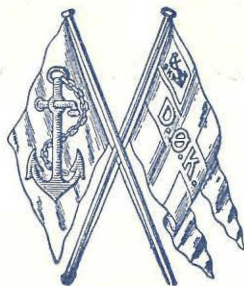
VIKINGEN

75 Øre
1. November

Fra Svendborg Sund
Maleri af JOHAN KOCK

1947 - Nr. 11
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

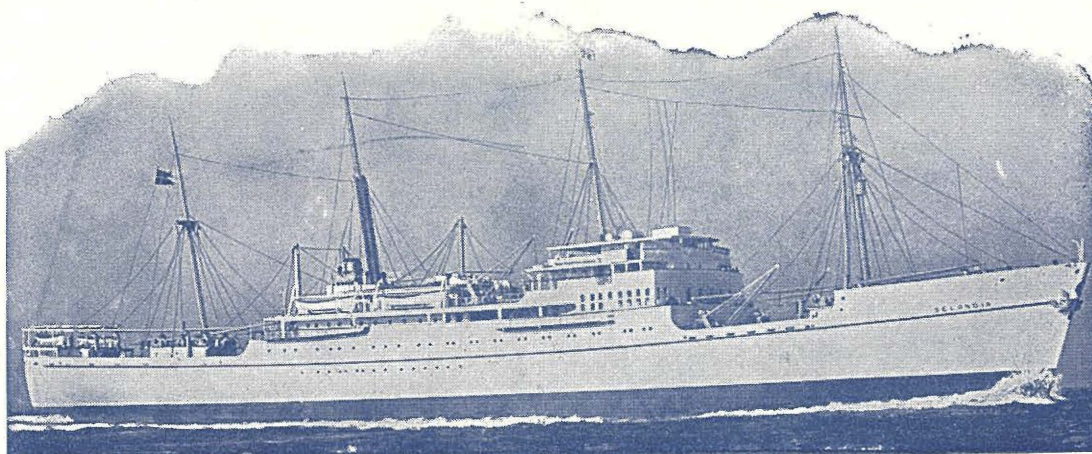
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Tyske Skibe tjener dansk Valuta

Den danske Smaaskibsflaades Problemer

Af OTTO LUDWIG

DET skal ikke blive glemt, at den danske Smaaskibsflaade under Krigen gjorde et stort Stykke Arbejde for at hjælpe Landet frelst gennem de vanskelige Besættelsesaar trods de Farer, der lurede paa Skibsfarten ogsaa i vore egne Farvande. Over hundrede Smaaskibe med det dobbelte Antal Søfolk gik ned i Krigens Aar, og selv efter, at det sidste Skud var løsnat, krævede Minerne stadig Ofre i danske Farvande. I 1946 totalforliste saaledes 7 danske Smaaskibe herhjemme, medens endnu flere blev beskadigede ved Minesprængninger. — Vor Smaaskibsflaade tæller trods alt dette i Dag henved 800 Skibe med en samlet Tonnage af ca. 45.000 BRT.

De smaa Fartøjer udfører stadig et nyttigt Arbejde i Trafikken mellem de danske Havnebyer og i det hele taget inden for Skagen. De noget større Skibe, der alligevel regnes som hørende ind under Smaaskibsflaaden, har deres Virkefelt helt fra Østersøen til Færøerne og Island.

I den sidste Tid har Konkurrencen fra Udlandets Smaaskibe antaget et Omfang, der har givet Anledning til Bekymringer angaaende vor egen Smaaskibsflaade. Naar man vil vide lidt mere om Sagens Alvorlighed, kan man imidlertid ikke noget Sted faa bedre Oplysninger end hos Forretningsfører Grube, der i „Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe“ daglig er i nærmeste Kontakt med Smaaskibsflaaden. Foreningen har fornylig maattet flytte sine Kontorer til den gamle Karantanestation paa Nordre Toldbod, da Lejemaalet for Lokalerne paa Sct. Annæ Plads er udløbet. Herude opsøger vi Peter Grube, der paa sit syngende Marstallersprog fortæller om Smaaskibsflaadens Problemer i Dag.

„Hvad er Gennemsnitsalderen for vore Smaaskibe?“ spørger vi.

„Den ligger paa over de fyrre Aar og er saaledes alt for høj,“ svarer Forretningsføreren. „Forklaringen er den, at Krigen har spillet ind og umuliggjort en Udskiftning af Skibene. Vi var henvist til at lade alle

vore nye Skibe bygge herhjemme, og det var mere, end Værfterne kunde præstere. Desuden steg Værdien af Smaaskibsflaaden meget stærkt, hvorfor man ikke kunde forsvare at ophugge de ældre Skibe. Smaaskibsflaaden er et nødvendigt Led i Danmarks Erhvervsliv, da vi heldigvis endnu ikke har Broer over alle vore Farvande. Man saa det bedst under Krigen, hvor D.S.B. maatte give op, hvilket ikke skal lastes dem. Noget lignende Forhold gør sig iøvrigt stadig gældende. Godset hober sig i denne Tid op paa begge Sider Storebælt.

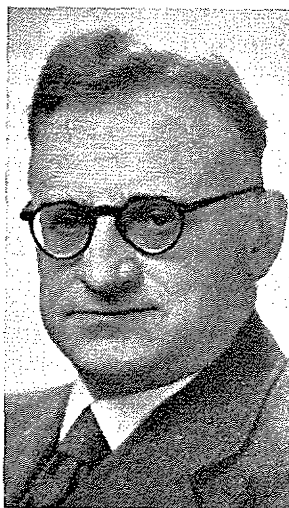
„Hvad sejler Smaaskibene egentlig med?“

„Langt det meste er indenlandsk Brændsel. Men der fragtes ogsaa store Mængder af Cement og Korn. Desuden udfører Paketbaadene et stort Stykke Arbejde i Stykgodsfarten.“

„Mangler vi Smaaskibe herhjemme for Øjeblikket?“

„Ja, der hersker stor Mangel paa Smaaskibe. Udenlandske Fartøjer søger i stigende Antal her til Danmark, hvilket danske Skippere naturligvis ikke er glade for. Disse Udlændinge har moderne Skibe og ogsaa visse Forrettheder frem for os. F.Eks. giver den hollandske Eksamen, der svarer til vor Sætteskippereksamen, Ret til at føre langt større Skibe, og man behøver paa disse Skibe tilmed ikke nogen særlig Motorpasser. Herhjemme skal vi paa Sejlskibe med Hjælpermotor paa over 120 HK have en Hjælper til denne, hvilket er en for stor Belastning for Driftsudgifterne. Iøvrigt er Manden ofte ret overflødig, da Skipperen selv er fuldt ud fortrolig med Motoren. Bestemmelsen virker hemmende. Hvis blot Grænsen udvides, faar Skibene større Motorer om Bord, hvilket betyder større Effektivitet og øget Tempo.“

Forretningsfører Grube afbrydes her af Telefonens Kimen. Efter en kort Samtale fortsætter han sin afbrudte Ordstrøm: „De maa hellere her tilføje, at der dog er Lyspunkter. Handelsministeriet har nedsat et Udvalg, der skal undersøge dette Spørgsmaal, og der synes at blæse en gunstig Vind for Smaaskibs-



Peter Grube.

farten. Spørgsmaalet har tidligere været paa Bane, men blev udskudt paa Grund af Besættelsen. Det er vort Haab, at vi maa blive stillet fuldtud paa lige Fod med Udlandet. For der er jo ingen Tvivl om, at saadanne Lettelser vil reducere den udenlandske Tilgang af Smaaskibe i vore Farvande. Man maa ogsaa huske paa, at mange Smaaskippere herhjemme i Dag er arbejdsløse. Man har vanskeligt ved at forstaa, at Landet har Raad til at ofre Valuta til de udenlandske Skibes Fart i vore Farvande. Det gælder navnlig med Hensyn til Hollænderne, og man maa jo ikke tro, at de lader alle Pengene blive heroppe. De kan jo ikke spise det hele op, og hvis de lod Pengene blive her i Landet, vilde de egentlig ogsaa være daarlige Forretningsfolk.“

Forretningsfører Grube holder en Pavse for ligesom at opresumere for sig selv, hvad han lige har sagt, og fortsætter saa: „Naar vi mangler Skibe, kan vi naturligvis daarligt gøre Indsigelse imod den udenlandske Trafik mellem vore Havne, men vi bør have Lov til at købe nye udenlandske Skibe. Vi kan navnlig købe dem i Sverige, hvis Smaaskibe er væsentlig af samme Type som vore. Svenskerne vil gerne af med dem og har udbudt en Masse Skibe til Priser, der ligger langt under vore herhjemme. Bortset fra ganske faa Tilfælde, hvor særlige Forhold har gjort sig gældende, har Myndighederne kategorisk afslaaet Andragender om Tilladelse til Indkøb af saadanne Skibe i Udlandet.“

„De mener altsaa, at den udenlandske Valuta, der i saa Tilfælde vil blive brugt til Købene, hurtigt vil være tjent ind igen?“

„Hvis Skipperne faar Lov til at købe Skibe i Sverige og Holland, vil dette være mere fordelagtigt for Danmark end at lade de udenlandske Skibe sejle herhjemme og dermed give Valutapuklen nye Muligheder for at vokse. Og som sagt er denne Sag ogsaa et Beskæftigelsesspørgsmaal.“

„Kan vi ikke selv bygge Smaaskibene?“

„Vi bygger kun meget faa herhjemme, fordi Værfterne har travlt med Reparationer, men der bygges dog stadig f. Eks. i Svendborg og Marstal.“

„Hvad er bedst egnet til Bygning af Smaaskibe: Træ eller Jern?“

„Fremtiden er og maa være Staal. Nogle sværger endnu til Træ, og langt de fleste af vore Smaaskibe er endnu Træskibe, men Staalskibe rummer mere.“

„Tror De ikke, at Manglen paa mindre Skibe er dikteret af det store Forbrug af indenlandsk Brændsel, eller mener De, at Travlheden vil vedvare, selv naar Kullene igen begynder at komme til Landet i rigelig Mængde?“

„Jeg er ikke sikker paa det, men vi vil dog næppe foreløbig kunne klare os uden det indenlandske Brændsel.“

„Naar vi taler om den udenlandske Konkurrence, er det vel ikke værd at glemme Tyskerne. Mon den tyske Smaaskibsfart ikke snart vil komme sig saa meget, at den kan blive en Fare for vore egne Skibes Eksistensmuligheder?“

Der er Bitterhed i Stemmen, da Grube svarer paa dette Spørgsmaal: „De første „Svaler“ har allerede vist sig,“ siger han. „Forleden laa der en tysk Baad lige uden for vore Vinduer med en Last Brunkul fra Jylland til København!“

„Hvordan kan noget saadant lade sig gøre?“

„Ja, det maa De nok spørge om, men alting glemmes hurtigt her i Landet. Selv om man ikke skal være hadefuld, saa vækker det dog en Del Bitterhed, at se en dansk Købmand øse danske Penge ud til tysk Skibsfart.“

Det er svært at komme ind paa et nyt Emne efter en saadan Oplysning, men alligevel spørger vi, hvad Smaaskibsfarten mener om Ministrygningen i danske Farvande.

„Minefaren er stadig til Stede herhjemme,“ svarer Peter Grube, „og Skipperne mener, at der af Ministrygterne bestilles for lidt. Imidlertid er der nu dannet et Udvalg, hvori Skibsfarten gennem Søfartsraadet er repræsenteret. I dette Udvalg drøftes Arbejdsprogrammet for Ministrygningen. Man maa dog ikke glemme, at Marinen er stærkt hemmet i Arbejdet paa Grund af Mangel paa Personel og Materiel.“

„Smaaskibsfartens Betydning for Sømandsuddannelsen?“

„Den betragter jeg for at være meget stor. De smaa Skibe er her uundværlige og er den bedste Læreplads for en Sømænd. Der er dem, der paastaar, at vi mangler Skoleskibe, hvilket den store Søgning maaske ogsaa er et Bevis paa. Jeg anerkender Skoleskibenes Betydning og tvivler ikke om, at deres Ledelse er i de bedste Hænder, men det forekommer mig at være heldigere, hvis Sømandsuddannelsen foregik paa lastførende Sejlskibe. Her lærer de unge Sømænd f. Eks. at behandle Ladningerne. Naar de kommer ud med smaa Sejlskibe, lærer de alt Sømandsskab. De lærer endog at passe Motorer og Spil og at lave Mad. Kort sagt: De lærer alt, hvad der er nødvendigt for en Sømænd at kunne.“

„Burde en ung Sømænd, der gerne vil begynde for sig selv, ikke kunne opnaa Hjælp af Staten til at købe Skib for?“

„Nej. Staten skal ikke være Nurse. Derimod burde der oprettes en Skibshypotekforening,“ svarer Forretningsfører Grube uden at betænke sig. „Iøvrigt eksisterer der Mulighed for Opnaaelse af et Laan, naar man kontraherer en Nybygning her i Landet. Man kan — eller De maa hellere skrive *kunde* — af Staten laane 60 Procent af Byggesummen imod en rimelig Rente over 12 Aar. Naar jeg siger *kunde*, er det fordi Spørgsmaalet er ret svævende for Øjeblikket. Sagen var under Besættelsen et Led i Beskæftigelsesspørgsmaalet og vel ogsaa et Forsøg paa at sikre Beddingerne rundt om i Landet for danske Interesser. Kun faa benyttede sig dog af Tilbuddet, fordi Laanet kun gjaldt til Bygning af Træskibe, hvilket var det eneste Materiale, der paa det Tidspunkt kunde skaffes herhjemme. Men nu er Interessen ved at komme paa ny. Foreningen har saaledes faaet flere Forespørgsler om Sagen.“

„Flere Skipperne havde i Sommer Feriedrenge med ude at sejle, hvordan spændte det af?“

„Det var en udmærket Ide, der er faldet i god Jordbund — hvis man kan sige saadan om Folk, der sejler,“ ler Grube. „Det var en ung Lærer ved Navn *Opstrup*, der ventilerede Spørgsmaalet for mig. Jeg havde selv gennem nogen Tid syslet med Tanken, men var ikke rigtig modig paa at begynde paa noget Arrangement. Men det gik jo godt. Der kom i Aar kun ca. 60 Drenge ud, hvilket skyldtes, at vi først kom i Gang

langt ind paa Sommerferien. Næste Aar kommer der sikkert mange flere med."

"Der er sikkert ingen Tvivl om, at et saadant Arrangement er til Gavn ogsaa for Søfarten," indskyder vi. "Men hvad mener De iøvrigt, at der kan gøres for at styrke Interessen for Søen blandt Ungdommen?"

"Det, der er gjort i Sommer er udmærket. Maaske skal man ikke tage alt, hvad en Dreng siger, alvorligt, men af Udtalelser fra Drengene, fremgaar det, at de har været ovenud glade for at sejle. I visse Tilfælde er der maaske lagt en Spire til nye Søfolk. Iøvrigt mener jeg, at Ungdommen herhjemme interesserer sig for lidt for Søspejderbevægelsen, hvad der især gælder her i København. Jeg har selv tre Dreng, der er Søspejdere, og jeg har derfor fulgt Bevægelsens Arbejde med stor Interesse. Søspejderbevægelsen gør en stor Indsats for at skaffe en „sea-minded“ Ungdom. En ung Mand, der kommer ud at sejle med lidt Forkundskaber, har ogsaa store Fordele i Arbejdet frem for en Landkrabbe."

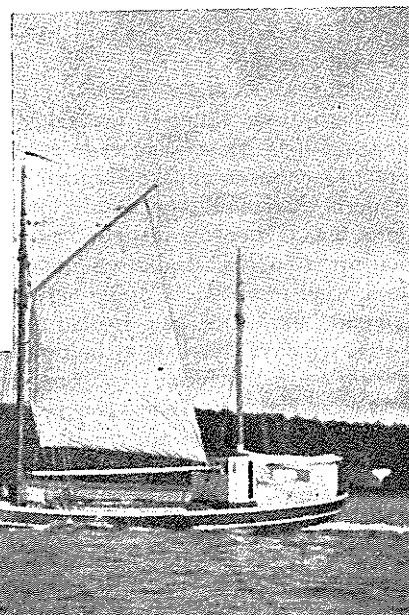
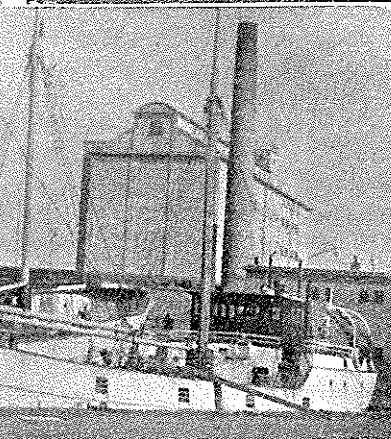
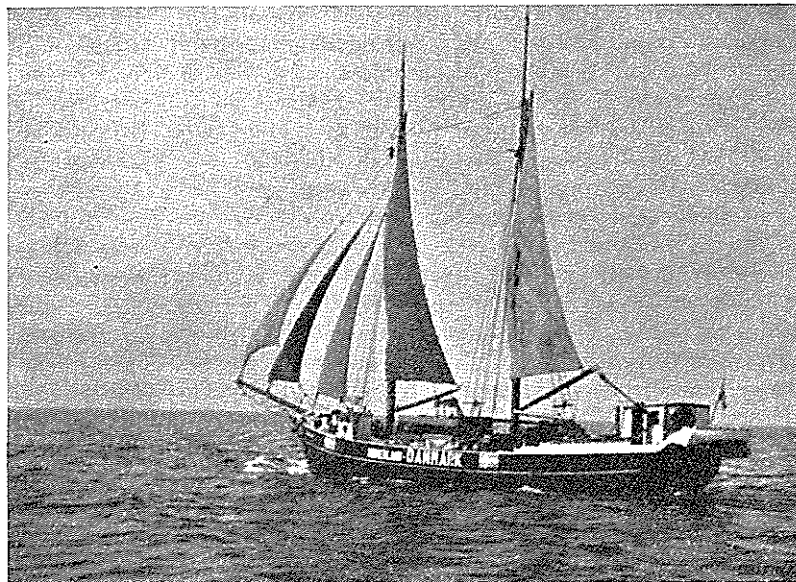
"Vi har jo faaet nogle tyske Erstatningsskibe til vor Smaaskibsflaade. — Hvad mener De om dem?"

"De er sikkert gode. De maa betragtes for at være moderne og velegnede til vort Brug af dem. Hvis man kan nævne nogle Fejl ved dem, skulde det lige være, at de ikke er dobbeltbundede, hvilket betyder, at de ikke kan beskæftiges længere borte fra Danmark."

"Landmændene klager saa ofte over Vejret. Har Smaaskibsfarten under en meget haard Vinter ikke lige saa god Grund til at klage? Den sidste Vinter maa da have kostet en Mængde Penge?"

"Ja, den var meget dyr, men den kan ikke udregnes i Penge. Skibene maatte ligge stille mindst i tre-fire Maaneder. Retfærdigvis skal det dog nævnes, at det usædvanlig fine Vejr i Sommer har rettet paa det enorme Tab, Vinteren betød. Rejserne har været meget hurtigere end ellers."

Man kan ikke slutte en Artikel om den danske Smaaskibsfart uden at ønske den fortsat gunstig Bør. Ønsket er imidlertid ikke kun en tom Frase. Smaaskibene kan have det nødig, hvilket et Tal bedst kan vise. I 1946 mistede Landet saaledes ialt 12 Smaaskibe ved Forlis eller sporløs Forsvinden. Flere af disse Tab skyldtes Vejrets onde Luner.



Billederne tilhøje viser to karakteristiske danske Smaaskibe, der er med til at give vor Tids Søfart et lille Skær af Sejlens Romantik. Tilvenstre et af de tyske Erstatningsskibe, der har faaet Navneforandring. Næsten alle disse Baades danske Navne ender paa „Næs“. Denne, der er paa ca. 300 Tons Dødvægt, hedder „Agernæs“. Ved Auktionen blev den solgt for 407.500 Kr. Den er bygget i 1939.

»Jul paa Havet« alligevel

ET Kapløb kan være meget spændende, men det er med Beklagelse, vi imødeser det Vædeløb, der vil blive om „Jul paa Havet“, naar det udkommer i Midten af denne Maaned. Naturligvis er Redaktionen glad for, at der er Rift om Juleheftet, men den usædvanlig mørke Papirsituation har foraarsaget, at Oplaget i Aar har maattet skæres betydeligt ned. Iøvrigt har Papirrateringen i Aar voldt Hefkets Udsendelse endnu større Vanskeligheder end tidligere Aar. Det er faktisk noget nær et Mirakel, at vi har kunnet udsende „Jul paa Havet“ ogsaa denne Gang, hvilket ikke mindst skyldes A/S L. Ihrichs Bogtrykkeri, der har leveret et usædvanligt smukt Stykke Arbejde. Tilmed kommer Heftet i næsten samme gedigne Udstyr som sidst med kun fire Farvebilag mindre, og vi kan i Aar endda præsentere vore Læsere for et Par nye Medarbejdere.

Globetrotteren Holger Rosenberg er kendt af de fleste. Rosenberg har bidraget til Hefkets fyldige Indhold med en fængslende Skildring af en Mands omtumlede Tilværelse paa Jagt efter Lykken, som han først finder ved Døden om Bord paa en stor Ocean-damper. „Han indhentede Lykken“ hedder den gribende Fortælling, der er smukt illustreret af Ernst Køhler.

Som et Modstykke til Rosenbergs alvorlige Livsskildring virker Dines Skafte Jespersens Fortælling „Kromanden paa Sejro“, der paa en munter Maade beretter om Sejroboernes Andel i Krigen mod Englænderne fra 1807—14.

Som den tredie af nye Medarbejdere møder Kap-tajn Harry Petersen med en forrygende Fortælling, „Julehavari ved Cap Horn“. Man kan ligefrem mærke Stormens Susen, naar man læser denne Fortælling, og Oscar Knudsen bringer med sin velkendte Streg Begivenhederne endnu tættere ind paa Livet af Læseren.

„Jul paa Havet“ møder imidlertid ogsaa med hele sin gamle Stab af trofaste Medarbejdere, der i Aar synes ganske at have overgaaet sig selv. Omslagstegningen er i Aar udført af Kjeld Simonsen, der vil være Læserne bekendt for sine mange muntre Illustrationer i „Vikingen“ samt fra Tegnefilmen „Fyrtojet“.

Den estiske Maler D. Godycki Cwirko har paa Omslagets første indvendige Side et smukt Maleri af Udsigten over Grønlandske Handels Plads. Cwirko er en moderne Maler, hvis originale Penselstrøg er højt vurderet baade her og mange Steder i Udlandet. Grønlandspræsten Erik Jespersen har denne Gang den første Fortælling i Heftet, og naturligvis foregaar den gribende Skildring paa vor store Koloni mod Nord, som saa mange har lært at holde af. Ogsaa denne Fortælling er fortræffelig illustreret af Oscar Knudsen.

Sejlskibstidens hæderkronede Skildrer, Oscar Jensen, møder denne Gang med „En stærk Julecigar“. Navnet antyder, at der sker noget i denne Fortælling. Oscar Knudsens Tegninger understreger yderligere et Par af de mest spændende Episoder.

H. Schasler-Pedersen har i Aar bidraget til Hefkets smukke Billedstof med et usædvanligt livfuldt Maleri, som forestiller to amerikanske The-Clippere under

fulde Sejl over Atlanten. Danmarks største nulevende Marinedigter Axel Juel har under et smukt Farvebillede af D. Godycki Cwirko, som har gengivet den Højtidsstemning, der herskede ved Korset i Nyhavn, da Københavnerne sidste Jul mindedes vore faldne Søfolk, skrevet et Digt, der har Bud til os alle. Ingen kan som Axel Juel fængsle vore Tanker. De gamle Orlogsskibes Maler, Paul Sinding, har malet et flot Maleri af Ove Geddes Kamp med franske Fribyttere under Kap Verde den 19. Februar 1619.

„Gevinst hver Gang“ er en veldrejet Fortælling fra Fyrpladsen af Aage J. Chr. Pedersen, der ogsaa har skrevet et gribende Digt „Der sejler et Skib“. Intet Julehefte er sikkert saa afvekslende i sit Indhold som netop „Jul paa Havet“. Emnerne skifter hurtigt, baade hvad Tid, Sted og Handling angaar. S. Kjelland Brandt fører os mod Doggerbankerne med sit Maleri „Nordsø-trawler“, der understreger denne Malers fænomenele Evne til at skildre Havets Bevægelser. „Gibraltar, set fra Sydvest“ er et Maleri af den uforlignelige Vilhelm Arnesen.

„Jul paa Havet“ har heller ikke i Aar glemt den store søhistoriske Fortælling med de flotte Farveillustrationer. Otto Ludwig har med „Dø, om saa det gælder —“ skildret et Par unge Bornholmeres Deltagelse i Krigen mod Hansestæderne i 1510. Oscar Knudsen har til denne Fortælling malet et smukt Farvebillede af den lübske Flaade paa Vej mod Bornholm. Den kendte Lodsmaler Fr. Landt møder i Aar med et Billede af en gammel Bark, der staar Sundet ud. Netop et af de Billeder, der glæder gamle Sejlskibssøfolk mest.

Fortællingen fra den nyere Tids danske Marine er skrevet af Kay Jungersen. Den handler om et Flaadebesøg paa de vestindiske Øer og er muntert illustreret af Oscar Knudsen. „Hjem til Jul...“ er et Digt af Nordmanden J. Anker-Paulsen, hvis klangfulde Sprog det vil glæde Læserne at stifte Bekendtskab med.

Sejlsportsfolkene kan specielt glæde sig over et Maleri af S. Kielland-Brandt, som han har kaldt „Konkurrenter“. Man fornemmer ved at se paa dette smukke Maleri noget af den fortættede Spænding, der kan herske paa en Kapsejlsdabane. Paul Sinding har med et dejligt Maleri fremtryllet Stemningen fra gamle Dages danske Flaadestation. Det forestiller Linieskibet „Dannebrog“ under Tilrigning ved Holmens Mastekran. Men naturligvis har vi heller ikke glemt Dampskibenes Maler, V. Qvistorff, der møder op med et pragtfuldt Maleri af en Damper, der losses i Sundet.

Hefkets sidste Fortælling sætter et flot Punktum paa det afvekslende Indhold. Chr. Christiansen har skrevet en Fortælling, som han kalder „Blokadebrydning“. Vi skal ikke røbe noget af dens Indhold, men Navnet giver en Anelse om, at Fortællingen er spændende fra først til sidst.

Grundet paa det mindre Oplag vil vi raade de af vore Læsere, der ikke allerede har bestilt „Jul paa Havet“, til at gøre det snarest. Prisen er i Aar ligesom sidst Kr. 3,50.

Danmarks største Naturkatastrofe -

Stormfloden d. 13. Novbr. 1872

Ved **CARL ØSTEN**

Vor Medarbejder har i nedenstaaende Artikel sammendraget de Ulykker, som Storm og Flod anrettede for 75 Aar siden paa Skibe i danske Farvande og paa danske Kyster. En samlet Beretning herom har, saavidt vides, ikke været offentliggjort førhen. Endvidere omfattes i Artiklen Stormflodens Hærgen paa dansk Land og danske Havne.

ALDRIG har vist en Naturkatastrofe bragt Ulykke over vort Land, ja, over hele den sydlige Østersø med tilgrænsende Kyster, som da Stormfloden af 13. November 1872 hærgede. Dens Ødelæggelser og Gru gav trods hin Tids ringe Kommunikationsmidler Genlyd Verden over. I Dag vil den i Danmark udover de Fgne, som den lagde under sig, være glemt, ja, vist for mange Menneskers Vedkommende være ukendt. Til Gengæld levede den i Mindet og gennem Beretninger hos de Folk, der oplevede den, saa sent som op til Tiden for et kvart Aarhundrede siden. Forfatteren til denne Artikel er saaledes i Begyndelsen af dette Aarhundrede i sin Barndom paa Sydfalster, den haardest ramte Landsdel i Danmark, „opflasket“ med de barske Data fra denne Flod, der paa dansk Landomraade krævede ca. 80 Menneskeliv, hvortil kommer de danske og udenlandske Søfolk, som satte Livet til paa Søen eller ved Stranding paa Kysterne. Ligeledes krævede den Menneskeliv paa nordtyske og sydsvenske Kyster samt foraarsagede overalt paa de nævnte Steder stor Skade paa materielle Værdier. To Gange før 1872 har der i Danmarks Historie indenfor et Par Hundrede Aar været to Stormfloder af stort Omfang: 10.—11. Januar 1694 og 26. December 1835. I Lübeck, hvor alle tre Floder ogsaa gik op, maalttes Vandstigningerne til 23 Fod 8 Tm. (en Fod = 31,4 cm) i 1694, 21 Fod 3¾ Tm. i 1835 og 24 Fod 20 Tm. i 1872, hvilke Tal viser, at den sidste blev den største og derved den — mest ødelæggende.

Indenfor Skibsfartens Omraade har man ikke noget Tal for, hvormange Skibe der gik under med Mand og Mus, strandede eller led Havari, men det største Antal heraf maa konteres paa den sydlige Østersø, hvor Stormen i Farvandet mellem Sverige og Tyskland var haardest. Ogsaa i Kattegat, Skagerak og Nordsøen skete der Skibssulykker med Tab af Menneskeliv. Antallet af havarede Skibe paa Nordsøen ansloges til ca. 100, og det synes, som om Stormen har strakt sit Vindfang lige til den engelske Kanal, idet man der ogsaa kunde melde om Strandinger. Til Hull var indbragt over 30 skibbrudne skandinaviske Søfolk, hvilket Antal maa forhøjes med Søfolk af andre Nationaliteter, et ukendt Antal. Ogsaa i den nordlige Østersø hersede Stormen med Skibene, idet der for Eksempel strandede 19 Fartøjer paa Gulland.

Stormen, der i en vis Periode paa visse Steder havde Karakteren af en Orkan, blev paa Grund af dens pludselige Komme og katastrofale Virkninger Aarsag til meteorologisk-videnskabelige Undersøgelser. Saaledes rettede Københavns „Meteorologisk Institut“ i

Dagspressen Opfordring til alle Skibskaptajner om at indgive Beretning om deres Vejr-Observationer under Stormen. I „Videnskabelig Selskab“s Skrifter giver Professor *Colding* følgende Aarsags-Forklaring til „Stormen over Nord og Mellem-Europa 12.—14. November 1872“: En den 9.—10. November stormende vestlig Kuling med stigende Vandstand i Østersøen stilner den 10. noget af ved en flovere, sydvestlig Kuling, som den 11. om Middagen tager fat igen med stiv Kuling fra N. t. O., som derefter den 12. om Middagen bliver til en fuldstændig N. O. Storm (flere Steder med Snefog og orkanagtig) over Syd-Sverige, Østersøen, Øst-Danmark og Nord-Tyskland. Flodens usædvanligt store Højde skyldtes dels disse Vindretninger og dels, at den største Vindhastighed den 12. og 13. November stod N. O. for Danmark. Den 12. Kl. 18 var Vandstanden:

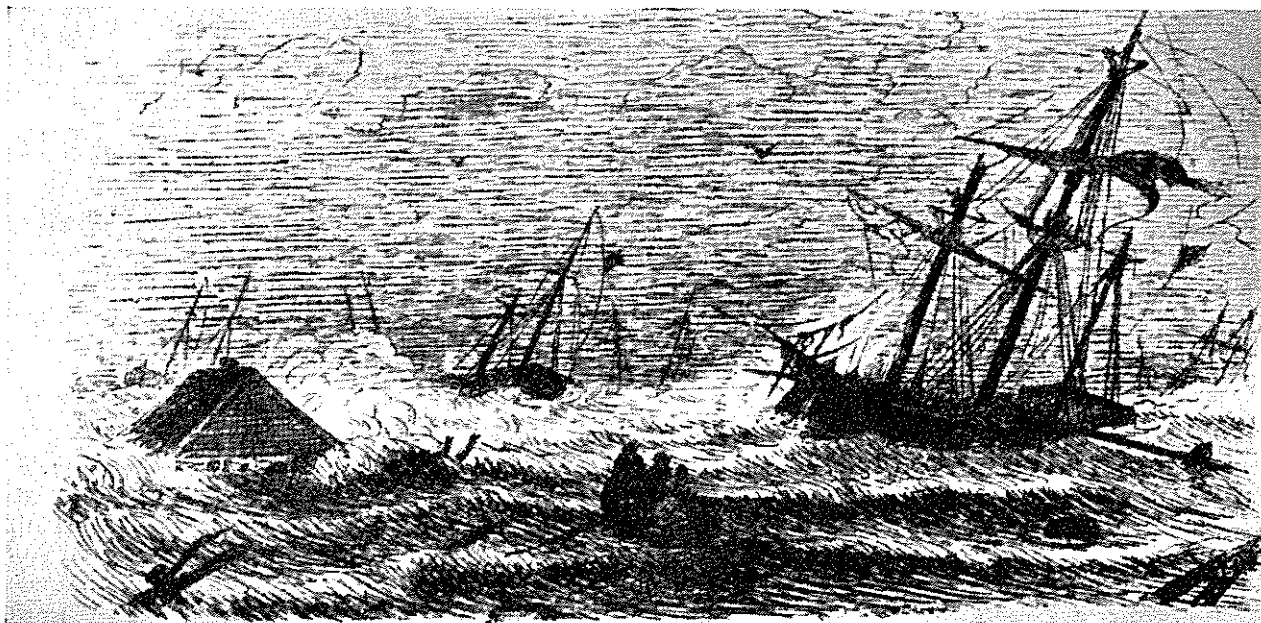
Bornholm	3	Fod o. d. Vande.
Gedser	3	Fod o. d. Vande.
Femernbælt	4	Fod o. d. Vande.
Finske Bugt	2	Fod u. d. Vande.
Skagerak og nordl. Kattegat	2½	Fod u. d. Vande.

Efterhaanden som Stormen tiltog i Styrke og drejede mere østlig, steg Vandet jævnt om Natten til 13. November, indtil det om Formiddagen denne Dag efter en langsommere Stigning ved Daggry tog fat at stige med ukendt Hurtighed: ½—1 Fod i Timen paa det snævrreste Sted af Femernbælt, medens Stormen blev staaende fra O. N. O. indtil Kl. 15, da Vinden blev helt østlig, aftagende i Styrke, hvorved Vandet begyndte at falde. Mellem Kl. 15 og 16 var Vandstanden:

Ved Helsingfors	4	Fod u. d. V.
I Femernbælt	9½	Fod u. d. V.
Ved Kiel, Slien, Flensborg	10½—11	Fod o. d. V.

hvilke Tal viser, at Østersøens Overflade i denne Linje dannede et *Skraaplan med 14—15 Fods Hældning*, hvorimod der paa en Linje Stockholm, Øland, Königsberg var *daglig Vande* den 12. og 13. Ved Norges Sydkyst og Sveriges Vestkyst var Vandstanden 3 Fod u. d. V., ved Middelfart 9½ over, saaledes at Opstemningen af Vandet i Kattegat androg op imod 12—13 Fod, hvorfor der først, efter at Vinden var aftaget i Styrke og blevet helt sydøstlig, kunde blive tilstrækkelig rask Bortløb gennem Bælter og Sund imod Nord. Men inden dette sidste skete, havde store Landarealer i det østlige og sydlige Danmark samt Syd-Sverige og Nord-Tyskland været oversvømmede.

Fra „Københavns Toldbod“ lød Vejrmeldingen:



Fra Køge under Stormen.

11/11 Kl. 8 laber Kuling fra N. O. (sønden Strøm med 6 Tm. o. d. V.)

Kl. 16 laber Bramsejlskuling fra N. O.

12/11 Kl. 8 rebet Mersejlskuling fra N. O.

Kl. 16 klodsrebet Mersejlskuling fra N. O.

Om Natten blæste det op til en fuldstændig Storm, og Vinden drejede lidt mod Øst.

13/11 Kl. 8 klodsrebet Mersejlskuling fra O. N. O.

Kl. 16 klodsrebet Mersejlskuling fra O. N. O.
(sønden Strøm, 12 Tm. o. d. V.)

Om Vejret beretter ogsaa som en første Klasses Journalist et Øjensvidne til Stormfloden i Gedesby (Falster), Lærer Petersen: „Vi har her paa Odden i længere Tid forud for Stormen den 13. November haft temmelig meget stille Vejr, ja, der var flere — og deriblandt navnlig Møllere, der havde lagt Mærke til, at hele Sommeren havde været saare fattig paa Vind. Under saadanne Forhold var det mindre paafaldende, at der umiddelbart forud for Stormen var særdeles stille. Søndag den 10. November var der udbredt en dødlignende Stilhed over hele Naturen, som meddelte en Døsigheid ikke alene til Mennesker, men endog til Dyrene. Om Mandagen den 11. begyndte det at lutte fra N. O. Vinden tiltog i Styrke, og navnlig den 12. henimod Aften blæste der en kold, bidende Storm. Denne tiltog i Løbet af Natten og var om Morgenens paa hin skæbnsvangre 13. November meget heftig. Omkring Kl. 9 var Stormen paa sit højeste og havde da en orkanagtig Karakter. Derefter blev den mere ustadig, var derpaa saa heftig, at den piskede Vandet (inde i Gedesby) til Støv, der som tætte Skyer fo'r henover Bølgerne og skjulte Genstande for de ængsteligt stirrende Blikke. Lige indtil Middag viste Fløjen paa Kirkespiret ubarmhjertigt *ret mod N. O.* Hvert Øjeblik stirrede jeg paa den med ængstelig Forventning, men først ved Middagstid begyndte den at dreje sig lidt og — vistnok omkring Kl. 12,30 — mod Øst. Da begyndte man at aande lidt friere, og kort efter begyndte Vandet ogsaa at falde.“ — — —

Men jo længere man kom vest paa i det sydlige Danmark, jo længere var Vandet om at falde. Til Eksempel faldt det ved Kolding først ved 7-Tiden om Aftenen. Floden var ogsaa højere vest paa. Medens man paa Falsters Østkyst anslog den til ca. 10 Fod, ansloges den paa Ærø til ca. 12, ja, den var endnu højere i Hjertet af Kiel-Bugten.

Højeste Vindhastighed var i Farvandet omkring Bornholm. 12/11 Kl. 18: 80 Fod, 13/11 Kl. 6: 90 Fod, 13/11 Kl. 14: 85 Fod, medens den omkring en lige Linje fra Ystad og henover Danmarks sydlige Øer var henholdsvis 75, 85 og 85 Fod. De 90 Fod viser, at Stormen nær havde naaet en Orkans Højde (= over 29 m i Sekundet).

Da Stormen havde raset ud den 13. hen mod Aften, kunde man denne og de nærmest følgende Dage begynde at fastslaa, i hvor stort et Omfang Storm og Flod tilsammen havde anrettet Ulykker. I Danmark havde dets sydlige og næsten alle østlige Kyster været oversvømmet af Floden, ofte op til en Bredde af 3—7 km, hvorved et lille Hundrede Menneskeliv var gaaet tabt, Huse med deres Inventar og Gaarde med deres Husdyr helt forsvundet eller ødelagte, hvortil kommer Saltvandets Beskadigelse af Markjorderne. Ved Oversvømmelserne var Møn delt i 3, Lolland, Falster og Fejø hver i 2 Dele. Paa Danmarks Østkyst var over et Hundrede Skibe strandet, medens andre drev om som Vrag. I det hele taget var Østersøen desuden fyldt med drivende Skibsdele, Tømmer, Tønder, Joller, løsrevne Træer fra Land, Hus-Tage, Bohave, døde Kreaturer, Markredskaber, ja, næsten alt, hvad flyde kunde. I alle lavtliggende, syd- eller østdanske Købstæder var Vandet trængt op, saa at Indbyggerne, hvis de ikke var flygtet inden Flodens Komme, maatte reddes i Baade, saafremt de ikke fandt Sikkerhed nok paa deres Loftter eller andre højtliggende Steder. Værst gik det ud over Køge og Præstø. Samtlige Havneanlæg med deriværende Fartøjer, om de ikke var drevet til Søs, var tilgemed en Mængde Anløbsbroer mere eller mindre

ødelagte. Og mange Steder, selv langt oppe i Land, stod Skibe og Baade. Alt i alt viste disse Enkeltheder, saa katastrofale, som de var, at der aldrig før i Historien var overgaaet Danmark en saadan Natur-Ulykke, ja, forsaavidt heller ikke i alle de ramte Østersø-Egne.

Vi starter en Minde-Vandring paa den Skibenes Kirkegaard, som Danmarks Østkyster var blevet, og begynder nordfra, ved København.

København led ikke nogen nævneværdig Skade. Blandt maritime Ulykkeshændelser kan nævnes, at der i Flaadens Leje var sket Molest paa nogle Orlogsskibes „Tage“, et Par Skibe var kastet ind paa Langelinje, Barken „Ceres“ (Vrag) stødt paa Grund udfor „Ly-netten“, og at der i Kallebod Strand var kastet 9 3/4 Skonnerter op paa Land i Løbet af en Time.

Saltholm stod helt under Vand.

Dragør, Havnepladsen stod under Vand, der ogsaa var trængt op i Gaderne. I Havnen sank Lodsbaaden fra Helsingør, og paa Baade og Fiskeredskaber skete stor Skade. 1/4 Mil vest for Drogden Fyrskib var en Skonnert sunket.

Paa Amagers Sydvest var et Skib, der havde ligget forankret i Køge Bugt, drevet saa højt op, at det, selv naar Ladningen var bjerget, vilde være vanskeligt at faa i Søen igen.

Køge og Køge Bugt. Her begynder Ulykkens store Gru. Havnen med Bygninger, heriblandt Fyret, og Fartøjer var fuldstændig raseret, og Dybden en 4—5 Fod mindre paa Grund af det Sand, Floden havde skyllet med sig.

I selve Byen og Omegnen var et halvt Hundrede Huse ødelagte. Et stort 3/4 Skib havde lagt sig i Land lige foran Jernbanestationen. 2 Mand af dets Besætning var forinden skyllet overbord og druknet. Paa Jernbanen uden for Byen havde et Par Jagter lejet sig. Et Fartøj, der stod langt inde i Land (norsk Bark „Equator“?), havde sat alle Sejl til og var i fuld Fart løbet derind. Da det stødte, fløj Fokken bort som en Klud for aldrig mere at komme igen. Strandet ved Køge var endvidere: Norsk Bark „Neptun“, Brig „Sommeren“ af Grimstad (Vrag), fra sammesteds Brig „Saga“, Barkene „Hertha“ og „Lizzy“ med kappet Takkelage (solgtes ved Auktion i København), Bark „Brunette“ (Vrag), hollandsk Skonnert „Betzy“ (Vrag), norsk Skonnert „Norden“ (Vrag), samt tysk Bark „William Bateman“. Paa en strandet Hollænder var Skipperen ombord. Hans Kone var blevet skyllet overbord ude i Bugten, da hun i Angst for sin Mands Skæbne havde søgt op paa Dækket til ham. I Bugten laa bl. a. sunket et Par Skonnerter. Mandskabet fra den ene, der var ladet med Stangjern, var blevet reddet ombord i en norsk Bark, som drev sammen med den. I det store og hele gjaldt det overalt, at kun træ- eller ballastede Sejlskibe naaede Land, selvom de var blevet mere eller mindre Vrag, hvilket i flere Tilfælde skyldtes Kollisioner Skibene imellem. Under Orkanens værste Øjeblikke udførtes mangan rask Sømandsdaad, heriblandt sikkert mange ikke nedskrevne, hvor Skibsbesætninger, der selv var i yderste Livsfare, fik reddet nødstedte Kammerater. Mellem Køge og København var strandet: Slup „Martha“, Barkene „Axel“, „Hermod“ og „Vulcan“, alle norske, og Bark „Samuel“ (Vrag), engelsk Bark „George Edward“ (Vrag), tysk

Brig „Maria“, tysk Bark „Adolph“, samt engelsk Bark „Princess“ (Vrag) (om hvilke det i en senere Annonce hed: „— — Skibet, der er bygget af Eg og jernboltet, sælges i Middagsstunden — —“). Syd for Køge: Brig „Alice“ af Brevig, Skonnertbrig „Jantje Berg“ af Sappemeer og „Vier Gezusters“ af Alkmar. Antallet af strandede og sunkne Skibe er udfor og nord og syd for Køge opgivet til 47. I de følgende Dage var der i „Hotel Prindsen“ (lige overfor den gamle Raadstueport) fuldt af strandede Kaptajner, Assurancebefuldmægtigede og andre Befuldmægtigede, som gennem en tyk Taage af Tobaksrøg drøftede Strandings-Beretninger fra for til agter og fra Styrbord til Bagbord.

Fortættles i næste Nummer.

Lodskaptajn Bom fylder 60

Peter Bom, Lodskaptajnen i Københavns Lodseri, er en kendt og populær Skikkelse inden for dansk Skibsfart, hvilket sikkert vil vise sig i Form af mange Lykønskninger, naar han den 4. November fylder 60 Aar. „Vikingen“ har tidligere bragt en Beretning om Lodskaptajnens mange Oplevelser paa Alverdens Have, og vi skal derfor indskrænke os til at fortælle, at Peter Bom er født i Kerteminde, og at han som 14-aarig kom ud at sejle. Det maa siges, at han havde en usædvanlig fin Debut, idet „Georg Stage“s daværende Chef, Kommandør Saabye, kom og hentede ham med Skoleskibet i Kerteminde, da den vordende „Georg Stage“-Dreng paa Grund af et brækket Ben havde været forhindret i at paamønstre i København. Siden holdt Bom sig næsten udelukkende til Sejlskibene, indtil han blev Styrmand paa en Damper i Rederiet „Vulcan“. Den længste Tur, Bom har været paa med et Sejlskib, varede 214 Døgn. I 1913 kom han ind i Københavns Lodseri, og i den festlige Maj Maaned 1945 blev han Lodskaptajn. Peter Bom er forøvrigt ogsaa kendt som Sejlsportsmand, idet han foretager mange Ture i Sundet med sin egen Baad.



Lodskaptajn Bom.

I Anledning af den forestaaende Festsdag har vi besøgt Lodskaptajnen i Lodsbygningen i Frihavnen. „Ja, her sidder man som en Forpost for København“, siger Peter Bom, og idet han peger ud mod Havneindløbet, fortsætter han: „Naar der er stille derude, er det ogsaa Slut med Travlheden i København. Det er beklageligt, at der i et Land som Danmark ikke er mere Interesse for Søfarten.“ Paa Spørgsmaalet, om han ikke har et Ønske paa 60-Aarsdagen svarer han: „Jo, jeg vil ønske, at der maa blive god og rigelig Tilgang til Erhvervet til Søs, at vor Handelsflaade maa vokse, og at vor Orlogsflaade maa faa Evne til at vise Flaget paa fremmede Have.“ — Vi haaber, at Lodskaptajnens Ønsker maa gaa i Opfyldelse og ønsker samtidig til Lykke paa Dagen.

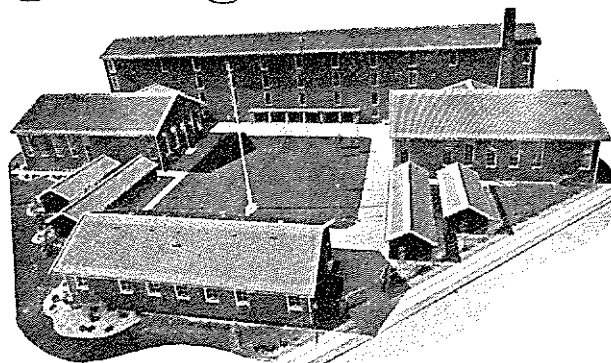
Red.

Ogsaa de maskinstuderende lider under Boligmanglen

Af Aarsberetningen fra „Københavns Maskinskole“ fremgaar det, at Elevantallet i det forløbne Aar er dalet betydeligt, samt at der er sket en Forskydning af Elevtilgangen fra Dag- til Aftenskolerne. Begge Dele er beklageligt, men da man til en vis Grad kender Aarsagerne til disse Forhold, er der Haab om, at Problemerne kan løses.

En ikke uvæsentlig Aarsag til Frafald af Elever har det været, at nyindmeldte Elever ikke mere kan ydes Støtte fra Arbejdsløshedsfondens Midler, hvilket har foraarsaget, at mange har maattet opgive deres Studieplaner, ja, selv Elever, der allerede var i fuld Gang med Læsningen har maattet sige fra. Denne Udvikling er højst uheldig, og man maa haabe, at Samfundet maa faa Forstaaelsen af at have en Stab af dygtige Maskinister saavel herhjemme som ude paa Havene, hvor danske Maskinofficerer altid har været blandt de bedste. Naar Eleverne paa Skolen i nogle Tilfælde har maattet søge Aftenuddannelse, saa skyldes det igen de økonomiske Forhold, der gør det nødvendigt for de læsende at tjene til Føden og til Betaling af Studierne. Imidlertid er det et Faktum, at Aftenstudier sjældent giver de bedste Resultater, hvilket gør Sagen endnu mere alvorlig.

En Trøst har det dog været, at Skolen og dens Elever i Aarets Løb stadig har nydt godt af private Institutioners Hjælpsomhed. Foruden fra allerede bestaaende Legater har Københavns Maskinskole i det forløbne Aar faaet Støtte fra *Forstander A. Grathwohls Mindelegat*, der udbetalte sit første Beløb til Skolen i 1946. Fra 1. Januar kunde Maskinskolens dygtigste og flittigste Elever endvidere søge Studielaan hos



Maskinskolen i Fugleperspektiv.

Dansk Dampskibsrederiforening. Laanet er rentefrit.

Af størst Betydning for Nedgangen i Antallet af Elever har Manglen paa Logi dog sikkert været. Bolignøden har saaledes umuliggjort en Mængde Proviensboeres Studier i København. Det har endog været saa galt, at mange har bedt om Lov til at sove paa Skolen. Der er blevet sagt mange sande Ord om Boligsituationen, men det er afgjort, at Manglen paa Boliger vil ramme hele det danske Folk, idet hele den kulturelle Udvikling derved er i Tilbagegang. Man kan maaske med Rette sige, at *de unge Mennesker*, der trods Tidens Vanskeligheder fuldfører deres Studier med en rasende Energi, er de *bedste*, Samfundet kan faa. Men der maa og skal findes en Løsning. Ikke alene bør vi have et Haandværkerkollegium, men ogsaa et Sømandshotel og i det hele taget Boliger for alle, der er nødt til at rejse til Byen for at dygtiggøre sig til Gavn for sig selv, og derved for Danmark. —wig.

Fine Resultater paa

Fanø Navigationsskole

Den 17. Oktober sluttede Eksamen paa Fanø Navigationsskole, og samme Dag afholdtes en Afslutningsfest, ved hvilken Eksamensbeviser og Udmærkelser uddeltes. Ved Festen var fremmødt Repræsentanter fra Søfarten og Nordby Sogneraad med Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Kaptajn K. Hansen fra Navigationsdirektoratet i Spidsen.

Navigationsdirektøren udtalte sin Glæde over de fine Resultater, der var opnaaet ved dette Aars Eksamen, hvor alle paa den nautiske Afdeling havde bestaaet. Til Skibsførereksamen var indstillet 4 Elever og til Styrmandseksamen 11. Gennemsnittet af Eksamensresultaterne var paa 144,7 Points, hvilket maa betegnes som værende meget fint. Blandt Skibsførerne opnaaede N. A. Mathiasen, Nordby, Udmærkelse med 145 Points af 168 opnaaelige. Af Styr mændene fik to Elever den eftertragtede Udmærkelse. Ove Richardsen, Læsø, med 188 Points og A. N. Detlefsen, Toftlund, med 160 Points. Til denne Prøve er 203 Points Maximum. Til Radiotelegrafisternes Eksamen for II Klasses Certifikat indstilledes 11 Elever, hvoraf 8 bestod.

Til Slut holdt Skolens Bestyrer en Tale, hvori han

bl. a. citerede Søren Kierkegaards Ord: „Hvad Dygtighed, der er i et Individ, kan man maale paa, hvor langt der er mellem at forstaa og at ville.“ Bestyreren tydede denne Sætning i følgende: „Hvad et Menneske forstaaer, maa han ogsaa kunne bringe til at ville, men i det Mellemrum ligger ogsaa Undskyldningerne og Udflugterne. Derfor: Tankerne fremad, Følelserne hjemad og Takken opad!“ Derefter ønskede Bestyreren paa Lærernes og egne Vegne Eksaminanderne til Lykke.

Nye Kursus paa alle Afdelinger er begyndt.

Nyt fra Frihavnen

Københavns Frihavn har fornylig bestilt to saakaldte „Gaffel-Trucks“ i England, som man venter Modtagelsen af inden for en Maaned. En Gaffel-Truck er en lille elektrisk Vogn, der kører, losses og laster med stor Hurtighed. „Vikingen“ bragte i sit Nummer for 15. Juli 1947 i Artiklen om Stockholms Havn et Billede af en saadan Vogn, af hvilket det fremgaar, at den kan løfte ret store og tunge Byrder, naar de anbringes paa en dertil beregnet Bakke. Frihavnen har endvidere købt fire Trucks af en anden Type, som ogsaa vil gøre Ekspeditionen i Havnen endnu mere up-to-date, end den er i Dag. —wig.

i NIGERFART

med Kongen af Benin

Fortsat fra forrige Nummer.

FEMTENDE KAPITEL.

I Tørtidens bagende Sol. I Regntidens silende Væde. I mørke Nætters Uhygge — omgivet af en vildsom Jungle fyldt med listige Rovdyr, med farlige og uberegnelige Tykhuder med Snabler eller med lange, spidse Dolke paa Næserne og med alskens Kryb — ene hvid Mand blandt en Flok halvvilde Sudan-Negre og i helt vilde Kannibalers umiddelbare Nærhed. Hvilken Tilværelse. Jeg tænker paa Faktoren, og jeg fortænker ham ikke i, at han søger Afveksling og en Gang imellem foretrækker en bedre Stimulans frem for det Fusel, han efter sit brandfarlige Udseende er vant til, og som er lige ødelæggende for Hvide og Sorte og derfor op-rindelig er beregnet til Negerbrug.

Men andre bør heller ikke fortænke en Flok Matroser i, at de tørster efter en Afveksling i deres Nydelser, naar de under normale Forhold om Bord kun nyder Duften fra det, andre drikker.

I tre samfulde Timer og i fyrretyve Graders Varme har vi støvet rundt i Nærheden og undersøgt hver eneste Kvadratalen. Trods alt haabede vi at finde et eller andet Bevis, der kunde modsige Kaptajn Andersons Udtalelse om de forskellige Mangler i Land, men ikke saa meget som en vaad Plet af et Værtshus har vi kunnet opsnuse, og nu har vi dristet os uden for Nærheden og helt hen til Busken, og der staar vi med ét Ansigt til Ansigt med to Congo-Negre.

Det er to halvvoksne Knøse — typiske Congo-Negre — eller tager jeg fejl; i saa Fald kan jeg tydeligt læse i deres Ansigter, at Gummihøsten ikke altid er tilfredsstillende i Distriktet omkring Faktoriet Wari. Den ene mangler Næsen — den andet et Øre, og begge staar de og gør Kaptajn Andersons Ord til Løgn.

Haanden til Munden og Nakken tilbage. Det er et stumt Sprog, og visse Folk kalder det Drankerlatin. Men en anden, som ikke er saa sprogkyndig som visse Folk og kun kan lidt af hvert, er nærmest tilbøjelig til at kalde Sproget internationalt. I hvert Fald er det forstaaeligt for enhver befaren Matros, og naar Talen ydermere ledsages af en Række Armbevægelser, der tydeligt nok er lige saa mange Vink om at følge med, maa Matrosen enten være fuld af Spiritus eller total Afholdsmand, om han ikke efterkommer Opfordringen.

Men vi er hverken fulde eller gale. Vi er ganske normale Mennesker, der i tre samfulde Timer har været forfulgt af en hvidglødende Sol og en brændende Tørst, og vi regner det ikke for nogen Dødssynd at unddrage os Forfølgelsen, selv om Vejen ogsaa gaar en Smule uden for det Tilladelige.

Der har vi for den Sags Skyld allerede været en

Tid, og nu ser vi heller ikke mere den Grænse, der var os afstukket. Busken har lukket sig bag os — over os og til alle Sider, og vi befinder os i et dystert Halvmørke og i famlende Gaasegang ad en snæver Sti med de to Neger-Knøse i Spidsen.

Hvilken Forandring. Før slæbte vi os omkring i Dorskhedens Tegn og indaandede den klare Ild, og nu — Luften er fugtig og sval, mættet med Ozon. Vi føler os som født paany — i en anden Verden.

Stien bugter sig gennem tæt Underskov. Den er haard og fortrampet, som den umuligt kan være af bare Negerfødder. Jeg har Indtryk af, at den snarere er banet af Elefanter, som en Gang i en længere Periode har søgt samme Vandingsted ved Floden. Hist og her støder vi paa en afgnavet Knogle, der tydeligt siger, at Stien ogsaa befærdes af Rovdyr.

Abebrødtræer, Kalonødtræer og mange andre Træers mægtige Kroner danner et tæt Løvtæg over Underskoven. Sine Steder strækker smidige Kokospalmer sig i Vejret og stikker baade Kroner og Frugter gennem Taget, mens andre Palmer med tykke, skæl-lede Stammer beskedent holder sig ved Jorden. Kautsjuktræer staar i Grupper og sveder den rene Gummi mellem vild Kaffe og Banan. Histe og her koketterer Urskoven med en pragtfuld Orkidé. Gennem en enkelt Utæthed i Løvtaget kaster Solen en Glød ned og tænder Moder Jords Pibe. Der vokser Tobak.

Hvilken blandet Vegetation. Arternes Mangfoldighed og Lianernes indfildrede Netværk binder vore Tunger i Forundring. Men Tropeskovens krydrede Duft pirrer og skærper vore Sanser. Vi bruger vore Øjne, og vi lytter og farer uvilkaarligt sammen ved enhver Lyd. Jeg for mit Vedkommende føler mig fuldstændig til Mode som under en Middagssøvn i Lagos. Ganske vist ser jeg ikke en eneste Abe i nogen af Palmerne, men jeg hører desto flere pludre og gylpe inde i Busken rundt omkring, og jeg tænker paa Sambo.

Den Øreløse og den Næseløse gaar foran i Gaasegangen og fjanter. Nu og da vender de sig om uden at standse og viser os et Par udprægede Narreansigter. Det ser for os ud, som om de gør sig lystige paa vor Bekostning. Men vi finder os stiltiende i Lystigheden og følger dem i Hælene. Der er ingen anden Vej med Undtagelse af Tilbagevejen, og vi ved med Bestemthed, at den ikke fører til det Maal, vi gaar efter.

Vi gaar efter Matrosernes Lyst paa Landjorden og efter to Negres Anvisning gennem en vild Jungle og render med ét Panden imod Plankeværk Nummer to, og i samme Nu ser jeg, at Udvejen har ført os til noget

helt andet end det, jeg havde ventet, og jeg har Indtryk af, at vi staar over for de to Negerknøse som for to regulerede Vildmænd, vi alle som én er hoppet paa.

Jeg havde forestillet mig nogle faa spredte Negerhytter i Lighed med dem jeg havde set omkring Faktoret i Benin, og nu staar vi foran et tredobbelt Pæleværk, der i en Cirkel omspænder en tæt Bebyggelse, som mest af alt ligner en Termit-Koloni, og som efter Tuernes Antal at dømme maa være Bolig for hen imod et Hundrede Neger-Familier. Og i en snæver Aabning i Plankeværket staar vore to Vejvisere med brede Grin i Fjæsene og mange andre Narrestreger, der tydeligt siger os, at de mener hertil og ikke længere, mens en tredje Neger staar lige indenfor og tuder i en mægtig Konkylie.

Vi er tretten Matroser, og vi er ikke til at spøge med under normale Forhold. Men naar en Neger tuder i en Konkylie, og dette Tuderi øjeblikkelig har til Følge, at vi staar overfor en Snes blanke Spyd og lige saa mange Køller, er der ingen Grund for os til at tvivle om, at Afspærringen er alvorligt ment.

Det er saa temmelig indlysende. De to Negertampe har holdt os grundigt for Nar, og derved er intet at stille op — andet end tretten Narreansigter og en March tilbage ad den samme Vej, vi er kommet.

Saa vender vi om. Men nu strømmer Negrene ud gennem Aabningen i Plankeværket og spærrer os Tilbagevejen med Spyd og Køller, men tillige med Fagter og Tegn, som tydeligt nok siger, at vi ikke behøver at frygte nogen af Delene. Efter min Opfattelse nu er hele deres Holdning imod os yderst fredelig, men tillige præget af en Forsigtighed, der leder mine Tanker hen paa noget i Retning af Slavejagt, og jeg forstaar ogsaa, at der er gaaet Bud til Kongen — eller Høvdingen eller en anden Majestæt — om Tilladelse for os til at betræde hans Domæne.

Vi har kun at vente, og jeg benytter Ventetiden til at henfalde i stille Betragtninger over den Masse øre- og næseløse Mennesker, jeg her ser. Hver anden omtrent mangler et af disse ydre Organer. Det kan se ud som en Modesag i Betragtning af, hvad en Neger undertiden lider for Stadsens Skyld. Men jeg har nu min egen Mening om den Ting, og den er meget elastisk. Den strækker sig fra Nigeria til Congo og tilbage igen.

Men her er ogsaa andre end de øre- og næseløse at falde i Betragtning over. Der er ogsaa dem, der mangler hele Kroppen, og de kan jo nok sætte Fns Tanker i Bevægelse. Jeg mener de blegede Menneskekranier og Laarben, der hænger som en Guirlande over Indgangen til Negerbyen.

Hvorfor i Alverden hænger dette Stads der? Er det til Minde om afdøde Venner — eller om fældede Fjender? Jeg ved det ikke, men efter enkelte af Kraniernes Form at dømme er jeg mest tilbøjelig til at antage, at de har tilhørt Fjender. Nogle af dem er ganske vist fladpandede Langskaller, men de fleste kan nok se ud til at have tilhørt Mennesker med intelligente Hjerner.

Det ser alt andet end indbydende ud, og jeg forestiller mig at staa her en mørk Nat, naar Stormen rasler med Knogler og Kranier. Føj for Pokker! Men vi tilhører heldigvis en Race, som gennem Aarhundreder har hævede sin Overlegenhed, og det kunde aldrig falde os ind at sætte Aarhundreders Hævd paa Spil for en øjeblikkelig Uhyggeførmelse. Vi tager

det altsammen som en Selvfølge — lige fra Forsigtigheden til Guirlanden over Indgangen, og jeg tager næppe fejl, naar jeg sætter Selvfølge i Forbindelse med Slaveri og afskaarne Næser og Øren.

Men nu er der ikke Tid til flere stille Betragtninger. En vrøvlevorn Neger toner frem under Guirlanden, og vi er ikke i Tvivl om, at hans Vrøvl er et Bud fra en højere Magt, som ønsker vor Nærværelse. Med Tegn og Fagter betyder det os, at Passagen gennem Plankeværket er fri, og omgivet af en hujende og skraalende Flok Sorte holder vi vort Indtog i Negerbyen.

SEKSTENDE KAPITEL.

Mit Legeme er jordbundet. Min Sjæl er salig, og mine Tanker er i Helvedes Forgaard. Jeg ser Djævl overalt — Djævl med Haler og Djævl med Horn, Handjævl og Hundjævl med Ringe i Næser eller Øren, og jeg føler deres Nærhed som Slik af Ildtunger.

Jeg er en Synder som saa mange andre. Jeg maa lide fælles Skæbne med tolv andre Syndere som jeg, og nu staar vi alle tretten foran Fanden og hans Oldemor og bliver brændt op indvendig med Helvedesild paa Flasker.

Vi futter af som Krudt med Sprutten og Spyttten, og Handjævl og Hundjævl og Fanden og hans Oldemor ryger i Luften med Hyl og Skraal og forsvinder i blaa og grønne Flammer.

Brand! Brand!

Helvedes Forgaard er brændt ned til Grunden, men fra de ulmende Slagger lyder endnu svage Raab paa Vand, og nu kommer en sort Engel flyvende med en fyldt Kalabas og slukker de sidste Gløder, og straks stiger tretten Matroser op af Asken som Fugl Fønix, og Fanden og hans Oldemor vender tilbage som Kongen og Dronningen af Wari. Hvor alle Djævlene er blevet af, maa Fanden vide.

Vi er blandt sorte Kannibaler. Om vi skal steges eller koges kan være lige fedt; men skal nogen ædes, skal der slagtes en Del Kannibaler først.

Det er vi alle tretten enige om. Men den Tid den Sorg. Nu er vi Kongens Gæster, og jeg har Indtryk af, at det hele ser langt mindre frygtindgydende ud, end vi først forestillede os. Ja, naar jeg skal være ganske ærlig, synes jeg, at det tvært imod tegner til at blive et meget fornøjeligt Gæstebud.

Vi sidder paa den bare Jord i en ussel Leirhytte. Paa en Bastmaatte foran os sidder Kongen og Dronningen over alle Wari-Negre, og midt imellem dem staar en Hollænder paa en grøn Kasse og ser halvfuld ud. Den har Lidelsesfæller i Kassen — Lidelsesfæller, som er helt fulde, og ved Siden af ligger et Par Flasker, som ogsaa er kendeligt paavirkede af vor Nærværelse. Hu! Hej! Der er Fest i Kongens Slot.

Kongen er tyk som en Tromle, og han puster og stønner som én, der gaar ved Damp. Han er splitternøgen paa Kroppen, men paa Hovedet bærer han høj Hat. Jeg antager, det er Symbolet paa hans Værdighed og skal forestille Kronen. Det gyldne Skær har den i hvert Fald, men derfor er der naturligvis ikke noget i Vejen for, at den en Gang kan have siddet paa Hovedet af en Ligvognskusk. Han sidder i ét tilsyneladende velbehageligt Grin, saa hans Hængemave svupper mod Jorden. Han ser ud som en rigtig Gourmand.

Dronningen giver ham ikke meget efter i Tykkelse. Hun har Strutmave og Hængebryster. Hvis jeg var i hendes Sted, vilde jeg slaa en Knude paa Brysterne; saa vilde hun i hvert Fald undgaa det Besvær, hun har med at holde Styr paa dem. Hun slænger dem i ét væk over Skuldrene, men de dratter lige saa hurtigt ned igen og klasker hende over Laarene. Og saa har hun sat Haaret op til Narrestreger. Man skulde næsten tro, vi var ventede. Hun er klippet i Nakken som mønstret Plysch, og i Panden ender Frisuren i to lange, snoede Horn. Hu! Hej! Det er lige en Pige for tretten raske Matroser, som har knækket Halsen paa seks Hollændere fra Schiedam. Tyrken er helt fjollet.

Vi drikker Kongens Skaal og Dronningens Skaal, og begge Majestæterne græder af Rørelse den klare Genever.

Saa synger vi en Sang og danser en Step — og din Skaal og min Skaal og Skam faa den, som glemmer Pigernes. Og jeg dikker Dronningen under Hagen, saa det dirrer i Kongens Mundvige.

Naada! Mukker han? Man har vel ikke traadt Majestættens Ære for nær? — *Pay pay*, siger han. Hvad skal det sige? Betaling — for hvad? For den Genever, han selv har indbudt os paa? Ha! Hvad bilder den Stodderkonge sig ind? Det manglede jo bare. Han maa jo være taknemmelig for, at han i det hele taget har faaet Lejlighed til at traktere os. Og saa taler han om Betaling af os, som allernaadigst har beæret ham med vort Selskab. Ha! Ha! Nej ikke en Styver skal han faa, med mindre han vil have den paa Næsen. Hvad siger du, Nordmand? Hvad siger I, *boys*? — Hvad? Sover han? — Ja, saa minsandten, ligger ikke begge Majestæterne og snorker om Kap ved Siden af hinanden. Sikken et Par. — Mon der er mere paa Flasken? — Naa ikke. Saa lad os bare komme af Sted.

Hvad Pokker! Det er jo lige saa mørkt udenfor som inde i Hytten. — Og hvor er alle Spyddene og Køllerne — og hele den hujende Flok, som ledsagede os til Audiensen? Er det Nat? Selvfølgelig, siger I. Og hele Negerbyen skulde være gaaet til Ro. — Nej, det skal blive Løgn. Lad os faa en Sang — en rigtig *Sing-Song, boys*.

*„Way down upon the Swanee ribber.
Fa-er — ja-er — awa-ay!“*

„Shut up! Hold Kæft! — En anden! Lad os faa en, som ikke har Hjemve.“

*„All them coons are cut to death
— every bloody Nigger!“*

Hvad Fa'n! Der kommer jo et helt Slæng af de sorte Fyrbødere. Hvad vil I her? Vil I slaas?

*„All right! Come on! All right!
It's going to be a fight!
All the Darkies they are flying through the air!“*

Tju! — Over Plankeværket med Fyrbøderne. Vi bagefter. Klø skal de have.

Hvor blev de nu af? Til højre! — Til venstre! Av for S.... de forbistrede Træer! — Her har vi dem — ad Elefantstien. — Hvad nu? Hvad i Alverden var det for et bestialsk Brøl? Skulde det være en Løve? Og hvad kan det være, som lister omkring inde i Bu-

sken? Er det virkelig en Løve. — en Leopard maaske — eller en anden Menneskeæder. Hvad var nu det? Jeg syntes noget klæbrigt strøg mig over Kinden — en Kamælon antagelig — eller en Slange — maaske en Brilleslange. Det bliver værre og værre. Nu skriger Papegøjerne Fanden et Øre af. Det gylper — Yp! Yp! Det hvæser — Sambo. Mjav. Det var Baadsmændens Kat. Helvede er løs. Men Klø skal Fyrbøderne have — læsterlige Klø.

Død og Pine som jeg slaas.

*„It's here you see the rally
in the battle down the alley!“*

Jeg slaas med Fyrbøderne — med Sudan-Negre — med Faktoren — med Skipperen og alle hans Styr-mænd — med Mister Short og Mister Long og med Baadsmænden og hans Kat. Og hvor de dog dunker mig i Hovedet — i mine Tindinger og over hele min Krop.

Jeg kan ikke mere. Jeg føler, som om mit Hoved er slaet i Stumper og Stykker. Mine Tanker svæver frit omkring i et Virvar af dunkle Forestillinger. Jeg har kun een ubeskadiget Celle tilbage i min Hjerne, og der sidder Indtrykket af, at jeg har tilbragt en Nat i Skærsilden, og at Dagen derpaa bliver et rent Helvede.

Tretten Matroser paa en Skovtur forvildede sig ud over det Tilladeliges Grænser, og nu ligger de alle tretten under „Kongen af Benin“s Bak og er lænkede til hinanden med Haandjern om Anklerne.

Du glædest Vanvid. Hvilken forfærdelig Rus jeg maa have haft. Og fy Fa'en for en Smag jeg har i Munden. Aldrig i mit Liv skal jeg drikke Spiritus mere — i hvert Fald ikke, naar den serveres af Neger-Konger.

Jeg har i Øjeblikket kun et Ønske. Bare det altsammen maatte være en Drøm, men Kendsgerningerne taler tydeligt nok for, at det er den rene, skære Virkelighed. Kendsgerningerne er ingen ringere end tre Styr-mænd, som løser vore Lænker og fortæller os, hvor heldigt det passer, at vi akkurat kunde faa sovet Kæferten ud, til vi skal møde paa Faktoret, og de er absolut ikke til at tage fejl af.

Jeg er syg. Nordmanden er syg. Hollænderen og Tyrken og alle de andre har det heller ikke rigtig godt.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

En har det i Hovedet — en anden i Benene, og ingen ved, hvor vi har det værst. Men alle vore Udgydelser hjælper os ikke en Døjt. Vi maa bare selv spule dem bort — og saa i Land til Forhør hos Faktoren.

I Gaar sprang vi langs Dæk som tretten raske Matroser — og ind over Landgangen som rene Akrobater. I Dag ved jeg ikke rigtig, hvordan det er, vi stylter af Sted. Mig forekommer det, at vi snart gaar paa Benene, snart paa Hænderne og snart paa alle fire, og at hele „Kongen af Benin“ staar paa Hovedet. Jeg kalder det Tømmermænd. Svensken siger Kobberslagere, men nu mærker jeg, der er en anden, som snakker med, og det er en Bugtaler. Der staar Sambo ved sin Ringbolt og griner satanisk. Hvad tænker han paa? Tænker han som jeg, saa tænker han paa Leopardungens Skæg. Hvor det knurrer i min Mave.

Vi maa staa for meget her i Nigeria — Mosekonens Bryg fra Fad, Negerkultur paa Flasker og Knurhaar paa Mad, og nu staar vi igen for Majestætens bedste Soldater ved Indgangen til Faktoret. Men i Dag fortæller de os ikke, at de har været i Krig før. Det er ogsaa aldeles unødvendigt. Det ser man straks paa de friske Skrammer, mange af dem har i Ansigtet, og paa den Beredvillighed, hvormed de tillader os at komme inden for Plankeværket.

Vi kommer først ind i en Art Forgaard, og jeg tænker paa Helvedes — dernæst ind i en Baggaard, og saa kommer vi ikke længere, for der staar alle Fyrbøderne og spærre os Vejen, og Faktoren staar paa en aaben Veranda og blusser og slynger Tordenkiler ud imod dem.

Kaptajn Anderson staar paa Faktorens højre Side og ser streng ud. Paa den anden Side sidder Kongen over de Øre- og Næseløse og troner i en Flugtstol med sin høje Hat paa Snur. Han ser ud, som om Wari er hele Jorden og han dens Midtpunkt, og det hele minder mig ikke saa lidt om den Farce, jeg var Øjenvidne til i Benin.

Vi er anklaget for Krænkelser af Kongens Gæstfrihed og Forstyrrelse af Negerbyens Nattero, og Udflugter tages ikke for gode Varer. Sagen er oplagt. Den er rejst af Genever, og den skal bilægges med Genever. Kongen forlanger en grøn Kasse for Gæstfriheden og to for Natteroen.

Ret skal være Ret. Vi er tretten Matroser, som har drukket os en kongelig Rus under en falsk Forestilling om Majestætens Gæstfrihed. Det var naturligvis en Misforstaaelse fra vor Side, og vi er ogsaa villige til at gøre den god igen og erstatte Kongen den Kasse Kultur, vi berøvede ham. Selvfølgelig maa Fyrbøderne

selv svare for den Nattero, som de kom og forstyrrede, og saa staar de endda og surmuler og paastaar, at Uret ogsaa skal være Ret. Men Udflugter tages som sagt ikke for gode Varer. Faktoren afgør det hele i en Ruf, og jeg synes heller ikke, der er Grund til at gøre nogen længere Historie ud af den Sag. Her er Wari alligevel Verden og Faktoren alt, og jeg har i Øjeblikket det bestemte Indtryk af, at Alverden gaar omkring i en grøn Kasse Gin.

Fortsættes i næste Nummer.

Øget Travlhed for Søfartens Bibliotek

Søfartens Biblioteks Aarsberetning for 1946—47 er netop udkommet og giver en detailleret Beretning om Virksomheden, der efter Krigens Afslutning er øget meget stærkt. Antallet af Udlaan om Bord i Skibene er steget fra 44.289 i 1945—46 til 61.754 i 1946—47, fordelt i 261 Skibe. Dette viser, at Læselysten blandt de søfarende er i stor Stigning nu, hvor Søfartens Bibliotek er blevet kendt af hver eneste Mand om Bord.

Pr. 31. Marts i Aar var der ialt udsendt 234 Skabe med 14.952 Bind. 15 Skibe har Bøgerne i eget Skab. Endvidere er der i mindre Skibe anbragt 37 Kasser med 465 Bind. Hertil kommer Bogbeholdningerne i Marinens Institutioner og Skibe samt Fyr- og Vager-væsenet, Isbryderne og Skoleskibene.

Ogsaa Studiesamlingen er i god Vækst og rummer nu over 5.000 Bind. Denne Samling er tilgængelig for alle, der er interesserede i Søfart og Søfartens tilgrænsende Omraader.

Biblioteket har i 1946—47 haft store Driftsudgifter, ialt Kr. 64.759,19, medens Indtægterne har beløbet sig til Kr. 63.763,28, saaledes at Regnskabsaaret slutter med et Underskud paa knapt Kr. 1.000,—.

Der er ialt indkøbt Bøger for 43.383,31 Kroner, idet Biblioteket takket være ekstraordinære Bidrag i nogen Udstrækning har kunnet erstatte de mange Bogtab fra Krigen. Dog kniber det stadig for Biblioteket at efterkomme den store Efterspørgsel fra Skibenes Side, og Biblioteket er derfor taknemmelig for alle Bidrag og Boggaver, der indgaar til Hjælp til Driften.

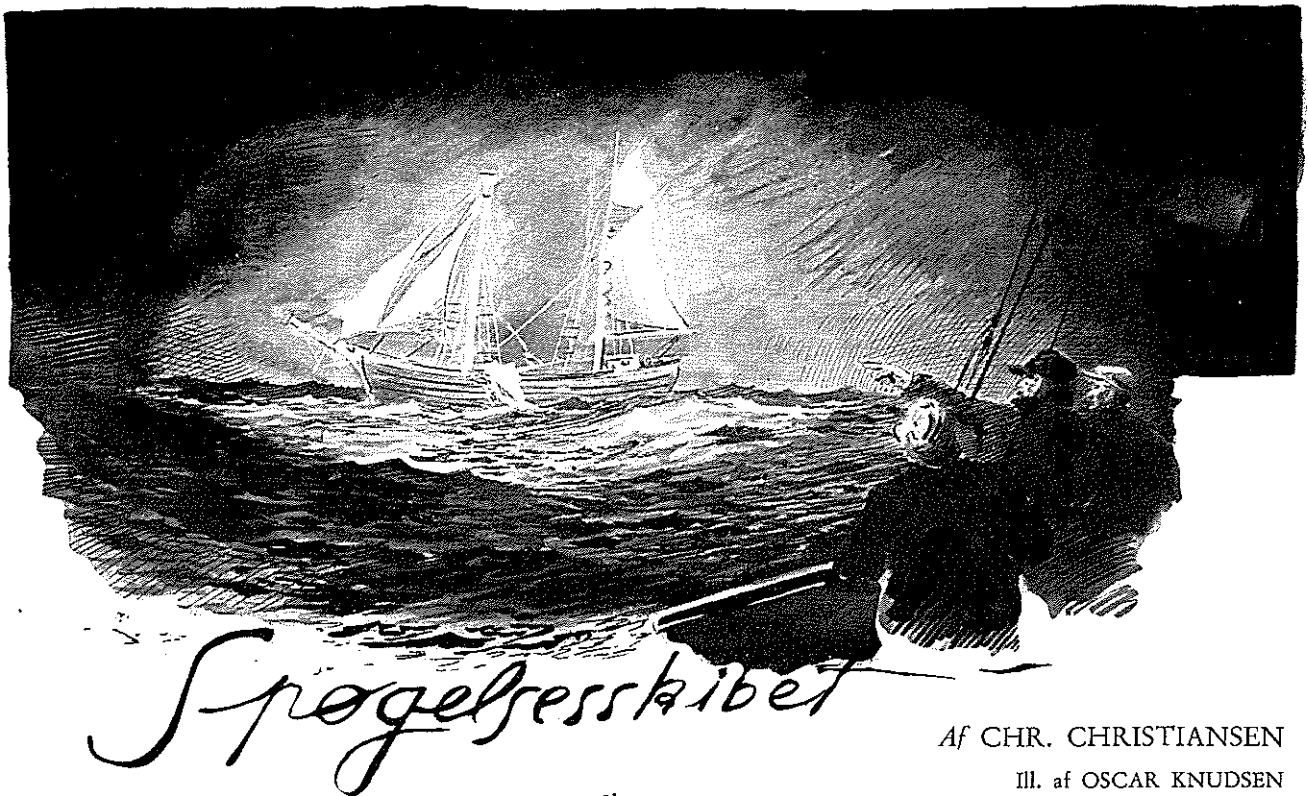
Annoncer, Ankerspil og Kærlighed

Ovenstaaende maa siges at være en mærkelig Samstilling. Men lad os forklare det lidt nærmere: Faaborg Jernstøberi og Maskinfabrik har udsendt en lille Reklametryksag, der er lidt ud over det almindelige. „Se nu her!“ begynder man. „Tæl paa Fingre, naar De skal købe et nyt Ankerspil.“ Og saa nævner man fem Fordele, som Faaborg Spillet er i Besiddelse af. Som Fordel Nummer tre nævner man, at „Faaborg Spillet har det som to Elskende, der ønsker saa lidt Plads som muligt — Motor og Spil tager ikke ret megen Plads op paa Dækket.“ Det er helt forfriskende at læse en Annonce som denne, der er lidt ud over det dagligdags. For et Øjeblik føres man bort fra den kedelige Hverdag, men ogsaa kun for et Øjeblik desværre! Med Smaat staar nemlig bl. a. trykt følgende i Underkant af Papiret: „Enhver Bestilling udføres under Forbehold af Strejke og Lockout.“

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



Af CHR. CHRISTIANSEN

Ill. af OSCAR KNUDSEN

Sluttes

NEVINS tog til Stonington næste Morgen. Da han var klar over, at Johnson var en desperat Mand, fik han tre Betjente med sig. Ved at forespørge sig hos forskellige af Byens Borgere fik han at vide, at en Mand med Johnsons Signalement havde indlogeret sig med Kone og Barn i et Pensionat i Udkanten af Byen. Det var over Midnat, før Politimændene naaede Stedet og dundrede paa Gadedøren. En Kvinde i Natdragt aabnede et Vindue og spurgte, hvad der var i Vejen. Politimanden spurgte, om han kunde leje et Værelse, og efter at Konen havde brummet en Del om det sildige Tidspunkt, kom hun ned og aabnede. I det samme skubbede Mændene hende til Side og trængte op ad Trapperne. I det første Værelse, de kom ind i, laa en Mand, tilsyneladende i dyb Søvn. Da de ruskede i ham, slog han Øjnene op og spurgte, hvad de vilde ham.

„Hvad er Deres Navn?“ spurgte Nivens.

„Mit rigtige Navn er Albert W. Hicks,“ svarede han i en drøvende Tone.

„Hvad mener De med at sige Deres rigtige Navn?“

„Til Tider bruger jeg Navnet Johnson, det er naar jeg gaar til Søs,“ svarede Manden. Han fik Besked paa at tage sit Tøj paa. Imedens var en lille, mager Kvinde med et Barn paa Armen kommet ind i Værelset, det var Mandens Hustru. Hun begyndte at græde, da Politimændene undersøgte Hicks Kufferter, og Værtinden skældte ud og lovede højt og helligt, at det skulde være sidste Gang, hun skulde tage fremmede Folk ind i sit Hus.

„Hvad er det egentlig, De vil mig?“ spurgte Manden. „Jeg er en ærlig Mand og arbejder for mit Brød. Jeg er Sømand, se paa disse.“ Han viste Politimæn-

dene sine Hænder, de var brune og arrede. Nivens saa skarpt paa ham og sagde:

„De er mistænkt for Mordet paa Kaptajn Burr og Brødrene Watts om Bord i Østerssmakken „E. A. Johnson“. Manden saa ligegyldig paa Politimændene.

„De er fejl paa den,“ svarede Hicks. „Jeg har aldrig hørt Tale om Smakken, heller ikke om nogen Kaptajn Burr eller Brødrene Watts, og om at der er begaaet Mord. Jeg kommer fra Falls River og har ikke været i New York de sidste to Maaneder.“

Han blev kropsviseret, og Politimændene fandt en Foldeknav, et rødhvidt Lommetørklæde, et svært Sølvur med Inskription: 21310. J. Johnson, Liverpool samt et Pengebeløb paa 400 Dollars paa ham. Han forklarede, at han havde faaet Uret af sin Broder nogle Aar i Forvejen, og da Nivens spurgte ham, hvorledes han var kommet i Besiddelse af alle de Penge, svarede han, at han havde tjent dem ved Østershandel.

Næste Morgen, da Politimændene tog til New York med Hicks, havde Offentligheden faaet at vide om Anholdelsen, og Folk flokkedes omkring dem for at se Morderen. Paa Stonington Station var en Masse Mennesker forsamlet, og det var med Nød og næppe, Nivens og hans Folk reddede Hicks fra at blive lynchet af de ophidsede Mennesker. I Jernbanekupeen trængte Folk sig sammen for at se Forbryderen. Politimændene maatte tage ham ind i Bagagevognen, og udenfor Station Nr. 2 i New York var der sort af Mennesker, der raabte paa Lynching og indtog en saa truende Holdning, at en stor Politistyrke maatte beskytte Fangen. Nivens var ikke rolig, før han havde ham sikkert bag Laas og Slaa paa Politistationen.

Beviserne mod Hicks hobede sig op, Uret viste sig

at have tilhørt Kaptajn Burr. Urmageren, der havde repareret det Aaret før, havde indgraveret Tid og Dato; der var intet at tage fejl af. Brødrene Watts Moder genkendte noget af Sønnernes Tøj, som Hicks havde medtaget, og Burks bevidnede, at Hicks var den Mand, der havde boet hos ham af og til i de sidste tre Aar, men Hicks benægtede at have været om Bord i „E. A. Johnson. Og saalænge Manden nægtede, og Ligene ikke var fundet, kunde man ifølge den amerikanske Lov ikke dømme ham for Mord. Men Loven finder altid en Udvej. Nu gravede man en anden Lov frem, en Lov fra 1820; ifølge denne kunde Hicks anklages for „Sørøveri i rum Sø,“ og det blev straffet med Hængning. Saa for Forbryderens Vedkommende blev Resultatet det samme — Døden.

Manden lod dog ikke til at tage sig dette særlig nær. I Fængslet spiste han godt og røg sin Pibe med Velbehag. Men Autoriteterne vilde gerne have saa meget at vide om den mystiske Sag som muligt, og da han lod til at have fattet særlig Forkærlighed for en af Fangevogterne, en irsk Amerikaner ved Navn Finlay, lod man denne sludre saa meget som muligt med Fangen i Haab om at faa mere at vide. Og lidt efter lidt lettede Hicks

Samvittigheden, og det var et langt Synderegister, han rullede op for.

Allerede som Dreng havde han været paa Afveje. Han var Søn af en respektabel Farmer i New England, men allerede som tiaarig Knægt var han begyndt paa Forbryderbanen.

Han tilbragte et Par Aar paa en Opdragelsesanstalt, løb saa derfra og stak til Søs.

I flere Aar pløjede han de store Have, havde blandt andet deltaget i et Mytteri om Bord, blev pisket og smidt ned i et Rum om Bord for senere at skulle overgives til Myndighederne, men slap bort.

En Del Aar sejlede han med „Blackbirdere“ paa Sydhavet, men kom saa til Liverpool og tog Hyre med en af de berømte og berygtede Packets „Isaac Wright“, der sejlede med Passagerer mellem England og New York.

Her traf han en ung irsk Pige, der var paa Rejse til Staterne, gik i Land i New York sammen med hende, hvor de giftede sig, og siden havde han dels sejlet paa Kysten, dels arbejdet i Land.

Under sit Fængselsophold havde Hicks udvist en knusende Ligegyldighed for, hvad der skulde ske, men omkring Midten af Juni viste han Tegn paa Uro,

og en Aften, da han sad og sludrede med Finlay, bad han denne skaffe ham en skarp Kniv:

„Hvad vil du bruge den til?“ spurgte Vogteren.

„Skære en Lok af mit Haar og give min Kone den til Erindring om mig,“ svarede Hicks.

„Well,“ svarede Vogteren, „du ved godt, at jeg ikke kan give dig noget Vaaben, du kunde begaa Selvmord eller maaske ... han fik ikke sagt mere, Hicks afbrød ham med et skummelt Smil:

„Du vilde blive overrasket, hvis jeg fortalte dig, hvor mange Mennesker jeg har slaaet ihjel i min Tid.“ Og saa kom Tilstaaelsen om Mordet i Østersmakken.

„Den sidste Affære, den om Bord i „E. A. John-

son“, skete ved Tiden Tirsdag Aften den 20. Marts. Skipperen og Oliver Watts var til Køjs, Jack og jeg havde Vagten, Jack var til Rors. Pludselig fo'r der en Djævel i mig. Jeg besluttede at slaa de andre ihjel. Under et ligegyldigt Paaskud fik jeg Lov til at tage Roret, medens Jack stillede sig paa Udkig ved Lønningen. Saa surrede jeg Rorpinden, listede mig bagpaa Jack og slog ham ned med en Økse, jeg havde taget med fra Kabysen. Han sank sammen uden en Lyd,



Saa surrede jeg Rorpinden og listede mig bag paa Jack.

men Faldet af hans Legeme var blevet hørt nede i Kahytten, hans Broder Oliver kom op ad Kahytstrappen. Før han naaede op, var jeg henne ved Kappen. Jeg ramte ham i Hovedet, og han faldt baglæns ned ad Trappen. I samme Nu var jeg sprunget over hans Legeme og mødte Skipperen, der var paa Vej henimod mig. Han var kun en lille Mand, men han var hurtig og kæmpede som en Løve; han undveg mig flere Gange, og han fik adskillige drøje Slag, før han faldt. Saa slæbte jeg dem alle tre hen til Lønningen og kastede dem udenbords. Saa gik jeg ned i Kahytten for at tage Pengene og de Værdisager, jeg kunde finde. Da jeg kom op igen, havde vi Skonnerten tæt inde paa os. Jeg forsøgte at falde af og gaa agter om hende, men det var for sent; vi tørnede mod hendes Agterende. Siden var det min Hensigt at stikke Ild paa Smakken for at udslette Sporene, men jeg blev bange for, at Skonnerten skulde komme tilbage eller et andet Skib dukke op. Saa gik jeg i Baaden og landede ved Fort Thompkins; der kan I finde Baaden.“

Efterhaanden som Hicks' forskellige Misgerninger blev bekendt for Offentligheden, steg Ophidselsen mod ham, og da Retssagen kom for, var der ingen Tvivl om, hvad Dommen vilde lyde paa. Sagen varede kun fem Dage. Nævningene var kun syv Minutter om at

erklære Hicks „Skyldig“. Eksekutionen skulde foregaa paa den lille Ø Bedloe Island den 13. Juli.

Medens Hicks ventede paa Dommens Fuldbyrkelse, fik han en Dag Besøg af Mr. Barnum, den senere Indehaver af det berømte Cirkus og Menageri Barnum & Bailey, der dengang havde et stort Vokskabinet. Han ønskede at tage en Maske af Forbryderen, og Hicks gik ind derpaa. Barnum betalte ham 25 Dollars, 2 Kasser Cigarer og et Sæt nyt Tøj i Stedet for det, Hicks havde paa, og som han havde baaret, da han udførte sin Forbrydelse.

Aftenen før Henrettelsen fik Hicks Lov til at tage Afsked med sin Kone. De skiltes, som om de atter skulde mødes næste Morgen. Og da Marshal Rynders og Sheriff Kelly mødte næste Morgen for at afhente Fangen, præsenterede han sig for dem i et Sæt Uniformstøj, blaa Jakke med skinnende Messingknapper og guldbroderede Ankre paa Opslagene, lysegraa Benklæder, hvid Skjorte og den gamle Kossuth Hat paa Hovedet. Han trykkede Finlays Haand hjerteligt, takkede ham for hans Venlighed mod sig, og da han kom ud i Franklin Street og skulde gaa ind i Vognen, der skulde føre ham ned til Havnen, kom Detektiv Nivens, Manden der havde bragt ham for den jordske Retfærdighed og bevist hans Skyld. Hicks vinkede med Haanden til ham og sagde:

Farvel, gamle Sporhund, jeg bærer ikke Nag til Dem.“

En lille Hjuldamp, „Red Jacket“, skulde bringe ham ud til Bedloe Island, og Turen formede sig som en hel Picnic. Havnen vrirlede af Fartøjer, besat med Mennesker, der vilde overvære den sørgelige Forestilling. Alene om Bord i „Red Jacket“ befandt der sig ca. 400 Personer, for det meste Folk, der var indbudt af Marshal Rynders. Og pludselig fik denne Lyst til at vise sine Gæster Verdens største og hurtigste Skib, det kombinerede Damp- og Sejlskib „Great Eastern“, der lige var ankommet og laa til Ankers i Bugten. Men da det trods alt var Mr. Hicks, der var Hovedpersonen i Dramaet, maatte Rynders have dennes Tilladelse til at gøre en Afstikker over til Skibet. Den fik han. Hicks svarede paa hans Anmodning.

„For min Skyld kan De godt opsætte Forestillingen nogen Tid, bare De vil love mig, at ingen taler til mig nu eller senere, men lader mig i Fred, og at De, naar vi kommer til Øen, faar afgjort Sagen i en Fart.“

Det lovede Marshal Rynders, og det forhaalede Eksekutionen to Timer. Og desuden var det nær gaaet galt, for da „Red Jacket“ kom ud til „Great Eastern“, flokkedes Passagererne paa den ene Side af Hjuldampere, saa den var ved at kapsejse.

Da man naaede ud til Øen, hvor Galgen var rejst, var der i Hundredevis af Fartøjer forsamlede. Robaade, Lystyachter, Hav-

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

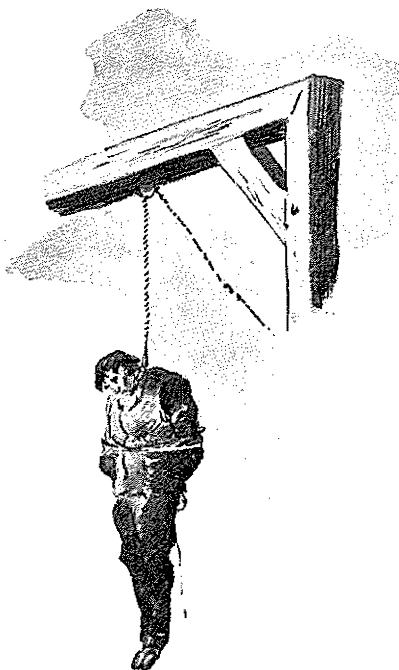


Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

nefærger, selv Pramme, der var pakket tæt med Mennesker. Det var som til en Kapsejls. Og ved et mærkeligt Skæbnens Spil, fik Morderen her, for sidste Gang, Skibet, hvor han havde forøvet sin Udaad, at se „E. A. Johnson“ laa forankret her ved Øen, kun ca. 300 Fod fra Retterstedet. Og da Hicks saa det, viste han for første Gang siden sin Fængsling Tegn paa Bevægelse; han rystede over hele Kroppen og vendte sig ligbleg bort. En Militærstyrke holdt Orden ved Retterstedet, hvor i Tusindvis af Mennesker havde samlet sig for at overvære Eksekutionen, og den haardhudede Sømand gik i Døden uden at fortrække en Mine. Og mange Aar efter kunde man i Barnums berømte Vokskabinet i New York se Hicks' Figur med følgende Inskription:

Nr. 74. Legemstor Model af Alfred W. Hicks, Manden der myrdede Besætningen paa Østersskonnerten „E. A. Johnson“ den 18. Marts 1860. Modellen er iført nøjagtig det samme Tøj, som han havde paa, da han slog sine Ofre ned med en Økse. Bemærk Blodpletterne paa Jakken. Ansigtmasken er taget af Mr. Barnum, Indehaveren af Verdens største Vokskabinet, kun fjorten Dage før Hicks blev hængt for sin Forbrydelse. Det er almindelig kendt, at Ligheden med den berygtede Pirat er slaaende.

Et Sidestykke til ovennævnte Beretning havde vi i vore hjemlige Farvande nogle faa Aar efter, i Slutningen af Firserne. Det var, da Jungmanden Jan Umb fra Rigaskonnerten „Marie“ myrdede hele Mandskabet med Undtagelse af Styrmanden, som det efter en lang Kamp lykkedes at spærre Drengen inde, indtil en af Det Forenede Dampskibsselskabs Baade kom til Hjælp og fik Skonnerten bragt ind til København. Men Motiverne til Mordene var højst forskellige; i det første Tilfælde var det for Vindings Skyld, i Affæren Jan Umb var det ret og slet Hævn. Drengen havde været udsat for frygtelige Mishandlinger fra den øvrige Besætnings Side. Jan Umb's Skikkelse kunde ogsaa ses mange Aar efter i vort eget hjemlige Vokskabinet — Panoptikon.



Danmarks største Fiskefartøj „Greenland“

paa 387 Tons

Sildefiskeriet i Nordsøen er en ny Epoke i Fiskeriets Historie — en ny Landvinding inden for Erhvervet. Det koster Penge at starte noget nyt, og der skal baade Vovemod og Tro paa Sagen til, før et Resultat foreligger.

Direktør Claus Sørensen, Esbjerg, har ved mange Lejligheder vist netop denne Tro, og han viste det sidst, da han forleden prøvesejlede sit nyerhvervede Skib „Greenland“, som han agter at drive Sildefiskeri med i Nordsøen. — Han er desuden en Mand, der ønsker at sige sin Mening frit fra Leveren, og igennem det altsammen mærker man en Understrøm af Kærlighed til den Stand, han selv er runden af.

Ved Skibets Start spørger vi Hr. Direktør Claus Sørensen: „Hvor er Skibet købt?“

„Det er købt i England og bygget i Canada i 1944.“

„Hvad er Formålet med det?“

„At drive Fiskeri efter Sild i Nordsøen, Torsk og Helleflynder i nordlige Have, ogsaa ved Grønland.“

„Hvorfor kalder De det „Greenland“?“

„Min Broder og jeg havde et Fartøj, der hed „Greenland“, som blev solgt sidste Aar, og som vi i tyve Aar havde drevet Islandsfiskeri med.“

„Dets Tonnage og Indretning?“

„387 Tons, indrettet med Fryseri til Frysning af Fisk paa Havet.“

„Ejer De selv Skibet?“

„90 Procent.“

„Hvem er Skibets Skipper?“

„Min 71-aarige Broder, som har fisket paa Island i tyve Aar.“

„Mandskabets Størrelse?“

„20 Mand.“

„Stiller De nu store Forventninger til et Fiskeri efter Sild i Nordsøen?“

„Ikke før Handelen og Fiskeriet bliver organiseret.“

„Og Fiskeriet ved Grønland?“

„Danmarks Fiskeri kan let fordobles, hvis vi kan faa Lov til at fiske i Fjorde og ved Kyststrækninger.“

„Fiskeriets Fremtid?“

„Der er store Muligheder, naar Handelen og Eksporten bliver ordentlig organiseret. Som Forholdene er i Dag, tabes der Millioner ved Underbud og indbyrdes Konkurrence mellem Eksportører. Vor Fiskeriexport gaar i Dag for Lud og koldt Vand!“

„Hvad mener De om de to Fiskeriorganisationers Sammenslutning?“

„Saalænge vore to Hovedorganisationer ikke gør en Indsats for Organisering af Eksporten, er det ligeegyldigt, om der er to eller een Organisation. — Et Fiskeri-

ministerium er det eneste, der kan bringe Orden i Erhvervet. Der vilde være mere at gøre for en Minister inden for dette Erhverv end for andre Ministre. Der ligger et uopdyrket Danmark paa dette Felt.

Havenes Rigdomme skal ikke alene fanges, men ogsaa Organisering og Oparbejdning af nye Markeder samt Industrialisering af Fiskevarer kræver en stor Indsats. Alle Lande ønsker Fisk. — Hvor skal de gaa hen for at faa Varen. Eksporten er spredt for alle Vinde. Underbud og daarlig Vare er Resultatet.“

Saa vidt Hr. Direktør Claus Sørensen, og mange har længe sammen med ham spurgt, hvorfor en Fiskeriminister ikke kommer.

Maagen.

Fra Kronprins til Konge

Paa Allers Forlag er udkommet en rigt illustreret Bog om Kong Frederik. Carl Kauffeldt, der har samlet Stof til Bogen, oplyser i sit Forord, at det var Meningen, at Bogen skulde have været en Skildring af Kronprins Frederik, da Arbejdet blev paabegyndt i 1946. Naturligvis fortæller Bogen da ogsaa mest om Tiden før Kong Christians Død. Da Frederik den IX ligesom sin Fader er en Søens Mand, vil Bogen i ganske særlig Grad interessere Folk, der har med Søen at gøre. Bogen vrirler med Anekdoter, der alle viser Sider af Kongens Personlighed. Vi fremdrager en enkelt af dem, der har Tilknytning til Søen:

Engang i Drengesaarene kom den daværende Prins Frederik hen til Udenrigsminister C. W. Ahlefeldt-Laurvigsen under et Taffel, og der fandt følgende Replikskifte Sted:

„De staar saa alene, derfor kommer jeg hen og taler med Dem,“ sagde Prinsen.

„Det var pænt af Dem Deres kongelige Højhed,“ svarede Grev Ahlefeldt og tilføjede: „Hvad vil Deres kongelige Højhed være, naar De bliver stor?“

Prinsen betænkte sig ikke længe. „Jeg vil være Sømand,“ sagde han.

Udenrigsministeren bemærkede, at det vist vilde være et Brud paa Traditionerne . . . en vordende Konge i Danmark maa være Garder. Han kom ikke til at vente paa Svar, idet Prins Frederik replicerede: „De kan da ikke nægte, at Prinsen af Wales ogsaa er Sømand.“

Prisen for Bogen er Kr. 9,50 og indb. Kr. 12,50.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1947



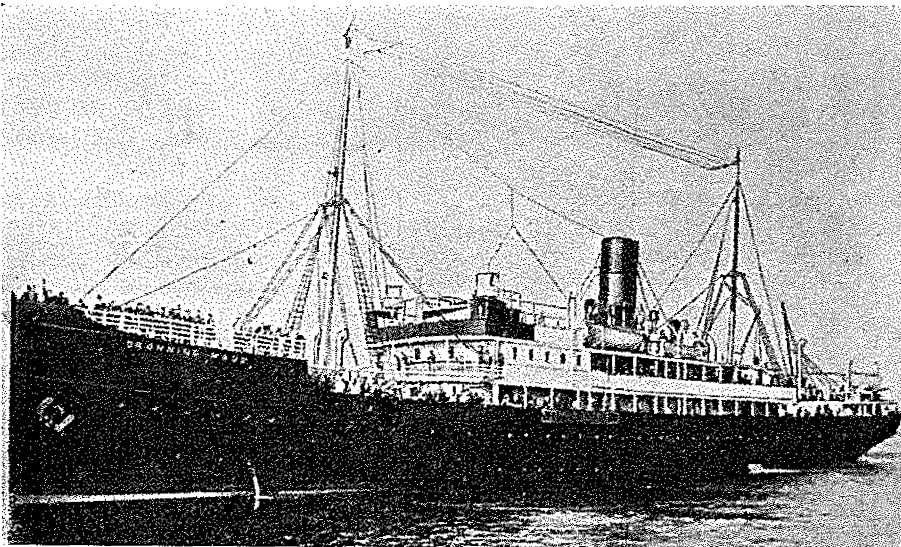
Medlemmer pr. Januar 1947

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
A/S Det Østasiatiske Kompagni
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Norden
D/S Dannebrog
D/S Torm
D/S Progress
Det Danske Petroleum A/S
D/S Orient
A/S Det Dansk-Franske D/S
D/S Myren
D/S Vendila
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
A/S Det Danske Kulkompagni
D/S Jutlandia
D/S Pacific
D/S Baltic
Rhederi M. Jebsen A/S
D/S Orion
Andreas Christensen
D/S Hafnia A/S
D/S paa Bornholm af 1866
D/S Hotland
Aabenraa Rederi A/S
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
C. Clausen
A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
Navitas A/S
D/S Als
D/S Viking
A. E. Sørensen
A/S De Danske Sukkerfabrikker
Oluf Svendsen
D/S Activ
A/S Vestjysk D/S
Hans Svenningsen
J. Saabye & O. Lerche A/S
D/S Phoenix
D/S af 1925
Alfred Olsen Transport Co. A/S
A/S Det Forenede Bagerselskab
Rederi A/S Kosmos
A/S Tankskibsrederiet
D/S Draco
A/S Rederiet Mathilde
Det Dansk-Norske D/S
D/S Jyden
A/S Christiansholms Fabrikker
J. Asmusens Eftf.
D/S Samsø
Rederi-Aktieselskabet Transporter
D/S Trio
Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
D/S Finland

„Dronning Maud“ solgt til Finland

Hvis alt gaar efter Beregninger, skal Passagerdamperen „Dronning Maud“, som i en lang Række Aar var et af de Skibe, der vedligeholdte Forbindelsen mellem Danmarks og Norges Hovedstæder, fra

Kramer i Ångfartygs A.-B. Bore's Bestyrelse, da han for nylig passerede Stockholm paa Gennemrejse fra Besigtelsen i København af „Dronning Maud“, som Borebolaget har købt af Det forenede Dampskibsselskab.



„Dronning Maud“.

og med næste Sommer været det største Passagerskib paa Ruten Stockholm—Helsingfors, som i Sommer har haft et betydeligt Antal Rejsende. Hertil har bidraget, at Jernbanerejsen Åbo—Helsingfors nu varer en meget lang Tid.

Svensk Sjöfartstidning har haft en Samtale med Sjöfartsrådet Th.

„Det er Meningen, at det nu erhvervede Skib skal erstatte vort i Slutningen af 1938 nybyggede Passagerskib „Bore II“, som er afleveret til Rusland. „Dronning Maud“ blev under Krigen taget af Tyskerne og anvendt som Transportskib; hvorunder al Apterling blev revet ud. Siden 1945 har Skibet været oplagt



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

i Danmark, og Det Forenede vilde næppe have solgt Skibet, hvis det kunde have faaet det istandsat indenfor en rimelig Tid. Nu gaar „Dronning Maud“ i Løbet af kort Tid til Crichton-Vulcan-Værftet i Åbo, som optimistisk regner med at kunne reparere det paa 7 Maaneder. Det er Meningen at give „Dronning Maud“ en saa gedigen Apterung, som de nuværende Forhold gør det muligt. Skibets udvendige Udseende skal i det store og Hele bibeholdes, fraset en Forlængelse af Promenadedækket, som skal være gennemgaaende. Nyerhvervelsen er i første Haand beregnet paa Tra-

fikken Stockholm—Helsingfors og ikke alene for Trafikken Åbo—Stockholm.

„Dronning Maud“ blev bygget hos Burmeister & Wain 1906 og var i sin Tid sammen med Søsterskibet „Kong Haakon“ med sin Apterung for 450 Passagerer Danmarks fornemste Passagerskib. „Kong Haakon“ kom paa sine ældre Dage i Østersøfart og blev i 1938 solgt til Pärnu Rederi A.B. i Tallin, som kun havde det i Sommeren 1939. Under Krigen kom Skibet i Russernes Hænder, og man kender ikke dets videre Skæbne.

B og W bygger Skibe til Island

Efter Kapitulationen i 1945 blev der straks optaget Forhandlinger mellem det islandske Dampskibsselskab H/f Eimskipafjelag Islands og B & W om Bygningen af nogle Fragtmotorskibe med Kølelast til Erstatning for det store Tab af Skibe, som Selskabet havde lidt under Krigen. Disse Forhandlinger førte et Par Maaneder efter til Kontrakt om tre ens Skibe, Nybygningerne Nr. 689, 690 og 693, af hvilke det første er

Disse Skibe har en Dødvægt paa 2580 Tons og er forsynet med kraftige Motorer, der kan give Skibet en Fart af 15 Knob paa en fire Timers Prøvetur. Lastekapaciteten er ca. 150.000 cbft., hvoraf de ca. 80.000 er indrettet for Transport af Kød, Fisk etc. ved $\pm 18^{\circ}\text{C}$. Skibets Passagerapterung omfatter smukt udstyrede 2-Mands Kamre med tilhørende Spisesalon og Rygesalon for 12 Passagerer.

Hovedmotoren er en 9-cylindret, enkeltvirkende 2-takts Trunk-Motor, der normalt kan udvikle 3700 IHK ved 160 Omdr. pr. Minut. Desuden er Skibet forsynet med tre 160 kW Hjælpemotorer til Drift af det elektriske Hjælpemaskineri og Kølemaskineri, Spil, Styremaskiner etc.

Foruden de tre Skibe har H/f Eimskipafjelag Islands hos B & W bestilt et Fragt- og Passagermotorskib, der ligesom de øvrige Skibe er indrettet med Kølelast. Der er indrettet Apterung til 103 Passagerer paa I Klasse, 62 paa II og 44 paa III Klasse. Et kraftigt Maskineri skal sikre en Prøvetursfart paa ca. $17\frac{1}{2}$ Knob.

Denne Ordre er en Genoptagelse af en tidligere Kontrakt om et noget mindre Passagermotorskib, som blev bestilt hos B & W i 1939, men som maatte annulleres ved Krigens Udbrud.

H/f Eimskipafjelag Islands har saaledes nu ved at slutte Kontrakter for disse fire Skibe hos B & W placeret hele sit Genopbygningsprogram i Danmark og paa denne Maade bidraget til et fortsat godt Samarbejde mellem Island og Danmark.

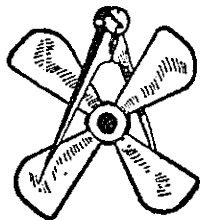


„Godafoss“ løber af Stabelen.

løbet af Stabelen den 2. Oktober 1947. Skibet er blevet døbt af Fru Direktør G. Vilhjalmsen og fik Navnet „Godafoss“.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr : Danskfransk

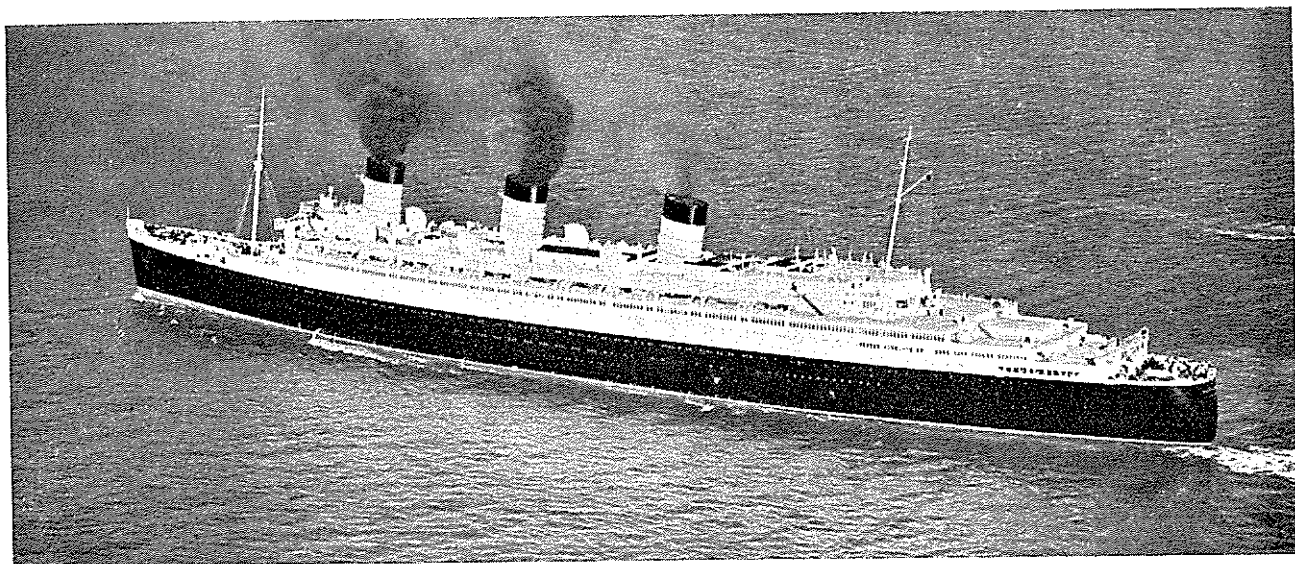


KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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



„Queen Mary“ atter i Tjeneste

Den 31. Juli afgik „Queen Mary“ paa sin første Tur fra Southampton til New York efter Krigen. „Queen Elizabeth“ har i otte Maaneder været ene om det, men nu er den ugentlige Afgang fra begge Sider en Kendsgerning, saaledes som det var Cunard-White Star-Liniens Hensigt med Bygningen af disse to Kæmpedampere. Man mindes de Udtalelser, som Formanden for Selskabet, den afdøde Sir Percy Bates, fremkom med for ti Aar siden, da Kølen blev lagt til „Queen Elizabeth“. Han sagde, at de to „Queens“ var de mindste og langsomste Skiibe, som kunde betjene Ruten med ugentlige Afsejlinger, og at dette vilde ske i 1940. Krigen gjorde, at dette Maal først er naaet nu.

Som Troppetransportskib har „Queen Mary“ transporteret 765.429 Mand og tilbagelagt 569.943 miles.

Den 29. September 1946 kom „Queen Mary“ til Southampton fra Halifax, og faa Dage senere begyndte det største Ombygningsarbejde, der endnu er udført paa et Handelsskib. 1500 Mand fra John Brown & Co. Clydebank, der har bygget Skibet, begyndte at fjerne Udstyret fra Troppetransportskibet.

Mange Hundrede Standkøjer, midlertidige Træskodder og store Kvantiteter af Sanitærudrustning blev hurtigst muligt bragt i Land. I mange Uger var det Indre af Skibet derefter et Virvar af Stillinger, medens Rustbankere lavede et øredøvende Spektakel. Da man var naaet saa vidt, at den indvendige Montering kunde begynde, tog man fat paa Dækkene. Her havde bl. a. tusindvis af Soldater skaaret deres Navne eller Initialer ind i Lønningen, som maatte fjernes for Afhøvling og Polering. Den blev anbragt igen med Undtagelse af en Længde, der er sendt til Amerika. Alle Redningsbaade blev bragt i Land og efterset grundigt.

Turen kom saa til Undervandsskroget, hvorfor Skibet blev taget i Tørdok. De fire 35 ts Propellere blev taget af og Skruerakslerne trukket for Eftersyn. Hele Skroget blev rustbanket og malet.

Af den oprindelige Indretning var en stor Del bragt i Land, saaledes 220 store Kasser med Møbler og Fittings i New York og 2500 Døre i Australien. Arbejdet med alt dette, som imidlertid var hentet hjem til England, var af et uhyre Omfang og blev udført i en tidligere Flyvehangar.

Samtidig med Ombygningen blev der ogsaa indført forskellige Forbedringer i Apteringen f. Eks. indrettet en Biograf med 200 Pladser.

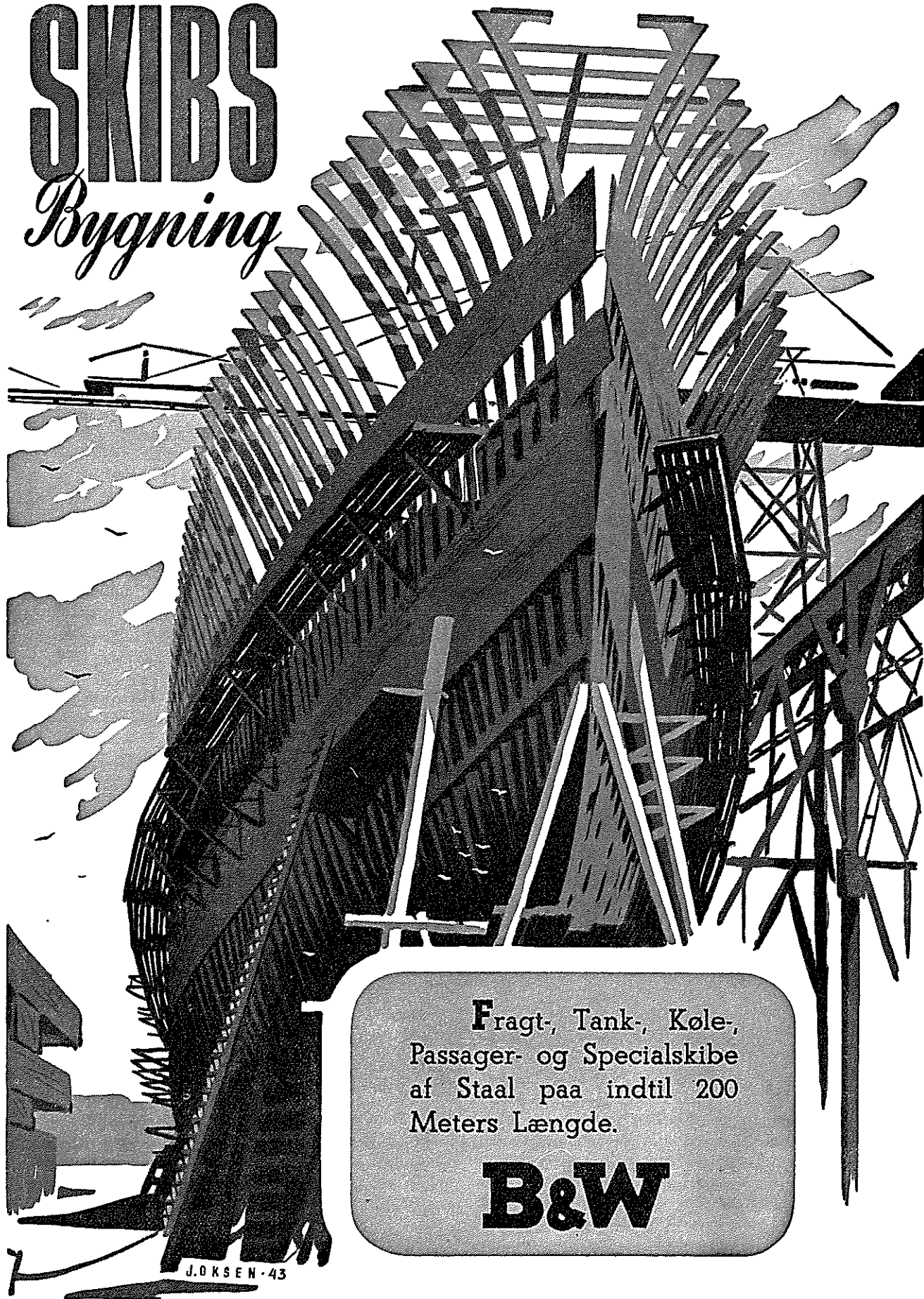
Maskineriet fik sig ogsaa en grundig Omgang. I de 24 Vandrørskedler fra Yarrow blev der installeret Cirkulationsrør, medens alle Rør og Beholdere blev inspicerede. Hovedturbinernes Dæksler blev løftet for Undersøgelse af Skovlene. Alle Aksler med deres Lejer blev inspiceret. Alle Hjælpemaskiner og den elektriske Installation blev gennemgaaet og ca. 12.000 Lampesteder opsat. Kort sagt, hele den maskinelle Udrustning er nu i første Klasses Kondition.

Nyt Kæmpeskib

Hos Vickers-Armstrong Ltd. er en ny Kæmpedamper blevet til under Navnet „Orcades“. Med sine 30.000 Tons er det den største Liner, der endnu er blevet søsat efter Krigen. Skibet tilhører Orient-Selskabet i London og skal sættes ind paa Farten mellem England og Australien. Der eksisterede tidligere under samme Rederi et noget mindre Skib med samme Navn. Dette Fartøj gik imidlertid ned under Krigen. Det forlyder endvidere, at nævnte Rederi har bestilt endnu et Skib hos Vickers-Armstrong. Det bliver et Søsterskib til „Orcades“, og Prisen siges at blive paa omkring 3.000.000 £.

O. L.

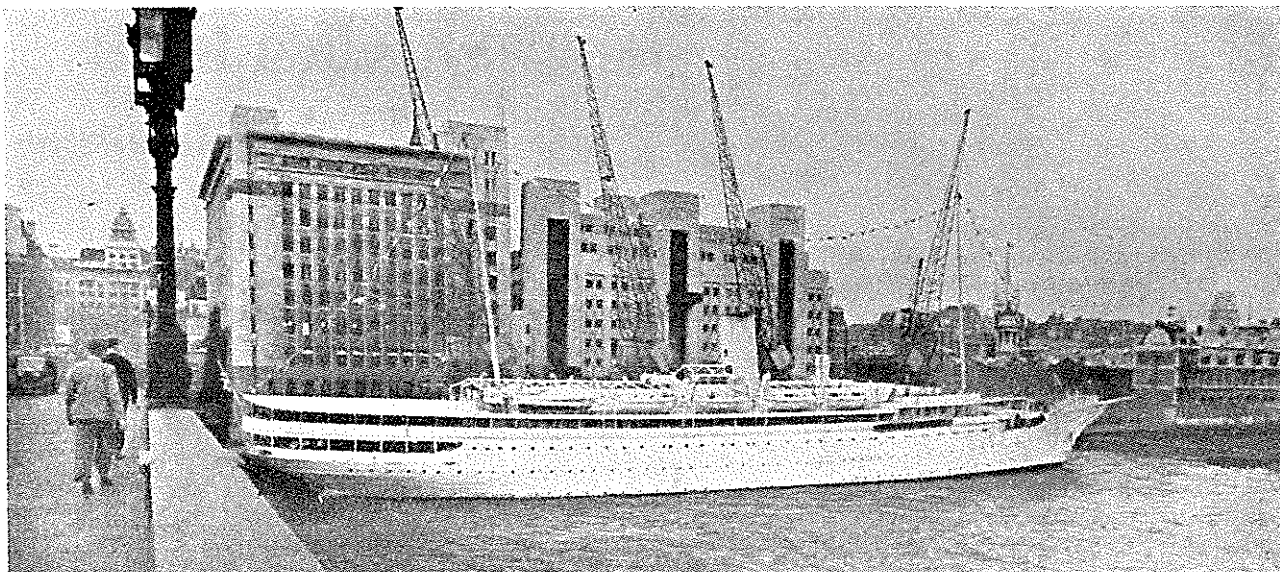
SKIBS *Bygning*



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

B&W

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



„Stella Polaris“ ved London Bridge.

Stella Polaris

Skønt „Stella Polaris“ nu er 20 Aar gammel og under Krigen blev benyttet af Tyskerne, er den atter i Drift. Det blev i sin Tid bygget af Götaverken til Bergens Dampskibsselskab udelukkende beregnet til Fornøjelsesrejser.

Selve Skibets Konstruktion havde ikke lidt særlig meget, men hele Apteringen var i en forfærdelig Tilstand, saa det maatte gennemgaa en meget stor Reparation med Fornyelser paa Byggeværftet. Siden det blev færdigt i Fjor, har det været beskæftiget med Ture fra New York og New Orleans. Nu er det atter i europæiske Farvande, idet det betjener Dampskibsselskabets Rute Bergen—Newcastle sammen med to andre Skibe. Dette har været nødvendigt, da Reparationen af „Venus“, som udføres her i Danmark, er blevet forsinket, saa det ikke som ventet kunde sættes ind i Sommersæsonen i Aar, men først i November. Derefter vil „Stella Polaris“ atter gaa til Amerika, hvor det vil gaa fra New Orleans til Vestindien, for derefter til næste Sommer atter at genoptage de Ture til Norges Fjorde og Nordkap, som tidligere var saa berømte.

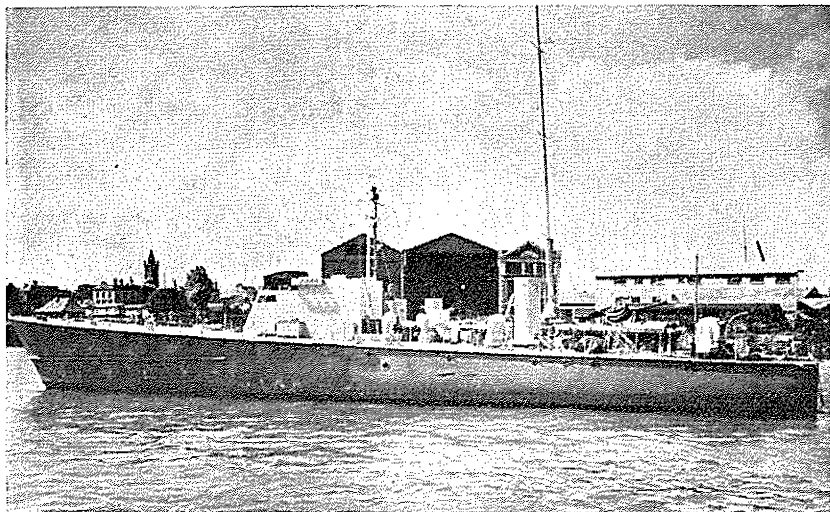
„Stella Polaris“ er paa 5000 Tons Gross, Længden er 97,23 m og Bredden 15,24 m. Der er Aptering til 200 Passagerer, og den er saa elegant, som man kan vente i et Skib, der udelukkende er bygget til Fornøjelsesture. Beboelsen omfatter en smuk Opholdssalon og en Rygesalon forude, adskilt ved en Indgangshall, og en anden Salon agter med et Dansegulv. Fra den sidstnævnte Salon er der direkte Adgang til et stort Agterdæk, der er helt overbygget.



De to B & W Dieselmotorer udvikler 4000 HK, som giver Skibet en Fart paa 15 kn i Søen. Motorerne i „Stella Polaris“ var mellem de første trykladede Motorer, der blev bygget.

Det er ikke mærkeligt, at dette smukke Skib vakte stor Opmærksomhed, da det for første Gang i sin Tilværelse var for- tøjet ved New Fresh Wharf i Nærheden af London Bridge i August Maaned i Aar.

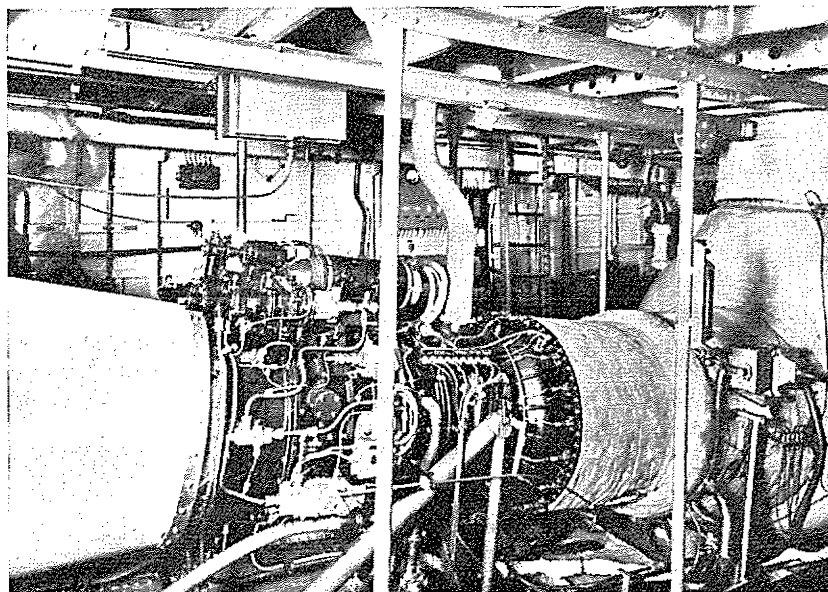
Den forreste Salon.
Hallen med Hovedindgangen.



Den første Forbrændings- turbine til Skibsbrug



Den engelske M.G.B.2009 (motor gun boat, Motorkanonbaad) er som det første Skib begyndt sine Prøver paa The Solent ved Southampton med en Forbrændingsturbineinstallation. Den bestaar af en Forbrændingsmotor af samme Type som til Flyvemaskiner og en Turbine, som drives af de varme Gasarter og trækker Skrueakslen, da dette Arrangement giver større Virkningsgrad ved de Hastigheder, som et Overfladefartøj har. En af de tre oprindelige Benzinmotorer er blevet fjernet og Forbrændingsturbinen anbragt i dens Sted paa den midterste Skrueaksel. Det er resulteret i en Vægtbesparelse og en Kraftforøgelse i Sammenligning med den tidligere Installation.



Lodrette Skibssvingninger med to Knuder

Vi har i „Vikingen“ Nr. 20 den 15. Oktober 1941 anmeldt den Afhandling, som Professor i Skibsbygning ved Den polytekniske Læreanstalt, Danmarks tekniske Højskole, C. W. Prohaska skrev for Erhvervelsen af den tekniske Doktorgrad.

Association Technique Maritime et Aeronautique har nu udgivet et Resumé af Afhandlingen paa Fransk, „Vibrations verticales du navire“.

Der er heri medtaget nogle Modelforsøg, som Professoren senere har foretaget for at undersøge Vandets Indflydelse paa Svingningerne og sammenligne Forsøgsresultaterne med de benyttede Formler. Det er imidlertid kun Modelforsøg, og Professoren udtrykker da ogsaa Ønsket om at faa udført Forsøg med Skibe paa forskellige Vanddybder som en fuldstændig Kontrol paa Beregningerne.

Nyt i Resuméet er ogsaa en Tabel over forskellige Skibe, for hvilke Svingningstallet er beregnet og sam-

menlignet med det iagttagne. Det viser sig da, at Overensstemmelsen er meget god, idet Afvigelserne kun er smaa, i Gennemsnit ca. 2 %.

Der kan næppe være Tvivl om, at Værfterne i Fremtiden vil lade foretage Beregninger over Nybygningernes Svingningstal for ved Fastsættelsen af Maskinens Omdrejningstal at sikre sig mod ubehagelige og dyre Overraskelser med det færdige Skib. Det Materiale, Professoren her giver dem i Hænde gør, at Udgifterne til en saadan Beregning bliver betydningsløse i Forhold til Skibets Byggepris.

Videnskabelige Arbejder, der offentliggøres paa Dansk, kan desværre paa Grund af Sprogsvanskelighederne ikke paaregne nogen større Udbredelse i Udlandet. Det er derfor kun glædeligt, at det her omtalte Arbejde er udkommet paa et Verdenssprog. „Vikingen“ lykønsker hjerteligt i den Anledning.

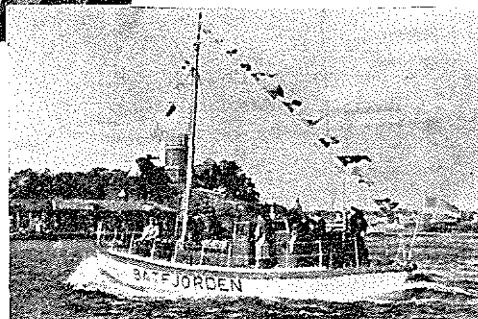
Motorredningsbaaden „Gunnar Carlsson“, som Sveriges Redareför-
 ening har ladet bygge i Anledning
 af Generalkonsul Gunnar Carlssons
 60-Aarsdag, blev sat i Vandet og af-
 leveret den 2. Oktober fra Djur-
 gårdssvarvet i Stockholm i Nærvæ-
 relse af en meget repræsentativ For-
 samling af Skibsfartsmænd.

I Ugen derefter gik Motorred-
 ningsbaaden paa Prøvetur til Gotska Sandön og fortsatte derefter til
 Båtfjorden indenfor Nidingen paa Vestkysten. Baaden har følgende
 Hoveddimensioner: Længde overalt excl. Fendere 13,50 m, største
 Bredde 3,80 m og Dybde 2,00 m. Maskineriet bestaar af en Skandia-
 motor paa 85 HK, der kan manøvreres fra Styrehuset og giver Baa-
 den en Fart paa 10 kn. Baaden har to vandtætte langskibs og tre
 tværskibs Skodder. Mellem de langskibs Skodder og Klædningen
 findes seks Lufttanke paa hver Side, hvorved Baaden bliver delt i
 16 vandtætte Rum for at blive praktisk talt synkefri. Baaden er som
 de nyere svenske Motorredningsbaade helsejset af Staal og er under Køl og Bund forsynet med tre Køle af
 svære Skinner som Beskyttelse ved eventuelle Grundstødninger. Dækshuset er bygget af Staal med Forside af
 Letmetal og rummer Styrehus og Kahyt med to Liggepladser. Forude findes et Storesrum og agter et Rum til
 Brugsredskaber. Der er monteret elektrisk Lys, Projektør og Radiotelefon.



Før Søsætningen.

Ny svensk Motor- Redningsbaad



Paa Prøvetur.

Last-Rutebaade med 20 kn Fart

I Løbet af et Par Maaneder vil den første af en
 Serie svenske Last-Rutebaade med en Fart paa 20 kn
 gaa i Fart, og i Løbet af et Par Aar vil ialt 10 være
 beskæftiget i Ruterne mellem Europa og Østasien og
 mellem Europa og Nordamerika. Det drejer sig om
 Baade bygget af svenske Værfter for svenske Rederier.
 For nylig blev det bekendt, at Black Diamond Steam-
 ship Co. havde besluttet at bygge 10 20 kn's Fragt-
 Rutebaade til New York—Rotterdam—Antwerpen Ru-
 ten. De skal sejle under amerikansk Flag og uden Tvivl
 med betydelige Subsidier fra United States Govern-
 ment.

Der findes ingen engelske Skibe under Bygning
 eller i Ordre med denne Fart. Den almindelige Me-
 ning mellem engelske Redere er, at det er vanskeligt
 at give Grunde for saa høj en Fart. De to svenske Re-
 dere, som bygger Fragtskibe af 20 kn's Klassen, har
 stadig forøget Farten til Søs, siden de gik over til ude-
 lukkende at anvende Motorskibe. Deres første Skibe
 havde 12 kn's Fart, og den er gradvis forøget til 17 kn
 i Søen for senere Nybygninger. Økonomien ved Driften
 af Motorskibe med forskellig Fart paa givne Ruter
 maa derfor være disse Redere bekendt, saa Overgangen
 til Skibe med 20 kn's Fart maa øjensynlig være base-
 ret paa Undersøgelser af de økonomiske Fordele ved
 en saadan Fart. Der skulde derfor ikke være nogen
 Tvivl om Farten paa de særlige Ruter, og det vilde
 være urigtigt at tro, at nogen af disse Ordre var af-
 givet af Prestigehensyn. Det er et rent økonomisk Pro-
 blem, og i disse Tilfælde er der ikke Tale om nogen
 Subsidier, hverken direkte eller indirekte.

Spørgsmaalet om Farten for Fragt-Rutebaade er
 vigtigere end Spørgsmaalet om den Type af Maskineri,
 der anvendes. En Reder kan anskaffe en ny Type af
 Maskineri i et Skib som Eksperiment, men det tjener

intet Formaal at bygge et Skib med betydelig højere
 Fart end den øvrige Flaade. Skal Farten forøges, maa
 det ske for en Gruppe Skibe, der gaar i den samme
 Fart. Derfor maa en udpræget Forøgelse i Fart af en
 Reders Skibe betegnes som mere bemærkelsesværdig
 end en tilsvarende Forandring af Maskintype.

Det er maaske Grunden til, at engelske Redere
 endnu ikke har afgivet Ordre til noget 20 kn's Last-
 skib. Hvis man prøver paa at forestille sig Skibsfarts-
 situationen 10—12 Aar frem i Tiden, saa vil uden al
 Tvivl adskillige Søfartsnationer havde Skibe af denne
 Klasse, medens England ikke vil have nogen. Der ha-
 bes derfor paa, at engelske Redere i Løbet af et Par
 Aar, særlig hvis Priserne skulde falde noget, vil be-
 stille Serier af 20 kn's Last-Motorskibe.

Den menneskelige Faktor

I Englands Krise og Mulighederne for at bekæmpe
 den med Held spiller Søfarten en vital Rolle. Paa dens
 Effektivitet set fra alle Sider afhænger en ikke ringe
 Del af Landets Fremtid i normale Tider og i Særdelesh-
 ed nu. Det er ganske typisk for dette Folk, at det i
 dets Stræben mod øget Effektivitet, som nu mere og
 mere gør sig gældende, tillægger den menneskelige Fak-
 tor en større relativ Betydning end andre Lande og
 den tekniske en mindre. Den engelske Officersforening,
 Officer's (Merchant Navy) Federation, giver i sin
 Aarsberetning en kraftig Udtalelse om Individets Rolle
 i den store Kamp:

„Det er et Faktum, godt eller daarligt, at Søfarten
 ogsaa i Fremtiden vil være Genstand for haard Konkur-
 rence mellem Nationerne. Løn- og Ansættelsesvilkkaar
 efter Aftalebestræbelserne fra baade Officers- og Mand-

skabsside i alle Lande vist en Tendens til Udjævning, og derfor kommer i Fremtiden den relative Fremgang i større og større Udstrækning til at afhænge af den relative Effektivitet.

Bestyrelsens Hensigt, som ogsaa forudsættes at være hver Kaptajn og Styrmands, er med alle Midler at bidrage til Udviklingen og Vedligeholdelsen af den højeste Effektivitet for den engelske Søfart paa alle de Omraader, hvor man kan gøre sin Indflydelse gældende.

Bestyrelsen og de tilsluttede Organisationer kan gøre det ved at fastholde de Krav til Ansættelsesvilkårene i Handelsflaaden, som tjener til at tiltrække og fastholde dygtige Officerer paa engelske Skibe og ved at kræve, at hver uærdig og uduelig Officer nægtes Medlemsskab i Merchant Navy. Kravet om at de bedste og mest moderne Uddannelsesmuligheder staar til Raadighed for omhyggeligt udvalgte Elever maa opretholdes, og det bør i Fremtiden kræves, at et Skib under engelsk Flag i enhver Henseende skal være en Hæder for sit Land.

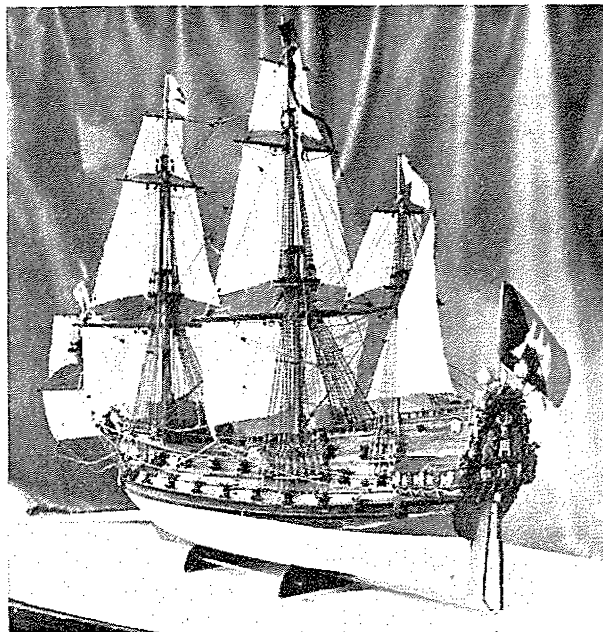
For Kaptajner og Styr mænd til Søs foreligger der efter vor Formening en Pligt til gennem Organisationerne at paase, at Arbejds- og Lønvilkaar svarer til deres ansvarsfulde Arbejde, og samtidig nøje passe paa, at de og deres Underordnede til Gengæld udfører et helt igennem godt og trofast Arbejde.

Bestyrelsen er overbevist om, at hvis en saadan Aand raader overalt indenfor den engelske Søfart — paa Kontorer, i Dokker og til Søs — behøver ingen at frygte for sin Fremtid. Bliver Forholdet derimod det modsatte, er der al Anledning til at frygte det værste.

„Bønne“ fylder 50

Den digre, skattede og afholdte Næstformand i Marineforeningens Hovedbestyrelse, Grosserer Bønnelycke, fylder den 19. November 50 Aar. „Bønne“, der er kendt fra Skagen til Gedser, har i mange Aar udført et Kæmpearbejde for Marineforeningen og har kun skaffet sig Venner. Han driver som bekendt Søkort-udsalget „Blankensteiners Eftf.“ og er ogsaa derigennem kendt i alle Skibsfartskredse. Han vil sikkert paa sin Fødselsdag, hvor han træder ind i de voksnes Rækker, blive fejret med Ovationer, der staar paa Højde med dem, vi giver Samfundets Helte, og han fortjener det!

Hil dig „Bønne! Jeg haaber, at du maa leve mange Aar endnu til Glæde for dine Venner og for det, du helliger din Arbejdskraft. Axel Bærentzen.



Et Hansaskib

Den smukke Model, De her ser, er en nøjagtig Kopi af et Konvojskib fra den gamle Hansestad i Hamburg. Skibets Navn er „Wappen von Hamburg“, og det var bygget i 1667. Modellen af det gamle Skib er udført af en af „Anker-Modellers“ Modellører, Hr. Aage Petersen. Det er bl. a. til denne Type Skibe, Modelbyggerfirmaet leverer Tegninger. Modellen er til Salg ved Henvendelse til „Anker-Modeller“, Søborg.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



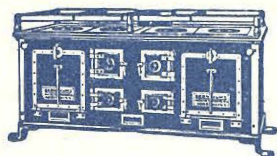
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

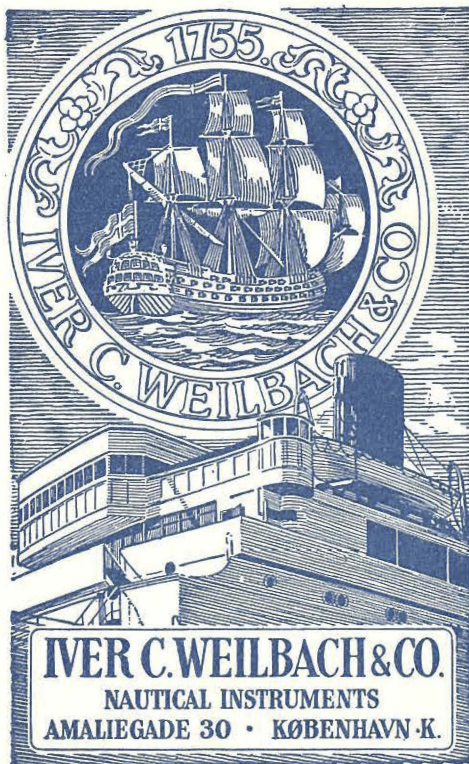


HANDELSBANKEN

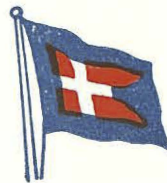
DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



C. K. HANSEN



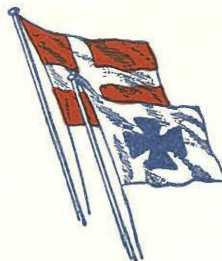
AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN

Telefon Central 72 (13 Ledninger)

Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

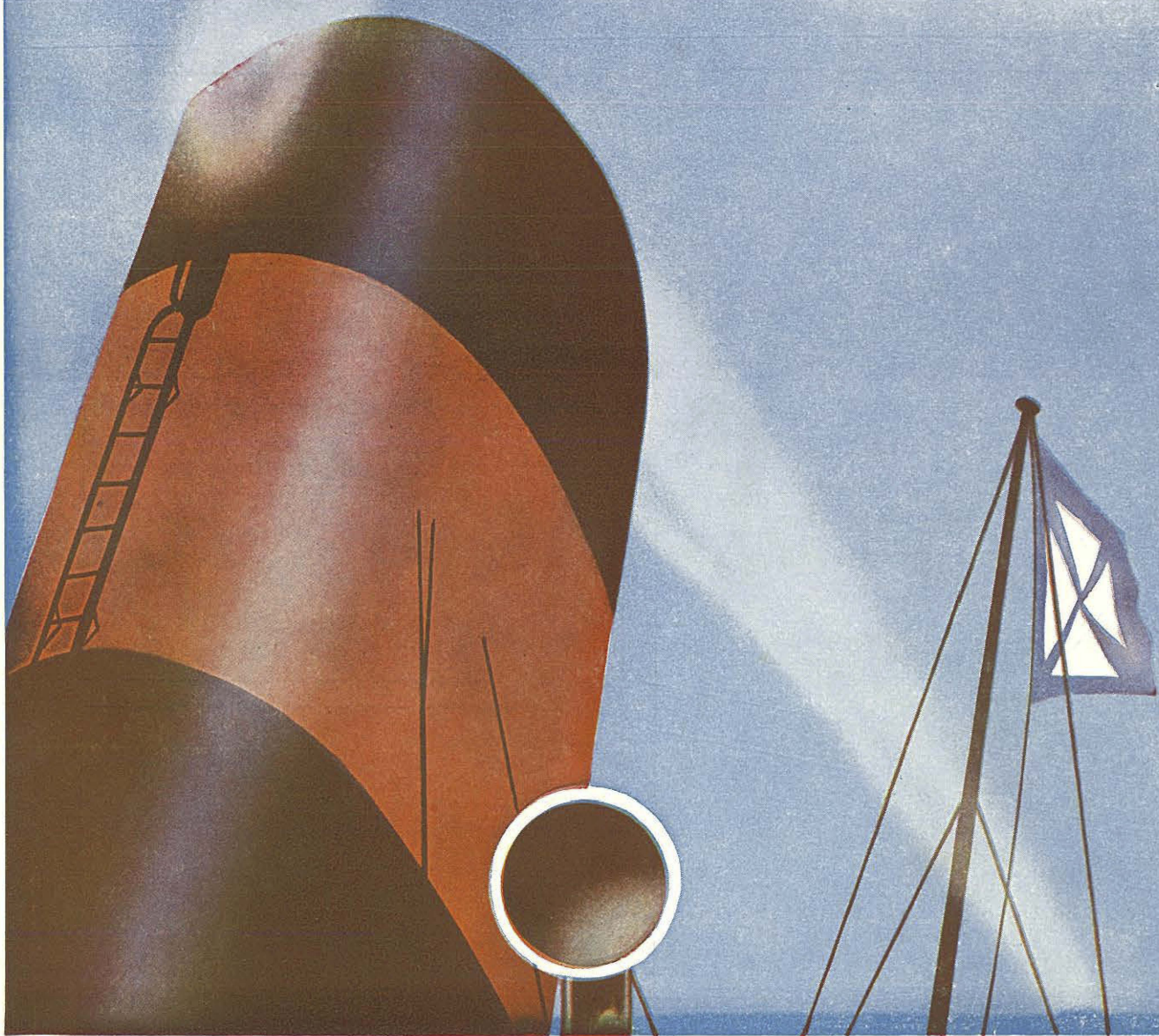
Bunkers:

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



DANSK GÆR-CENTRAL

Det forenede Dampskibs-Selskab



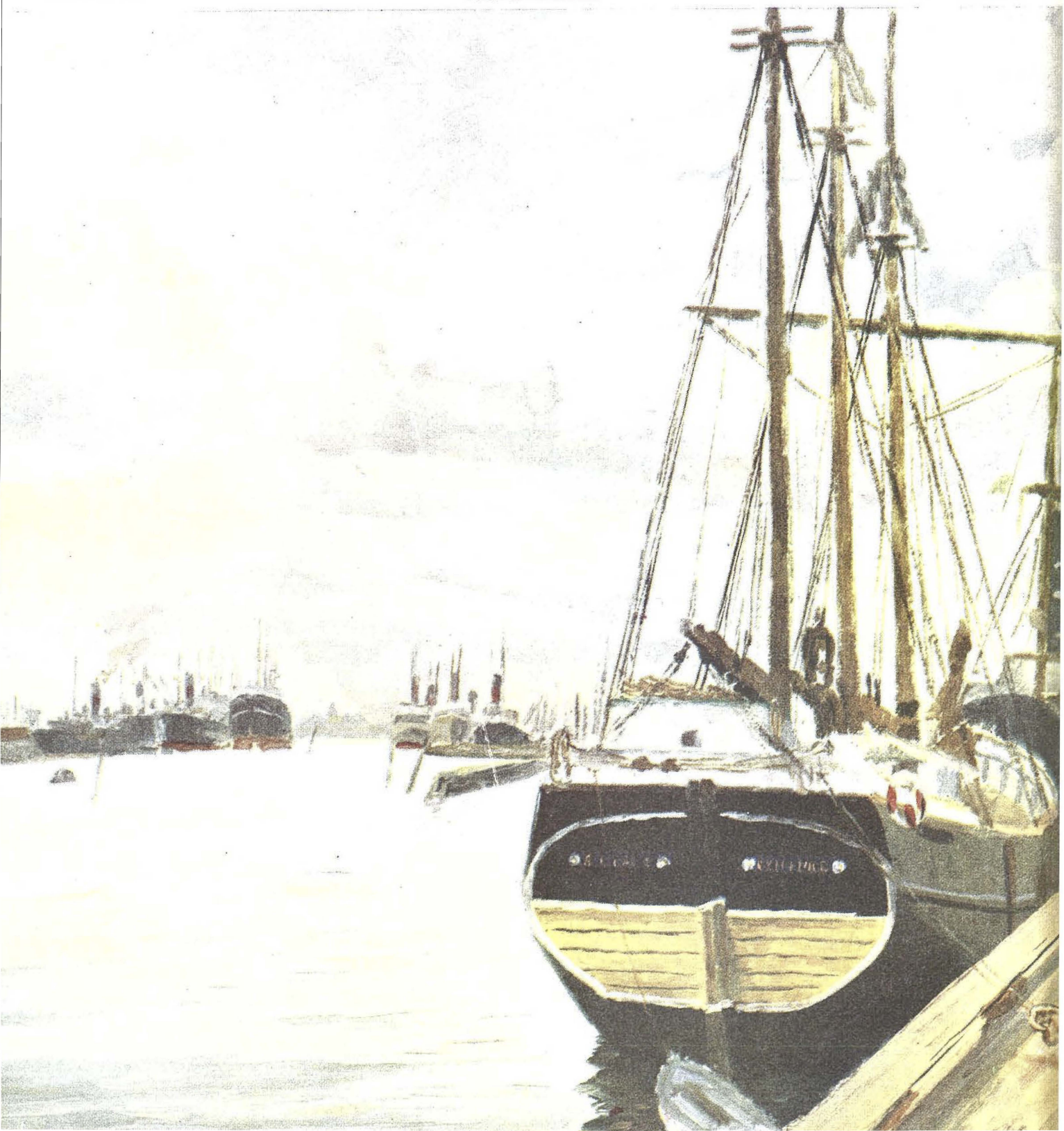


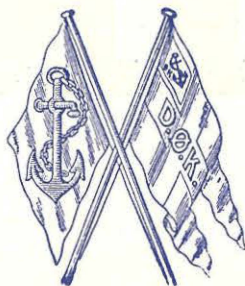
VIKINGEN

75 Øre
1. December

FRA HAVNEN
Maleri af FR. LANDT

1947 - Nr. 12
24. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

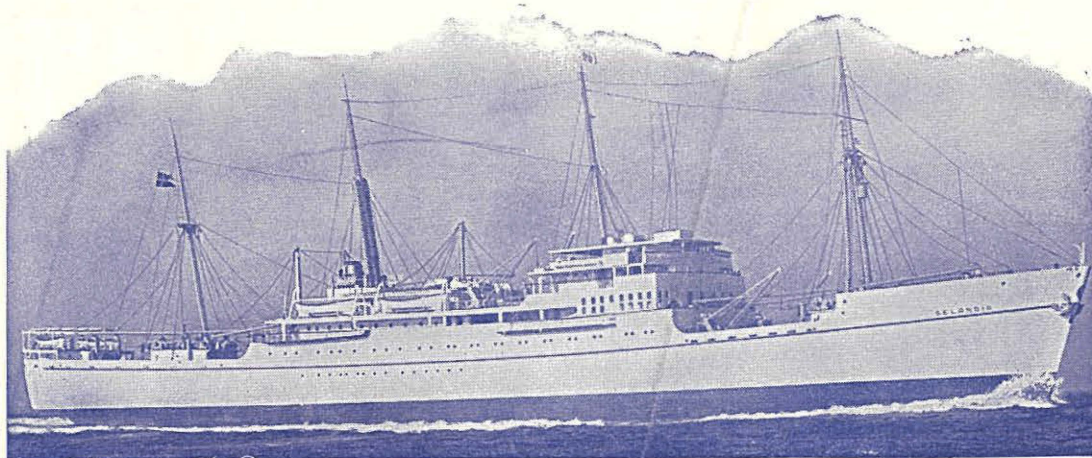
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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 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

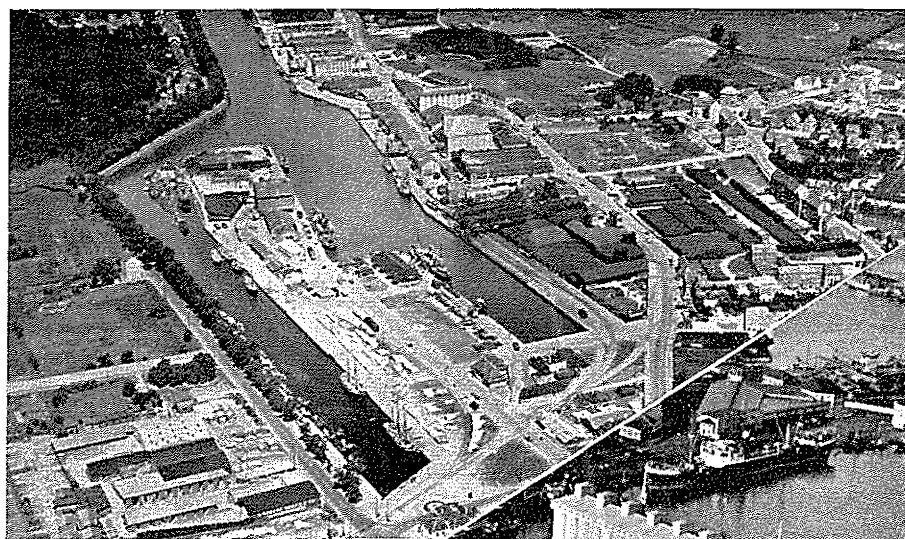
De fire store PROVINSHAVNE

Af OTTO LUDWIG

DEN enes Død er den andens Brød, siger et gammelt Ordsprog, som ogsaa har Gyldighed, naar det gælder Provinshavne. R.A.F.'s og Görings Luftbomber har gjort, hvad de formaaede for at ødelægge Havneanlæggene rundt om i Europa. Særlig haardt medtagne var de tyske Havne, da Kri-gen holdt op, og de fleste skandinaviske Havnebyer regnede med, at en Del af den Trafik, der tidligere gik til Tyskland, vilde komme dem til Gode. Trods det, at der stadig arbejdes paa at udbedre Skaderne dernede, saa er Tysklands tidligere saa store Havne

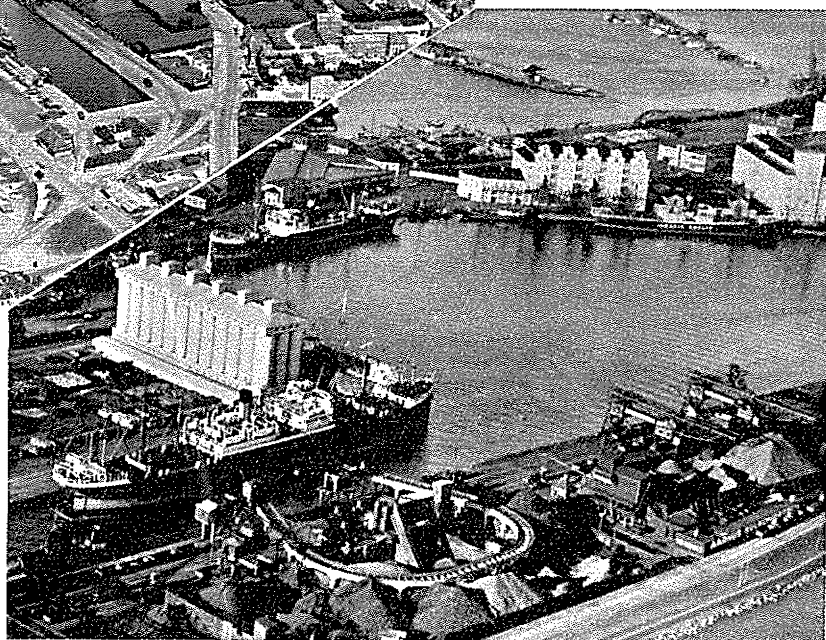
kun Skygger af sig selv. Imidlertid er det ikke alene Skandinaviens Hovedhavne, der gerne vil have en Bid Brød med, ogsaa vore store Provinshavne vil have Andel i den skandinaviske Skibstrafiks Opblussen paa Bekostning af Havnene Syd paa, og man gør sig de hæderligste Anstrengelser bl. a. i Aarhus, Aalborg, Odense og Esbjerg for at kunne byde Søfarten de bedste Betingelser.

Lad os tage en Tur rundt til de nævnte Byer for at se, hvordan man der klarede Kri-gen, og hvordan man nu vil klare Freden. Forskellige Forhold gør sig



Tilvenstre: En Del af Odense Havn, der er Landets fjerdestørste. Odense har forøvrigt et Projekt liggende klar til et nyt Havneanlæg for en kommende Kraftcentral. Arbejdet vil koste 25—30 Millioner Kroner.

Tilhøjre: Aarhus Havn kan tage selv meget store Skibe, idet dens Maksimumsdybde er 10 Meter. I Forgrunden Bassin III. Bassinerne I og II i Baggrunden. Hvis det havde staaet til Tyskerne, havde alt dette i Dag ligget i Ruiner.



gældende de forskellige Steder, men fælles for alle fire Havne er det, at Krigen betød et stort Tab. Fæles for dem alle er det ogsaa, at man gerne vil udvide Havneanlæggene. Men Krigen har sat saa store Ar, at Genopbygningen vil blive baade langvarig og kostbar. Bl. a. gør Manglen paa Materialer sig meget stærkt gældende.

Danmarks næststørste Havn.

Først aflægger vi Aarhus et Besøg. Naturligvis kommer vi med Skib. Aarhus har forøvrigt Forbindelsen med Landets øvrige Dele i den fineste Orden. Rutebaade og Færger sejler daglig frem og tilbage mellem Jyllands Hovedstad og Sjælland, og i Aarhus samles Jernbanesporene fra mange Byer i Jylland. Endvidere har Byen god Busforbindelse og egen Lufthavn. Det er altsammen til Gavn for Havnen.

Ogsaa i Aarhus satte Krigen en brutal Stopper for den sunde Udvikling, Havnen var midt i. Man regner med, at den store Nedgang i Trafikken under Krigen har kostet Aarhus Havn ca. 2½ Million Kroner. I 1938 indtjente man 1,6 Millioner Kroner paa Havne- og Bropenge, men allerede i 1940—41 dalede Indtægterne til 924.423 Kroner og det næste Aar til 779.080 Kroner. I de sidste tre Krigsaar naaede man kun lige over Millionen.

Aarhus var under Krigen haardt hjemsøgt af Tyskerne, og der var altid tyske Skibe at finde i Havnen. Men som bekendt var Modstanden mod Fjenden ogsaa stor, hvilket ikke mindst gjaldt Havnen, hvor specielle Havnegrupper generede Tyskerne paa alle mulige Maader, bl. a. ved at sænke fire større Skibe og ødelægge Havnens Kraner, Spor og Ophalerbeddinger.

Imidlertid var der ikke langt fra, at Aarhus var blevet indrulleret i Rækken af ødelagte Havne. Tyskerne havde paa alle Kajerne nedgravet Sprængladninger, der ved Berøring af en Kontakt havde faaet hele Havneanlægget til at springe i Luften. Det var Modstandsbevægelsens Mening at ville ødelægge Kablerne til Sprængningsstederne lige i sidste Øjeblik, men Chancerne for et heldigt Resultat havde været ret smaa, hvis Kapitulationen ikke var kommet saa uventet hurtigt for Tyskerne, at de ikke fik Tid til at bringe de 281 Ladninger til Eksplosion.

„Danmarks næststørste Havn“ kalder Aarhus sig, og den gør det med Rette. Af Byens 159.000 Indbyggere er 46 Procent beskæftiget ved Haandværk og Industri og 19 Procent ved Handel og Omsætning, hvilket giver gode Betingelser for Travlhed i Havnen. Naturligvis er Aarhus Havn ikke kommet sig helt efter Krigen, hvilket jo kun meget faa Havne er. Selv om Trafikken i 1946 ikke naaede op paa de Højder som før Krigen, saa klager Havneledelsen dog ikke. I 1938 blev Byen anløbet af 5726 Skibe, medens der i det første fulde Fredsaar efter det store Ragnarok kun ankom 3844 Fartøjer til Havnen. Tonnagetallet stod ikke helt i Forhold til Antallet af Skibe, idet Efterkrigstidens Skibe er større end dem, der lagde til Kajerne før Krigen. Men til Tallene: I 1938 udgjorde Tonnagen ialt 1.520.528 N.R.T. mod 1.516.045 N.R.T. i 1946. Vareomsætningen udgjorde for de to Aar henholdsvis 1.555.142 Tons og 1.174.051 Tons.

Aarhus Havn er en ung Havn, der har gennemgaaet en rivende Udvikling. I Dag raader Havnen over en samlet Kajlængde af 7100 m, medens den i 1910 kun havde 2400 m. Den samlede Sporlængde udgør 28 km, og der findes 19 km Kajgade. Endvidere har man en stor Fiskeri- og Lystbaadehavn. Havnens samlede Vandareal er paa 61 km, og det samme Tal gælder for Landarealet. En af Aarhus' store Fordele er Havnens store Vanddybde. Man har saaledes en største Dybde af 10 m ved Kajerne, og kun Københavns Havn har en lignende Dybde. Endvidere har man god Plads til det Gods, der ankommer til og afskibes fra Byen. Siloerne har saaledes et Rumfang paa 54.000 Kubikmeter, og Varehusene har et samlet Gulvareal paa 65.000 Kvadratmeter. Oliebeholderne kan rumme 16 Millioner 320 Tusind Liter. Hvis de udelukkende rummede Benzin, vilde en Bil af normal Størrelse kunne tilbagelægge en Distance paa 130.560.000 km, hvilket vil sige en Tur paa 3267 Gange rundt om Jorden ved Ækvator. I Kølehusene, der har et Rumfang paa 6400 Kubikmeter, kan der hver Dag fremstilles 60 Tons Is, hvad der svarer til en Stang af den gængse Tykkelse paa ca. 2 km.

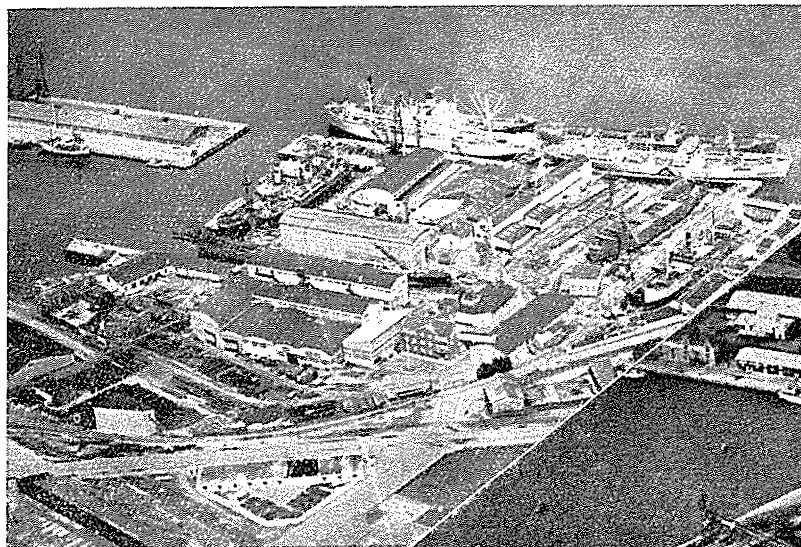
Trods mange Vanskeligheder har Aarhus Havn i 1946 kunnet foretage visse Udvidelser. Bl. a. har man kunnet fuldende Bygningen af et ca. 300 m langt Kystværn for en Mole, der er projekteret anlagt mod Nord. Ligeledes har man til omtalte Pier foretaget en Opfyldning, hvortil er anvendt henved 100.000 Kubikmeter Fyld. Endvidere har man færdigbygget en ca. 100 m lang Kajmur paa 10 Meters Vanddybde. Desuden har man visse Planer, som man haaber kan realiseres inden længe. Foruden en Kajforøgelse paa 1760 m, der skal danne Rammen om to nye Havnebassiner, vil man bygge en Midtermole i Stedet for den gamle, der er for smal og delvis ubrugelig. Endvidere vil man udvide Lagerpladsen for Brændselsolier.

Cementbyen Aalborg.

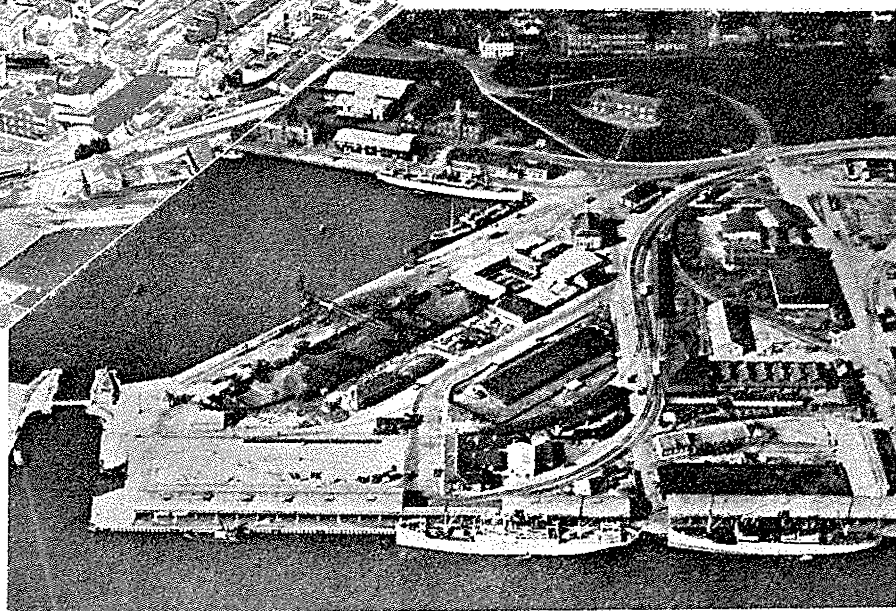
Kampen om Titlen som Danmarks næststørste Havn er haard og spændende. Aalborg er saaledes Aarhus en meget farlig Konkurrent, hvilket fremgaar af, at Aalborg endda er noget foran, naar det gælder Antallet af anløbende Skibe. Ogsaa som Eksporthavn ligger Aalborg foran, medens Aarhus til Gengæld ligger forrest, naar det gælder Importen.

Naar man imidlertid nævner disse Fakta, maa man ikke glemme at fortælle, at der med Begrebet „Aalborg Havn“ i dette Tilfælde regnes med Stor-Aalborgs Havneanlæg. Selve Hovedhavnen er kommunal, men desuden findes der tre private Cementhavne, som sammen med Nørresundby Havn ofte henregnes som hørende til Aalborg. Naar Aalborg ligger foran Aarhus, hvad Mængden af indtagne Varer angaar, saa skyldes det Cementfabrikkernes store Eksport. Fra regner man Cementvarerne, staar Aarhus Havn som Nummer to, ogsaa naar det gælder Eksporttallet.

Aalborg er kendt som den moderne By med det friske Initiativ, som ogsaa har vist sig i Havnens Udvikling. Limfjordsbyen har saaledes bevilget 5 Millioner Kroner til Havnens Udvidelse. Paa Grund af den fortvivlede Boligsituation her i Landet regner Hav-



Til højre: Esbjergs „gamle Havn“, der ikke er saa gammel endda. Paa Billedet ses „Englands kajen“, „Frankrigskajen“ og Østre Dokkaj, hvorfra Rutebaadene til Udlandet udgaar. Men „Danmarks Port mod Vest“ ogsaa faar sin Frihavn?



Til venstre: Fra Aalborg Havn, hvor man ser Aalborg Værft og Foderstof-Pieren ved Østre Havn. Byen har lige haft Besøg af franske Havneeksperter, der har gjort Studier der for at samle Erfaringer til Opbygningen af Le Havre Havn.

nens Ledelse dog ikke med at kunne fremskaffe de nødvendige Materialer og den nødvendige Arbejdskraft til Arbejdets Paabegyndelse. Da Aalborg er den første af vore store Havne, Skibene fra f. Eks. Amerika kan anløbe, har Byen store Konkurrencemuligheder, der retfærdiggør de store Projekter.

Hovedhavnen i Aalborg har en samlet Kajlængde paa 3510 m, ved hvilke der er en gennemsnitlig Vanddybde paa 7,5 m. Dertil kommer 5280 m Kaj, hvor Vanddybden er fra 5 til 6 m. Naar man kan begynde at realisere Udvidelsesplaner, vil man imidlertid erstatte nogle af de gamle Træbolværker med nye og mere solide. Det er Tanken, at man senere vil uddybe ved disse til 9 Meters Vanddybde. Endvidere vil man bygge en helt ny Havn, en saakaldt „Redekamhavn“ med omkring 5 km Kaj, hvor Vanddybden ligeledes vil blive paa 9 m. Dette Arbejde er allerede paabegyndt trods Materialesituationen, og de første 200 m Kaj ventes at blive færdig inden længe. En ny Oliehavn vil med Tiden gro frem her.

Man har imidlertid ogsaa tænkt paa de mindre Baade. Saaledes arbejder man med et Projekt til en Skudehavn, der faar en største Dybde af 6 m. Skudehavnen skal indgaa i en ny Vesthavn, der hovedsagelig skal bruges til Tømmerlaster, og man har Planer om ogsaa at opføre Industrikanal i denne Havn. Bl. a. vil Skibsfører Einar Nygaard fra Aarhus opføre et Staaletskibsværft for Skibe paa indtil 500 Tons.

Som tredje Punkt paa Udvidelsesplanen staar Udbygningen af Sejlrenden over Hals Barre, der faar en Dybde af 9 m i Stedet for den nuværende Dybde paa 7,5 m.

Gulvarealet i Varehusene er i Øjeblikket 70.000

Kvm., hvilket er 5000 Kvm. mere end Tallet for Varehusene i Aarhus. I Olie-tankene er der Plads til mere end det dobbelte af, hvad der er Tilfældet med Aarhus' Olieanlæg, idet Tankene i Aalborg kan rumme 34 Millioner Liter. Ogsaa med Hensyn til Kornsiloeerne er Aalborg foran sin Konkurrent Syd paa med 34.000 Kubikmeters Rumfang, medens Pladsen i Kølehusene kun er 3600 Kubikmeter mod Aarhus' 6400 Kubikmeter. Naar man ser paa Antallet af indgaaende Skibe i 1946, ligger Danmark naturligvis forrest. Af de udenlandske Skibe ligger Norge i Spidsen med 25.100 N.R.T. Dernæst følger Sverige og England med henholdsvis 20.500 og 10.700 N.R.T.

Faar man Lov til at fortsætte den Udvikling, som Krigen saa brat standsede, vil Aalborg Havn sikkert koncentrere sig om at opdele Havnens Anlæg efter Varernes Art. Man anser det saaledes for uheldigt, at Kulpladserne og Olieanlæggene ikke er mere centraliserede. For Øjeblikket findes der 5 forskellige Kulpladser spredt over hele Havneanlægget, hvilket ofte er til stor Gene, da Kulstøvet generer Nabopladserne unødigt.

Det er ikke uden Grund, at vi har kaldt Aalborg for „Cementbyen“, idet Cementvarerne paa Havnens Liste over udførte Varer figurerer med store Tal. Men Aalborg er jo ogsaa Byen med den store Spritproduktion, der ligeledes udgør en stor Del af Byens Udførsel. Naar man tænker paa den høje Spiritusbeskatning, kan man derfor med Rette sige, at Aalborg er den danske Stat til stor Nytte.

Krigen voldte naturligvis ogsaa stor Skade for Aalborg Havn. Saaledes havde Tyskerne med deres hensynsløse Sejlads ødelagt store Dele af Bolværker-

ne, hvorfor man straks efter Kapitulationen gik i Gang med at foretage Undersøgelser og udbedre Skaderne, saa snart det lod sig gøre. I det store og hele maa det dog siges, at Aalborg ligesom de øvrige danske Havnebyer slap naadigt gennem de onde Aar, og Byen staar nu parat til at gøre sin Indsats for Landets hurtige Genopbygning.

Havnen i Danmarks Centrum.

Som Havneby betragtet har Odense ikke nogen lang Historie. Ganske vist har man i mange Hundrede Aar kunnet sejle til Byen, men kun med mindre Fartøjer. Først omkring Aar 1800 kan man tale om en virkelig Havn i Odense. Udviklingen har imidlertid været rivende for Havnen siden da, og i Dag er Odense Danmarks fjerdestørste Havneby.

Havnen bestaar af to Bassiner med 7,5 Meters Vanddybde. Kajlængden er paa 2,9 km. Da Byen er Danmarks næststørste Industriby, har den naturligvis gode Betingelser som Havneby. Imidlertid er Odense Havn først og fremmest en Importhavn, hvilket vil kunne ses af Tallene for 1938, hvor Eksporten udgjorde 107.000 Tons, medens Importen var paa 715.000 Tons. Krigen satte ogsaa i Odense Havn en brat Stopper for Travlheden. I det sidste Krigsjaar udgjorde Tonnagemængden af indkomne Skibe saaledes kun 158.848 N.R.T., medens den før Krigen laa paa ca. 500.000 Tons. I Aaret 1945—46 indkom der til Havnen 1101 Skibe paa en samlet Nettotonnage af 199.412 Tons. I Skibs- og Vareafgifter indkom der til Havnen i det sidst nævnte Aar tilsammen 617.991 Kroner. Medens Vareomsætningen som før sagt laa paa over 800.000 Tons før Krigen, var den i det første Fredsjaar kun 288.745 Tons. Man regner imidlertid med, at man dermed har været nede paa det laveste Tal, idet Regnskabsaaret 1946—47 sikkert vil kunne opvise en Stigning paa mere end 100.000 Tons.

Naar man taler om Odense Havn, maa man i samme Aandedrag nævne Odense Aa. Havnen og Aaen er eet, hvilket ogsaa fremgaar af, at Havneudvalget kalder sig „Udvalget for Kanal- og Havnevesenet i Odense“. Man kan næsten sammenligne Odense med Byer som Basel, Budapest og St. Louis, der alle ligger inde i Landet, men hvor Søforbindelsen alligevel er sikret ved Floder. Odense er naturligvis et Eksempel i mindre Maalestok, thi Flodskipperne paa f. Eks. Mississippi vil ikke imponeres over Kanalen, der har gjort Odense til Landets fjerdestørste Havneby. Alligevel er Kanalen ca. 7½ km lang, og det har kostet stort Arbejde og mange Penge at naa Maalet. Gang paa Gang har man maattet uddybe Kanalen, rette Krumninger ud og tilsidst lave Vigebassiner. Efterhaanden som Skibene er blevet større, er Kravene til Kanalen og Havnen naturligvis vokset. Paa det smalleste Sted maaler Kanalen 22 m, og den mindste Dybde er 7,5 m.

Bugerspørgsmaalet har altid spillet en vis Rolle i Havnens Historie, da det naturligvis har været meget vanskeligt at manøvrere Sejlskibene op ad Aaen. I Begyndelsen maatte Skibenes Besætninger selv springe i Land med en Trosse og slæbe Skibene den lange Vej. Det var et Fremskridt, da Kanalen fik særlige „Bugserheste“, der udlejedes fra Stige. Den

første Bugserbaad fik Odense først i 1864. Den hed „Dagmar“ og var i Besiddelse af 20 HK. Senere fik man „Fremad“ paa 250 HK., og i 1931 anskaffedes „Sct. Knud“, der med sine 500 HK. gør god Fyldest og om Vinteren ogsaa overtager Rollen som Isbryder. Ogsaa det sidste Hverv klarer den tilfredsstillende, og den stopper først sit „brydsomme“ Hverv, naar Kattegat alligevel ikke kan befares. Iøvrigt blev „Sct. Knud“ „rekvireret“ af Tyskerne i den sidste Maaned før Kapitulationen.

Odense Havn har store Udvidelsesplaner, som dog har visse Vanskeligheder ved at blive gennemført paa Grund af Materialesituationen, der ogsaa har spændt Ben for andre Havnes Planer. Trods Besættelsen har man dog i Løbet af Krigen kunnet udvide Kajlængden med 600 m. Mulighederne for Havneudvidelser er naturligvis ret begrænsede paa Grund af Havnens særlige Beliggenhed, men Odense Havneudvalg er ikke bange for at ofre noget for at gøre Havnen endnu mere effektiv. Saaledes kostede det Havnen 4 Millioner Kroner og Byen ca. 1½ Million Kroner at færdiggøre et Projekt til Udvidelse af Havnen ind i Aaløkke. Odense By gør forøvrigt et stort Arbejde for at faa Borgerne til at føle sig som Indbyggere i en Havneby. Som et Eksempel paa dette kan det nævnes, at Byen har en meget moderne og original Motorbaadshavn med Plads til ca. 100 Fartøjer, og længere ude ad Kanalen ved Stige findes Lystbaadehavnen med Plads til ca. 150.

Danmarks Port mod Vest.

Næsten som et Klondyke er Esbjerg skudt frem mellem Lyng og Klitter. Med en fantastisk Voldsomhed har Byen vokset sig stor og betydningsfuld. Sin Vækst kan Esbjerg udelukkende takke Havnen for, og hele Danmark har iøvrigt meget at takke Esbjerg Havn for. Før var Jyllands Vestkyst Danmarks Ryg, der ugæstfrit vendte mod vore Naboer paa den anden Side Nordsøen, men Esbjerg Havn har gjort Vejen pr. Skib mellem England og Danmark kortere. Desuden har Esbjerg ligesom de tre andre store Havnebyer en moderne Lufthavn.

Esbjerg er en Statshavn og den yngste af de „Fire Store“. De første Arbejder paa Havnen paa-begyndtes i 1868, og i 1878 var de færdige. Men stadig har nye Udvidelser været paakrævet, og i Dag er Esbjerg Havn ikke alene en stor Havn, men ogsaa en moderne Havn, fordi man stadig har fulgt med Tidens Krav.

Trafikken paa Esbjerg Havn har mere, end det har været Tilfældet med Landets andre Havne, været konjunkturbestemt. Ingen anden Havneby i Landet har sikkert været saa haardt ramt af Besættelsens Indflydelse paa Havelivet. I 1938 indkom der til Havnen 990 Skibe paa tilsammen 999.000 N.R.T., medens de tilsvarende Tal for 1945 var 87 og 10.000. Med Freden kom ogsaa lidt af Travlheden tilbage. Fra den første April 1946 til den første April 1947 blev Esbjerg anløbet af 525 Skibe paa tilsammen 491.000 N.R.T.

Medregnet i disse Tal er naturligvis ikke Fiskefartøjerne, der er et Kapitel for sig i Esbjergs Historie. Byen har saaledes i Dag en Fiskerflaade paa

630 Fartøjer, medens man i 1886 kun havde 15. Naar man tager 1938 som Basisaar, vil man se, at der indbragtes 12½ Million kg Fisk, der udgjorde en Værdi af 8½ Million Kroner. I 1946—47 udgjorde Værdien af den samlede Fangst 23 Millioner Kroner, og naar man hører, at en stor Mængde af disse Fangster sælges til Udlandet, forstaar man lidt af Esbjergs Betydning for Danmark.

Esbjerg Havn regnes først og fremmest for at være en Eksporthavn. Naar man igen tager 1938 som Basis, vil man se, at der er et godt Forhold mellem Eksport og Import, der udgjorde henholdsvis 508.000 Tons og 384.000 Tons. Som Eksporthavn for Landbrugsvarer maa Esbjerg anses for at være Nummer 1 mellem vore Provinshavne. I 1937—38 eksporteredes saaledes 51.767 Tons Æg og 64.295 Tons Smør. Af Flæsk afskibedes der fra Esbjerg det samme Aar 119.513 Tons. Endvidere afsendtes der 20.000 Heste og Kreaturer.

En lang Aarrække var Esbjerg Vestkystens eneste Havneby og er stadig den betydeligste, hvilket har givet Anledning til, at Eksportvarerne strømmer til Havnen fra næsten alle Dele af Jylland. Sin største Indsats i Landets Import yder Havnen i Kulimporten, eller den gjorde det i alle Tilfælde før Krigen, hvor vi fik de fleste af vore Kul fra England, medens vi nu maa hente Kulstøvet i U.S.A. For Importen fra England er Esbjerg bedst beliggende, men naar Kullene alligevel skal tilbagelægge den lange Vej over Atlanten, betyder det ikke nogen væsentlig Fordel at bringe Ladningerne til nogen anden By end Hovedstaden. Som Nummer to paa Listen over importerede Varer til Esbjerg stod for Krigen Soya-bønner, og som Nummer tre kom Foderstofferne. Hvordan det er i Dag, kan vi desværre ikke sige. Alting er jo unormalt, og som et Bevis paa Valutapuklens Tilstedeværelse viser Importtallet for 1946—47 meget mere end det dobbelte af Eksporttallet.

Som den eneste af de danske Storhavne kan Esbjerg prale med aldrig at have givet op for Isen. Dette kan Havnen takke Tidevandet for, der ellers ikke altid er til Gavn. I de værste Isvintre kommer Esbjerg til sin største Ret, idet en Mængde Skibe søger ind til Havnens Kajer, hvor de sommetider maa ligge i Lag Skibsside mod Skibsside. Dermed være ikke sagt, at Ekspeditionen i Havnen er langsom. Esbjerg Havn har de bedste tekniske Hjælpe-midler og rigeligt med Jernbanespor, der i høj Grad letter Losning og Lastning.

Havnen i Esbjerg bestaar i Hovedsagen af tre Havne, nemlig Gl. Havn, Trafikhavn og Fiskerihavn. Disse Bassiner har tilsammen en Kajlængde paa

6,4 km med en største Dybde af 8,8 m. Anlægssummen beløber sig til ca. 25 Millioner Kroner, men der vil sikkert gaa endnu nogle Millioner til Havnens videre Udvikling. For selv om Esbjerg Havn har haft Syvmilestøvler paa i Udviklingen, saa er der ingen Grund til at tro, at den er blevet træt af Tempoet. Esbjerg staar som et lysende Eksempel paa en By, der vil frem, hvilket tydeligt fremgaar af, at den nu ogsaa vil have en Frihavn. Hvis Planen kan realiseres, betyder den øget Vækst for Byen.

Efter dette lille hastige Besøg i vore fire store Provinshavne har vi set, at disse ogsaa vil gøre en Indsats for Landets Genopbygning, og deres Bestræbelser understreger yderligere, at Danmarks Vej mod ny Ros og Magt gaar over Havet.

Frisk Bog om Australien

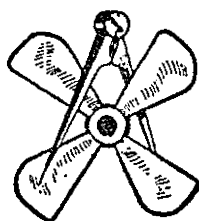
Tørre Tal og Kendsgerninger gengivet paa Tryk er ikke altid lige let fordøjelige, men bliver de serveret paa den rette Maade, glider de ned. Dette har Konsul P. H. Fraenkel forstaaet, da han gav sig til at skrive sin Bog om Australien, der er første Bind i en Serie af Bøger, som Hirschsprungs Forlag har kaldt „Verden i Dag“. Forfatteren har givet Kendsgerningerne og Tallene Kulør, saadan at man med stadig stigende Interesse læser om det moderne Australien.

Pris: Kr. 7,75.

Kay Larsen er død

For „Vikings“ Læsere var Kay Larsen, som nu er død i en Alder af 68 Aar en meget læst Skribent. Hans mange forskellige Afhandlinger og Smaahistorier hævdede „Vikings“ op i det gode Blads Plan. Før Kay Larsens Tiltræden ved „Vikings“ var Bladet blevet en Del forsømt, men han var Indleder til en Række andre gode Medarbejderes Tiltræden ved Bladet, saaledes at det i Dag staar anerkendt fra alle Sider. Derfor skylder „Vikings“ Kay Larsen megen Tak.

Hans Biografi har vore Læsere sikkert læst i Dagspressen. Hans Evner som Kolonihistoriker er anerkendt fra alle Sider, men hans noget stejle Væsen gjorde, at han ikke fik den Anerkendelse, som han i Virkeligheden fortjente. Kongen havde dekoreret ham med Ridderkorset, og han var ogsaa belønnet med Fortjenstmedaillen i Sølv. Han burde have haft endnu større Anerkendelse i Kraft af hans Evner paa det maritime Omraade. Ære være hans Minde. A. B.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

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

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

In memoriam

I en Alder af kun 32 Aar er Radiotelegrafist *Sigurd K. Bruun* afgaaet ved Døden, hvis Aarsag skyldes en tuberkuløs Lidelse, som utvivlsomt har sin Rod i de Strabadser, han sammen med 7 Kammerater maatte døje i en Redningsbaad i det stille Ocean, hvor de, efter at deres Skib, det danske M/S „Nordhval“, i amerikansk Tjeneste den 9. December 1941 var skudt i Sænk af Japanerne, sejlede i 38 Døgn, inden de naaede ind til Koraløen Tarawa mere døde end levende. Disse 8 Mand var de eneste overlevende af Baadens oprindelige Besætning paa 24 Mand, hvortil kommer, at Resten af „Nordhval“s Besætning og nogle Passagerer var blevet dræbt straks ved Japanernes morderiske Ild. Telegrafist Bruun kom tilbage til U. S. A., hvor han efter en langvarig Rekreation atter kom ud at sejle som Telegrafist. I Slutningen af 1945 kom han mager og udtæret til Danmark med Skoleskibet „Danmark“, hvor han modtoges af sin Hustru og lille Søn, som han ikke havde set før Bruuns Gensyn med sit Fædreland blev som for saa mange andre Søens Folk, der vendte hjem, ikke det glædelige og opportunistiske, han havde ventet sig. Han var derfor opsat paa at vende tilbage til U. S. A., som han var kommet til at holde af. Han gik dog i Ventetiden ind i DDL som Telegrafist og var

ansat her, da han i Forsommeren maatte lade sig indlægge paa Lyngby Sygehus for nærmere Observation af den Energi-Svækkelse, der var ham fremmed, da han i 1938 som ung, rask Radiomath gik ud af den danske Marine for at sejle i udenrigs Koffardifart. Beretningen om Bruuns og hans Kammeraters fantastiske Redning i en synkefærdig Redningsbaad og deres paafølgende Ophold blandt Tarawas Indfødte er iøvrigt sammenfattet af Carl Østen i Bogen „100 Døgn i Redningsbaad og paa Koralø“, i hvilken Forfatteren samtidig har sat danske Søfolks Indsats derude et smukt Minde. Bruun kom altsaa til som saa mange andre brave, danske Søens Folk at give sit Liv for sit Land, blot med den Forskel, at han som faa af dem døde mellem sine Kære og blev jordet i Fædrelandets Jord, paa Graasten Kirkegaard. I Mindernes Krans, der flettes ved hans altfor tidlige Død, vil de fagreste Blomster være: en ædel Karakter, Retlinethed og Næstekærlighed.

Stormfloden 1872

For de, der interesserer sig særligt for den Artikelserie, som „Vikingen“ har bragt i sidste og dette Nummer vedrørende Stormfloden 1872, kan det ogsaa have Interesse at høre, at Redaktøren af „Dansk Fiskeritidende“, exam. Fiskeskipper L. Ingemann, har udgivet en Pjece om samme Emne. Der har tidligere Aar været skrevet om dette, men det har væsentlig været om Ulykkerne til Lands. Pjecen behandler væsentlig Ulykkerne til Søs, som faktisk kun har været flygtigt omtalt før. Forfatteren, der i Sagens Anledning har berejst Østersøkysterne København—Nakskov og har givet interessante Beretninger herfra, har ogsaa været i Forbindelse med det norske Ministerium, thi ikke mindst Søfartsnationen Norge havde Part i den Mængde Sejlskibe, der stækket laa i den danske Havstok efter Stormfloden. Pjecen, der bl. a. indeholder et Kort over den af Forfatteren berejste Strækning med de forulykkede Skibes Navne anført paa Strandingsstederne, koster Kr. 3.00 og kan rekvireres hos Forfatteren i Hareskov.

Søofficer i Reserven

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes medio Februar 1948. For at kunne antages maa den Paagældende have dansk Indfødsret og have

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

Anlægsen til Søkadet aspirant i Reserven kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1948 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

Søofficersskolen

Holmen, København K.



Th. Central 16.172

Danmarks største Naturkatastrofe -

Stormfloden d. 13. Novbr. 1872

Ved
CARL ØSTEN

(Fortsat)

Vor Medarbejder har i nedenstaaende Artikel sammendraget de Ulykker, som Storm og Flod anrettede for 75 Aar siden paa Skibe i danske Farvande og paa danske Kyster. En samlet Beretning herom har, saavidt vides ikke været offentliggjort forhen. Endvidere omfattes i Artiklen Stormflodens Hærgen paa dansk Land og danske Havne.

I Billesborg Skov var et nyt Bevis for Flodens Kraft, idet der her laa hundredvis af væltede Bøge- og Gran-Stammer, hvoraf mange var „klippet“ over et Par Alen fra Roden.

Paa Stevns Kyster laa strandet: Barkene „Aeolus“, „Stærkodder“ (Vrag), „Søridderen“, „Atlas“ (alle norske), norsk Bark „Neptun“ (af Risør) (Vrag), norsk Skonnert „Island“ (Vrag), Bark „Himalaja“, dansk Skonnert „Hosianna“, russisk Skib „Magarethe Aleida“ (Vrag) og dansk Brig „Enigheden“ (Vrag). Desuden var ved Lund inddrevet et Fartøj, som gisnedes til „Ægir“ (?). Ved Vemmetofte inddrev et norsk Flag paasyet „Rhea“, hvilket mentes at stamme fra et sammesteds liggende dødt Skib. Til ovennævnte „Atlas“, som var lastet med Træ fra Sundswall til London, knytter sig følgende drastiske Beretning om Besætningens Redning. „Atlas“, der drev om uden Sejl og Ror, strandede den 13. om Morgenens udfor Tommestrup Klint. Paa Grund af den stærke Sø kunde man fra Skibet ikke faa Forbindelse med Folk i Land, hvorfor man smed Bundter af Trælasten overbord, paa hvilke man lod sig drive ind mod den høje Klint, imod hvilke hver og en var udsat for at kunne blive hamret til Døde. Paa Klinten stod Folk parate til at hjælpe. De havde faaet fat paa en af de lange Stiger, som man hejsede ned ad Klinten, naar der skulde skæres Kridt ud. Nu var det blot, hvem turde gaa ned ad den. Under Forhandlingerne herom udbød en 40-aarig Husmand, *Niels Andersen*: „Her gælder det om at handle, ikke om at snakke. Lad mig faa et Reb om Livet, og saa i Guds Navn.“ Da han var gaaet ned ad Stigen, efterfulgtes han dog af andre Mænd. Paa denne hang man mere i Armene end stod paa Trinene, fordi de voldsomme Søer tog Fodfæstet fra Redningsmændene. Det lykkedes virkelig 12 af de Skibbrudne at naa hen til Stigen og blive reddet. Den trettende Mand, Baadsmanden, naaede ikke Stigen, fordi han blev kvæstet mellem nogle Planker lige inden. En af de raske Redningsfolk, *Søren Sørensen*, havde nær sat sit Liv til under Redningsarbejdet.

Ved og omkring *Faxe Ladeplads* var strandet eller inddrevet 26 Fartøjer, hvoraf kun 3 var uskadte. Modsat de førnævnte Steder var alle deres Besætninger reddede paa 2 Mand nær. Den ene af dem hørte til det Skib, hvis øvrige Besætning reddedes ved, at Folk fra Land med Tove om Livet og dannende en Kæde styrtede sig ud i Brændingen efter den. Det var ud for Vemmetofte Strand. Blandt de inddrevne Vrag var nogle „døde“ og ikke til at identificere, saadan som det skete paa andre, danske Kyster. Navngives kan: Galease

„Brage“, Brig „Alsvin“ (norske), Jagt „Chatarina Augusta“ (Flensborg), Jagt „Caroline“ (Haderslev), tysk Skonnert „Richmann“, Jagt „Kirstine“, Skonnert „Invention“, Skonnert „Anna“, Slup „Mercurius“ (danske). Alle disse var eller blev Vrag og bortsolgte paa Stedet ved Auktioner. Endvidere strandede: Everterne „Neptun“, „Aurora“ og „Drei Gebrüder“ (tyske). Til Rødvig Havn, som havde mistet sit Fyr, indbragtes svensk Brig „Edla“.

Præsto led vist mest blandt Købstæderne, eftersom flere af dens Huse var styrtet sammen. Et makabert Billede viste dens Kirkegaard, hvoraf Floden havde skyllet et Stykke bort, saa at halvraadne Kister og Knogler var kommet til Syne i den resterende Del af Kirkegaarden.

I Havnen laa sunket svensk Jagt „Kjerlina“, der allerede Natten til den 13. November havde søgt ind der efter at have maattet kappe Mast og Rigning. Ligeledes sank der Galease „Elisabeth“ (Flensborg), der var lastet med Fgetømmer, samt dansk Skonnert „Kristian“, der var lastet med Kul. En pudsig Rejse havde en Jagt (eller Skonnert?) „Elisabeth“, en Storbaad og en Muddermaskine foretaget. De stod oppe i en af Godset „Nysø“s smukke Alléer. „Nordmandssanden“ udfor Præsto var blevet en tæt belagt Skibenes Kirkegaard. Her stod strandet med kappet Rigning eller Master paa en enkelt Undtagelse nær: Bark „Amaranth“, Brig „Azoff“ (engelske), Barkene „Tvende Søstre“, „Phoenix“, „Marie“, Brig „Zampa“, Skonnert „Ocean“ (norske), preussisk Bark „Heinrich Busch“, svensk Skonnert „Celeritas“ og dansk Galease „Marie“, ialt 10 store Fartøjer, hvoraf Størsteparten var blevet fuldstændige Vrag. Paa Feddet stod Skonnert „Otto & Olaf“, og udfor Kragevig Jagt „Marie Kristine“.

Paa *Mon* strandede ogsaa mange Skibe, nogle med totalt Forlis som Resultat. Og paa dens Kyster drev en Del Lig i Land. Følgende Specifikation giver et ikke uinteressant Billede af Nationalitet og Skibs-Art, der samtidig udgør en Slags Statistik for Skibsfarten for 75 Aar siden, hvor Dampskibet endnu ikke havde fortrængt de „stolte Svaner“:

Under Møns Klint: Brig „Haabet“, Brig „Statsraad Vogt“, Barkskibene „New York“ og „Sovinto“, alle norske, samt svensk Skonnert „Charlotte“ (alle Vrag).

Korssletten: Barksbib „Exelsior“ (Vrag), Briggene „Alma“ og „Eliezar“ (sidstnævnte Vrag), alle norske.

Ulfshale: Tysk Slup „Hoffnung“, norske Brigge „De to Søstre“ og „Skibladnar“ (Vrag alle 3), tysk Brig „Marie Sophie“.

Taastrup: Svensk Skonnert „Vilhelmine“ og tysk Skonnerthbrig „Toni“ (begge Vrag).

Hjelm: Norsk Barkslib „Eclipse“ (Vrag) og Brig „Evening Star“ (finsk?).

Nyord: Barkslibene „Flora“ (Vrag), „To Venner“ (Vrag), Briggene „Pollux“ og „Speculation“ (alle norske), tysk Brig „Heinrich“, Barkslibet „Schoonderloo“ (Vrag), samt svensk Bark „Ida Marie“.

Endvidere kæntrrede eller sank udfor *Klinten* 2 ukendte Skibe, udfor *Busemark* tysk Brig „Lolo“, udfor *Hjelm* en Brig, som man i Følge en i dens Trælast funden Lommebog bestemte til „Adonis“, udfor *Nyord* Brig „Arve“, Bark „Hope“, Brig „Retriever“ (alle tre engelske), samt Barkslibet „Superb“ af Helsingør, men det bragtes flot og blev sammen med sit Mandskab indbragt til Helsingør. Paa „Flaskegrunden“ var indstrandet som Vrag et trælastet Fartøj af ukendt Navn og Nationalitet.

Altsaa mindst 30 Skibe „led Døden eller blev lem-læstede“ paa eller under Møn.

For de Skibe, der blev ført lige ind paa den høje Klint, var ingen Redning mulig. Det var næsten som at løbe mod en Klippeveg. Da Floden havde trukket sig tilbage, laa de ligefrem inde under den udhulede Klint, hvoraf Floden havde hugget et meget stort Areal med mange Naturskønheder. Langt ud fra Kysten var Havet derfor hvidt som Mælk. Under „Sommerspiret“ stod „Haabet“ og under „Taleren“ „Sovinto“. Besætningen paa denne Bark, som var hjemmehørende i Lillesand, og som førtes af Kaptajn Fløreness, led en mærkelig Skæbne. Under Stormen, da „Sovinto“ tørnede sammen med et andet Skib, sprang 2 Mand over herpaa fra „Sovinto“. Skibene kom imidlertid klar af hinanden, men ikke en halv Time efter blev „Sovinto“ oversejlet af et stort preussisk Skib, hvorved Resten af „Sovinto“s Besætning paa Kaptajnen nær springer over i Preusseren, som kort efter krænger over paa Siden. Kaptajn Fløreness bliver nu Vidne til, at alle de ombordværende paa Preusseren klynger sig til dens opadvendte Side, uden at han kan komme dem til Hjælp, og at Preusseren tilsidst synker. Dette sker under Falsterbo. (Det synes, at alle Mand fra „Sovinto“, der sprang ombord i Preusseren, blev reddet, for den 16. November indbragtes 9 Mand fra „Sovinto“ til Helsingør med Barken „Infatigable“). Omkring et Døgn efter driver „Sovinto“ ind paa Klinten, stadig med sin Kaptajn ombord. Han reddes et Par Timer efter af Folk i en Baad. Til et af de under Klinten strandede Skibe knytter sig en Beretning, som fortæltes af dets Kaptajn, og som, omend den bevidnedes af nogle stedlige Fiskere, lyder næsten utrolig. Medens Skibet under Orkanens Klimaks manøvrerer udfor Møn-Kysten, kommer en mægtig Braadsø skyllende hen over Dækket og river Kaptajnen og hans 2 Folk med sig, medens Skibshunden, en New-Foundländer, bliver hylende tilbage i Læ af Rælingen. En anden Sø fører imidlertid alle 3 Mand tilbage til Skibet, hvor de 2 Matroser faar Tag i den kappede, men endnu til Skroget fasthængende Mast, Kaptajnen derimod driver videre. Men saa springer Hunden ud i Søen, svømmer hen til ham, bider sig fast i hans Trøje-Krave og forsøger at føre ham hen mod Skibet. Saa kommer en ny Braadsø, der fører dem begge hen over Skibet, hvor Kaptajnen faar Fodfæste, og nu er det ham, der hjælper sin kloge

Hund, idet han lægger sin Arm om dens Krop for at holde den fast. Ikke længe efter løber Skibet mod Kysten og staar. — En af de mange Skibs-Skæbner fremgaar af følgende: Den 13. om Formiddagen saas udfor Møns Nordside en Bark for nordgaende samtidig med, at den kæmpede for at holde sig fri af Kysten, som den dog nærmede sig mere og mere. I Kikkert saa Folk fra Land, at dens Besætning var samlet paa Dækket i en Klynge, som om de var ved at raadslaa. Med eet vendte Sejlene, hvorefter Barken satte Stævnen lige ind mod Kysten. Et Bøsseskud fra Land hævdes den op af en høj Bølge og stødte derpaa mod en Banke, og i det samme Nu sprang dens Sejl og Rigging som Sytraade. Saa snurrede den et Par Gange rundt, huggede sig mod Land, hvor den tilsidst stødte paa med Agterstævnen indefter. Søerne brød ustandselig ind over Barken, som borede sig dybere og dybere ned i Sandet, og gennem Orkanens Brølen kunde man høre Besætningens Raab om Hjælp. Men Brændingen var for stærk til, at man fra Land kunde sætte nogen Baad ud. Paa Barken firede man derefter en Baad af, men Linen, som holdt den, sprang, hvorpaa Baaden som en Bold kastedes ind paa Kysten. Dette var et Held i Uheld, for Besætningen blev, da Stormen var taget af og Floden paa Tilbagevejen, reddet med Baad fra Land. Folkenes Redning vilde derimod have været uvis, hvis de var gaaet i deres egen Baad. Det var desværre langt fra, at det gik alle Besætninger saa heldigt paa Møn. Nogle var allerede inden Strandingen skyllet overbord eller blev fundne som Lig paa deres Skib eller satte Livet til under Forsøg paa at bjerpe sig eller andre i Land. Et Par Eksempler viser dette. Paa Dækket af et under Nyord indstrandet Skib fandtes kun en af Besætningen, en ung Mand som Lig, der var sønderslaaet og kun iført et Par Støvler. En Matros, hvis Skib strandede under Klinten, omkom under Forsøg paa et svømme i Land med en Line, som skulde frelse ham og hans Kammerater. Han, som var en fin Svømmer, naaede ogsaa ind til Bredden, hvor han fik Tag i en Busk, men i samme Øjeblik kom en Planke drivende fra et eller andet Vrag og ramte ham, saa at han maatte slippe. Hans Lig drev Dagen efter ind paa Kysten syd for Klinten. Drivende Tømmer plejer at kunne være et godt Redningsmiddel, men her, hvor det fyldte næsten hele Østersøen, blev det Aarsag til flere Sø-mænds Død.

Ved Flodens Underminering af Klinten styrtede et gammelt Sømærke paa „Lille Klint“ ned i Havet. Det var en 400-aarig Bøg, som var meget benyttet af de Søfarende som Sømærke. — I Dagene lige efter, at Orkanen havde lagt sig, befandt der sig paa Møn 100 à 200 strandede Søfolk, som var blevet indkvarteret rundt om hos Øens stedlige Befolkning, der tog sig næstekærligt af dem. Vist næsten alle kom ikke derfra igen med eget Skib. Den 19. November tog saaledes ca. 40 svenske og norske Søfolk fra Møn med Postdampskibet „Falken“.

Fortættes i næste Nummer.

A. N. PETERSEN

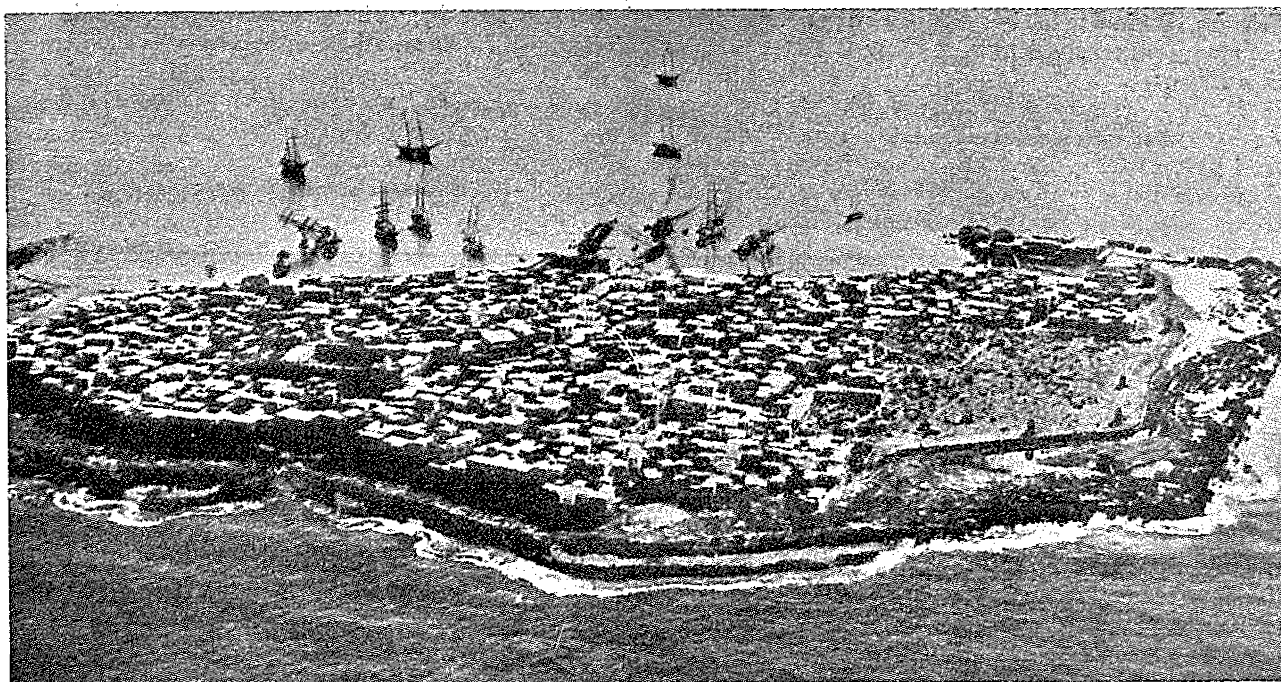
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk



Hver Plet af den lille Ø Ruad er udnyttet til det yderste, hvilket tydeligt fremgaar af dette Billede.

Søfolk og Skibsbyggere

gennem 4000 Aar

Ved HENNING NIELSEN

DEN lille Ø *Ruad*, der ligger i Middelhavet faa Mil ud for Syriens Kyst (den findes kun afsat paa de færreste Landkort) er sikkert Verdens ældste Skibsværft.

Endnu før man i Historien hører om Athen og Rom, sejlede Mændene fra Ruad i Baade, de selv havde bygget, rundt til Kysterne i hele Middelhavet for at handle eller bytte Varer, ja, selv saa langt som til Britannien gik deres Færd i Handelsøjemed.

Ruad er kun en ganske lille Klippeø, der egentlig mest ligner en flydende By, idet Husene er bygget helt ned til Kysten. Saa lille af Dimension er Øen, at man faktisk — for at bruge et kendt Mundheld — kan sige, at der her er Tale om at leve „som Sild i en Tønde.“

Indbyggerne lever udelukkende af Søfart og Skibsbyggeri, som de har gjort det gennem 4000 Aar, og Øen er i Realiteten et stort Skibsværft, hvorfra langt den overvejende Del af de Fartøjer, der besørger Kysttrafikken mellem Tyrkiet og Ægypten, løber af Stabelen. Ogsaa saadan har det været fra Oldtiden, hvor Fønikerne, et dygtigt Handelsfolk og dristige Sømænd, herskede over Middelhavet. Ingen politiske Omvæltninger har grebet forstyrrende ind i Øens daglige Liv; Imperier er opstaaet og atter gaaet til Grunde, de treradaarede Skibes og de spanske Galeoners Saga er forlængst udspillet; men Verdens ældste Skibsværft har overlevet dem alle.

Ruad's Sømandsstand og Skibsbyggere vilde have været velstaaende, saafremt de herskende Forhold paa

Øen ikke var saaledes, at Indbyggerne saa sig nødsaget til at arbejde for andre. De smukke, sødygtige Skibe, der bygges, bliver nemlig aldrig Betolkningens Ejendom, idet al Kapitalen er i Hænderne paa ganske faa Familier. Disse ejer faktisk alle Øens Fartøjer, og de kan næsten karakteriseres som en Art Lensherrer.

Mén til Trods for, at største Delen af Øens Befolkning saaledes er henvist til at leve under ret fattige Forhold, er de dog stolte af deres Ø og dens Historie. Og sikkert med Rette. I hvert Fald synes Historien at bevise, at Øen har spillet en saa betydningsfuld historisk Rolle, som det ikke har været mange Smaaøer beskaaret.

Ruad's Indbyggere omtales første Gang i Historien grundet paa deres Dygtighed som Baadebyggere — og det allerede saa tidligt som 2000 Aar før Kristi Fødsel, da Fønikerne herskede paa Libanons Kyster. Paa dette Tidspunkt kom Øen til, Side om Side med Fønikernes to Hovedbyer Sidon og Tyrus, at repræsentere Rigdommen og Storheden i den første store maritime Epoke, Verden kender.

Alle de Sømandsbedrifter, de gamle Søfolk fra Ruad i hine fjerne Tider var delagtige i, blev selvfølgelig udført uden Kompas. Man styrede udelukkende efter Stjernebilledet (Lille Bjørn), men det gjorde man til Gengæld ogsaa saa godt, at Grækerne senere kaldte dette Stjernebillede for „Stjernen fra Ruad“.

Da Fønikernes Byer indtoges af Assyryerne og Perserne, forblev Ruad dog intakt, og den fønikiske

Eskadre, der indlagde sig saa stor Berømmelse i Søslaget mod Grækerne ved Salamis, blev udrustet i Ruads lille Havn.

I 1914 — under den første Verdenskrig gjorde Ruad sig bemærket ved sin Løsrivelse fra Tyrkiet, og Øen var i Krigens 4 Aar en vigtig Forpost for de Allierede.

I vore Dage er disse historiske Fakta ikke særlig kendte, men Øen er dog stadig kendt paa Grund af det

fortrinlige Skibsbyggeri, der udføres her. Smukke i Linierne og fuldkomne i deres specielle Trækonstruktion er til Stadighed de Skibe, der bygges paa Ruad, og forskelligartede Typer kan ses overalt langs Øens Kyster i mere eller mindre færdigbygget Stand.

Men Klangen af Træhamrenes dumpe Slag mod Køl og Tofter er den samme som for 4000 Aar siden.

Tankskibet fylder 70

Af POUL AGERSTED

I Midten af forrige Aarhundrede, da man saa smaat begyndte at sende amerikansk Petroleum til Europa, var man henvist til Træ- eller Jernfade som Emballage. Saa længe der var Tale om forholdsvis smaa Kvantiteter slog denne Forsendelsesform ogsaa nogenlunde til. Fadene gik i Reglen over „Dammen“ som Dækslast paa den Tids Sejlfartøjer, men efterhaanden som Forbruget voksede, begyndte det at knibe med at faa Transportlejlighed — saa meget mere, som disse Dækslaster af Petroleumsfade ikke var velsete af Skipperne. De tunge og svært haandterlige Fade maatte surres fast paa Dækket, men traf det ind med Storm og høj Søgang, kunde Fadene slaa sig los og anrette stor Skade paa Skibene. Det blev mere og mere uomgængeligt at finde en anden Transportform. Den norske Skibsfartsmand, Kaptajn Tollefsen, fik da den i og for sig nærliggende „Tanke“, at man skulde bygge et kæmpemæssigt Petroleumsfad i Skibsform, forsynet med Master og Sejl, og saa transportere Olien over Atlanterhavet i dette „Fad“. I Efteraaret 1877 lod han paa et Værft i Tønsberg ophale tre gamle Sejlskuder, og af Materialerne herfra byggedes saa det første Tankskib. Der havde i Forvejen været gjort en Del Forsøg, hvorunder det havde vist sig, at Jerntanke vilde være for tunge, og den norske Skibsbygningspioner maatte derfor nøjes med Fade af Træ. Med Materialerne fra de to af de gamle Skibe byggedes det tredje om, saa det kom til at rumme et Antal Trætanke. Det viste sig, som man havde kunnet forudse, at Træet sugede en Mængde Olie til sig, men efter nogen Tids Forløb var Træet mættet og samtidig grundigt imprægneret.

Alt i alt løste det første primitive Tankskib sin Op-gave paa tilfredsstillende Maade, og da Tollefsen saaledes havde vist Vejen, var andre Rederier ikke længe om at gaa ind for „Tanken“ ogsaa. Kort Tid efter det norske Eksperiment lod en tysk Reder — der senere skulde blive Grundlægger af det tysk-amerikanske Petroleumsselskab — bygge en regulær Tankdamper, der saaledes blev det første egentlige moderne Tankfartøj. Louis Nobel, der paa den Tid arbejdede som Olieudvindingspioner i Rusland, tog ogsaa Idéen op og eksperimenterede med Tankbaade paa Det kaspiske Hav, hvor man indhøstede værdifulde Erfaringer.

Da først Begyndelsen var gjort, tog Udviklingen hurtigt Fart, og ved Krigsudbruddet i 1914 raadede Verden over en Tankflaade paa 1,5 Mill. Bruttoregister-ton. I Mellemkrigstiden fandt der et forceret Byggeri

Sted, og ved Udbruddet af den anden Verdenskrig kunde Lloyd registrere en Verdensflaade af Tankskibe paa ca. 11 Mill. Bruttoregister-ton.

Tankfartøjets Karakter er kendt af ethvert Barn: Anbringelsen af Skorstenen agter og af Kommandobroen temmelig langt forskibs, de mange Luftventiler, der tjener til at bortlede de Gasser, som udvikles i Olietankene o. s. v. Moderne Slukningsapparater er anbragt, saa det kvælende Skum kan sprøjtes direkte ind i Tankene. Et normalt Tankfartøj rummer fra 10.000 til 20.000 Tons Olie, men ved Hjælp af motordrevne Pumper kan Olien føres gennem Slinger fra Skibet til Tankanlæg i Land med en Hastighed af 1000 Tons Olie i Timen. En stor Tankbaad paa 12.000 Tons kan saaledes losses paa en enkelt Arbejdsdag.

Den voldsomme Vækst i Tonnagen hænger naturligvis sammen med den vældige Stigning i Olieforbruget i Tiden fra omkring Aarhundredskiftet til Verdenskrigen — en Stigning, der igen er knyttet til Udviklingen af Motorerne, ikke mindst indenfor Flyvningen.

Diesels Opfindelse af Raaoliemotoren revolutionerede Tankskibsbyggeriet. Motordrevne Tankskibe har meget større Aktionsradius end Damp-Tankskibe. Paa et Motorfartøj behøver Maskin- og Bunkerrum kun at være halvt saa store som paa en Damper. Selv om Olien er dyrere som Brændsel end Kul, kan Motorskibet betale sig ved fuld Udnyttelse af den større Lastekapacitet.

Det er maaske overdrevet at sige, at det var Tankskibet, der vandt begge Verdenskrige. Men det gik sejr-rigt ud af den haarde Kamp med dets værste Fjende: U-Baadene. For hvert Tankskib, der sænkedes, løb et nyt af Stabelen. Og de bidrog i hvert Fald deres ind-direkte til at sikre den endelige Sejr.

Tankskibet fejrer sin 70-Aars Fødselsdag i fuld Vigør og med mange travle — og forhaabentlig fredelige — Arbejdsaar foran sig. Saalænge Olie og Benzin er en Nødvendighed for Industri og Trafik — og det vil jo nok vare nogen Tid, førend Atomkraften overflødig-gør det flydende Brændstof — vil der ogsaa være Brug for Tankskibet.

Husk at bestille »Jul paa Havet«

Udkom i November Maaned

I N I G E R F A R T

Sluttes

med Kongen af Benin

Af OSCAR JENSEN

SYTTENDE KAPITEL.

JEG kan takle og splejse. Jeg kan ryge og skraa. Jeg kan drikke og synge og spinde en Ende, men i Øjeblikket er jeg hverken oplagt til det ene eller det andet. Jeg har fartet Jorden rundt gennem tykt og tyndt og langs alle Kompassets Streger, og nu er jeg paa Vej mod Nigerens Mundings med „Kongen af Benin“ og med en Følelse, som om jeg farter mod Evigheden.

Den Følelse er der flere, der deler med mig, og det hele ser alt andet end lovende ud. Fire Mand ligger allerede i Køjen med højst mistænkelige Symptomer. Alle fire føler de en brændende Ild i deres Indre, og de gør ihærdige Forsøg paa at vende Vran-gen ud af sig selv. Nordmanden siger, at hvis ikke han er syg, saa skal han nok blive det af at se paa al den Elendighed. Og jeg har det nu saadan, at jeg heller ikke kan nære mig for Kneb i Maven.

Indbildning. Saaledes lyder Lægens Diagnose. Førstestyrmand kalder Sygdommen Dovenskab; men jeg og flere andre kalder den Saar paa Tarmene, saalænge Leopardungens Knurhaar ikke er kommet frem for Dagens Lys. Ganske vist hævder Lægen, at han nøje har undersøgt al den Mad, Koksmathen har været i Berøring med, lige fra han begyndte sin Gerning om Morgen efter Orkanen, til han endte i Maven paa Krokodillen, og at han ikke har fundet et eneste Haar i Maden. Men kan man nu ogsaa stole paa en Læge, som efter al Sandsynlighed vil forsøge at bilde Folk ind, at han har skudt en Flodhest med en Salonbøsse? Jeg tror i hvert Fald ikke, at vor Medicinmand er helt sikker i sin Sag. Hvorfor skulde han vel ellers gaa og fylde os med amerikansk Olie, som han gør? Burr! Mine Kneb fortager sig næsten ved Tanken herom.

Sambo staar stadig lænket til sin Ringbolt. Han er ikke til at faa et Ord ud af med det Gode, og Kaptajn Anderson har paa det bestemtteste foreholdt Baadsmanden, at Misdæderen skal afleveres til Myndighederne i levende Live. Det er humant tænkt af Kaptajn Anderson; men jeg og flere andre synes, at Humaniteten drives for vidt, naar Sambo skal leve paa vor Bekostning.

Blot jeg dog vidste, hvordan jeg skal faa fuld Klarhed over de forbistrede Knurhaar. Jeg ser dem ustandseligt for mig i bengalsk Belysning, og jeg føler dem prikke og skære i mine Indvolde, men jeg hverken ser eller føler, hvorledes jeg skal faa fat i dem. Hvilken uhyggelig Tilstand at gaa i. Sæt jeg dør. Man er i Stand til at beskyldes mig for at være kreperet af Indbildning — eller af Dovenskab. Fy for Skam. Nej, saa foretrækker jeg alligevel at faa Skyld for at have drukket mig ihjel i Negerkultur — eller for at være faldet som Offer for Mosekonens Bryg. For alle Tilfældes Skyld har jeg gjort mit Testamente. Nordmanden skal arve min Panamahat — og Tyrken min røde Skjorte. Mine andre Kammerater kan slaas om Resten.

Mosekonens Bryg — Malaria. Nej, det bliver ikke

min Død denne Gang. Muligheden herfor svinder mere og mere, eftersom Floden udvider sig og bliver bredere, og som Bunden svinder bort under mit Haandlod.

Skovene trækker sig tilbage og giver Udsyn. De viger lidt efter lidt til begge Sider som to grønne Mure, der efterhaanden bliver til smalle, mørke Striber og svinder til sidst bort i flimrende Varmedis. Flodens udstrømmende Vand skifter Farve og faar et mindre grumset Udseende, efterhaanden som det changerer fra sort gennem brunt til Okker. Saa synger mit Haandlod sit sidste Vers, og „Kongen af Benin“ ruller over Barren i ren Oliv med en snehvid Skumbremme og dypper Næsen i en himmelblaa Atlanterhavssø.

Se fremente! Dette er Kaptajns Motto om Bord i en Damper. Men jeg er Sejlskibsmatros over hele Verden, og mine Øjne er indrettede til at se i alle Retninger. Efter mit sidste Lodskud kaster jeg uvilkaarligt Blikket tilbage, og jeg faar et helt andet Indtryk end de, der ser frem og kun ser Himmel og Hav. For mig har Nigeren været en Blanding af ondt, værre og værst med meget lidt godt imellem — et Sammensurium af den dybeste Alvor og den mest sindssvage Hal-løj. Og set med mine Øjne nu i et flygtigt Tilbageblik strømmer Floden med dens Delta ud i Guinea-Bugten som et mangelhovedet Uhyre med aabne Gab, der viser Tænder af Tigerhajer og spyer Gift i alle Regnbuens Farver, og jeg føler mig selv som spyet ud og endnu paavirket af Giften.

Hvad kan der nu være i Vejen? En stor Sammenstimlen omkring Sambo. Han er Midtpunktet i alt, hvad der har Betydning paa Dækket — Skipperen og Lægen. Førstestyrmand og Baadsmanden. Anden- og Trediestyrmand regner jeg ikke med. Der mangler altsaa kun Nordmanden og mig, og jeg skal straks være der.

Hvad har jeg sagt? Har jeg ikke hele Tiden sagt, at Sambo er en daarlig Matros, og er der ikke Bevis nok for, at jeg har Ret, saa se paa ham nu. Staar han ikke der og knækker midt over, fordi „Kongen af Benin“ pludselig slaar Slinger — eller skulde det være, fordi Lægen efter en eller anden Indskydelse har blandet Brækpulver i hans Ris? Jeg ved ikke bestemt, hvad Aarsagen er, men daarlig er han af en Matros at være, som i lang Tid ikke har drukket andet end Vand fra „Kongen af Benin“s Kondensator, og jeg synes, jeg begynder at føle hans Lidelser virke som Lægedom paa mine Tarme.

Tyveknægt! — Kannibal!

Dette Udtryk for mine og mange andres Følelser, efter at Sambo har kastet Førstestyrmands Kone op i en Guldmedaillon. Men Tyveknægt og Kannibal slaar ikke til, efter at Styrmanden har aabnet Medaillon; det gør derimod Baadsmandens Kat, og den respekterer i Øjeblikket ingen Modsigelser, for Styrmandens Kone har faaet Fuldsøg.

Her nytter ikke længere nogen Nægten. Sagen er klar som den soleklareste Nigeria-Dag i Tørketiden. Sambo har udgydt en Del af sine Synders Mangfol-

dighed og deriblandt Leopardungens Knurhaar indkapslet i den Medaillon, som han og Koksmathen har været lige gode om at stjæle, og der er ingen Tvivl om, at der blandt Nigerens Krokodiller findes en, der i Øjeblikket giver Partiet med Guldur.

Alle mine Kneb har fortaget sig, og jeg lider heller ikke af Ondskab. Hvis jeg føler noget, saa er det først og fremmest Medlidenhed med de fire Kammerater med de mistænkelige Symptomer, dersom de ikke snart kommer ud af Køjerne, for jeg er ikke i Tvivl om, at Baadsmanden meget hurtigt vil savne dem paa Dækket. Dernæst føler jeg ogsaa Medlidenhed med Papegøjerne og Aberne og alle de andre indespærrede Dyr under Bakken — kort sagt med enhver Skabning, der imod dens Natur er berøvet sin Frihed, og jeg kan heller ikke helt udelade Sambo. Jeg har det bestemteste Indtryk af, at ogsaa han vil ende sine Dage ligesom en vis Gorilla, der endte sine i et Bur.

Sagen forekommer mig at ligge lige ud ad Vejen som Kursen til Fernando Po, og Vejen dertil er hverken lang eller snirklet. Den gaar lige lukt gennem et Par voldsomme Regnbyger og klods forbi en Skypumpe og for Resten hen over en blank, blaanende Havflade, som har sin Farve fra Himlen. Før Atlanten har slukket Solens Brand, ligger vi til Ankers ved Øen, og nu bryder Natten frem i Halvmaans Tegn. Vagten er sat med én Mand, og det er Tyrken.

Fernando Po ligger kun to en halv Grad Nord for Ækvator, og jeg ligger i min Køje og kan hverken finde Rast eller Ro for en ulidelig Varme og de Lyde, der følger med den en Tropenat i et beklumret Folkelukaf. Tretten Matroser trækker Torsk i Land i lige saa mange Tonarter, og Moskitoerne summer mig om Ørene og stikker mig baade her og dér, mens allehaande Tanker plåger mini trætte Hjerne.

Jeg tænker paa Norske Mathilde fra Sand Straat — paa lille Polly i Liverpool og Peggy i Hull og paa mange flere af mine smaa Veninder, og jeg ønsker mig langt bort. Men saa stikker pludselig Ruathua fra Honolulu sit kanelbrune Solskinsansigt ind imellem, og hun overskygger baade Mathilde og Polly og Peggy og alle de andre, saa jeg ønsker mig endnu længere bort.

Saa gaar jeg igen paa Langfart. Jeg shopper. Jeg køber to Kinesere i Shanghai og en Kuli i Kalkutta. Kineserne bærer mig i Bærestol, og Kulien trækker af med mig i en Rickshaw, og baade Kinesere og Kuli minder mig om Droskekuske i Libau, som ogsaa er Tankelæsere. De kender mine Ønskers Maal, saa al Forklaring er overflødig. Jeg snyder en Tolder i Mazatlan og drikker mig en Rus i Melbourne, og jeg sover en anden ud i Rio de Janeiros Kachot. Jeg er i Land overalt og er altid med, hvor Bølgerne gaar højt. Jeg farer fra Sted til Sted med stolte Clipper-Skibe for bugnende Sejl, hvor raske Matroser trodser Vind og Vejr og slaas med Sejlene, og nu kan jeg ikke holde Tanken ude om den Bavian, som kom om Bord i Sierra Leone og bildte sig ind, at han var Matros, for det er dog irriterende som Sambo rasler med sin Lænke. Gid Pokker havde ham, den sorte Sjæl; han fordunkler helt mine dejlige Drømme om Fortiden og fører mig lige ind i Virkeligheden, og nu gør jeg hele Rejsen med „Kongen af Benin“ om igen for fuld Kraft, og jeg standser ikke Farten, før Sambos mono-

tone Raslen med sin Lænke langt om længe dysser mig i Søvn i Fernando Po.

ATTENDE KAPITEL.

Himmel og Jord er i Bevægelse, og det er altsammen i sin Orden ifølge Naturens Love; men at der ogsaa er Røre ombord i „Kongen af Benin“ skyldes udelukkende en sølle Haleneger, som har raget Skægget af en Leopard og omplantet det paa Førstestyrmands Kone og bagefter har taget baade Skipper og Styrmand og mange flere ved Næsen. Sambo er borte. Natten har taget ham — eller maaske har en anden. Da Solen stod i Glød over Afrikas Fastland, og Dagen brød frem over „Kongen af Benin“, var der i hvert Fald ikke andet at se af ham end et Par kasserede Jernmanchetter ved en Ringbolt foran Overbygningen. Resten er en Gaade.

Kaptajn Andersson har sluppet flere Tusind Millioner Smaalændinge løs og har pudset dem paa Baadsmanden, og Baadsmanden har ikke været sen til at amerikanisere Millionerne over Hovedet paa Ankervagten. Denne Gang kunde der heldigvis ikke rettes nogen Beskyldning mod mig, fordi jeg har sovet, eftersom det jo var Tyrken, der havde haft Vagten i Nat. Jeg siger heldigvis, for til Trods for Baadsmandens Amerikaniseren stinker Tyrken som en svensk Svovlstik.

Der var lige saa stor Opstandelse om Bord, som der var i Benin Morgenen efter Orkanen, og jeg havde saa smaat sat Næsen op efter endnu en Gang at blive Tilskuér til en lignende Komædie som den, der blev udspillet med Varpankeret, men det sker dog ikke. Alligevel siger jeg: Ve dig, Sambo, hvis Kaptajn Anderson faar fat i dig igen. Det vilde være langt bedre for dig, om du føjede dig efter hans Ønske og lod Fanden tage dig. — Endskønt! Hvem ved? Naar Kaptajn Anderson taler om den slemme Mand, mener han maaske Manden fra Philadelphia — ham med Flodhestekatten, og saa kommer det omtrent ud paa eet. Tro mig, Sambo. Jeg for min Part ser helst, at du aldrig vender tilbage fra det Mørke, der har taget dig. Dette er min oprigtige Mening, men den er der naturligvis ingen, der spørger om. Gaaden skal løses. Sambo skal findes — med Djævelens Vold og Magt — eller vel snarere med visse Skibsofficerers specielle Evne til at snage og snuse omkring i alle Kroge om Bord. Jeg maa i denne Forbindelse uvilkaarligt tænke paa den uskyldige Skraber, jeg sleb bag Rorkisten, mens „Kongen af Benin“ stod paa Grund, og der blev lempet Last. Det var ganske vist Sambo, der snusede mig op, men det var Andenstyrmand, der var den ledende Aand i Efterforskningen, og nu er Rollerne byttet om. Alle Skibets Befalingsmænd er paa Tærne, og vi Underordnede sjokker med. „Kongen af Benin“ er allerede endevendt før Frokost, men uden noget positivt Resultat, og nu kommer Turen til Fernando Po.

Jeg venter mig meget af den Tur — men absolut ikke at finde Sambo. I den Henseende tror jeg tværtimod, at al vor Søgning vil give et Resultat, der er lige saa magert som Efterforskningen om Bord og det Resultat, vi Underordnede har faaet af Kokkens Anstregelser før Frokost. Nej, skal Sambo findes, saa skal han efter min Mening hverken søges om Bord i „Kongen af Benin“ eller i Land paa Fernando Po, men snarere et eller andet Sted dér imellem; for aldrig i

mit lange Sømandsliv har jeg set saa mange seglformede Rygfinner kløve Vandskorpen som netop i dette Farvand. Det formelig vrimler med Hajer, og det er baade Tigerhajer og Graahajer af de allerværste Menneskeædere, og det er i Maven paa en af dem, jeg mener med „et eller andet Sted“. Jeg har ganske vist ofte hørt fortælle, at en Haj stikker af, naar den lugter en Neger, men jeg har med mine egne Øjne set, at den tager Negeren med, naar den først har faaet Smag paa ham.

Saa falder vi otte Mand i Baaden under Trediestyrmands Kommando, og Trediestyrmand falder ogsaa i, men han falder ved Siden af. Kors for et Hus han laver, da vi faar ham trukket op. Han vil om Bord igen og have tørt paa. Jeg siger, hvis jeg var Kaptajn Anderson, skulde han faa det paa staaende Fod. Men Kaptajn Anderson ryster blot paa Hovedet over Trediestyrmands Vandgang, og saa sender han Baadsmanden i Baaden i Stedet for, og nu sætter vi fra Borde.

Havfladen ligger blank, men den gynger. Dønninger sænker sig og skyder Ryg, og Baaden skyder raskt over Stævn mod den lille Ø, der efter Sigende gemmer sorte Nanna og hendes Skam, og hvor vi nu efter Baadsmandens Udtalelse snart skal finde hendes laadne Unge.

Jeg tvivler — ikke saa meget paa Muligheden af, at Sambo er Ungen, som paa Muligheden af at finde ham i Land. Dette sidste er efter min Mening aldeles utænkeligt. Familieskabet undlader jeg helst at udtale mig bestemt om, til jeg har fundet sorte Nanna, og det er udelukkende det, jeg venter mig af Turen.

Fernando Po stiger op af Havet som en sort Dronning med Palmeblade i Haaret og omslynget af en snehvid Perlekrans af Brænding. Set fra Baaden er det en Skønhed at skue i Sammenligning med „Kongen af Benin“, der nærmest maa beskrives som et sort Spektakel, men Damperen arbejder ogsaa baade med Kræner og Spil og tager Bunkerkul ind. Hvad Baaden med dens arbejdende Aarer ligner set med Kongens og Dronningens Øjne er ikke nogen let Sag at forklare for en, der selv er i den, men jeg forestiller mig, at den maa ses som en Bille, der kravler hen over Dønningerne og bruger Benene, som om det gælder Livet.

Det gaar igen med „Hvist“ og „Træk“ og Aarernes Smækken i Gaflerne, og jeg tænker uvilkaarligt paa sidst, da vi jagede Sambo og Koksmathen i Benin, og Krokodillen snød os for Mathen. Men saa karambolerer min Aare med en nærgaaende Haj, der som et Strejf af en Solstraale paa Vandet stryger os forbi i Farten, og jeg fanger en Ugle, som Baadsmanden straks forvandler til en *damned Dutchman*, og nu tænker jeg paa Miraklernes Tid, og om det ogsaa har sin Rigtighed, at de helt er forbi. Jeg tænker først paa Jonas i Hvalfiskens Bug og dernæst paa Førstestyrmands Kone i Sambos, og jeg forestiller mig Synet af en Haj, der kaster en væmmelig Haleneger op i Baaden til os. Men det sker alligevel ikke.

Der sker i det hele taget ikke noget, før vi om trent er naaet ind til Brændingen; men det, der saa sker, tager ogsaa fuldstændig Vejret fra mig — i hvert Fald for et Øjeblik. Baaden tørner, og jeg tror straks, at den har taget Grunden. Men saa strækker en mægtig, slimet Fangarm sig op over Rælingen og rækker

ud efter Baadsmanden, og nu tror jeg, at Amerikaneren har svunget sin Flodhestekat for sidste Gang.

Men jeg tror fejl. Han har derimod byttet den om med Baadaksen, og han er ikke sen i Vendingen. Før Blæksprutten har naaet sin Hensigt, er den en Arm kortere, og før jeg faar mit Vejr igen, er den sunket i Dybet og det amputerede Lem sendt bagefter.

Saa ruller vi ind gennem Brændingen som gennem det sorteste Blæk, og et Øjeblik efter bliver vi kastet op paa Fernando Po's hvide Sandstrand. Og nu staar vi som Midtpunkt i en Flok nysgerrige Sorte, der besvarer alle Baadsmandens Spørgsmaal om Sambo med uforstaaelige Fagter og hæslige Grin.

At Baadsmanden gider. Men det maa være hans Iver efter at faa Fingre i Sambo, der har gjort ham døv og blind for al Fornuft. Min Mening kender han, og jeg synes ogsaa, at Hajerne og Blæksprutten tydeligt nok har talt deres Sprog til os paa Vejen ind med Baaden. Men Fernando Po skal endevendes, og nu spreder vi os efter Ordre i alle mulige Retninger og gaar paa Opdagelse.

Det er en kolossal Opgave, der er blevet os paalagt — en Kæmpeopgave. Otte Matroser og en Baadsmand — siger og skriver ni ganske almindelige, dødelige Mennesker, hvoraf den ene ganske vist er en Amerikaner — skal mellem en mager Frokost og en tør Middag gennemsøge en Ø, der har et Flademaal af to Tusind Kvadrat Kilometer, og som er tæt bevokset med Urskov, og de skal deraf fremskaffe et fedt Resultat.

Jeg siger, det er en Vildmand, vi er ude paa, uanset om den, vi skal søge, findes her eller ikke. Og jeg er for mit Vedkommende fast besluttet paa, at jeg hverken vil slide mit Mundlæder eller mine Skosaalet til ingen Verdens Nytte. Mig kan det være ligegyldigt, hvor Sambo er, derimod kunde det nok interessere mig at vide, hvem han er, og det er det, jeg vil søge at faa opklaret. Jeg vil finde sorte Nanna.

Jeg søger i Skov, og jeg søger i Hytte, og overalt kan jeg spore Nanna — i Majs- og Rismarker, blandt Yams og søde Kartofler og mellem Sukkerrør og Kaffe, og mens jeg følger Sporene, følger Solen sin Bane over den østlige Himmel, og Jorden nærmer sig Maanens Skygge — i hvert Fald den Del af Jorden, der udgør Fernando Po og nærmeste Omegn.

Saa gaar Solen til Middag i Zenit. Der slaas otte Glas om Bord i „Kongen af Benin“, og Baadsmandens Nattergal slaar Triller paa Fernando Po. Dette er alt sammen Tegn til Samling og Signal til at komme om Bord, og vi lystre Parolen. Og mens Solen kryber i Skjul bag Maanen og sliber sig en Middagsskraber, og alle Fernando Po's andre totale Formørkelser gaar til Ro med Hønsene, damper „Kongen af Benin“ af med Sambo — i Køl vandet — begravet i Maven paa en Haj.

I Maven paa en Haj. —

Her ender efter min Mening Sambos Historie. Hvor den begynder, har Baadsmanden ofte nok fortalt i Historien om sorte Nanna, og med det Resultat, jeg har af mine Efterforskninger, er jeg ikke berettiget til at drage hans Ord i Tvivl. Nok sporede jeg Nanna overalt i Land, men alle Spor mandede ud i Mørke, for paa Fernando Po hedder hver anden Kælling Nanna, og sorte er de alle.

Slut.

Jæl kun de lyse Timer

Af OTTO LUDWIG * III. af KJELD SIMONSEN

LODHIVERENS Sang tonede over det spejlblanke Hav. Ustandseligt hørte man Ordene „Atten Meter — ingen Bund“. Der var vist egentlig ingen, der interesserede sig synderligt for Raabene, fordi man i Forvejen vidste, hvor dybt der var her, og saa havde man iøvrigt Ekkoloddet. Men det var paa et Skoletogt for Elever, der skulde lære alting bogstavelig talt fra Bunden.

„Atten Meter — ingen Bund,“ lød det atter. Lodhivren kvajlede Linen op igen og gjorde klar til at kaste. Paa en eller anden Maade kom der Tørn i Kvajlet, der ikke blev strakt ud, men med et Bump havnede helt forude paa Bakken. Den uheldige Elev blev helt konfus, da han ikke længere kunde raabe den sædvanlige Sætning. Ved Siden af ham sad imidlertid en Kammerat og pudsede Messingtøj. Pludselig vender han sit Ansigt op mod Broen og raaber: „Otte Meter og Træbund!“ Nu syntes Officererne at interessere sig lidt mere for Lodhivningen. Det sidste Raab havde de tydeligt hørt og kunde ikke skjule et Smil.

Ja, det var et Minde fra Orlogstiden. Den Slags Historier er der nok af, naar gamle Orlogsgaster snakker om svundne Dage. Selv de, der dengang syntes, at Livet som Mariner er det værste Hundeliv paa Jorden og for den Sags Skyld ogsaa paa Havet, glemmer helt alle de sure Vagter og vaade Trøjer. Det er saadan, at kun de muntre Tildragelser bundfælder sig i Sindene.

Oplevelserne begynder allerede den første Dag, man er i Busseronnen. Efterhaanden indtager Fodfolksuddannelsen jo en ikke uvæsentlig Plads i Orlogsgasternes Skoletid. Efter deres Mening bør man dog lade Landmændene og Hærens „Knoldsparkere“ om at vende Muldjorden, hvilket man snart kan faa at høre en Dag paa March, eller naar Turen gaar paa Maven gennem Mudderet. Engang kom en Deling til et Vandløb, der skulde forceres til Fods. En af Marinerne kom med den uskyldigste og alvorligste Mine hen foran Delingsføreren og sagde: „Det er ikke for at gøre Underkvartermesteren ked af det, men jeg tror ærligt talt ikke, at det her er noget for mig.“ Det er vel overflødigt at bemærke, at

den gæve Mariner maatte over Vandløbet alligevel, hvilket han sikkert ogsaa havde regnet med, for, som Befalingsmanden sagde, kan man ikke paa een Gang klage over, at man som Marinesoldat endnu ikke har set Vand, og naar man saa endelig faar Lejlighed til at vise sin Kærlighed til det, hellere vil gaa en Omvej uden om det.

Forøvrigt faar utroligt mange i den Grad deres Kærlighed til Vandet styret, at de ligefrem faar Brækfornemmelser af det, naar de endelig kommer ud at sejle første Gang. Men selv om man nu er nok saa fortrolig med Vandet, saa holder man dog sjældent af det, naar det i stride Strømme vælter ned fra Skyerne. Vi havde imidlertid engang en Kvartermester paa „Niels Juel“, der altid kunde se noget lyst ved Situationen selv under saadanne Omstændigheder. Vi var en Dag ude med en af Redningsbaadene for at bjerge nogle Skydeskiver. Det øsede ned, og Vinden rasede, og det gjorde Besætningen ogsaa. Pludselig var der en, der vrissede til sin Sidemand: „Det var dog et F..... Vejr“. Kvartermesteren, der havde hørt den harmfulde Røst, standsede midt i en Kommando og kom med følgende Visdomsord: „Vejret, 87, skal De aldrig klage over før den Dag, De ikke kan faa det mere.“ Det var forresten den samme Kvartermester, der med een Sætning fik en hel Kanonbesætning til at glemme det triste ved Arbejdet med at pudse Kanoner. Den uundværlige Oliebøtte var helt tom. Kvartermesteren prikkede en af Laderne i Ryggen og sagde: „Gaa ud til Hulgasten og faa noget Olie i den Bøtte.“ „Javel,“ svarede Orlogsgasten, stod et Øjeblik tavs og spurgte saa: „Skal den være helt fuld?“ „Ja,“ lød Svaret, „hvis der kan være saa meget i den.“

Det var ogsaa paa „Niels Juel“, at det næste lille Guldorn løb af Stabelen. Paa vort hidtil sværest armerede Panserskib fandtes et rigt forgrenet Telefonnet, der især under Øvelser blev flittigt anvendt. Engang skulde en Befalingsmand, der var kendt om Bord som en meget ilter Herre og derfor mellem Mandskabet gik under Navnet „Lys- og Fløjtetønden“, have fat i Ildlederstationen. Desværre huskede han ikke rigtigt, da han forlangte Nummeret i Telefonen, for i Stedet for at faa det rigtige Nummer hørte han en Math i den



...tror De, det er et Plejehjem?

— Sig, De har læst det i „Vikings“!

anden Ende af Ledningen sige: „Bagbords Magasin“. „Er det ikke Ildlederstationen?“ spurgte Befalingsmanden. „Nej,“ lød Svaret. Saa lød en Stemme saa kraftig, at Ledningerne ved Omstillingsbordet var ved at gaa i Tørn: „Hvad Pokker, Mand, hvad tager De saa Telefonen for?“

Befalingsmænd bliver næsten altid gengivet paa Tegninger som et Koncentrat af indædt Vrede, hvad der i ovenstaaende Situation altsaa nok kunde have været paa sin Plads. Det er imidlertid ikke alle Befalingsmænd, der tordner lige meget, selv om det en Gang imellem nok kan være nødvendigt at tage den bøse Tone paa. Jeg husker saaledes Kvartermesteren, der efterhaanden var blevet godt gal paa en Mand, der var akkurat som en Grammofonplade, der kun kan spille de samme to Melodier. Paa den ene Side lød Undskyldningen for en begaaet Brøler altid saadan: „Jeg troede...“ Den anden Side lød: „Ja, men vi plejer...“ Da han en Dag endnu en Gang havde disket op med den sidste af Sætningerne, trak Underkvartermesteren Vejret dybt og brølede: „Gud fri mig vel — plejer og plejer — tror De, det er et Plejehjem her?“

Apropos Brølere husker jeg engang, da man skulde til at skifte Flaget fra Flagspillet agter til Faldet under Gaffen, da man lettede Ankret. Flaget var allerede underslaaet i Styrbords Side, og en Mand stormede op og greb fat i et Fald ved Stormasten. Desværre var han bare gaaet over i Bagbords Side, hvor der ogsaa var underslaaet et Flag. I Skyndingen saa han ikke nærmere efter dets Karakter, men observerede kun lige, at der stak noget rødt frem. Episoden fandt Sted paa „Islands Falk“, før man fik nye Signalflag i Flaaden. Det Flag, den uheldige havde faaet fat i, var „Olga“, der altid var underslaaet, og som betød „Mand over Bord“. Paa Kommandoen „Skift Flaget“ foldede det heldigvis sjældent brugte Flag sig ud oppe under Gaffen paa Baggrund af en vidunderlig blaa Himmel med det Resultat, at man paa Delingens øvrige Fartøjer sprang til Redningsbaadsløberne for at sætte Baadene i Vandet. Først da opdagede man Fejltagelsen paa „Islands Falk“, hvorefter det uheldsvarslenende Flag blev erstattet med det rigtige, og Synderen fik en Forelæsnung i Flagreglement og Signalerung.

Flagceremoniellet giver selvfølgelig kun ellers sjældent Anledning til Halløj, men selv for de mest karakterfulde kan det være vanskeligt at bevare „Tjenestemasken“ i en Situation som den følgende:

Der var pebet „Klar ved Flaget“, og Skansevagten stod allerede klar paa Agterdækket med Horn og Trommer. Skibet laa ved Kaj i en lille Provinshavn, hvor der næsten altid samlede sig en Mængde Mennesker ved Tiden for Flagets Nedhaling. I Dag var der heldigvis ikke en Sjæl at se paa Kajen paa Grund af det daarlige Vejr.

Der var nu kun faa Sekunder til, at Kommandoen „Hal ned“ vilde komme. Manden ved Flaget havde allerede fat i den ene af Flaglinerne. Officeren saa paa sit Ur og gav Ordren. Skansevagten præsenterede Gevær, Musikken spillede, og Manden ved Flaget halede mekanisk i Flaglinien. Men hvor blev Flaget af? Officeren studsede, det samme gjorde hele Skansevagten, og tilsidst kunde selv ikke Hornblæserne undertrykke en let Fnisen, der kom til at lyde lidt mærkeligt i de blankpudsede Horn. Efterhaanden kunde de slet ikke holde Takten, og hele Melodien tonede ud i en ubestemmelig disharmonisk Støj. Hvad var der sket? Jo, Manden ved Flaget havde faaet fat i den forkerte Flagline, den uden Flag. Paa Orlogsskibe findes der som bekendt altid to Liner paa et Flagspil.

For en Orlogsgast gives ikke noget Tidspunkt om

Bord, der kan sammenlignes med det Øjeblik, hvor Posten deles ud. Engang kom der imidlertid et mærkeligt Brev om Bord paa „Niels Juel“. Skriveren kløede sig i Hovedet. Brevet var afsendt af en Dame, men der stod intet Navn paa Forsiden af Kuverten. Det eneste, der stod, var „Herr Marinesoldat“. Og saa var der klistret et Foto nedenunder. Endelig fulgte saa Skibets Navn. Billedet forestillede en smilende og charmerende Mariner, men dem var der jo flere af paa det Tidspunkt, da jeg var om Bord paa Artilleriskibet, hvor man knap kendte alle af Besætningen af Udseende. Men ved ihærdig Søgning i Geledderne lyk-

kedes det alligevel Skriveren at finde frem til „Adressaten“, der som Kvittering for Modtagelsen maatte rykke ud med, at han i en eller anden By havde truffet en sød, ung Pige, med hvem han i et letsindigt Øjeblik havde „byttet Billeder“. Nu var den unge Dame altsaa blevet saa forelsket i Marineren, at hun absolut maatte skrive til ham. Desværre havde han ikke fortalt hende en Bagatel som hans Navn, hvorfor hun klarede sig paa denne snedige Maade. I Brevet har hun forøvrigt nok bedt ham om et nyt Billede — og hans Navn!

Ogsaa paa et Krigsskib hænder der saadanne Ting, at man, hvis man fortæller dem videre, bliver beskyldt for at have set for mange „Gøg og Gokke“-Film. Den følgende lille Historie er dog ganske sandfærdig. Den foregik paa den lille Minestryger M. S. 7 en Jul under Krigen. Halvdelen af den i Forvejen lille Besætning skulde tilbringe Juleaften om Bord. Man havde gjort sig al mulig Umage for at gøre Maaltidet saa festligt og lækkert som muligt. Flæskestegen stod allerede ude i Kabyssen og spredte en pikant Duft om sig. Man ventede bare paa Regnskabsføreren, der som den gode Banjemester, han ogsaa var, havde sørget for Lagkage til senere paa Aftenen. Ovenikøbet hentede han den selv hos Bageren, dels fordi han skulde afregne med denne, og



Skriveren kløede sig i Hovedet.



Pludselig gled han.

dels fordi han var bange for, at en Værnepligtig, hvis han hentede den, skulde ødelægge Syltetøjets fine Tegninger.

Besætningen ventede spændt. Saa nu lød der Skridt paa Dækket. Man hørte Døren til Nedgangen blive aabnet. Som forventningsfulde Børn stod Besætningen forsamlede neden for Trappen, paa hvilken Underkvartermesteren meget forsigtigt balancerede, idet han højtideligt holdt Lagkagen over Hovedet. Pludselig gled han. Der lød et Rabalder, og et Øjeblik efter havnede Regnskabsføreren paa Dørken med den fine Kage over sig. Selvfølgelig var Besætningen ked af at blive snydt for Desserten, men hvad giver man ikke for en hyggelig Juleaften?

Der var ogsaa en anden Befalingsmand, der engang var uheldig. Han var lige blevet udnævnt og kunde godt lide at høre sig selv kommandere. Som Vagtassistenten var han blevet overdraget Hvervet med at mønstre Landlovfolkene. Det var et modbydeligt Vejr, hvorfor Folkene havde smøget Benklæderne et Slag op forneden for at skaane dem. Dette havde Befalingsmanden i sin Iver efter at finde fældende Pletter slet ikke lagt Mærke til, hvorfor han kommanderede „Ret“, gjorde omkring og meldte til Banjemesteren: „Landlovsgasterne klar.“ Den sidste kiggede hen paa Rækken og sagde saa til Vagtassistenten: „Hør, lad dem smøge de Benklæder ned igen. Det der ser ikke saa godt ud.“ „Javell“ lød Svaret,

hvorpaa en fast Kommandostemme beordrede: „Bukserne ned overalt!“ Der var ingen, der blev tiltalt for Lydighedsnægtelse og umilitær Tone, selv om Latteren skyllede hen over Dækket.

Den sidste Historie fra en begivenhedsrig Tid i Marinen handler ogsaa om et Par Bukser. Den 29. August 1943 og de nærmest følgende Dage bød ikke paa megen Latter, selv om Personellet paa ingen Maade tabte Humøret helt. Men til Sagen:

En af M-Baadene var endnu ikke sunket helt, men laa med stærk Slagside efter Sprængningen, hvorfor Besætningen af Tyskerne fik Lov til at gaa om Bord for at hente private Ejendele. Lige i Hælene paa dem fulgte flere bevæbnede tyske Soldater, der var ivrige nok i Tjenesten. Hos en af dem overmandede en voldsom Mavepine dog Tjensfiveren, hvorfor han maatte ind paa Skibets Toilet. Paa en eller anden Maade var Skibet pludselig begyndt at krænge stærkt over, hvorfor alle, baade tyske og danske, stormede op. Da de var kommet op paa Land, hørte man nogle vilde Raab, og man saa Tyskeren med Mavepinen dukke op paa Dækket lige i sidste Øjeblik, før Skibet sank. I Haanden havde han sit Gevær, som han fægtede voldsomt med, og Bukserne slaskede nede om Anklerne. En respektløs Latter lød fra de danske Struber.

Ja, der er nok af Oplevelser. Gamle Marinere behøver aldrig at mangle indbyrdes Samtalestof, selv naar de kun har talt de lyse Timer.



**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«

Hovedoplag for Danmark

SKOLESKIBET „DANMARK“

under

Dannebrog og Stars and Stripes

ENDELIG kom den helt fyldestgørende Beretning om Skoleskibet „Danmark“'s hidtil længste Togt, der kom til at strække sig over $6\frac{1}{4}$ Aar. Paa Grundlag af Kaptajn Knud L. Hansens Dagbog har den kendte Søfartsforfatter Knud Andersen for „Samlernes Forlag“ skrevet en interessant og sprudlende vittig Bog fyldt med en Mængde smukke Billeder.

Bogen udfylder et længe følt Savn og vil vække Glæde baade blandt gamle og unge. Samtidig med, at den er en Beretning om Skoleskibets straalende Indsats for Danmarks Sag under Krigen, er den et smukt Monument over vore Søfolks store Arbejde i Kampen for Frihed og Ret.

For at give vore Læsere en lille Forsmag paa, hvad Bogen indeholder, bringer vi et enkelt Udsnit af den. Det omhandler Skibets Ankomst til New York under Verdensudstillingen i 1939:

„Trafikken tiltog, transatlantiske Linere, Trampbaade, Slæbere, Tankbaade, Kystfartøjer, Marineskibe etc.

Den 15. September passeredes Fire Island, vi krydsede op mod gamle Sandy Hook, næste Eftermiddag tog vi Lods Sullivan om Bord ved Ambrose Fyrskib, fortsatte Sejladsen i Ambrose Channels stærke Trafik og listede i Skumringen for fulde Sejl gennem The Narrows. Lørdag den 16. September Klokken 20,36 ankrede vi paa Bay Ridge efter en heldig Rejse paa 39 Døgn.

Der var Grund til at være glad — og vi var glade. I Hjertet takkede jeg mine Medhjælpere, hver og een, for deres Andel i det gode Resultat.

Umiddelbart efter kom den danske Vicekonsul og flere andre Danske om Bord og ønskede os Velkommen. Det var min Mening at blive paa Reden nogle Dage; men da Minister Henrik Kauffmann netop var i Byen og flere Receptioner arrangeret til Ære for ham og Skoleskibet, var det nødvendigt at gaa til Kaj allerede om Mandagen.

Om Søndagen gjorde vi landklar, og Mandag Klokken 10,00 afhentedes Lods Sullivan med Refortøj. Den smukke Baad med vort skønne Flag, elegant roet af ti raske Gutter i rent, hvidt Tøj, tog sig godt ud paa Floden og blev beundret af mange. Vinden stod mellem Nord og Nordøst med stiv til haard Kuling og var næsten lige imod; men Vejret var tindrende klart med Solskin, alle Elever klædt i hvidt og rigtig i Humør til den forestaaende Krydsning op ad Floden.

Klokken 10,30 lettede vi og satte fulde Sejl. Det var et vidunderligt Syn at se vor lille Fuldrigger læne sig over for den haarde Kuling og krydse Floden op. Sejlene var blændende hvide, Solstraalerne reflekteredes som Lyn fra Skibssiden, „Danmark“'s yndefulde Linier og Rigningens svajende Taarne dannede en evnetyrlig Kontrast til Omgivelserne. Her var ingen Sø, „Danmark“ stod som hugget i Marmor, skønt Køl-vandshvirvlerne fløj agtcrefter med en Fart af 10 Knob.

— Og under Stagvendingerne. — Saa snart hun hørte Ordet „Læ-æ“, løb en Skælven gennem hende, Lys og Skygger dansede over hendes Sejl, til Vendingen var fuldført, og hun lagde sig paa den anden Bov. — Hun var en Prima Ballerina on the lower Bay that morning.

Den Sejlads staar for mig som noget af det mest storartede, jeg har været med til. Det havde været saa let at gaa op for Motoren eller leje en Slæbebaad; men vi var kommet for at deltage i Repræsentationen for Danmark og havde besluttet at repræsentere af al Magt fra første Dag. Skulde Folk spærre Øjnene for højt op ved Synet af en Fuldrigger, der mellem en Vrimmel af Fartøjer krydsede New York Harbor op med dunderende Stagvendinger og fulde Sejl i haard Kuling, var det kun godt. Vi vilde vise dem, hvad vort Fædreland havde at byde paa af Sømandsskab, en smart manøvreret Fuldrigger og en livlig Besætning.

Selvfølgelig var vi stolte — men det var en Stolt-hed uden Pral, en Stolthed, sammensat af Bevidstheden om, at vi vilde yde vort bedste, og Følelsen af, at vi kunde præstere noget godt. Jeg havde flere Gange en Fornemmelse af, at Hjertet var ved at nærme sig Halsen; men jeg sank det da hver Gang.

I Tiden til Klokken 13,20 stagvendte vi 20 Gange, hver eneste Ordre blev punktligt udført, hver Manøvre forløb med højeste Grad af Præcision; ikke en eneste Gang var der saa meget som en Kinke paa en Ende. Af og til maatte vi sætte Motoren i Gang for at klare en Færge eller en Slæbebaad, for der var en ubeskrivelig Trafik. De fleste sejlede paa langs af Floden og holdt Kurs og Fart, saa vi var nødt til at vige. Filmsfotografen og Pressefolk kom os i Møde i Slæbebaade, der blev taget Billeder baade udefra og om Bord. Filmen af vor Ankomst blev forevist i mange Biografer i Byen og Landet over.

Det kan ikke siges for tydeligt, at dette storslaaede og gæstfri Land gav os en Modtagelse, som langt overgaar min Beskrivelse. Den begyndte med, at den indgaaende Lods var gratis, og endte med, at den udgaaende ikke tog en Cent mere. Vi blev i enhver Henseende forkælet og feteret. De ledende Blade kappedes om at give os al den publicity, som store smukt illustrerede Artikler rummer. Man fremhævede alt det, Læseren allerede ved, priste Danmark og det danske Folk, følte med os under de truende Forhold, der herskede lige udenfor vort Lands Grænser, og overøste os med de varmeste Ønsker om, at vi maatte vende tilbage til et Land, hvor Fredens og Frihedens milde Vinde blæste saa friskt som nogensinde.“

— — —
Nogle Maaneder senere væltede Krigen ind over Danmark, og nu fulgte et langt og spændende Kapitel i Skibets Historie, der ligeledes er glimrende gengivet i den 208 Sider store Bog.

Prisen for Bogen er Kr. 15,50 hft. og Kr. 28,00 indbundet.

Em. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise

Verdens ældste Bjergningsselskab

Hvem kender ikke Navnet „Svitzer“, i alle Tilfælde er der vist ingen af Søens Folk, som ikke kender dette Navn; Navnet paa vort store Bjergningsselskab, der med sine 114 Aar er Verdens ældste Bjergningsselskab, internationalt kendt og med et Arbejdsomraade, der strækker sig fra vore egne Farvande over Atlanterhavskysten til Middelhavet og videre ud over Rødhavet.

Stifteren af dette Selskab var Grosserer Em. Z. Svitzer, der drev en stor Trælastforretning i København og selv havde Skibe i Søen, der bragte Træ til Forretningen fra Norge og Sverige. Tab af Fartøjer under denne Fart gav ham Tanken at starte et Bjergningsselskab. I Marts 1833 startede han Em. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise for at kunne træde hjælpende til i Strandingstilfælde. Han fik fra Starten de rigtige søkyndige Medarbejdere med, og Firmaet udvidede sig støt og roligt paa Basis af de Erfaringer, der indvandt, ligesom det straks tog moderne Hjælpemidler i Brug. Saaledes havde det allerede i 1842 anskaffet den første Dykkerdragt opfundet af Englænderen August Siebe, ligesom det hurtigt anskaffede Dampere til Bjergningsarbejde, idet disse jo var bedre anvendelige som Bjergningsfartøjer end de Sejlkuttere, hvormed han startede i 1813.

Gennem de forløbne 114 Aar er det gaaet op og ned med skarp Konkurrence fra mange Sider, men Svitzer har altid forstaaet at hævde sin Stilling som det førende Bjergningsselskab med international Berømmelse og Anerkendelse. Om dette vort store Bjergningsselskab har Direktør Louis E. Grandjean paa Rasmus Navers Forlag udgivet en Bog, der i store Træk opridser Selskabets Historie gennem de forløbne 114 Aar. Bogen

er godt skrevet og forsynet med udmærkede Illustrationer, der gengiver en Række Bjergninger og andet, der har Tilknytning til Selskabets Virkefelt, udvalgt med Sans for det, der skal vises, af Redaktør Ernst Mentze.

Bogen kan anbefales alle, der interesserer sig for dansk Søfartshistorie, idet den omhandler et Kapitel af denne, som ikke før har været behandlet.

O. Benzon. Skibskonstruktør.

Til vore Læsere

Vi har desværre et Sorgens Budskab til vore Købere. „Vikingen“ er nødt til at forhøje sin Udsalgspris. Siden vor Start har vi bestræbt os paa at holde Bladet paa et saa højt kvalitativt Stade, at det fremtræder som en smuk Repræsentant og en virkefuld Forkæmper for dansk Søfart. De mange Henvendelser, vi gennem Tiden har faaet fra tilfredse Læsere, viser, at vi har haft Heldet med os i vore Bestræbelser.

Med Krigen indfandt sig en Mængde Vanskeligheder og Prisforhøjelser, der ogsaa søgte at gøre Tilværelsen besværlig for „Vikingen“. Vi havde haabet, at disse Vanskeligheder efterhaanden vilde forsvinde efter Krigen, men deri regnede vi galt. Priserne stiger stadig, og mange Blade har forlængst taget Konsekvensen af dette Forhold, idet de har været nødt til at sætte Salgsprisen i Vejret.

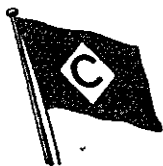
Vi haaber, at vore Læsere vil vise os den fornødne Forstaaelse og den sædvanlige Trofasthed, naar vi fra og med 1. Januar forhøjer Udsalgsprisen paa Bladet til 1 Krone pr. Nummer og Abonnemetsprisen til 10 Kroner om Aaret for 12 Numre. Læsere vil sikkert holde med os i, at det var rigtigst at vælge denne Udvej i Stedet for at lade Forholdene berøre Bladets Kvalitet. Der er gaaet over syv Aar, siden „Vikingen“ sidst forhøjede sin Udsalgspris, og vi haaber, der vil gaa lige saa lang Tid, inden vi næste Gang maa gribe til en saadan Udvej.

Redaktionen.

Chr. Venø igen

Gang paa Gang gør Chr. Venø sig bemærket i sine Bestræbelser for at skaffe dansk Fiskeri nye Muligheder. Som det vil være mange af vore Læsere bekendt, har Venø sammen med flere andre initiativrige danske Fiskere længe arbejdet med Planer om at skaffe Landet en stor Sildeoliefabrik i Esbjerg. Fornylig var han iflg. „Dansk Fiskeritidende“ i København en Tur for at skaffe en Startkapital til Fabrikens Opførelse, og Fiskeribanken indskød det halve af den ene Million, Planens Udførelse menes at ville koste.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1947



Medlemmer pr. Januar 1947

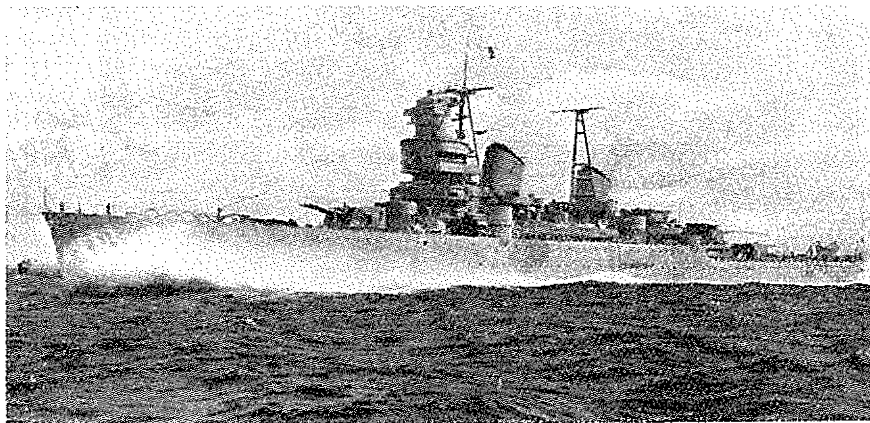
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
A/S Det Østasiatiske Kompagni
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Norden
D/S Dannebrog
D/S Torm
D/S Progress
Det Danske Petroleum A/S
D/S Orient
A/S Det Dansk-Franske D/S
D/S Myren
D/S Vendila
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Danla
D/S Heimdal
A/S Det Danske Kulkompani
D/S Jutlandia
D/S Pacific
D/S Baltic
Rhederi M. Jebsen A/S
D/S Orion
Andreas Christensen
D/S Hafnia A/S
D/S paa Bornholm af 1866
D/S Heiland
Aabenraa Rederi A/S
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
C. Clausen
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab
Navita A/S
D/S Ala
D/S Viking
A. E. Sørensen
A/S De Danske Sukkerfabrikker
Oluf Svendsen
D/S Activ
A/S Vestjysk D/S
Hans Svenningaen
J. Saabye & O. Lerche A/S
D/S Phoenix
D/S af 1925
Alfred Olsen Transport Co. A/S
A/S Det Forenede Bugseriselskab
Rederi A/S Kosmos
A/S Tankskibsrederiet
D/S Draco
A/S Rederiet Mathilde
Det Dansk-Norske D/S
D/S Jvden
A/S Christiansholms Fabrikker
J. Amussens Eff. f.
D/S Samsø
Rederi-Aktieselskabet Transporter
D/S Trio
Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
D/S Finland

Den svenske Krydser „Tre Kronor“

Den første af to lette Krydsere til den svenske Flaade, „Tre Kronor“, blev den 18. Oktober afleveret fra Götaverket til Marinen. Søsterskibet „Göta Lejon“, som bygges paa Eriksberg Verkstad, vil blive leveret om kort Tid.

I December 1940 blev Bygningen af de to Krydsere vedtaget af den svenske Rigsdag, Juni 1942 var Spe-

her drejer sig om en helt ny Type, et Foretagende, der er ikke lige at løbe til. En Krydser er en meget indviklet Krigsmekanisme, hvor alle Dele skal passe nøje ind i hinanden for at faa det ønskede ud af den. Derfor maa nødvendigvis hele Bygningen tage en, som mange vil mene, ganske uforholdsmæssig Tid. Naar man hører, at der i Krydseren findes



Krydseren „Tre Kronor“ paa Provetur.

cifikationen færdig, hvorefter Bestillingen skete i Februar 1943. Kølen blev lagt i September 1943, og Stabelafløbningen fandt Sted i December 1944. Efter 1. Værftsprøvetur i Decemeber 1946 og Prøvetur i Juli i Aar har nu Afleveringen fundet Sted. Som man ser, er Bygningen af et Krigsskib, navnlig naar det som

350 Motorer, at der er trukket 60.000 m elektriske Ledninger og installeret 322 Telefoner, saa forstaar man maa-ske bedre Omfanget af det uhyre og meget komplicerede Maskineri.

De nye Krydsere repræsenterer paa mange Omraader de største Op-gaver, som svensk Værftsindustri har faaet at løse. Desuden blev de bestilt

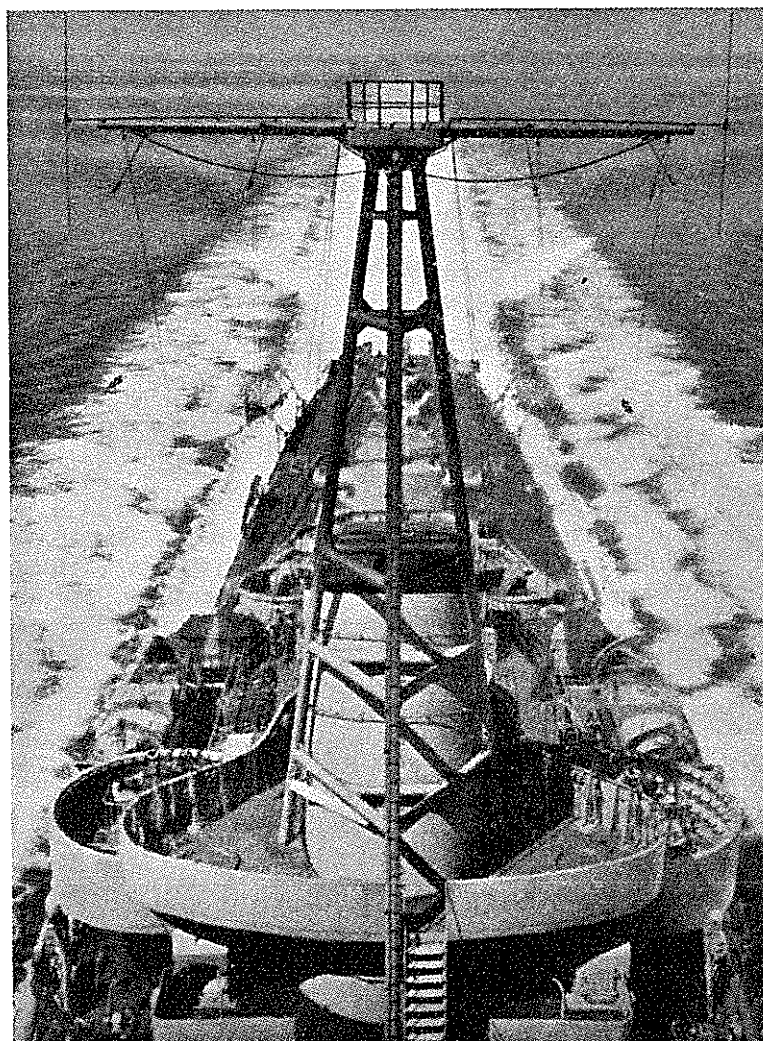


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Udsigt over Agterskibet.

Maskinkraft 100.000 HK
Fart (officielt) 32 kn.

Armeringen består af 7 Stk. 15,2 cm Kanoner i et Trippletaarn forude og to Dobbeltaarne agter, 20 Stk. 40 mm Antiluftkanoner i Dobbeltaffutager, 9 Stk. 25 mm Antiluftkanoner og 6 Stk. 53 cm Torpedoudskydningsrør foruden to Minebaner paa Agterdækket. Foruden de to Hovedturbiner findes fire Turbogeneratorer og fire Dieselgeneratorer. De to Propellere er af rustfrit Staal og vejer hver 12 ts. De fire Dampkedler er de største, der hidtil er bygget i Sverige.

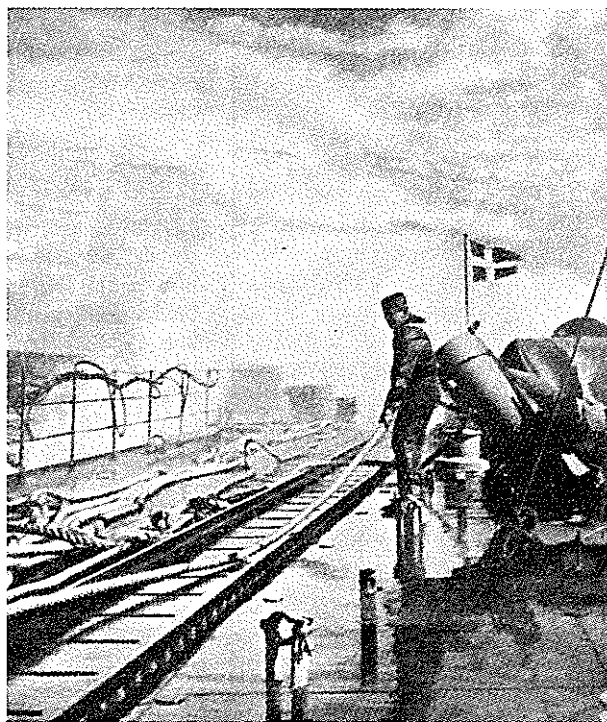
Paa Prøveturen lagde man særlig Mærke til den yderst ringe Bølgedannelse, som Skibet forårsagede, da det med to Kedler løb ca. 30 kn. Efter dette skulde Topfarten sikkert ogsaa blive mere end de officielle 32 kn., maaske nærmere 34—35 kn. Der bemærkedes ogsaa en usædvanlig god Styreevne. Den taktiske Diameter opgives saaledes til kun 1000 m.

Alle Kanonerne kan indstilles direkte fra tre Ildledningscentraler, og naar Ekkoradio er installeret, kan de ogsaa indstilles ved Hjælp af denne, hvilket naturligvis er en stor Fordel i Natkamp og med daarlig Sigtbarhed. De syv Boforskanoner skyder i daarligste Tilfælde dobbelt saa hurtigt som almindelige Kanoner, og med godt trænet Personel i Magasinerne skulde de kunne skyde fire Gange saa hurtigt. Dette er dog et stort Spørgsmaal. Under Krigen har det vist sig, at Ammunitionstransporten efterhaanden bliver det bræn-

paa et saa tidligt Tidspunkt af Krigen, hvor Materiale- og Apparatleveringer fra Udlandet var udelukket. Arbejdet maatte derfor tilrettelægges ud fra den Forudsætning, at kun indenlandske Hjælpekilder kunde udnyttes, og det blev ogsaa fuldført herefter i det store og hele. Til det, der hentes udefra, hører først og fremmest Ekkoradioudrustningen. Den er endnu ikke kommet, men ventes i Marts Maaned. Ekkoradioen befinder sig endnu paa Eksperimentstadiet, hvad den praktiske Udformning angaar, og jo længere man venter med Anskaffelsen, jo større Udsigt har man til at faa den bedst mulige. Krydserne skal naturligvis ikke blot have Ekkoradio til Navigering, men ogsaa Specialudrustning til Maalopdagelse og Artilleriledelse.

Der er naturligvis en Mængde Detailler ved en Krydser, som vilde have stor Interesse for „Vikings“ Læsere, men dem kan man ikke vente at faa noget at vide om. Vi kan dog oplyse følgende, som er meddelt i den svenske Dagspresse og i „Svensk Sjöfartstidning“, hvorfra vi ogsaa har laant Illustrationerne.

Længde overalt	174 m
Største Bredde	16,5 m
Dybgang	5,7 m
Displacement	7400 ts



Agterdækket med Minebaner og Dydbombekastere.

dende Problem, idet man har store Vanskeligheder med at faa den menneskelige Faktor til at holde Trit med den mekaniske. De 15 cm Kanoner kan eleveres, saa de kan bruges som Fjernluftværn, og de skyder af ladningstekniske Grunde hurtigere jo højere Elevationen er.

Den Mængde Panser, som der har kunnet afses til Beskyttelse, er fordelt efter nøje Prøvelse og meget rationelt. Om den vil vise sig saa effektiv som ønsket mod moderne Vaaben og Krigsmetoder, kan kun Tiden vise.

Besætningen bestaar i Fredstid af 450 Mand og i Krigstid af 650 Mand, heraf 30 Officerer og 75 Underofficerer. Apterungen er udført af Letmetal og er af samme Standard for Officerer og Underofficerer. En Pressemand har fundet, at den er hyggeligst hos Underofficererne. Mandskabet bor i smaa Messer med ca. 27 Mand i hver. Største Delen af Fredsbesætningen sover i faste Køjer. Desuden findes der for Mandskabet Læserum, hvor de kan fordrive Fritiden, hvis de faar en saadan.

Desuden findes der et Hospital med 12 Senge, en Isolationsafdeling med to Senge, Operationsrum, Apo-

tek, Tandklinik, Rum for Gasafvaskning og Desinfektionsrum.

Den svenske Flaade har med disse to Krydsere faaet en meget værdifuld Forøgelse. De skal danne Kernen i to hurtige Operationsgrupper, som foruden dem skal bestaa af Jagere og Luftjagere. Man har ved Bygningen af dem fulgt det Motto, som er Grundlaget for de svenske Materialanskaffelser til Hær, Flaade og Flyvevaaben: Vi kan ikke konkurrere med Stormagterne med Hensyn til Kvantitet, men det, vi anskaffer, skal være af bedste Kvalitet og helst bedre end noget andet.

Til Sammenligning skal vi oplyse vore Læsere om to amerikanske Krydsere, som er Typer for Krigsskibsbygningen paa dette Omraade.

Den lette amerikanske Krydser „Worcester“ er siden Juli d. A. i Tjeneste. Den er paa 14.700 ts. og har en Fart paa 33 kn. Armeringen bestaar af tolv 15,2 cm helautomatiske Kanoner i 6 Taarne samt 75 og 40 mm Kanoner som Nærluftværn. I Newport News er i Sommer løbet en tung Krydser paa 17.000 ts. af Stabelen. Den har en Længde paa 218 m og er armeret med ni 20,3 cm helautomatiske Kanoner.

Thomas Ths. Sabroe & Co.

1897 — 1. September — 1947

I Anledning af Firmaets 50-Aars Jubilæum er der udsendt to Brochurer, hvori der gives en Fremstilling af den svundne Tid og Billeder af Firmaets ledende Mænd gennem Aarene foruden Illustrationer fra Fabrikken i Aarhus og af forskellige udførte Anlæg.

I 1895 begyndte Thomas Ths. Sabroe en Maskinfabrikation i Aarhus, i hvilken han kort Tid efter optog Ingeniør Carl Gottlieb som Kompagnon. Fabrikken havde til Huse i Kommunehospitalets gamle Bygninger, som ikke var særlig egnede, og en Udvidelse af Virksomheden var derfor snart paakrævet, men den var kostbar og krævede en Kapital, som ikke var til Stede. Derfor blev der ved et Møde d. 29. Juli 1897 stiftet Aktieselskabet Thomas Ths. Sabroe og Co., der traadte i Virksomhed den 1. September s. A. med de to tidligere Ejere som Direktører.

Fabrikationen bestod hovedsagelig af Mejerimaski-

ner, men man havde allerede før Overtagelsen af det gamle Firma faaet Øje paa den Betydning, Kølemaskinen, som da var begyndt at vise sig rundt om i Udlandet, vilde faa i Forbindelse med Fabrikation, Opbevaring og Transport af Fødevarer.

I Efteraaret 1898 blev der afholdt sammenlignende Prøver med Kølemaskiner af forskellige Typer. De faldt ud til Fordel for Sabroes Maskine, som derved fik en større og større Udbredelse. Skridt for Skridt blev derfor de fleste Fabrikationsomraader forladt til Fordel for Kølemaskinen, og alle Kræfter blev sat ind paa at udvikle og fuldkommengøre Specialiteten.

Ikke alene paa Landjorden fandt Kølemaskinen Anvendelse, men ogsaa Skibsfarten havde Brug for kunstig Kulde til Afkøling af saavel Lasterne som den Proviant, Skibene medbragte paa de ofte langvarige Rejser.

De første Søtransporter med afkølede Laster, der fortælles om, fandt Sted allerede i 1876, da Franskmanden Tellier lod en 1200 ts. Skruedamper „Le Frigorifique“ afgaa fra Rouen til Buenos Aires med 4000 ts. kølet Kød, som i de 105 Dage, Rejsen varede, holdtes paa en Temperatur paa 0—+4°.

Samme Aar afgik S/S „Paraguay“ fra Buenos Aires til Frankrig med en Last frosne Lammekroppe. Rejsen varede 7 Maaneder. I begge Tilfælde fremkom Kødlasterne i meget fin Stand til Bestemmelsesstederne, og de gode Resultater af Forsøgene opmuntrede til Gen-tagelse.

At man kunde foretage sikre Transporter af Kød og andre Levnedsmidler over lange Afstande ved Hjælp



Thomas Ths. Sabroes første Fabrik.



Thomas Ths. Sabroe.

af kunstig Kulde betød et Fremstød for de store kvægproducerende Omraader i New Zealand, Australien og Sydamerika.

Hidtil havde vi eksporteret levende Kreaturer til England, men den stadig større Tilførsel af frosset Kød fra de oversøiske Lande medførte en Nedgang i denne Eksport. Vort Landbrug maatte derfor ændre Kurs og tage direkte Sigte paa det engelske Marked, hvad angik Forsyningen af det med Bacon, Smør og Æg.

Ingen herhjemme havde endnu paa dette Tidspunkt tænkt paa at lave Skibskølemaskiner, og Det forenede Dampskibsselskab havde derfor ladet installere Kølemaskiner af engelsk Fabrikat i Eksportbaadene. Det var ingen let Opgave at faa Indpas hos Rederierne, men i 1902 fik Sabroe forsøgsvis Lov til at installere sit første Skibskøleanlæg i D.F.D.S.s Smørekseportbaad S/S „Frejr“. Samme Aar fik Sabroe Bestilling paa Køleanlæggene til tre Baade, som D.F.D.S. lod bygge i England.

Dermed var Vejen banet for en Gren af Køleindustrien, som senere skulde indtage en betydelig Plads i Sabroes Produktion, og som under Aarene er undergaaet en betydelig Udvikling.

Under Bygningen af M/S „Selandia“, som gik ud paa sin Jomfrurejse i 1911, fik Sabroe stillet den Opgave at konstruere et elektrisk drevet Køleanlæg til Afkøling af Skibets Proviant. Det var noget nyt, idet de tidligere Skibskøleanlæg alle havde været baseret paa at anvende Damp som Drivkraft.

Problemet laa i Kraftoverføringen, men efter at have forsøgt forskellige Slags Kædetræk fandt man paa at koble Elektromotoren direkte til Kompressoren, hvorved man endelig opnaaede at faa en lydøs Kompressor, der ikke forhindrede Skibets Maskinpersonale i at opfange eventuelle Mislyde fra Hovedmaskinen, hvis fejlfrie Funktion jo er af største Betydning for Skibets sikre Fart over Havene.

En anden skelsættende Begivenhed indtraf i 1912, da Fiskeeksportør A. J. A. Ottesen henvendte sig til Sabroe angaaende den praktiske Udformning af en Opfindelse, han havde gjort indenfor Fiskefrysningens Omraade. Den bestod ikke i at fryse Fisk ved Neddypning i kold Saltlage, for det havde andre gjort før ham. Det, der var Ottesens Fortjeneste, er at han paaviste, hvorledes man kan fryse Fisk, Kød og andre Varer

ved Neddypning i kold Saltlage af en saadan Temperatur og en saadan Koncentration, at Varen bliver hurtig frossen uden at optage Salt fra Lagen.

Det havde ingen tidligere forsøgt, men Ottesen holdt ganske simpelt Fryselagens Temperatur og Koncentration saaledes, at den laa lige paa Oplosningens „Iskurve“, d. v. s. at Lagen netop havde Tilbøjelighed til at udskille Is og ikke Salt. Følgelig havde Saltet heller ikke Tilbøjelighed til at afsætte sig i Fisken.

Resultatet lyder saa ligetil, men for at naa dette maatte Ottesen ikke blot gøre en lang Række Forsøg, men maatte tillige sætte sig ind i Frysningens Teori og Væsen. Han blev klar over, at en hurtig Frysning skaaner Cellevævet bedst, fordi Vandet i Cellesaften danner smaa Krystaller i Modsætning til det, der sker ved den da mest anvendte langsomme Luftfrysning, hvorved der i Vævene dannes store Krystaller, der

sprænger Cellerne, saa Fisken eller Kødet taber Saft ved Optøningen og derfor smager tørt.

Ottesen forstod dette rent instinktmæssigt. Da han var en praktisk Mand, fik han hurtigt sat Sagen i System, og Opfindelsens Mekanik blev udformet i nært Samarbejde med Sabroes Fabrikker. Den nye Frysemetode blev straks patenteret og var i mange Aar overalt anset som den bedste Frysemetode for Fisk.

Andre Frysemetoder er senere udviklet, men Ottesens Opfindelse i Forbindelse med Samarbejdet med Sabroes Fabriker blev banebrydende for den enorme Fryseindustri, der nu er i stadig Udvikling, og Ottesens Navn vil altid være uløseligt knyttet sammen med denne Industri.

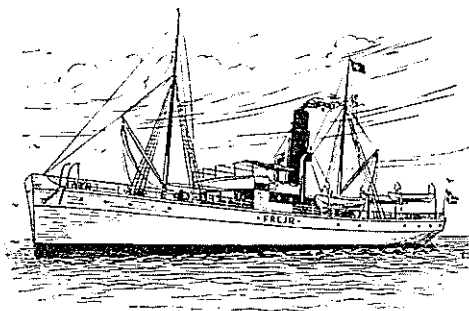
Efter de første 25 Aar — i 1922 — stod Selskabet paa et saadant Trin i Udviklingen, at det regnedes blandt de førende paa Omraadet ikke alene herhjemme, men ogsaa ude i det fremmede. Det blev fremhævet som en opmuntrende Kendsgerning, at Firmaet hentede de fleste af sine Penge hjem fra Udlandet.

I de derefter følgende Aar optog Firmaet — delvis tvunget af Omstændighederne — Fabrikationen af Ammoniak-Maskiner. Samtidig gik man over til at levere helautomatiske, thermostatstyrede Anlæg, som efter at have været udstillet i London i 1925 gav Stødet til en livlig Eksport til Storbritannien.

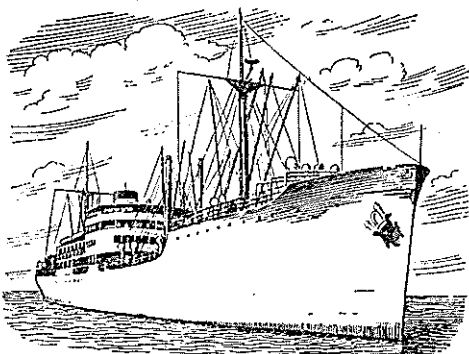
Det Omraade, der ganske særligt lagde Beslag paa den tekniske Afdeling, var Skibskøleanlæggene, der lige siden de



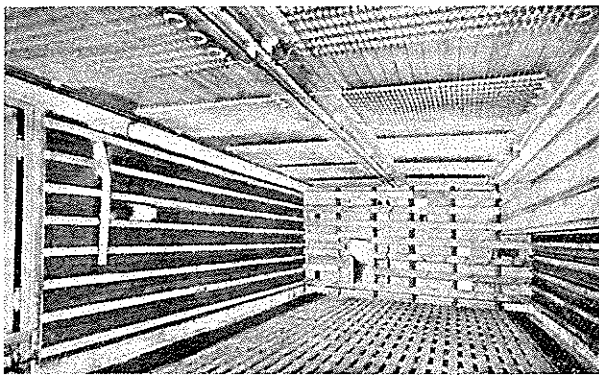
Direktor C. Gøttlieb.



Eksportbaaden „Frejr“ med det første Sabroe Skibskøleanlæg.



En moderne Frugtbaad.



Kølelast i et Skib.

første Leverancer til D.F.D.S. havde været Genstand for en stadig Udvikling. Hvad der var god og gennemprøvet Praksis paa Landjorden, kunde ikke altid uden videre anvendes til Søs, hvor der maatte tages Hensyn til bl. a. det stærkt svingende Vejrlig, Søvandstemperaturer og meget andet.

En Skibskølemaskine maa være særlig driftssikker. Den er ofte udsat for haard Belastning, og det er store Værdier, der staar paa Spil, hvis Kølemaskinen svigter. Man maa ogsaa betænke, at Kølemaskinen ikke som Hovedmaskineriet har Hvilepauser, naar Skibet ligger ved Kaj for Ind- og Udlosning, men maa vedligeholde Kuldetilførslen uden Afbrydelser lige fra Indladningens Begyndelse. Endelig kræves der indgaaende Kendskab til Varer, der skal afkøles under Transporten. I det hele taget opstaar der saa mange Problemer, at de kun kan løses gennem et snævert Samarbejde mellem Redere, Skibsbyggere og Kølemaskinefabrikanter.

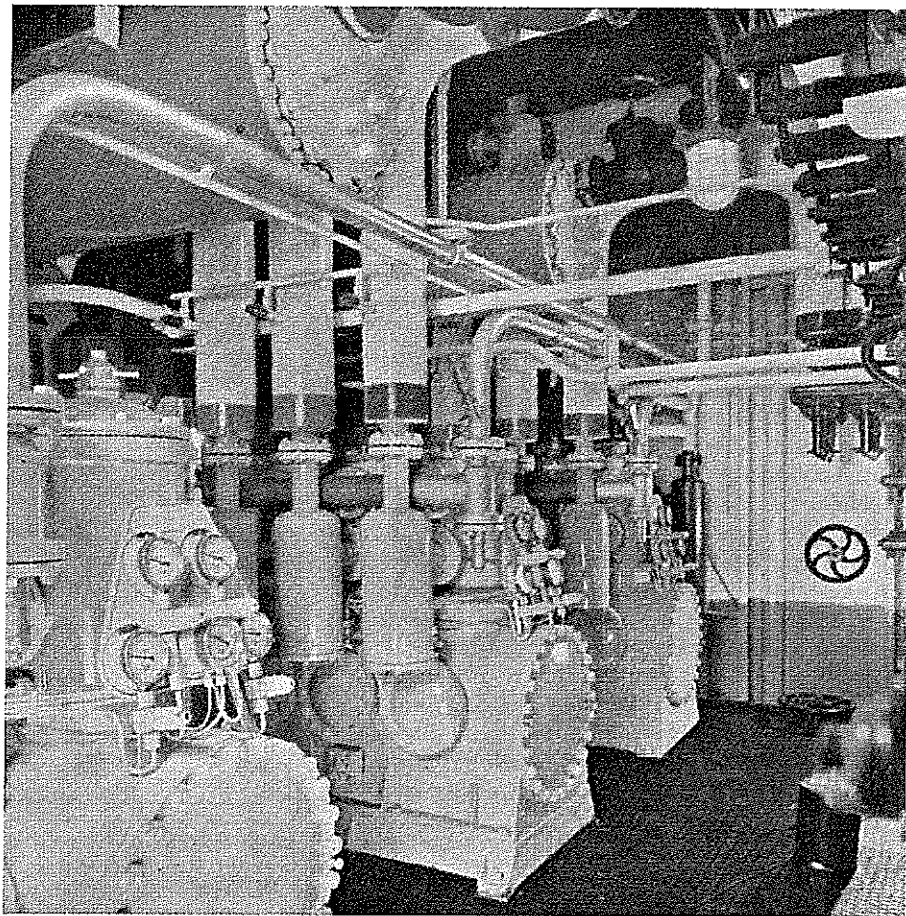
De hidtil leverede Skibskøleanlæg var alle Kulsyreanlæg, for de større med Saltvandskøling og for de smaa med direkte Fordampning.

Englænderne, som var to-neangivende indenfor Skibsfartskredse, foretrak dem paa Grund af dette Kølemiddels Lugtfrihed og dets Uskadelighed overfor saavel Skibenes Mandskab som de Varer, der skulde transporteres. Kun i faa Tilfælde installeredes der Ammoniakkøleanlæg i et Skib.

Omkring 1929 skete der imidlertid en Strømkæntring, idet der i Skandinavien med nogen Dristighed lanceredes en helt ny Type Skibskøleanlæg, nemlig Ammoniakkøleanlæg med direkte Fordampning i Luftkølerbatterier. I Virkeligheden var det en hel Revolution, idet der fremkom en ny Type hurtiggaaende Køleskibe, væsentlig baseret paa Frugttransport i Kølelaster.

De var imidlertid kun beregnet paa Transport af een Slags Varer, f. Eks. enten Bananer eller Æbler eller Appelsiner, idet Kølemaskinerne kun kunde arbejde med samme Temperatur af det fordampende Kølemiddel i Luftkølerne, hvorfor Variationer af Temperaturerne i de forskellige Lastrum kun kunde tilvejebringes ved at regulere paa Blæserkapaciteten og eventuelt udskyde en Del af Kølefladen. Det var naturligvis i mange Tilfælde uheldigt, da man ikke altid kunde regne med at fylde alle Lastrum i en stor Baad med en enkelt Frugtsort. Men Vanskelighederne blev paa en fiks Maade overvundet af Sabroe gennem Opfindelsen af en Anordning, som muliggjorde paa samme Rejse at have Bananer ved $+12^{\circ}$, Æbler ved 0° og Appelsiner ved $+5^{\circ}$. Herved fik man faktisk den samme Elasticitet i Driften, som kan opnaas ved Anlæg for indirekte Køling med Brint, hvor Temperaturen paa en let og sikker Maade kan indreguleres i de forskellige Kølerum, saa den bliver passende for den paagældende Vare.

Princippet ved denne Anordning — Sabroes Fler-Temperatur-System, hvorpaa der er udtaget Patent — er, at man ved fler-cylindrede Maskiner kan lade hver Cylinder arbejde med sin Sugetemperatur uafhængig af Sugetemperaturen i de andre, og derved opnaar at kunne nedkøle de enkelte Lastrum til netop den Temperatur, der er bedst egnet for den paagældende Vareart. Dette Fler-Temperatur-System er anvendt med Sabroe Køleanlæg i en lang Række Frugtbaade til danske, norske, svenske, engelske, franske, italienske og chilenske Rederier.



Skibsinstallation med Freon Kompressor.



Administrerende Direktør,
Civilingeniør Axel Gruhn.



Teknisk Direktør,
Civilingeniør O. Kramhøft.

Omkring Midten af Trediverne dukkede der imidlertid et nyt Kølemiddel op i U. S. A., nemlig „Freon“. Paa Grund af sit moderate Tryk i Forbindelse med saa gode Egenskaber som Lugtfrihed og Uskadelighed fik dette Kølemiddel snart en udbredt Anvendelse til Landanlæg, hvorimod det var sjældent at se det til Søs, og da kun i mindre Anlæg til Proviant.

Denne passive Indstilling overfor det nye synes imidlertid nu at have ændret sig, efter at der under den sidste Verdenskrig blev installeret adskillige Freon Maskiner i Skibe i U. S. A. Af Hensyn til Mine- og Undervandsbaadsfaren turde man ikke anvende. Ammoniakkmaskiner, og da de amerikanske Kølemaskinefabrikker ikke fremstillede Kulsyre-maskiner, maatte man tage sin Tilflugt til Freon-Maskinerne.

Da der kom Meddelelse fra U. S. A. om, at der fremtidig kun vilde blive anvendt Freon-Anlæg i Skibe, fremsatte mange skandinaviske Redere Ønske om at faa Køleanlæggene til Nybygninger med Freon. Til Trods, at denne Praksis endnu var ganske ny og uprøvet herhjemme tog Sabroe ikke i Betænkning at gaa ind for Opgaven, som blev løst til alles Tilfredshed. Allerede nu — kun to Aar efter Krigen — har Sabroe leveret og har i Ordre Freon-Køleanlæg til 22 Skibe.

Vi har her kun omtalt Skibskøleanlæggene, men ogsaa indenfor den samlede Køleindustri har der fra Firmaets Side været gjort en stor og nyskabende Indsats paa mange forskellige Omraader, hvoraf en Omtale dog vilde ligge udenfor „Vikings“ Rammer.

Allerede med Udgangen af Aaret 1903 maatte Thomas Ths. Sabroe paa Grund af tiltagende Sygdom trække sig tilbage. Det var kun en kort Tid, der blev forundt den Mand, som havde givet Selskabet Navn, at virke aktivt for dets Fremgang. Han havde dog opnaaet at se Virksomheden komme i Vækst. Det var Sabroe, der undfangede Idéen til at optage Fabrikationen af Kølemaskiner, og lige til sin Død i 1942 fulgte han sit gamle Firmas Udvikling med levende Interesse.

Efter Direktør Sabroe blev Direktør Th. Hald Medlem af Direktionen, men allerede i 1910 traadte han tilbage, hvorefter Direktør Gottlieb blev Eneleder af Firmaet. Hermed syntes der at indtræde en mærkbar Bedring i Firmaets Forhold, og for Driftsaaret 1911 blev der for første Gang udbetalt Udbytte paa Aktier-

ne. Den 31. December 1936 fratraadte Direktør Gottlieb paa Grund af sit stadig svigtende Helbred efter næsten 40 Aars dygtigt Lederskab.

Direktør Gottlieb kunde ved sin Fratræden se tilbage paa et Livsværk, der var kronet med Held. Fra en beskednen Begyndelse havde han ført Virksomheden frem til en moderne Specialfabrik med en førende Position, hvis Kvalitetsprodukter sendtes langt ud over Landets Grænser. Med ukuelig Energi og Udholdenhed kæmpede han for sit Firmas Interesser, og hans store Arbejdsindsats og kloge Fremsyn har været en betydende Faktor i hele Udviklingen af den danske Køleindustri. 11 Maaneder efter sin Fratræden afgik han ved Døden.

I Slutningen af Tyverne forhindrede Direktør Gottliebs Helbred ham i at tage aktiv Del i Selskabets Ledelse, hvorfor Firmaets Tegnesteuechef, Civilingeniør Kramhøft blev optaget i Direktionen som Teknisk Direktør fra d. 1. Januar 1929. Direktør Kramhøft kunde da allerede se tilbage paa 27 Aars Arbejde i Sabroes Tjeneste, og en ikke ringe Del af Æren for Sabroe-Maskinernes høje tekniske Standard tilfalder ham.

Efter Direktør Gottlieb blev Civilingeniør Axel Gruhn udnævnt til administrerende Direktør. Direktør Gruhn havde fra 1934 haft Lejlighed til som kommerciel Ingeniør at sætte sig ind i Virksomhedens hele Organisation og Drift, hvorved han, som han selv ønskede det, blev i Stand til at føre de gamle Traditioner videre.

Som Eksempel paa Sabroes voksende Virksomhed kan vi nævne, at Aktiekapitalen, der til at begynde med var paa 150.000 Kr., nu er paa 2.000.000 Kr. Driften er gentagende Gange blevet udvidet og Maskinparken rummer de mest moderne Maskiner. Det sidste Led i Udvidelserne er Bygningen af det mest moderne Støberi i Landet. Støbegods til Kølemaskiner skal være Kvalitetsgods, og Firmaet har derfor ønsket at være uafhængig af Leverandører for selv at kunne fremstille denne Specialvare, som i mange Tilfælde ligger uden for Støberiers Fabrikationsprogram.

Det er med berettiget Stolthed Thomas Ths. Sabroe kan se tilbage paa Firmaets Indsats i de forløbne 50 Aar og dets Andel i Køleteknikkens store Fremskridt og Udbredelse. Det staar vel rustet til at møde Fremtidens Krav, selv om Konkurrencen vil blive haard. men vi er ikke i Tvivl om, at det vil hævde sig som et førende Firma baade herhjemme og i Udlandet.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

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

Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon 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.

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601
Amager 1483



Telegr.-Adr.:
HOLZANDIA

FARVER OG LAKKER
Specialitet: SKIBSFARVER

Deres
Bankforretninger



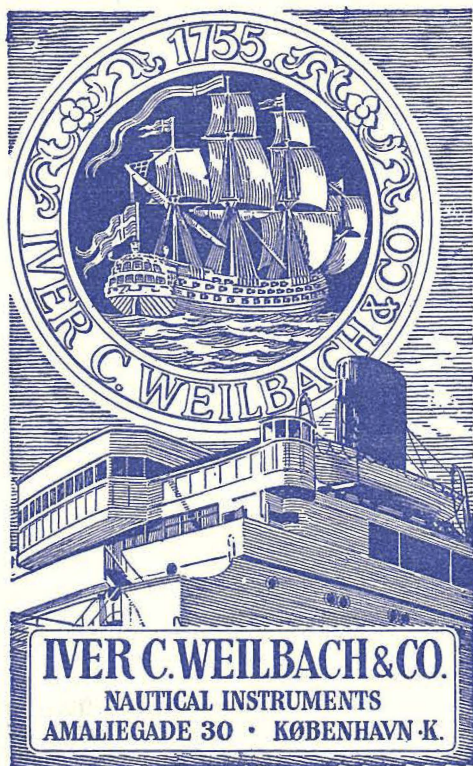
ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

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

HANDELSBANKEN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

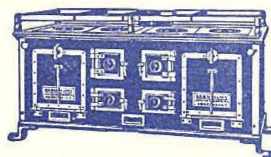
*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

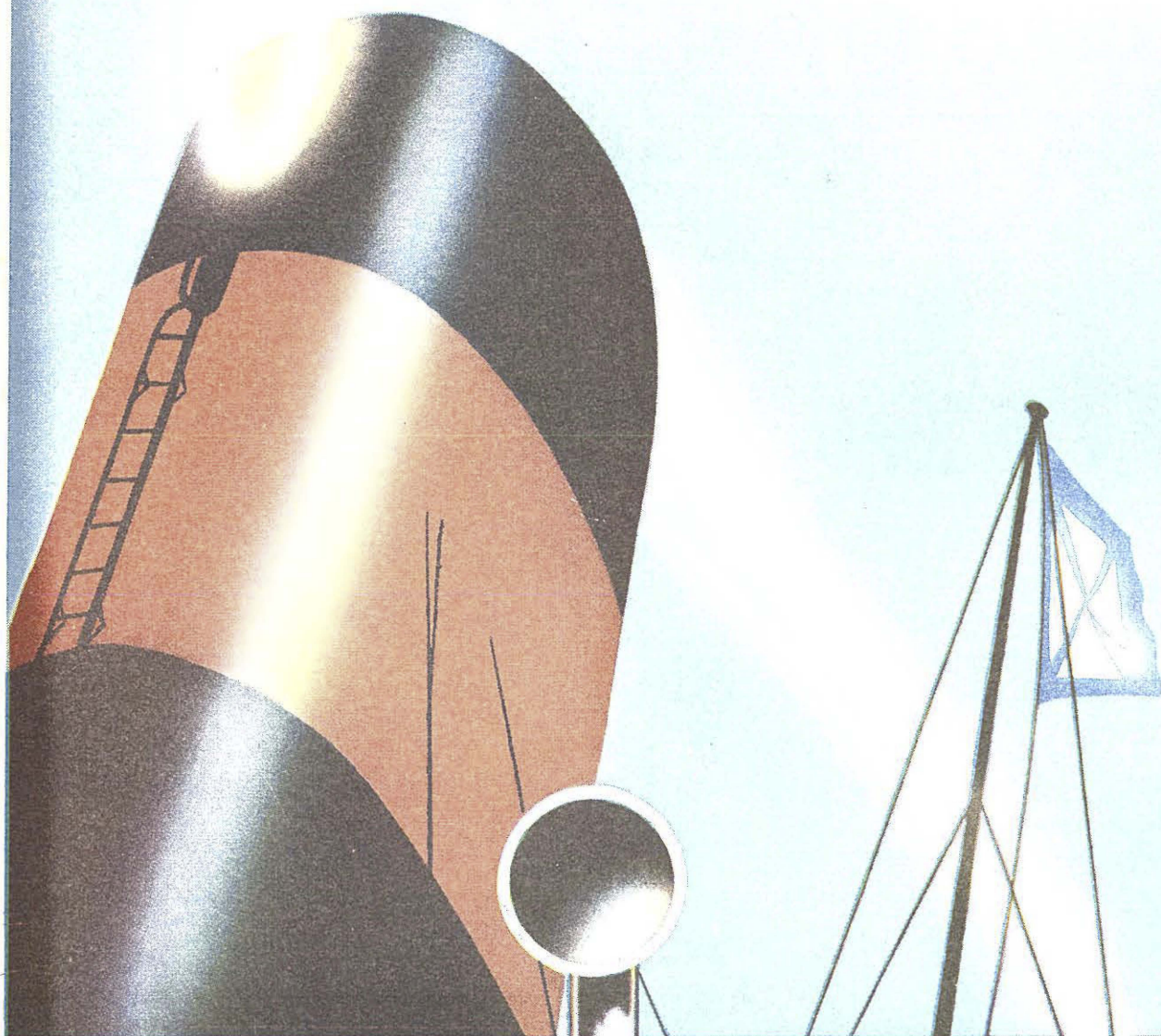
**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/s**

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

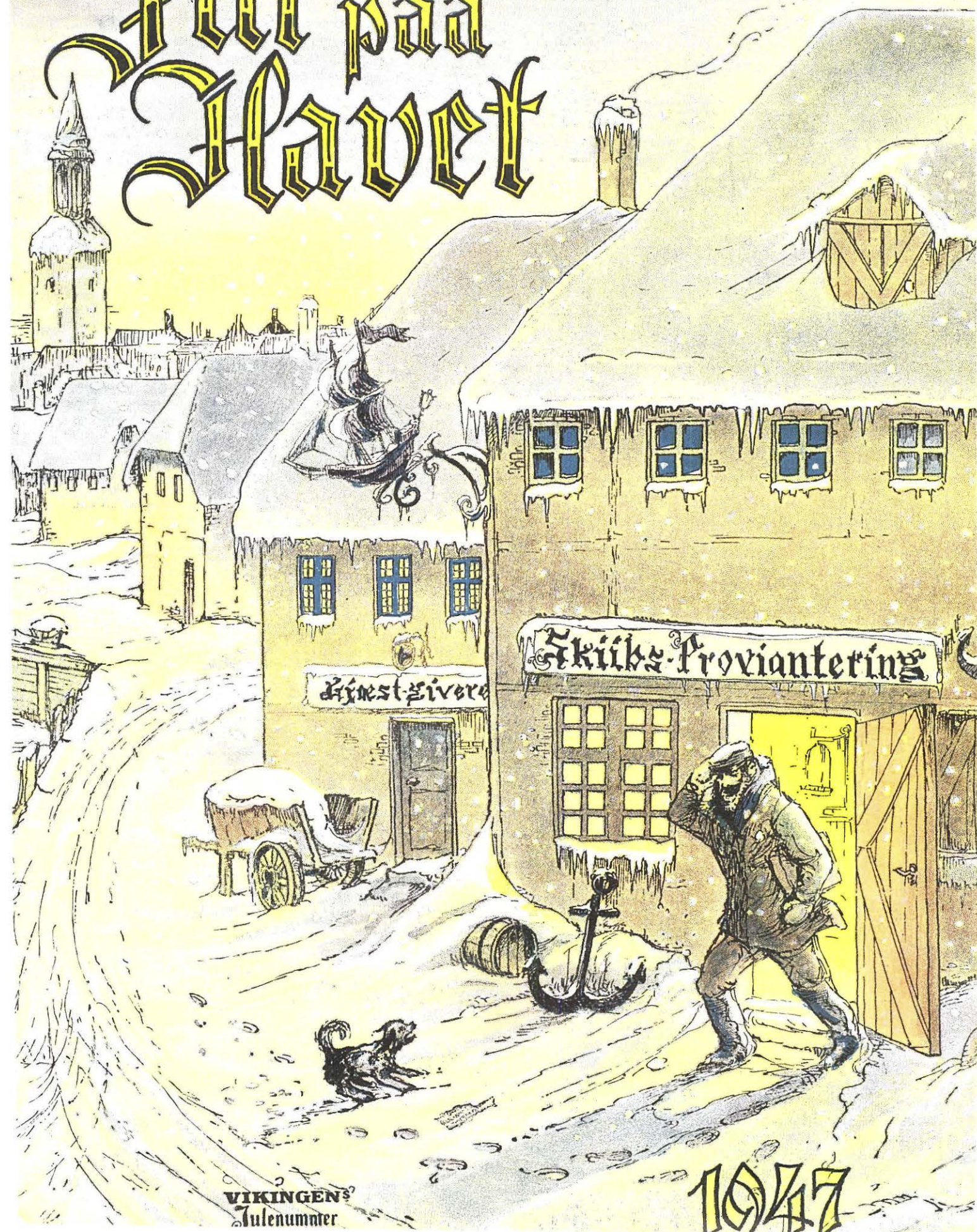
Bunkers:

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Full paa Havet





Uktion: Brdr. Børntzen

Maleri af D. Godycki Cwirko

Udsigt til „Grønlandske Handels Plads“

VIKINGENS JULENUMMER

Jul
paa Havet
1947

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

KØBENHAVN

Indhold

FORTÆLLINGER

Han har gjort alle Ting vel.

Af Erik Jespersen
Illustreret af Oscar Knudsen

Han indhentede Lykken.

Af Holger Rosenberg
Illustreret af Ernst Köhler

Gevinst hver Gang.

Af Aage J. Chr. Pedersen

Korset i Nyhavn. Digt af Axel Juel

Maleri af D. Godycki Cwirko

En stærk Julecigar. Af Oscar Jensen

Illustreret af Oscar Knudsen

Der sejler et Skib —

Digt af Aage J. Chr. Pedersen

Dø, om saa det gælder.

Af Otto Ludwig
Farveillustreret af Oscar Knudsen

Kro-Manden paa Sejro.

Af Dines Skafte Jespersen

Træhesten. Af Kay Jungersen

Illustreret af Oscar Knudsen

Julehavari ved Cap Horn.

Af Kaptajn Harry Petersen
Illustreret af Oscar Knudsen

Hjem til Jul . . Af J. Anker-Paulsen

Blokadebrydning.

Af Chr. Christiansen

FARVEBILAG

Omslag.

Tegning af Kjeld Simonsen

Udsigt til Grønlandske

Handels Plads. Maleri af D. Godycki Cwirko

Amerikanske The-Clippere

Maleri af H. Schesler-Pedersen

Ove Geddes Kamp med to franske

Fribyttere under Kap Verde den

19. Februar 1619. Maleri af Paul Sinding

Nordsøtrawler. Maleri af S. Kielland-Brandt

Gibraltar, set fra Sydvest.

Maleri af Vilh. Arnesen

En gammel Bark staar Sundet ud.

Maleri af Fr. Landt

Konkurrenter. Maleri af S. Kielland-Brandt

Den lübske Flaade paa Vej mod

Bornholm. Maleri af Oscar Knudsen

Linieskibet Dannebrog under Tilrig-
ning ved Holmens Mastekran.

Maleri af Paul Sinding

Damper losses i Sundet.

Maleri af V. Qvistorff

Han har gjort alle Ting vel

PRÆSTENS Ingeborg og Lærerens Karl var saa godt som fra Fødslen bestemt for hinanden. De fødtes paa samme Dag, og da Ingeborg blev født to Timer efter Karl, sendte Præsten Bud over til Læreren, at nu havde hans Kone født en lille Pige, som hans Søn kunde faa til Kone. Det fik han ogsaa, selv om det en Tid saa ud til, at Præstens Løfte ikke vilde gaa i Opfyldelse.

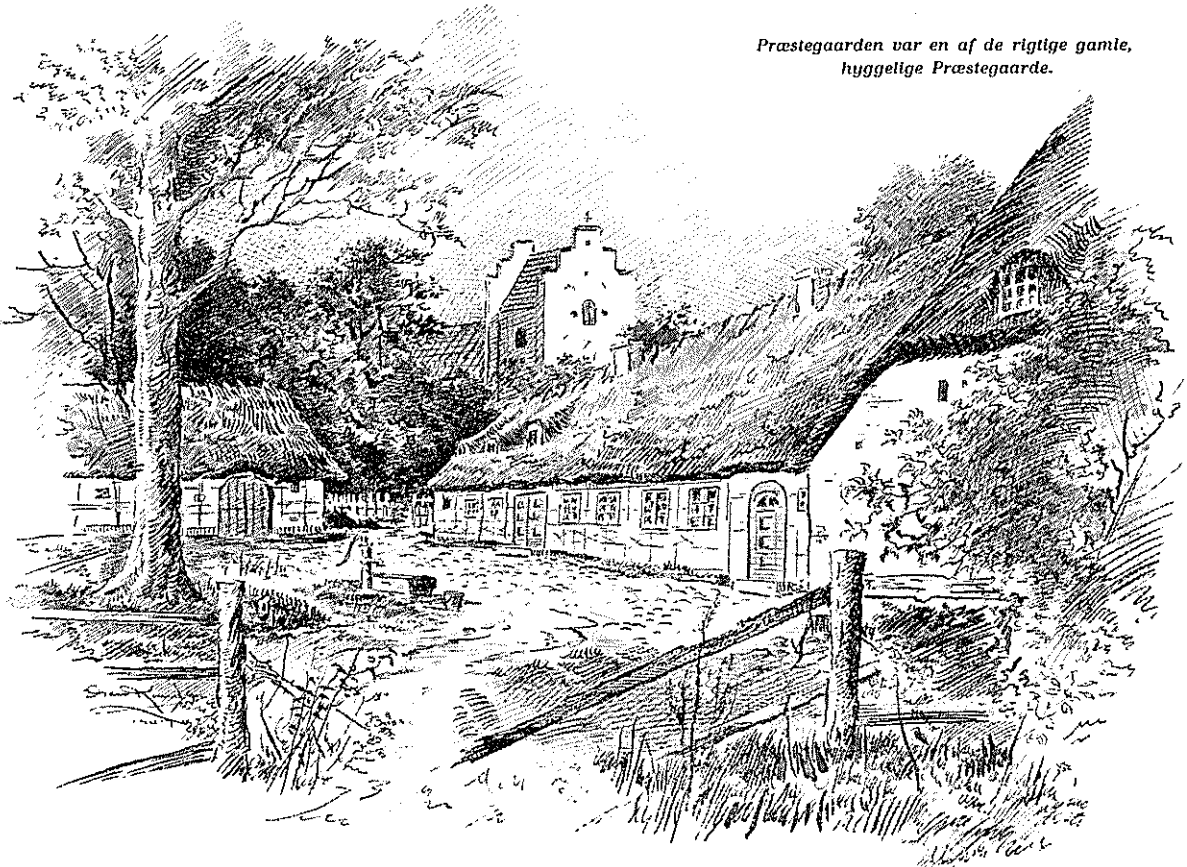
De voksede op sammen, og faa Børn har haft det dejligere end de to i Barndommens Aar.

Præstegaarden var en af de rigtige gamle og hyggelige Præstegaarde med Værelser saa mange, at

de knap var til at hitte Rede i — 6 pragtfulde Værelser paa Rad, mange Loftsværelser, Sidebygning med Adgang fra Præstens Studereværelse, stor Lade til Køer og Heste med Hø- og Kornloft — et sandt Eldorado for Rotter, Mus og legende Børn; en Have af de gamle parklignende Haver, der endte i en Lund med Damme og en Aa midt igennem; Køkkenhave og Frugthave, Nøddegange og gamle Linde og Kastanietræer samt midt i Gaarden et mægtigt Valnøddetræ.

Fra Haven var der Laage ind til Kirkegaarden, og der laa den gamle gavltakkede, hvidkalkede Kirke — en rigtig Landsbykirke; paa den modsatte

*Præstegaarden var en af de rigtige gamle,
hyggelige Præstegaarde.*



Side af Kirkegaarden førte saa en Laage ind til Lærerens Have — en uhyre Tumbleplads for Børnene, hvis Anførere Karl og Ingeborg var — der var ikke en Dag med godt Vejr, hvor de ikke legede der med Omegnens Børn; og vilde Karl og Ingeborg



— og der paa en Stol sad Mor.

være alene, var der Steder nok, hvor de kunde gemme sig, og oppe i det store gamle Bøgetræ en af dem selv sammentømret lille Hytte, hvortil de kom op ved Hjælp af en Rebstige — naar de kom derop og trak Stigen op efter sig, var der ingen, der kunde forstyrre dem.

Da Skolegangen begyndte, fulgtes de ad i samme Klasse med Karls Far som Lærer, de „gik til Præst“ sammen hos Ingeborgs Far og blev konfirmerede samme Dag, drog senere sammen til den nærliggende Købstads Statsskole, hvorfra de blev Studenter — det var den lykkeligste Dag i deres Liv, da de satte Studenterhuen paa deres Hovede, og den følgende Sommerferie nød de i fuldt Maal; alle i Sognet var enige om, at der blev nok et Par ud af de to med Tiden — Præstens Datter og Lærerens Søn blev betragtet som hele Sognets Børn — hvad der i de Tider skete i Præstegaard og Skole vedkom jo hele Sognet.

Efter endt Ferie drog de til Hovedstaden for at blive indskrevne paa Universitetet, og Studieringerne begyndte — men nu var det, som deres Veje skiltes. Karl studerede — man kunde næsten sige selvfølgelig — Teologi; han vilde være Præst og fulgte den afstukne Linie flittigt og stædigt. Ingeborg studerede Litteratur, vilde være Journalist og fik en Mængde Kammerater, som Karl ikke vilde have noget at gøre med; hun blev snart hvirvlet saadan ind i det

fri Bohèmeliv paa Café Bernina og andre Steder, at det var, som om hun glemte sit Hjem og sin Barndomsven; naar de nu og da mødtes, var Karl altid den samme trofaste Ven, men saa han paa Ingeborg med sine rolige, gode Øjne, vendte hun sit Blik bort, og sjældnere og sjældnere talte de sammen. Hun blev optaget og slugt af de „frisindede“, holdt Stævnemøder, snart med en, snart med en anden, tog i Natklubber og dansede mange Gange til den lyse Morgen, gjorde vel ikke noget egentlig galt, men blev forjasket og forkrammet — til sidst endte det med, at hun ikke mere tog hjem; hun skammede sig for sine ejegode Forældre; de sørgede i Stillehed, men bebrejdede hende dog ikke noget, men aldrig foldede hendes Moder sine Hænder til Bøn, uden hun bad for sin stakkels forvildede Datter, og aldrig bad hendes Fader i Kirken Bønnen: Led os ikke udi Fristelse, uden at han i Stillehed føjede til: Hold, o Gud, din Haand over vor Datter, led hendes Vej hjem til dig og os igen!

Saa var det Juleaften, seks Aar efter, at hun var kommet hjemmefra. Lillejuleaften havde Ingeborg været ude til Samskudsgilde med sine Kammerater; der var blevet danset, fjaset og drukket, lige til hun om Morgen blev fulgt hjem af en syngende Flok unge Mennesker, hvoraf en absolut vilde gaa med hende op, men saa havde hun revet sig løs og var kommet paa sit Værelse, havde faaet sit Tøj af i en Fart, smidt det rundt om paa Stole og Gulvet, og var saa faldet i Søvn ovenpaa sin Seng og havde sovet til op paa Formiddagen; nu sad hun paa Sengen forvirret og ilde tilpas og blev forfærdet over sig selv, da hun kom til at se ind i Spejlet.

Pludselig løftede hun Hovedet; hvad var det for en Lyd, der kom ind gennem det aabne Kvistvindue? Det var Kirkeklokkerne, som begyndte at ringe Julen ind. I samme Nu foregik der en Forandring inde i hende — hun saa for sit Øje Præstegaarden, Far og Mor, og genoplevede i sine Tanker „mens som Barn paa Landet jeg var hjemme, Julemorgen var mit Himmerig“. Hun saa op paa Uret og i Togplanen, det kunde naas endnu, naar hun skyndte sig — i en Fart fik hun vasket sig og kom i Tøjet; det ringede paa hendes Dør. Men nej, nu skulde det være Slut med det elendige Liv, ingen af de gamle Soldekammerater skulde lukkes ind. Hun listede ned ad Køkkentrappen, susede hen til Stationen, idet hun mindedes Aases Sang af Per Gynt: „Paa Skier har jeg rendt, jeg har ledt mig frem, Folk spurgte, hvad jeg vilde, jeg svared', jeg vil hjem“ — hjem vilde hun, hvor svært det end var, hjem for at bede Far og Mor om Tilgivelse, og endnu en gang opleve „Barndommens Jul“. Hun naaede To-

get i rette Tid, og et Par Timer efter, da det allerede begyndte at blive mørkt, stod hun ud ved Stationen; der var en halv Times Vej til Præstegaarden, men hun kendte hver Vej og Sti og kunde finde hjem selv i Bælgmørke; flere Gange var hun ved at vende om, men hver Gang var det, som en Stemme inde i hende sagde: Blot fremad, blot hjemad; og snart stod hun ved Alléen af de gamle Lindetræer, som førte op til Præstegaarden; nu kneb det for hende, og hun maatte hen til et af de gamle Træer — det var som en gammel Ven, der rakte sine skærmende Grene ud over hende, da hun lænede sig op ad det og lagde sin brændende Pande mod Stammen og hviskede: Aa, tag imod mig, lad Far og Mor glemme, hvordan jeg har været, og tilgive mig. — Nu stod hun i Gaarden og saa Lysene skinne ud fra Stuehuset; oppe i Studereværelset gik Far op og ned ad Gulvet; han tænkte vel paa sin Juleprædiken; nu og da stod han stille og foldede sine Hænder og saa op mod den stjerneklare Himmel; men

hvor var Mor? Bedst at gaa til hende, og Ingeborg listede gennem Bryggersdøren ind i Køkkenet — og dér paa en Stol sad Mor, og det saa ud, som hun græd. Da Ingeborg aabnede Døren, saa hun op, bredte begge Armene ud: „Ingeborg, saa har da Gud hørt min Bøn, nu bliver det en velsignet Jul.“ Storhulkende laa Ingeborg paa Knæ foran hende: „Mor, Mor, jeg har været saadan en styg Pige — Mor, aah Mor“ — men Moderens Hænder lagde sig paa Ingeborgs Hoved: „Min stakkels, stakkels Pige, nu er alt godt, alt ondt er glemt, nu er du jo hjemme for at holde Jul. Men vent med at gaa ind til Far, lad ham i Ro tænke paa sin Prædiken og gaa i Kirke først; gaa kun ind i Dagligstuen, hvor Lampen er tændt, saa kommer jeg straks.“

Ingeborg aabner Døren og samler i sit Blik hele Stuen med alle de kære kendte Møbler og Billeder, hun folder sine Hænder til Tak, men pludselig farer hun sammen; henne i Stolen foran Klaveret sidder en ung Mand, han rejser sig, staar et Øjeblik og stirrer, saa lysner det i hans Øjne, han rækker begge Hænder frem, Ingeborg griber dem: „Karl, Karl,

kan du ogsaa tilgive mig som Mor?“ „Ja, Ingeborg, nu har jeg dig, og nu slipper jeg dig ikke; nu har Julen jo bragt velsignet Bud.“ — Medens de staar stille Haand i Haand og ser paa hinanden, begynder Landsbyens Kirkeklokker at ringe til Juleaftens-Gudstjensete, de ser Far i Ornat gaa forbi Vinduet, Mor kommer ind: „Skal vi følges ad?“ „Ja,“ siger Karl, „vil du følge med mig, Ingeborg, ind i Kirken og viden ud i Livet, for jeg skal op til Grønland som Præst; tør du drage med?“ „Ja, hvis du mener, at du kan gøre et godt Menneſke af mig, der kan blive dig værdig?“ — „Ja, det baade kan og vil jeg.“ Og saa gaar de sammen ind

i Kirken, hvor Menigheden har begyndt at synge: Det kimer nu til Julefest. — De sætter sig i en af de bageste Stole, og Præsten gaar for Alteret og senere paa Prædikestolen; idet han efter gammel Vane lader Øjnene glide hen over sin Menighed — han kender dem jo alle — og ligesom nikker til hver enkelt af dem og tager dem ind i sit Hjerte, falder hans Øje paa de to dernede — der gaar ligesom et Glimt af lysende Glæde hen over hans Ansigt, og idet han som sædvanligt hver Jul begynder med: „Saa lad os glemme Sorg og Savn og holde Jul i Jesu Navn,“ læser han med glad Stemme — hele Menigheden ser op paa ham; den Stemme saa glad har de ikke hørt i snart mange Aar — læser han det gamle kønne Juleevangelium:



Keruben aabnede Porten og lod Set se ind i den vidunderlige Have.

„Og det begav sig i de Dage, at en Befaling udgik fra Kejser Augustus, at al Verden skulde skrives i Mandtal . . .“, og man kan mærke, hvor greben den gamle Præst selv er, da han kommer til Ordene: „Se jeg forkynder Eder en stor Glæde, som skal vederfares hele Folket. Eder er i Dag en Frelser født, som er den Herre Kristus i Davids By . . .“

Sin Prædiken begyndte han med: „Engang var jeg paa et Hospital, i hvis Gaard der var rejst en Natursten; paa den havde Overlægen ladet indrødse:

At gøre Livet lyst og trygt
for den, hvis Sind blev mørkt og sygt,
derfor blev disse Huse bygt.

Det er et dejligt Budskab, som passer; for det er jo Opgaven at gøre de Patienter, der kommer ind paa et Hospital, raske og glade, saa de kan udskrives og komme hjem igen. At gøre Livet lyst og trygt, derfor blev det ogsaa Jul. Det var Aarets mørkeste Tid, og Hyrderne sad derude paa Markerne ved Bethlehem og holdt Nattevagt over deres Hjord; de var bange, men pludselig skinnede Lyset ind i Mørket, og Englens Stemme lød: „Se jeg forkynder Eder en stor Glæde — Eder er i Dag en Frelser født,“ og Livet syntes dem atter lyst og trygt, ligesom for os, nu det er Jul; thi det er en Frelser fra Synd, en Frelser fra Død, som for vor Skyld lod sig føde den hellige Julenat. Det var Guds Søn.

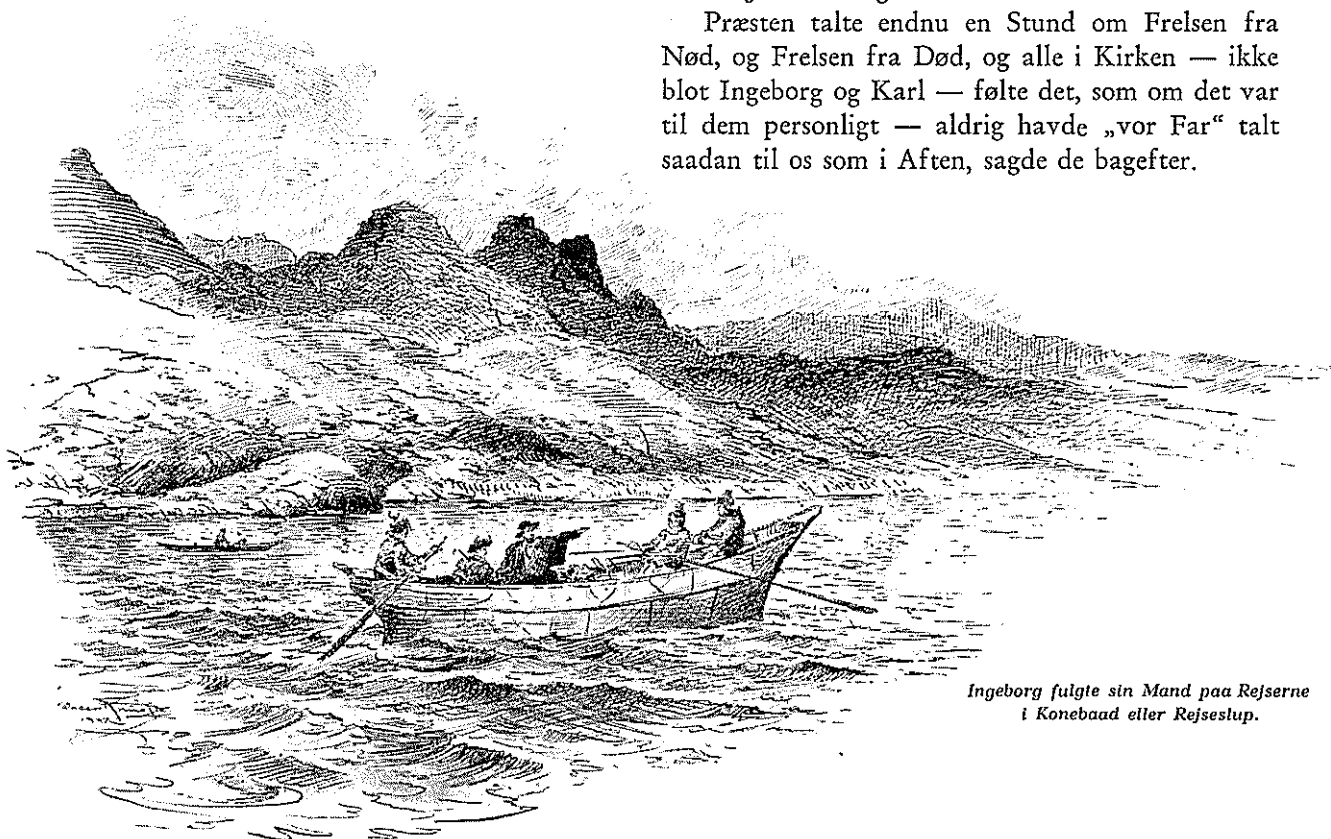
En Frelser fra Synd! Der er ingen Synd saa stor, uden at der er Tilgivelse for den hos Gud.

Lad mig fortælle et gammelt Sagn. Da Adam

paa Grund af sin Synd var jaget ud af Paradiset, vandrede han rundt paa Jorden og sled i det med Arbejde; da han saa blev gammel og træt og ikke magtede mere, huskede han, at Gud havde lovet at give ham Barmhjertighedens Olie, inden han døde. Han bad derfor sin Søn Set om at drage ud og hente den til sig. „Du skal gaa mod Øst, til du kommer til en stor Eng med dejligt grønt højt Græs; i det vil du se Fodspor — din Mors og mine — men de er visne, for saa stor var vor Synd, at Græsset visnede der, hvor vi satte vor Fod. Paa den anden Side af den Eng ligger Paradiset.“ Set brød op, fandt Vejen og Sporene, og naaede frem til Paradisets Port, som bevogtedes af Keruben med det flammende Sværd. Set frembar sin Fars Ærinde, og Keruben aabnede Porten og lod Set se ind i en vidunderlig Have med dejlige Blomster og stor Græsplæne, og midt paa Plænen mellem alle Blomsterne, ja, „uden Spir og Kongekrone, der kun sad en fattig Kone, vugged Barnet i sit Skød“ — der sad Jomfru Maria med Jesusbarnet med Glorie om Hovedet. „Gaa nu tilbage,“ sagde Englen, „og sig til din Far, at du har set den Frelser, som skal sone hans og Alverdens Synd og genaabne Paradisets Porte for den fortabte Menneskeslægt.“ Set drog nu glad hjem, og se, nu var Fodsporene paa Engen ikke mere visnede, men stod grønne og saftige som det andet Græs.

Og se det blev Jul, ja, nu i Dag er det Jul, og Paradisets Porte er aabne; og hvor stor en Synd, du end har begaaet, saa vil Gud kaste Barmhjertighedens og Tilgivelsens Kaabe over dig og lade dig gaa ind til Julens hellige Glæde.“

Præsten talte endnu en Stund om Frelsen fra Nød, og Frelsen fra Død, og alle i Kirken — ikke blot Ingeborg og Karl — følte det, som om det var til dem personligt — aldrig havde „vor Far“ talt saadan til os som i Aften, sagde de bagefter.



Ingeborg fulgte sin Mand paa Rejserne
i Konebaad eller Rejsestup.

Saa lød Slutningssalmen „Glade Jul“, og da Præsten gik ned gennem Kirken, rejste hele Menigheden sig op; ud for Stolen, hvor Børnene og hans Kone sad, stod han et Øjeblik stille og sagde: „Ja, saa velsignet Jul til os alle,“ og udenfor Kirken tog han Ingeborg under Armen og sagde til hende: „Nu glemmer vi Sorg og Savn, og holder Jul i Jesu Navn. Vi taler ikke et Ord om det gamle, det er forbi, og nu holder vi Jul.“

Det blev en dejlig Jul i den gamle Præstegaard, hvor ogsaa Karls Forældre var med. —

— — —

Efter Jul fik Ingeborg og hendes Mor travlt — de unge skulde jo giftes og rejse med det første Skib til Grønland, der blev syet og vævet og alt gjort rede, og en Søndag Morgen tog de alle ind paa den grønlandske Handels Plads, hvor den gamle Grønlandsfarer laa, som skulde føre de unge Præstefolk op til deres Hjem i det høje Nord. Der blev taget et vemodigt Farvel, og oppe paa Broen stod Karl og Ingeborg og vinkede til deres gamle Forældre, saa længe de kunde se dem; Sejlene fyldtes af Vinden, og snart var Barkskibet ude af Syne

Rejsen derop forløb som sædvanligt og som det er skildret saa ofte. Storm skiftede med godt Vejr og Søsyege med fornyet Livsmod og godt Humør, og som altid ombord paa Grønlandsskibene gjorde alle, fra Kaptajnen til Messedrengene, alt for deres Passagerer. Efter 5 Ugers Forløb mødte de Isen og saa de første kønne Isfjælde og kort efter tonede Landet frem — „et stolt og trodsigt Land“, som afdøde Biskop Ludwigs saa kønt har skildret det — og de satte Foden paa Grønlands Klippegrund.

Grønlanderne modtog dem med deres sædvanlige Elskværdighed og Gæstfrihed, og det blev et Liv i Glæde og Fryd for dem begge og for deres Menighed trindt om. Sagnet var stort — som et lille Danmark; midt i det laa Kolonien med dens Præstegaard og spredt langs Kysten Udstederne og Bopladserne med deres Kapeller og Skoler. Ingeborg fulgte sin Mand paa hans Embedsrejser til alle Stederne —

om Sommeren i Konebaad eller Rejseslup, om Vinteren med Hundeslæde. Medens han forrettede sine Embedshandlinger, gik hun rundt til de fattige Grønlandere — for de var fattige dengang — i deres Hytter, saa til syge, plejede dem, gav Raad og Trøst til dem og delte ud af sin Overflod til dem, idet hun altid medførte en Kasse med gode Sager, Ris, Kaffe, The, Tobak, Figner og Svedsker; Grønlanderne sagde om hende: „Som hun er, maa Gertrud Rask, Hans Egedes Kone, jo have været,“ —

og større Ros kan en Præstekone deroppe ikke faa. Paa en af deres Rejser kom de til et Sted, hvor Hernhutterne i gamle Dage havde haft deres Mission; ved at blade i de gamle Kirkebøger saa de, at den forlængst afdøde Missionær en Nytaarsaften havde skrevet: „Er hat alles gut gethan — Han har gjort alle Ting vel“; de bladede tilbage i Bogen og saa, at Missionæren i Aaret, der var gaaet, havde mistet sin Kone og deres Barn, og dog kan han sidde Nytaarsnat i sin Sorg og Ensomhed og takke Gud og skrive: „Han har gjort alle Ting vel“. Det Ord blev Karls Valgsprog senere hen i Livet.

Da der var gaaet et Aar, laa der en yndig lille Dreng i en Barneseng, og

Præsten skrev i sin Glæde i sin Kones Poesibog (en saadan, som Regel i rødt Bind, havde de fleste unge Piger dengang) følgende:

Kunde du end i det fremmede Land og følge den farende gejstlige Mand langt bort over Hav fra den hjemlige Strand for muligt Livslykken at finde.

Saa fandt du vel nok, at Lykken ej hver Dag tilhuse bor,

men ofte er som den farende Gæst, midt som man troer, man har den bedst, saa hvirvles den bort som Bladet af Blæst hen over den frosne Jord.

Men den Dag, du mærked', at nu inde i dig det klukkede' og lo, og den Dag, du følte, at du ligesom blev delt i to, saa stred du vel nok den sværeste Strid,



Hun sidder saa underligt med lukkede Øjne og et Smil om Munden. Hjertet slaar ikke mere.

det er givet en Kvinde at stride,
men da der laa ved din Side
et hjælpeløst skrigende Nor,
saa glemte-du al din Kvide
for den Lykke at være Mor.

Aaret efter kom der en lille Pige, og senere igen 2 Børn, og havde Livet før været dejligt, blev det nu vidunderligt. Børnene fulgte med Forældrene paa deres Rejser, og førte et herligt ubundent Friluftsliv, og de takkede Gud af deres ganske Hjerte, fordi Han havde gjort alle Ting vel.

Midt om Vinteren i Mørketiden „kom Julen med Solhverv for Hjerterne bange.“ Var Solen end borte, saa straaede Stjernerne paa Himlen Dagen igen. Men og Nordlysene spillede, og Julenat gik de unge Grønlændere gennem Kolonien og sang deres Jule-salmer — med deres barnlige rørende Tro forstod de som maaske ingen andre at fejre Jul, sikre paa, at ogsaa for dem var i Dag en Frelser født.

Hvert Aar om Foraaret gjaldede Raabet „umiarssuit, umiarssuit“ — Skib, Skib — over hele Kolonien, saa kom Skibet fra Danmark med Breve fra Danmark, og mange Aar kunde Karl og Ingeborg glæde sig ved at høre godt Nyt. Men da der var gaaet 12 Aar, kom der Bud om, at de gamle Præstefolk, Ingeborgs Forældre, var døde, og Menigheden skrev til Karl, at hvis han vilde søge Embedet, skulde denne indstille ham til at faa det. Det syntes han, at han maatte gøre for sin Kones og sine Børns Skyld. De brød op og rejste, men det var en vemodig Afsked fra de prægtige Grønlændere, som de havde lært at holde saa meget af.

De kom hjem i November og gik fra Stationen til Præstegaarden. Da de kom til Lindealeén, maatte Ingeborg hen til et af de gamle Træer, og med Taarer i sine Øjne sagde hun til Karl: „Ved det Træ græd jeg i min Sorg og Fortvivlelse for mange Aar siden, nu skal det ogsaa høre min Glæde og Tak.“

Første Søndag i Advent blev Karl indsat i sit Embede og talte over Ordet: „Han har gjort alle Ting vel“.

Mange Aar fik de Lov til at bo i den gamle Præstegaard, og elskede og agtede blev de af deres Menighed. En Dag paa sin Vandring rundt i Sognet for at se til syge og gamle, mødte Karl en Mand, der sagde til ham: „Se, din Kone er som en Præstekone skal være. Du er aldrig hjemme, og det er rigtigt, for du skal ud og se til os, men hun er altid hjemme for at tage mod os, og altid har hun et mildt Blik til os, naar vi er glade, og et trøstende Ord til os, naar vi er bedrøvede, og Vandet synger til en Kop Kaffe, naar vi er trætte og forkomne.“

4 Børn havde de, og naar de kom hjem i Ferierne

med Venner og Veninder, saa var der Liv og Glæde, og Præstefolkene blev gamle og ønskede begge, at de maatte faa Lov til at lukke deres Øjne i det gamle Hjem; ofte sagde Præsten: „Ja, Gud give, at vi maa følges ad i Døden, som vi har fulgtes ad i Livet.“

Saa var det en Lørdag Aften i Højsommeren; Børnene ventedes hjem, Gaarden var fejret, og Havegangene revet. Saa siger Ingeborg: „Lad os gaa op paa Udsigtshøjen og se Solen gaa ned.“ De følges ad ud i Haven, hvor der dufter af Blomster, og gaar sammen ned gennem Nøddegangen. „Her har de gaaet,“ siger Karl, „alle mine Formænd i Embedet, her har de tænkt paa, hvad de skulde sige i Kirken, her har de vandret med deres Sorger og Glæder og lagt det frem for Gud. Han har gjort alle Ting vel.“

De naaer op paa Udsigtshøjen. Solen er ved at gaa ned og forgylder hele Himlen; Præstekonen sætter sig paa Bænken, medens Præsten bliver staaende og nynner ganske sagte:

Der staar et Slot i Vesterled
tækket med gyldne Skjolde,
did gaar hver Aften Solen ned
bag Rosenskyernes Volde...

Han ser ned paa sin Kone; hun sidder saa underlig med lukkede Øjne og et Smil om Munden, han bøjer sig ængstelig ned, Hjertet slaar ikke mere, hun er gaaet ind „bag Rosenskyernes Volde“.

Der lyder glade Stemmer, det er Børnene med deres Venner; Præsten kalder, de kommer og bærer med Taarer i Øjnene deres Mor op gennem hendes elskede Nøddegang ind i Huset og lægger hende paa Sengen, idet Præsten beder et „Fadervor“. Derpaa gaar Præsten ind i sit Studereværelse, gaar uroligt op og ned ad Gulvet, frem og tilbage med foldede Hænder og lægger sig paa sin Bedeskammel. Da Børnene kommer for at sige Godnat, ligger han der endnu, men nu er Livet udslukket; stille bærer de ogsaa ham ind og lægger ham ved Siden af deres Mor. Hans Ønske og Bøn har Gud opfyldt, de fik Lov til at følges ad ogsaa i Døden.

Ved Begravelsen er hele Sognet samlet. Kirken kan langt fra rumme Følget, som staar helt ud paa Kirkegaarden. Nabopræsten taler over det Ord, som den afdøde saa ofte nævnede:

„Han har gjort alle Ting vel.“

— — —

Ovenstaaende skulde være en Julefortælling, men er blevet lidt af et Livs Saga. Lad mig da til Slut ønske én og hver, som læser den derude paa Havet: Velsignet glædelig Jul.

Erik Jespersen,
forhenværende Præst i Grønland.





Reproduktion : Brdr. Børentzen

KORSET I

Her samles vi hver Julekvæld,
 naar Mindeblusset bliver tændt,
 hvor Verdens frie Hav har sendt
 en Arm mod Byens Hjerter;
 for Jer, der hævdede Danmarks Navn
 og gjorde hele Verden Gavn,
 vi tændte Korsets Kerte.

Da vi blev knægtet, var I fri —
 vi sendte Bud til fremmed Kyst
 og kaldte Jer med bange Røst:
 „Man venter Jer herhjemme —“
 I tænkte: „Skam faa den, der tror —
 det er jo ikke *Jeres* Ord
 og ikke *Jeres* Stemme.“

I *blev* — og I
 armerede til Ka
 med Gods til d
 hver Stund i Li
 I fulgte Søman
 om Søen saa bl
 Jer Frihed at b



Maleri af D. Godycki Cwirko

NYHAVN

Digt af AXEL JUEL

ev Orlogsmænd:
o I fo'r
Liv om Bord,
ens Fare.
rens Krav:
Jeres Grav,
re.

Hver sjette Mand kom ej i Land.
Tak, hver formummet Orlogsgast,
der stod mod Hadets Brænding fast
og kunde Døden møde!
I viste Verden, hvem vi er —
nu mødes vi i Bøn for Jer
og det, hvorfor I døde.

Det gløder i Kanalens Vand —
fjernt ud dens Flade førte os,
det er, som om I hørte os
og smilende forstod os —
det er som rækkes fra Jer Grav
— at vi kan sværge ved Jert Krav —
en Haand af Hav imod os.



Han indhentede **PIBKEN**

AF HOLGER ROSENBERG · ILLUSTRATIONER AF ERNST KÖHLER

HAN var en Gaade, et Mysterium, men vi var for længst holdt op med at prøve paa at finde Løsningen. Den var ikke inden for vor Rækkevidde. Den eneste, der kunde lede os paa Sporet, var ham selv, og han var tavs. Ikke tavs som Graven, for en Gang imellem hvislede han et enkelt Ord — som oftest et Enstavelsesord — ud mellem Tandstumperne, men da han selv herunder ikke fjernede den halvt opædte Pibestump fra Mundkrogen, gjorde dette naturligvis ikke Forstaaelsen lettere.

Nu fik han Lov at skotte sig selv. Ingen kom ham nær. Ingen tiltalte ham. Han sad timevis i sin fedtede og falmede Dækstol, rørte sig saa godt ikke, sad blot og tyggede paa Piben, der almindeligvis var kold, og gloede tanketomt ud over Havet. Eller han hang over Rælingen lige saa urokkelig, skiftede blot Ben en Gang imellem, det ene paa Dækket, det andet paa den underste Jernstang. Naar han havde gjort dette et Par Gange, faldt han tilbage i Stolen igen.

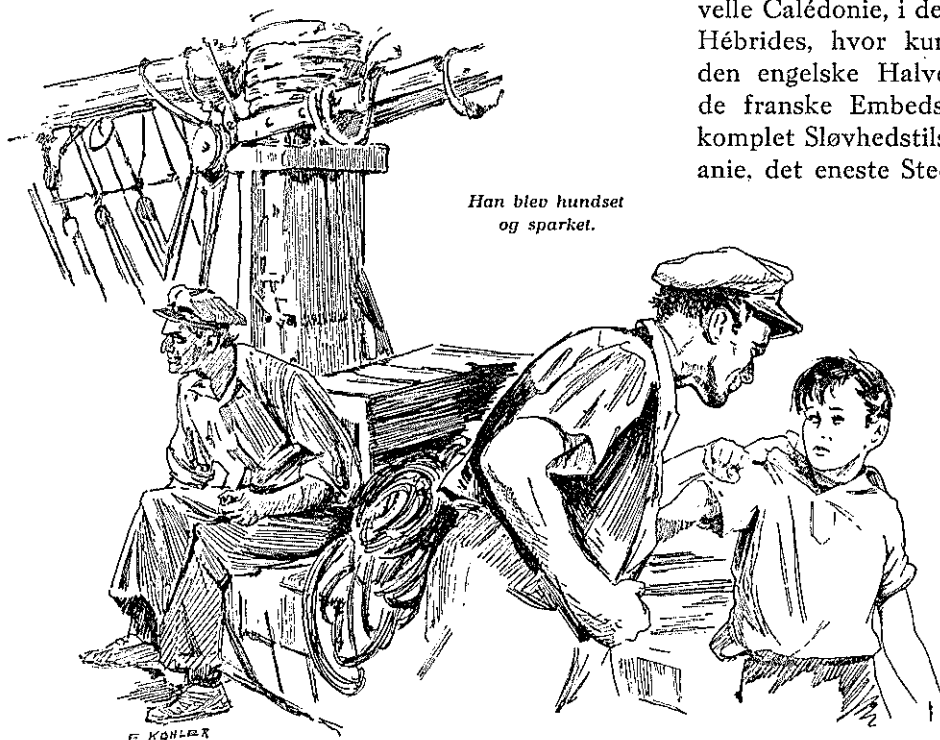
Han mødte hver Dag i den samme gamle, luv-

slidte og plettede Dragt. Men det var ganske sikkert ikke, fordi han ikke havde Raad til at købe sig en ny, for han rejste paa første Klasse, havde endda et Enkeltkammer paa Promenadedækket, lige ved Siden af mit, og til Dineren tog han ikke til Takke med den Rødvin, der hørte med til Kuverten, men bestilte sig en Flaske ekstra Vin af en fin, gammel Aargang. Men han spiste som en Gris, slubrede og smaskede og gjorde sig ingen Umage for at undertrykke et Bøh! naar han havde spist for meget.

Da jeg kom ombord i S/S »Céphée« i Papeete, var han den første af de omtrent hundrede Passagerer, som jeg lagde Mærke til, ikke blot fordi han — som sagt — havde Kammeret ved Siden af mit, men ogsaa fordi han saa voldsomt emanciperede sig fra hele det øvrige Rejseelskab. Dette bestod helt og aldeles af franske Embedsmænd og Officerer med Familie, som var paa Vej hjem fra de franske Kolonier i Sydhavet paa en med uhyre Længsel imødeset Ferie i det aandsfortærende ensformige og kedsommelige Liv i Nouvelle Calédonie, i det endnu værre Liv i Nouvelles Hébrides, hvor kun de evige Stridigheder med den engelske Halvdel af Condominiet bevarede de franske Embedsmænd fra at glide ned i en komplet Sløvhedstilstand, og i Livet i Fransk Oceanie, det eneste Sted i Sydhavet, hvor en Fransk-

mand med Respekt for sig selv kunde tilbringe de Aar, han med dobbelt Vægt kunde faa lagt til sine Avancementsvilkaar, naar han endelig slap hjem »for godt«.

S/S »Céphée« var et stort Skib, omtrent 20.000 Tons, et af disse kombinerede Fragt- og Passagerskibe, med hvilket Messageries Maritimes holdt Forbindelsen vedlige mellem Moderlandet og dets Kolonier. Det var ikke nogen Hurtigløber, men det var et godt Skib



Han blev hundset
og sparket.



Han havde ogsaa været
Guldgraver i Australien.

med gode Passagerbekvemmeligheder og udmærket Forplejning, og Livet ombord var hyggeligt og muntert. Jeg var den eneste ombord, som ikke var Franskmand, thi selv vor gaadefulde Medpassager — det havde vi faaet opklaret ved Purserens Hjælp — var født i La patrie, selvom det var længe siden, og selv om de Ord, han af og til fremmumlede, mere lød som Engelsk end som Fransk.

I en fuld Maaned havde »Cephée« sejlet paa den Kæmpe af et Hav, som skiller Asien og Amerika, og siden vi havde forladt Tahiti, havde vi været os selv saa fuldstændig, som var »Cephée« det eneste Skib, der fandtes paa Havet. Vi var kommet igennem Panamakanalen udi det caraibiske Hav, og nu var det bleven Juleaften.

Der var nogle og tyve Børn ombord, og Purseren var en flink Mand, som ikke vidste, hvor godt han vilde gøre det for os, saa der var virkelig Julestemning ombord. Spisesalonen var dekoreret og straalende oplyst, Dineren var overdaadig, og Kaptajnen trakteredede med Champagne. Det var tilmed Maaneskin, og Havet var spejlblankt. Aftenen var saa dejlig, som en Tropeaften kan være det. Hen mod Midnat var der faldet Ro over Skibet. Kun oppe paa Broen stirrede vagtsomme Øjne ud i Natten, og Skibets Lanterner fortalte andre, der var paa Havet i Højtidsnatten, at her kom vi.

Hen paa de smaa Timer gik jeg i Natdragt ud paa Dækket. Jeg kunde ikke sove, og jeg har altid elsket paa saadan et sovende Skib at staa og stirre ud over Havet eller op over den straalende Stjernehimmel, derfor lod jeg mig viljeløst glide ind i en Tilstand af Stilhed og Fred.

Uden egentlig at gøre sig fortrolig med, hvad det var, der skete, mærkede jeg nok, at der var et Menneske, der kom hen paa Siden af mig, men det blev mig først klart, at der stod nogen lige op ad mig, da jeg ganske tydeligt hørte disse Ord:

»Could you, please, tell me, where I can find the Northstar?«

Det havde været ganske naturligt, om jeg var blevet overrasket, for den, der stod ved Siden af mig, var ingen anden end min gaadefulde Nabo og Medpassager. Jeg har sidenhen ofte spekuleret over, hvorfor jeg ikke blev det, og jeg er kommet til det Resultat, at det var, fordi jeg stadig havde haft en Fornemmelse af, at den sære Herre og jeg tilsidst vilde finde hinanden. Vi havde noget tilfælles vi to i det stærkt begrænsede lille Menneskesamfund ombord i »Cephée«, vi var Enere, vi var tusind Mil fra alle de andre, fra disse rubrikerede Embedsmænd og fastanbragte Kontorusser. Vi vilde mødes, det havde jeg hele Tiden været sikker paa, selv om jeg næppe havde tænkt mig, at det skulde ske en Julenat paa saa sært et Tidspunkt.

Min Kammernabo var ogsaa i Pyjamas, en smuk om end noget skrigende Silke-Natdragt. Men Piben havde han i Mundkrogen. Længe stod han og stirrede paa Stjernen, jeg havde vist ham. Hans Hoved nikkede et Par Gange op og ned ganske langsomt, som fulgte han en Streg imellem Carls-vognens bagerste Stjerner, der netop var synlige dybt nede paa Himlen i Nord, og den klare Stjerne lidt højere oppe.

»Det er syv og tyve Aar siden, jeg sidst saa den!« sagde han endelig.

»Har De været saa længe hjemme fra?«

»Hjemme fra!« mumlede han et Par Gange, som havde han svært ved at hitte ud af, hvad »hjemme« var for noget.

Jeg lod ham selv om, hvad han nu vilde sige og langt om længe sagde han: »Har De været i Frankrig?«

Ja, det havde jeg da.

»Har De været i Languedoo?«

»Ja!«

»Der bor min Mor ... (en meget lang Pause) ... hvis hun da lever endnu.«

Han knugede sin knyttede venstre Haand haardt ind mod de venstre underste Ribben — det var en Bevægelse, jeg ofte havde set ham gøre; jeg troede, det var en Vane, men jeg lærte senere paa en voldsom Maade, at det var meget mere — og jeg hørte ham mumle noget, der kunde opfattes som:

»... weakened heart ...«

Da jeg dog stadig havde en Fornemmelse af, at han vilde trække sig ind i sin Skal som en Snegl, hvis jeg begyndte at udspørge ham, sagde jeg ingen Ting, og det viste sig at være klog Politik, for lidt efter hørte jeg ganske tydeligt — det var dog ikke til mig eller til nogen anden, han sagde det — mere saadan, at han gav sine Tanker Ord, siden han nu en Gang var begyndt at tale:

»Mafoi! Den ligger naturligvis uden for Mors Køkkendør!«

»Hvabehar?«

»Ingenting!«

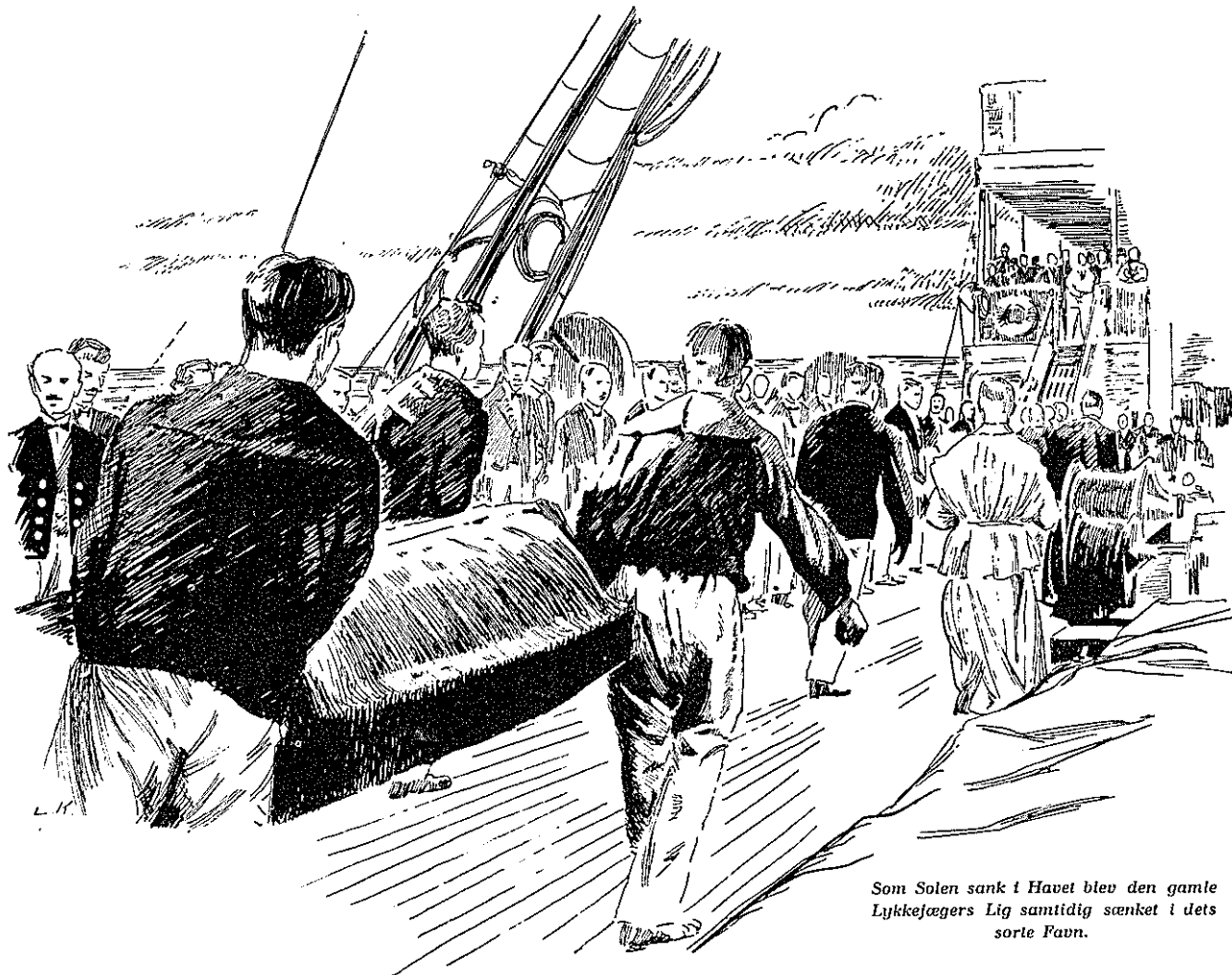
Saa stod vi igen en rum Tid og glædede og sagde ikke noget, saa vendte han brat omkring og gik ind til sig selv, og saa var den Samtale forbi. Men den næste Nat kom han igen, og lidt efter lidt begyndte vi ogsaa at tale sammen om Dagen. Det var, lige som om han var bleven glad over, at der var en, der vilde høre uden at komme med dumme Spørgsmaal, og paa den Maade fik jeg i Stumper og Stykker en Livshistorie, der ikke er sjælden der ude i Sydhavet, men som altid er i Stand til at sætte almindelige Menneskers Fantasi i Bevægelse, fordi saadanne vilde Fugles Liv omkring Jordens mest eventyrfyldte Farvand er Romaner, som kan faa hver Drengs Øjne til at lyse og hans Kinder til at gløde.

Hvad min tavse Ven virkelig hed, fik jeg aldrig at vide. Han kaldte sig Henri Francais, men det var aabenbart et Navn, hans vidtløftige Venner ved Torsdagsøens whiskystinkende Bar'er eller omkring de øldrivende Jernborde i Sydneys Sømandsknejper havde givet ham. Hans Døbenavn var maaske nok Henri, men Francais var ikke hans Efternavn, men et Kendingsnavn til Adskillelse fra andre Henryer af dansk, spansk eller anden Oprindelse.

Da han var fjorten Aar, stak han af fra Marseille med et Barkskib. Han var fyldt med lyse Drengedrømme om, at Lykken stod et Sted der ude i der store Verden og ventede paa ham. Lige straks saa det nu ikke saadan ud, for han blev hundset og sparket og mødte knapt nok Venlighed endsige Lykken. Men Pokker med det, tænkte han, hun staar paa den anden Side Havet og venter.

Over mange Skibsdæk og gennem mange sure Oplevelser naaede han ikke alene over paa den anden Side Havene, men helt om paa den anden Side Jordkloden. I Sydney rømte han. Nu havde han faaet nok af Sejlads paa de store Have. Det var ikke der, Lykken var at finde. Han var bleven tyve Aar. Nu kunde Lykken ikke være langt borte, tænkte han. Herovre paa denne Side af Kloden var der Liv og Lystighed og glade Dage. Der var ikke den Ting, nok saa dristig og nok saa lovøs, som en rask Mand ikke kunde gaa løs paa. og Lykken staar den kække bi — det Ordspøg havde han hørt, da han var Dreng.

Men det blev en lang Jagt. I syv og tyve Aar tumlede han rundt mellem alle de Havnepladser, der vender ud mod det sydlige Pacific. Under Figenræerne paa Suwas Victoria Parade havde han sidet om Natten med yndige Piger af alle Kulø-



Som Solen sank i Havet blev den gamle Lykkejægers Lig samtidig sænket i dets sorte Favn.

rer. I Numeas smaa Cafeer under Place Couberts bredkronede Akacier havde han skyllet Oceaner af Amer Picon avec Grenadine ned i Selskab med fhv. Stortyve og Giftblandere og Lystmordere af den Affaldsdyng af »libérés«, som er den franske Straffekolonis bemærkelsesværdigste Befolkningsdel. Og Port Moresbys og Rabauls Waterfront havde staaet paa gloende Pæle, naar Henri Francais arriverede paa en af sine mystiske Ekspeditioner.

Somme Tider havde han Lommerne fyldte med Guld, til andre Tider var de saa slunkne som en Tiggerpose. Men en Ting var han klar over, at enten han var rig eller fattig, enten dejlige Piger hang ham om Halsen, eller han sov ensom paa sit simple Leje, enten han var omsværmet af Venner eller gik sine Veje alene, saa var det ikke Lykken, han havde fundet. Dog, han var ligeglad! For han troede stadig, at den hulde Gudinde stod om det nærmeste Gadehjørne og ventede paa ham.

Der var ikke den Plads i det sydlige Pacific, hvortil hans Navn ikke var knyttet paa en eller anden Maade, og ikke den Ballade i nogen Havn, hvori han ikke havde deltaget. Han havde været Guldgraver i Australien og Paradisfuglejæger paa Ny-Guinea. Han havde været Dykker og søgt efter Guldskatte i gamle Vrag, der var gaaet til Bunds paa Torresstrædets Koralbanker. Han havde været Hotelvært i Cooktown og Slavehandler for Sukkerplantagerne i Queensland. Han havde fisket Perler ved Amboina og Trepang paa det store Barrièrerev. Der var — kort sagt — ikke det »job«, en ærlig Fribytter kunde være bekendt at give sig i Lag med, som han ikke havde forsøgt.

Alt dette fik jeg pikket sammen i Stumper og Stykker fra mine natlige Samtaler med min ordknappe Ven eller ved de faa Samtaler i fuldt Dagslys, da han havde endnu vanskeligere ved at faa Mundtøjet i Gang.

Sjov og Ballade og billig Kærlighed og løse Venner havde han fundet nok af der omme paa den anden Side af Jordkloden, men ikke Lykken — i al Fald ikke det, han vilde kalde Lykken. Men alt efter som dette gik op for ham, blev han mere og mere tavs. Han kravlede ind i sig selv, og saa blev der jo god Tid til, at Tanker, han ikke havde tænkt, siden han sejlede med Barken fra Marseille, kunde stikke Hovedet frem og faa et forslidt Hjerte til at dikke endnu mere uregelmæssigt, end Tobak og stærke Drikke og andre Stimulanser under Kapløbet med Lykken nogensinde havde faaet det til at slaa.

Han kom til at tænke paa sin Mor, og hver Gang de Tanker dukkede op, havde han det ikke godt. Mon hun levede? Mon *hun* havde tænkt paa *ham* i alle disse Aar? Han vidste godt, at det sidste Spørgsmaal var dumt, for han kunde

endnu føle blide Strøg af en haard Arbejdshaand hen over sit Haar, og et Par sorte, kærlige Øjne, som han sidste Gang saa ind i for mange, mange Aar siden, var de eneste Øjne, han kunde huske.

Jo mere han krøb ind i sig selv, jo oftere trængte Minder fra Barndommen sig ind paa ham, og jo mere ond blev han paa det raadne Sydhav. Parbleu, hvad skulde han blive her efter! Sydhavet var sgu det sidste Sted, hvor Lykken var at finde. Enfin! Nu vilde han hjem, hjem til Frankrig, hjem til Languedoo, det var derfor, han nu befandt sig ombord i S/S »Cephee«. Og da han var kommet saa vidt i sine abrupte Fortællinger, forstod jeg pludselig, hvad han havde ment med den gaadefulde Bemærkning, den første Gang, vi talte sammen, Julenat:

»Mafoi! Den ligger naturligvis uden for Mors Køkkendør!«

Han mente Lykken!

— — —

Vi var kommet ud i Atlanterhavet, to Døgn fra Martinique, som vi havde anløbet for Bunkerkul. Jeg laa og dasede i Solen i min Dækstol. Det var højt op paa Formiddagen. Min tavse Ven havde endnu ikke vist sig, men deri var intet mærkeligt, for som Regel kom han ikke paa Dækket før ved Middagstid.

Purseren kom hen til mig. Et venligt Smil, der ellers altid lyste paa hans smukke Ansigt, var borte. Han bøjede sig ned over mig og næsten hviskede:

»Undskyld, Monsieur! Henri Francais er død!«

»Død!«

Hvad siger man, naar man faar saadan en ubegribelig, overraskende Meddelelse? Jeg sagde ikke andet end: Død! og rejste mig langsomt af min Stol. Og saa forklarede Purseren, at da Kammerstewarden havde banket paa og var gaaet ind, da ingen svarede, havde fundet Henri Francais død i sin Køje. Ikke saa meget som et Suk havde jeg hørt ind til mig. Han var død saa blidt som et Barn, der sover ind. Det svage Hjerte havde tout simplement holdt op med at slaa en Gang i Natens Løb.

Som Solen sank i Havet, blev den gamle Lykkejægers Lig samtidig sænket i dets sorte Favn.

Alle de, der ikke kendte selv det allermindste til deres gaadefulde Medpassager, hele »Cephees« Besætning, som knapt havde bemærket ham, og jeg — den eneste, der havde faaet hans Livs Historie — var dybt grebne ved den simple, men saa uendelig skønne og storladne Ligfærd. en Sænkning i Havet er. Og da Lastelugen, hvorpaa hans sortindhyllede Lig laa, langsomt blev hævet saa meget, at det gled ud gennem Skanseporten og med et Plump forsvandt i Havet, slog det mig, at nu havde han da endelig indhentet Lykken.

GEVINST hver Gang!

Fortælling om en Slags nordisk Samarbejde

Af AAGE J. CHR. PEDERSEN

S/„TRAMPE“ af København havde ligget i over 14 Dage ved Dokken i Nærheden af 42. Gade i New York og ventet paa Last. Men Havnearbejderne strejkede, og før de gik i Arbejde, var der intet Haab for »Trampe« eller nogle af de mange andre ventende Skibe om at faa losset og lastet — og Udsigten til at naa hjem til Jul blev mindre for hver Dag, der gik.

Hver Morgen kastede man sig over »New York Times« og de andre amerikanske Aviser, som kom ombord, for at se, om Forhandlingerne gjorde Fremskridt, anstillede Beregninger og diskuterede Situationen, som om et Par Dage vilde naa det kritiske Punkt, hvor Juleaften blev henlagt til et Sted ude i Nordsøen eller Kattegat. Nede i Fyrbøder-Lukaf'et var Interessen for det aktuelle Problem ikke mindre end oppe i Officersmessen, — alle var lige interesserede i at faa Jul hjemme, maaske lige bortset fra den lille Finne, Perainen, som nu, efter Krigen, kun havde eet Menneske paa denne Jord, han brød sig om — hans Mor oppe i Åbo. Jul i København betød Ensomhed for ham — ja, der var selvfølgelig Sømandshjemmet, men alligevel, Perainen vilde nu hellere have Jul i Søen sammen med Kammeraterne end døje med Hjemveen i de lange Helligdage ved Land.

»Du tager med mig hjem Juleaften,« sagde Jørgen Lemper en Aften, Spørgsmaalet var paa Bane i Lukaf'et. »Jeg skal ta' og skrive til Mor, at hun sætter en Kuvert mere frem paa Julebordet. Hvor der er Hjerterum, som man siger, der — — det gaar nok altsammen, skal du se.« Den lille Finne nikkede taknemmelig, han forstod ikke meget andet af Jørgens Ordstrøm, end at den indeholdt en kammeratlig Venlighed, men mere behøvedes heller ikke for at varme Perainen helt ind i det allerinderste Hjertekammer.

»Og faar vi Jul i Nordsøen, well, saa holder vi Nytaarsaften sammen hjemme hos mig, — der er altsaa Gevinst hver Gang og ikke Spor at være ked af?«

»Nyårskvæll, javist — ock gevinst, säger du?« Den lille Finne saa spørgende paa sin Kammerat; men Jørgen Lemper, der stod og bandt sit Svedestykke om Halsen, svarede ham bare med et bredt, godmodigt Grin, hvorpaa han med et Dask paa Finnens Skuldre forsvandt op ad Lukaf-Trappen for henne midtskibs at suse ned ad Jernlejderen til Donkeykedlen, hvis Fyr taalmodigt ventede paa et Par Skovfulde Kul.

Senere paa Aftenen stod Jørgen Lemper, inden han skulde til Køjs, alene oppe paa Dækket og spejdede ud over Floden, hvor oplyste Færger og Bugserbaade pilede frem og tilbage, mens deres Spejlbilleder flimrede som Tunger af Ild i det sorte Vard. Gang paa Gang flængedes Stilheden af langtrukne Fløjt ude fra Mørket, — men Jørgens Tanker var langt borte, de gik over Oceanet hjem til Danmark, til hans Far og Mor, og igen begyndte han at beregne Chancerne for at naa hjem til Juleaften: Hvis Strejken var forbi i Morgen, saa de blev sejlklar Tirsdag, — og hvis »Trampe« saa fik Vinden agter ind, — og hvis Mester vilde give Maskinen et Par Omdrejninger mere — og det ellers var ordentlige Kul, saa — —

Jørgen fo'r pludselig sammen ved at høre listende Trin bag sig og snurrede rundt. Henne ved Falderebstrappen saa han et hvidt Ansigt vendt imod sig, og et Øjeblik efter gled en krumbøjet Skikkelse som en Skygge tværs over Dækket og forsvandt Jørgen troede straks, det var Vagtmanden, men da han i det samme hørte dennes høj-røstede Latter henne fra Kabyssen, slog han det hen med, at det nok var en af Matroserne, som uset vilde slippe ned i Lukaf'et. Da alt igen var

stille, vendte Jørgen sig om og lod Tankerne i et sidste Glimt passere igennem Hjemmets kære, kendte Stuer tusinde Mil herfra, — saa tog han Huen af og foldede sine Hænder.

— — —

Den næste Dag begyndte ligesom de forrige Dage — med øde Dokker og tavse Kraner og Spil. Skipperen var i sort Humør og skændtes drabeligt med 1. Maskinmester, i Officærsmessen stod Barometeret ogsaa lavt, saa den stakkels Messe-Peter hverken kunde staa eller gaa nogen tilpas, og Hovmesteren var saa gnaven, at han arrigt smækkede Kabysdøren i med et Brag, da Jørgen Lemper ved Middagstid kom for at bede om lidt mere Sennep til Flæsket.

»Har ikke mere!« snerrede han indefra og satte Klinkefaldet for. Jørgen kunde ikke dy sig for en Bemærkning: »Der synes ellers at være »surt« nok her ombord — ogsaa inde i Kabyssen,« mumlede han, højt nok til at kunne høres omme bag Jerndøren. Slukøret og ærgerlig gik han tilbage til Lukaf'et med den tomme Krukke, fast besluttet paa ikke at lade hverken sit eller Kammeraternes gode Humør ødelægge af en sur Hovmester.

»Han har ædt al Sennep selv,« raabte Jørgen og satte med et Bump Krukken paa Bordet, mens en hjertelig Latter rungede gennem det lille Lukaf. Bagefter laante han Perainens Harmonika, satte sig paa Køjekanten og begyndte at spille alle de Julemelodier, han kunde huske. Nogle stemte i med, og en hyggelig, kammeratlig Stemning bredte sig og fyldte det lille Rum med noget, der mindede om Fest. Da Jørgen endelig var blevet træt i Fingrene og holdt inde, klappede hans Kammerater taknemmeligt i Hænderne, det var, som om man helt havde glemt al den Surhed og Tristhed, man havde rundt om sig og fornemmet lidt af Julens Glæde — skønt der endnu var 17 Dage til den store Festaften.

Raab og Støj oppe fra Dækket fik dem med eet til at holde inde med Snakken, der hørtes raske Fodtrin hen over Hovedet paa dem, og nu var nogen i Gang med at fjerne Lugerne.

Hvad skulde det betyde? Der maatte være sket noget deroppe.

Inden Jørgen Lemper naaede at faa lagt Harmonikaen til Side og komme hen til Trappen, lød et Raab ned til dem:

»Halloj, dernede! Det er Slut — Strejken er endt — de gaar an med Losning i Eftermiddag — Julen er reddet!« Det var Baadsmændene, som havde været i Land og oppe i Byen faaet en frisktrykt Løbeseddel stukket i Haanden. Som et Bevis for sine Ords Rigtighed lod han Sedlen med det lykkelige Budskab flagre ned i Lukaf'et, hvor

den blev grebet af ivrige Hænder og læst — om og om igen. Jo, det var virkelig sandt, den lange Ventetid var forbi — nu skulde der arbejdes som aldrig før — nu var der for Alvor Haab om at naa København Juleaften.

Hvis de da fik ordentlige Kul — og Vejret holdt sig.

— Hen paa Eftermiddagen var baade Dokken og Dækket paa »Trampe« som forvandlet. Kraner og Spil blev levende, og overalt myldrede det med travle Mænd, som i Buelampernes og de elektriske Soles Skær sled i det for at faa Skibet udlosset. Hele Natten snurrede Spillene, mens Lastbiler og Autokærre kørte til og fra Skibet topfyldt med Kasser og andet Stykgods, og nede paa Fyrpladsen svedte den lille Finne under Arbejdet med at fyre op under Hovedkedlerne. Alt og alle var som med et Trylleslag blevet anderledes.

»I mangler vel ikke noget derhenne?« spurgte Hovmesteren, da Jørgen Lemper kom for at hente Paalæg til Aftensmaden, og én paastod at have hørt Skipperen standse Førstemester og sige: »Vil De ryge en Cigar, Mester —, ægte Havanna!« Elskværdigheden og det gode Humør havde overalt sejret over Surhed og Gnaveri — fordi der var tændt et Haab forude om Jul i Danmark.

— Næste Morgen var »Trampe« udlosset, og Indladningen begyndte, Vagten paa Fyrpladsen var sat, og det traf sig saadan, at Jørgen skulde lempe paa Perainens Vagt.

»Det bliver den store Gevinst, Finne — hvis du kan holde Dampen oppe paa Stregen hele Hjemturen,« opmuntrede Jørgen sin Kammerat, og Perainen lo og sagde, at han vilde slide som en Hest for den Juleaftens Skyld hjemme hos Jørgen.

Ved Midnatstid blev Trosserne kastet, og S/S »Trampe« dampede ud ad Hudsonfloden, via Oslo bestemt for København.

Paa den lille Afrivningskalender over Jørgens Køje stod: 9. December 1945.

— — —

Sandy Hook Fyrskib var forlængst passeret, og Livet ombord paa »Trampe« gik sin vante Gang — omtrent da. Der var nemlig det at bemærke, at Farten ikke var synderlig stor, og rundt om paa Skibet var Humøret igen for nedadgaaende.

Man havde desværre faaet daarlige Kul i Bunkerne — og Fyrbødere og Lempere sled i det som smaa Heste for at holde Damp bare til de normale Omdrejninger. Havde der bare været en Mand mere paa Fyrpladsen til Hjælp —, men det lod sig ikke gøre.

»Nu spytter vi to i Næverne og gi'r den et or-

dentlig Pulver, Finne,« sagde Jørgen til sin Kammerat, da de om Aftenen tørnede paa Vagt.

»Javist —,« svarede Perainen, »så det kan bli den stora gevinsten, men det tror jag inte med dessa kol, Jørgen.«

»Giver vi op nu, er alt tabt — saa længe der er Kul, er der Haab, Finne.« Jørgen havde heldigvis endnu noget af Besættelsestidens Aand i Behold, de sidste Aar under Krigen havde lært ham, hvad sejt, stædig Udholdenhed og Haab betød. Mistede man det, mistede man alt.

Den lille Finne tog med et Suk Jørgens Optimisme til Efterretning, løste sin Kammerat af foran Kedlerne og tog fat paa sit anstrengende Arbejde, mens Jørgen kravlede ind i den dunkelt oplyste støvfylde Kulkasse, hvor det gjaldt for ham at faa skovlet saa mange Kul frem paa Dørken, at Fyrbøderen havde nok til hver Overfyring. Engang imellem maatte han »puste lidt«, støttede sig paa Skovlen eller satte sig ned i Kullene og lod Tankerne gaa paa Langfart —, et Par Rejser til, saa skulde det være slut med at sejle, saa vilde han i Land og læse til Kedelpasserprøven og senere søge en Stilling ved et af Kommunens Værker, og saa — — —

Jørgen sprang op med et Sæt, — noget bevægede sig ovre i Kulbunkens forreste Hjørne, noget levende, der som en Skygge voksede frem af Kullene og i Mørket antog Form af et menneskeligt Væsen.

Et kort Sekund løb Angsten som en Kriblen igennem ham, men fra Krigsaarenes underjordiske Arbejde vidste han, at koldblodig Ro i enhver Situation er det vigtigste af alt. Han gjorde et Skridt tilbage hen imod Aabningen til Fyrpladsen, knugede Hænderne fast om Skovlen og fulgte med spændt Opmærksomhed hver af Skikkelsens Bevægelser.

Det var et Menneske, Ansigtet stod som en lys Klat i Halvmørket, og Omridset af en kraftigt bygget Mandsperson traadte nu tydeligt frem for den forbavsede Jørgens Øjne. Der hørtes en svag Stønnen — saa lød det med en hæs, sprukken Stemme, der havde noget norsk ved sig:

»Bliv ikke bange — jeg skal ikke gøre Dem Fortrød — maaske vil De være saa venlig at hjælpe mig lidt tilrette.«

»Hvor kommer De fra?« Jørgens Stemme sitrede lidt, han kunde godt høre, at hans Spørgsmaal lød dumt, men i Øjeblikket var han »lidt rundt paa Gulvet.« Det maatte være en »blind Passager«.

»Jeg havde gemt mig i Bunkerne der.« Han pegede bagud imod Kulkassens Hjørne, men uden at slippe Jørgens Blik. »Kan jeg maaske — hvis De vil være saa god — om jeg kan faa lidt at drikke?«

Det kom forlegent og høfligt, som om han frygtede, at den Ulejlighed, han forvoldte, skulde skade hans prekære Stilling.

Situationen var saa besynderlig, at Jørgen i Øjeblikket ikke anede, hvordan han skulde gribe den an. Ude paa Fyrpladsen hørte han 2. Mester lave Vrøvl med Perainen, som ikke kunde holde Dampen, og lidt efter bankede Finnen utaalmødt i Dørken med Fyrspaden, — han havde lagt Mærke til det Stop, der var blevet i Lempningen.

»Du maa vente lidt — sæt dig ned saa længe,« sagde Jørgen venligt, men bestemt, og Nordmanden adlød. Da der var tilstrækkeligt med Kul fremme til en lille Pause, og 2. Mester var gaaet tilbage til Maskinen, kravlede han ud paa Fyrpladsen, hvor han hurtigt satte Finnen ind i Situationen. Med et Krus kold Te og en Humpel Brød kravlede de to Kammerater ind til den mystiske Nordmand. Han maatte mindst have ligget tre-fire Døgn i Kullene og var sikkert godt sulten. Jørgen kom pludselig til at tænke paa den Skikkelse, han forleden Aften havde set snige sig over Landgangen, det var maaske ham?

»Her, Kammerat — det er ikke noget Festmaal-tid, men du skal nok faa mere senere, sagde Jørgen gemytligt og rakte Nordmanden Teen og Brødet, som han med et taknemmeligt Nik fortærede paa Rekordtid. Da han var færdig, smilede han for første Gang, og Jørgen saa nu, at han var ganske ung.

Finnen maatte ud til sine Kedler igen, hans nøgne Overkrop var vaad af blank Sved, og hans sorte Haar var som klistret til Panden.

»Naar vil vi være i Oslo?« spurgte Nordmanden interesseret, da Jørgen og han var blevet alene.

»Maaske gaar vi direkte til København — det tales der da om,« svarede Jørgen, men da han saa Skuffelsen i Nordmandens Ansigt, tilføjede han hurtigt: »Det kommer an paa Kullene. — Du skal altsaa hjem?« spurgte Jørgen efter en kort Pause. Den anden saa langt frem for sig, saa sagde han langsomt og med Eftertryk: »Hjem — ja, hjem — det er det, jeg vil —«

Og nu fik Jørgen i korte, knappe Sætninger den unge Mands Historie. Siden April 1940, da Tyskerne besatte ogsaa hans Land, havde han sejlet med amerikanske Skibe, havde Gang paa Gang været i Livsfare, havde ogsaa tjent Penge, men ødslet dem væk paa ligegyldige Ting — og paa det, der var værre. Jo længere, han var kommet ud i Uføret, desto stærkere var Længslen efter Norge og hans Barndomshjem blevet — og nu vilde han hjem, hjem til sit befriede Land for at begynde et helt nyt Liv — —

Jørgen lyttede grebet til den unge Nordmands Beretning og glemte fuldstændig sin Pligt. Finnens

utaalmodige Banken med Spaden og 2. Mesters ar-
rige Snerren kaldte ham tilbage til Virkeligheden
og Lempespaden, men pludselig stod 2. Mester
inde i Kassen, rød i Hovedet af Ophidselse:

»Hvad Dælen bliver det til — er De besvimet,
Jørgen — eller hvad er Me?« Mere fik han
ikke sagt. Med aaben Mund og et Udtryk, som var
det et Spøgelse, han saa, stirrede han paa den
fremmede, som havde rejst sig.

»Hvad — hvordan — — hvem er det?« stam-
mede han, henvendt til Jørgen.

»Han kom frem fra Kullene — ovre i Hjørnet
— han er vist Nordmand,« forklarede Jørgen.

»Olav Moen, hedder jeg — jeg er fra Hauge-
sund — jeg er villig til at — arbejde alt det, De
forlanger,« skyndte Nordmanden sig at forklare,
som vilde han besværges et optrækkende Uvejr.
Maskinmesteren tog nu Situationen i stiv Arm:

»Naa, saadan — De er altsaa blind Passager,
— hvor længe har De saa ligget der og »dang-
deret« den?« spurgte han stilfærdigt og med en
Stemme, der røbede Lune og Godmodighed.

»Jeg tænker: tre — maaske fire Dage — jeg
ved ikke saa nøje.«

»Saa maa De da være godt udhvilet,« lo 2. Me-
ster. »Ligge paa Ryggen og nyde Livet tre-fire
Dage i Træk — mens vi andre pukler saa vi er
ved at styrte —, men naturligvis, lad dem ar-
bejde, der er skabt til det.« Undertonen af Hu-
mor var der stadig, og Olav Moen forstod ham.

»Ja, De skal nok faa Deres Lyst styret, men
foreløbig maa De følge med op til Maskinchefen
og Skipperen — saa maa de bestemme, om De
skal arbejde eller —« 2. Mester kneb Øjet til og
saa streng ud, »— eller strittes over Bord.«

Med et taknemmeligt Nik til Jørgen og Fin-
nen fulgte Moen efter 2. Mester ind i Maskinen
og derfra op til Maskinchefens Kammer. Efter et
højest nødvendigt Bad, som afslørede et ærligt,
frimodigt Ansigt, gik Turen til Kaptajnen, som
skrev en lang Rapport i Skibsjournalen og stillede
den »blinde Passager« til Raadighed for Maskinen.

— — —

Næste Morgen Kl. 8 stillede Olav Moen frisk
og udhvilet paa Fyrpladsen sammen med Perai-
nen og Jørgen Lemper. 2. Mester kom ud.

»Hvis I nu alle tre ta'r et ordentlig Nap, er
der Chance for at naa hjem til Juleaften,« sagde
han opmuntrende. »Men Viserne paa Manometret
maa dirre oppe paa den røde Streg hele Tiden.
forstaar I — ellers bli'r det Jul i Nordsøen, boys.«

»Saa muler vi paa!« raabte Jørgen, da Meste-
ren var forsvundet, og nu blev der arbejdet paa
»Trampe«s Fyrplads som aldrig før. Den lille
Finne fyrede og slejsede, Olav Moen hev Aske
op og øste snart Jørgen af i Kassen, snart Perai-

nen foran Kedlerne. Under Sang og muntre Til-
raab gik Time efter Time, mens Viseren sitrede
lige ved den røde Streg, og Maskinen stampede
rundt med fem Omdrejninger mere end det nor-
male: Hjem — til Jul. Hjem — til — Jul — sang
den, — i hvert Fald lød det saadan for alle om-
bord, lige fra Messe-Peter til den gamle Skipper.
Og Humøret var højt overalt.

»Naar Finnen og jeg det ikke,« erklærede Jør-
gen overfor Nordmanden, »saa skal du nok naa
det, — det er det, jeg har sagt: Der er Gevinst
hver Gang.«

»Jeg skal bli' glad, om vi naar det alle tre,«
sagde Moen, »jeg arbejder gerne 20 Timer i Døg-
net for Juleaften i Haguesund.«

»Ollerejt — saa paa med Vanten.« Jørgen tog
fat igen. Han længtes selv —, endda mere end
han vilde give Udtryk for. Ja, Nordmanden havde
Ret: Juleaften hjemme var en haard Tørn værd.

— — —

Olav Moen nøjedes ikke med sin egen Vagt.
Han tog ogsaa et Nap med paa de andre Vagter
— og »Trampe« skød Fart. Da man gik igennem
Pentland Firth Nord for Skotland, var Julen fak-
tisk i Sigte forude —, men endnu kunde en Storm
i Nordsøen eller et Maskinuheld ødelægge hele
Tegningen, saa man turde ikke rigtig tage For-
skud paa Juleglæden.

Kun Jørgen var Storoptimist. »Den er sikker
Vinder,« raabte han inde fra Kullene ud til de to
Kammerater. »Det er det, jeg hele Tiden har sagt:
der bliver Gevinst til os allesammen, — paa med
Vanten, Mannel!«

Og der blev Gevinst. Nordsøen blev for-
ceret uden Forsinkelse, og den 23. December om
Morgenen fortøjede »Trampe« ved Kaj i Oslo
Havn, Stykgodset blev udlosset, og da Mørket
var faldet paa, stod det igen Fjorden ud. Olav
Moen blev om Bord til det sidste Minut. Han
rystede hjerteligt de to Kammeraters Hænder:
»Nu faar I have Tak begge to, — det var vel nok
et godt nordisk Samarbejde, vi der lavede — og
som gav Gevinst. God Jul, Kammerater.«

Han stod inde paa Kajen og svingede Kasket-
ten til Farvel, lige til »Trampe« var forsvundet
bag Oslofjordens Holme og Skær. Henne Agter
stod Finnen og Danskeren og saa ind imod den
oplyste By, hvor en norsk Kammerat nu, ligesom
de selv, var paa Vej hjem — til den for en Sø-
mand store Gevinst: Julen indenfor et Hjem
trygge Havnemole.

Det er Samarbejde, der skal til, fastslog Jør-
gen, og Finnen nikkede: »Javist, samarbete, så
først går det bra.« Saa gled de ned ad Lejderen
for at fortsætte — S a m a r b e j d e t.





EN STÆRK FULECIGAR

Af OSCAR JENSEN — Illustrationer af OSCAR KNUDSEN

EN EVENTYRER! En Søens Vagabond! Dette var Skipper-Ord, der nu og da var kommet mig for Øre, naar der med lange Mellemrum laa en Dybvandssejler i Lagunen ved Papeete — Selskabsøernes franske Residensstad paa Tahiti — og at disse Skipper-Ord var en Hentydning til mig, havde jeg intet Øjeblik været i Tvivl om. Men jeg vidste, hvad jeg var — en Rømningsmand, hvilket i disse Tider ikke betragtedes som mere uhæderligt end at snyde en Tolder, og jeg gad se den Skipper, der i saa Henseende havde „rent Brød i Posen“, selv om Uskyldigheden lyste ham ud af Øjnene. Jo vist var jeg Rømningsmand, og jeg havde i fjorten Maaneder levet et lykkeligt Driverliv blandt lykkelige Mennesker paa Verdens lykkeligste Ø. Ja, jeg havde levet mig saa fuldstændig ind i Forholdene dér i dagligt Samvær med mine elskelige, kanelbrune Venner og Veninder — med Tua, Rateru, Taharia og Oaia og mange, mange andre, at jeg ikke havde kunnet tænke mig Muligheden af atter at forlade dette jordiske Paradis. Og nu — — ?

Hvad var der foregaaet? — Hvor befandt jeg mig? — Det summede i mit Hoved. Min Hjerne arbejdede som en Højtryksmaskine, hvis Stempler dunkede mod mine Tindinger. Var det en Drøm — en ond Drøm.

Henslængt i et mørkt Hul mellem Tovværk, Tjærepose og gammelt Sejldug laa jeg bundet paa Hænder og Fødder og med en Knebel i Munden.

Taagerne, der havde sløret min Bevidsthed, begyndte at lette. Palernes monotone Klip-Klap fra et trægt arbejdende Ankerspil, Kommando-Raab og Opsang naaede mine Øren, og det gik op for mig, at jeg befandt mig i et Kabelrum om Bord i et Skib, der var i Færd med at lette Anker og gaa under Sejl; og snart tilkendegav en fjern, rislende Lyd som af strømmende Vand, at Skibet skød over Stævn. Men hvad var det for et Skib, og hvor sejlede det hen? Hvorfor og hvordan var jeg kommet der om Bord — og laa nu med Haandled og Ankler smertende af de snærende Reb og halvvejs kvalt af den Knebel, jeg havde i Munden?

Ah! — En svag Lysning klarede pludselig lidt op i en eller anden af min i Øjeblikket formørkede Hjernes Celler. Der var jo kommet en tysk Bark ind i Havnen for at fylde ferskt Vand og komplettere sit Mandskab — rigtig, Barken „Melpomene“ af Hamburg, trælastet fra Tacoma og paa Vej til Santos. — Javist, jeg havde jo været i Selskab med Kaptajnen og Førstestyrmand fra „Melpomene“ hele Aftenen. — Store og flotte Fyre, Kaptajn Herzog og Styrmand Stemmer — rigtige Tyskere med velplejede og opstrøgne Knevelsbarter à la Kejser Wilhelm, og de talte lige saa godt Engelsk som jeg. — Men hvordan var det nu — hvordan var jeg kommet i Selskab med disse tyske Skibs-officerer? Jeg hørte jo som simpel Matros ikke med i dette Lag. — Jo, nu huskede jeg det. Jeg havde jo været paa Vej til Hula-Hula



Aldrig før havde jeg følt Dansens Trylleri som paa denne Aften

i Papeete, og saa havde de antastet mig uden for Frank Hill's Saloon og havde udspurgt mig om, hvor Dansepladsen var. Jo, og da jeg havde svaret, at jeg skulde samme Vej og havde tilbudt dem mit Følgeskab, havde de med overstrømmende Elskværdighed budt mig ind paa en Drink. Selvfølgelig sagde jeg ikke nej, men den ene Drink blev efterfulgt af adskillige Glas Ispunch, for det var Juleaften, og Tyskerne havde Spenderebukserne paa. Bagefter fulgtes vi ad til Hula-Hula.

Men hvor var det saa, de blev borte for mig? — Jo, nu har jeg det — i Kinesershopen, hos den gamle skævejede Chinaman, der absolut vilde have os til at spille Poker og ryge Opium. Nej, jeg betakkede mig — foretrak en af Kaptajn Herzog's herligt duftende Havanesere. For mig kunde de dumme Tyskere gerne ryge sig smækbedøvede i den gule Satans Gift. Jeg forstod jo nok, at det var noget i den Retning, de hviskede indbyrdes om — og med den gule Repræsentant for Tahiti-Kinesernes Lyksalighed — dem om det. Jeg skulde ikke være deres Barnepige. — Hvor blev de for Resten af? De havde vel lagt sig til at sove Rusen ud — maaske ikke nogen daarlig Idé... Det maa man lade Kaptajn Herzog, hans Cigarer ejede en besnærende Aroma. — —

Hvordan var det saa? — Jo, jeg traf Rateru og Taharia og Oaia og flere andre af mine brune Venner og Veninder — og mange, som jeg slet ikke kendte og aldrig tidligere havde set. Lige meget, det var en vidunderlig Nat — noget ganske andet end at ligge opiumforgivet i en skiden Kinesershop. Aldrig før havde jeg danset en saa dejlig Hula-Hula. Aah, Taharia! Aldrig havde jeg følt Dansens Trylleri som paa denne Aften sammen med dig, naar vi stod over for hinanden mellem de andre Par paa Dansepladsen med vore Hænder ligesom alle de andre hvilende paa vore Hofter og med vore Lænder vuggende i Takt til Hula-Sangens æggende Melodi, som i et Tempo, der blev hurtigere og hurtigere, vildere og vildere, henrev hele Dansepladsen i Ekstase — en herlig Julenat.

En skramlende og skurende Lyd over mit Hoved udviskede pludselig mine Syner. En Luge i Dækket blev skubbet til Side, og en Lysstraale efterfulgt af en Lyd, der kunde minde om et Tordenskrald trængte ned til mig i det mørke Hul.

„Naa, du danske Sviregast!“ lød Kaptajn Herzog's Stemme, og nu skurrede den i mine Øren. „Hvordan smagte Cigaren?“

Denne haanlige Tiltale og Spørgsmaalet, der fulgte efter, klarede med ét mine Sanser.

Shanghajet — opiumbedøvet af de listige, tyske Slyngler og slæbt om Bord i deres forbandede Skude, som jo ganske rigtig havde anløbet Papeete for at fylde Vand og komplettere sit Mandskab — komplettere sit Mandskab paa Tahiti, hvor der kun yderst sjældent fandtes ledige Søfolk i Land — og for Tiden kun een eneste helbefaren Mand, som absolut ikke ønskede at komme bort. Dette kunde i Øjeblikket synes ugørligt,

selv om Kompletteringen, som det hed sig, ogsaa kun drejede sig om en enkelt Mand — i hvert Fald ikke paa en hæderlig Maade. Men saa var denne nederdrægtige, tyske Skipper altsaa ikke veget tilbage for at faa sit Ønske opfyldt med List og Vold.

Ondskabsfuldt grinende befriede Styrmand Stemmer mig for Knebel og Reb, mens Kaptajn Herzog spottende saa til. Jeg vilde tale, men min Tunge og Gane klæbede sammen, og der kom kun en hæs Lyd som en dæmpet Stønnen efter et Kvælningsanfald frem over mine Læber. Jeg følte mig som mørbanket over hele min Krop og mine maltrakterede Lemmer, og hver Bevægelse jog en stikkende Smerte igennem mig.

„Lad mig komme i Land igen,“ bad jeg, da jeg langt om længe var kommet op paa Dækket og havde faaet Mælet igen, men ingen tog ringeste Notits af mit bønligt Forlangende, og saa blev jeg truende. „Hvis jeg ikke øjeblikkelig bliver sat i Land, Kaptajn, skal De komme til at angre denne Genistreg, De har sat i Scene.“

Men hverken Bønner eller Trusler gjorde det ringeste Indtryk paa denne nedrige Tysker. I en brøsig Tone blev jeg kommanderet agterover og ned i Kahytten, fulgt i Hælene af Kaptajn Hertzog og Førstestyrmand Stemmer, og der skulde jeg mønstre.

Jeg skal ikke nægte, at jeg i Øjeblikket følte mig en Smule nedtrykt, og mens jeg halvvejs opgivende stod der i Kahytten muttersalene med mine to brutale Modstandere og gnubbede mine ømme Haandled, læste Kaptajn Herzog Mønstringskontrakten op for mig. I Følge denne Kontrakt skulde jeg for en maanedlig Hyre af 60 Mark forskrive mig som Matros med Barken „Melpomene“ af Hamburg paa Rejse fra Tahiti til Santos og videre, til Skibet anløb en europæisk Havn.

„Jamen jeg har ikke andet Tøj end den Skjorte og de Bukser, jeg har paa,“ protesterede jeg. „Barfodet er jeg ogsaa, og jeg kan da umuligt holde til en Tørn rundt Kap Horn med den Smule Kluns.“

„Vrøvl!“ riposterede Kaptajn Herzog. „Vi har her om Bord en velforsynet Slapkasse, og derfra kan du faa alt, hvad du har Brug for, saalænge du har Hyre tilgode.“

„Det kalder jeg et storsindet Tilbud,“ supplerede Førstestyrmanden ironisk.

„Skriv saa under,“ befalede Kaptajn Herzog kort og bydende og rakte sin Pen hen imod mig.

„Jeg kan ikke skrive. Mine Hænder er aldeles følesløse efter den Behandling, jeg har faaet,“ svarede jeg undvigende, og nu blev jeg trodsig. „Men jeg vil heller ikke skrive under, selv om jeg kunde.“

„Naa, det vil du ikke,“ snerrede Kaptajn Herzog med sammenbidte Tænder og kastede et befallende Blik til sin Styrmand, som øjeblikkelig og brutalt greb mig om min højre Haand. Haandled og tvang mine Fingre i Berøring med Penneskafte, mens Kaptajnen kradsede mit Navn under paa Kontrakten.

„Se saa!“ udbrød Kaptajn Herzog ligesom lettet,

da min foreløbige Skæbne saaledes var blevet tvangsbeseglet. „Nu kan du gaa paa Dækket og melde dig til Arbejde hos Andenstyrmand Schuster, og jeg raader dig til punktlig og uden Indvendinger at udføre enhver Ordre, der bliver dig paalagt. Mine Styr mænd tager ikke med Fløjlshandsker paa vrangvillige Søfolk, og hvad mig selv angaar, skal jeg nok vide at kurere dig mod Opsætsighed. Forsvind saa!“

„Tyske Banditter,“ mumlede jeg ved mig selv, idet jeg forlod Kahytten. Saa sjoskede jeg hen paa Fordækket og meldte mig hos Andenstyrmand Schuster, som var af samme Støbning som sine to foresatte, og som straks satte mig til at banke Rust.

Saa var jeg altsaa mønstret med dette Skib og imod min Vilje tvunget bort fra min lykkelige Tilværelse paa Tahiti. Men hvad nyttede det at gruble herover — eller over den Maade, hvorpaa mit Navn var kommet til at staa paa Mønstringskontrakten. Jeg vidste jo, at Underskriften var gyldig, naar jeg i et Vidnes Paasyn havde berørt den af Kaptajn Herzog førte Pen, mens mit Navn blev skrevet. Jeg havde set denne Metode før om Bord i et amerikansk Skib — ja, ogsaa paa et autoriseret Mønstringskontor, hvor den blev anvendt over for nogle farvede Søfolk, som redeligt nok hverken kunde læse eller skrive.

„Melpomene“s øvrige Besætning foran Masten var paa een Undtagelse nær allesammen tilsyneladende godmodige og pligtopfyldende Sønner af „das grosse Vaterland“ — strengt disciplinerede Tyskere — i hvert Fald, naar de arbejdede under Officerernes Kontrol. De gentog paa regulær Sømandsvis enhver Ordre og sluttede Gentagelsen med et *Jawohl Herr Steuermann* eller *Jawohl Herr Capitain*, og saa sprang de som Kænguruer og klatrede til Vejrs som Aber for at udføre de forskellige Ordre. Men i Lukafet var de brovtende og pralende, og de regnede naturligvis sig selv som Søfolk *über alles in der Welt*.

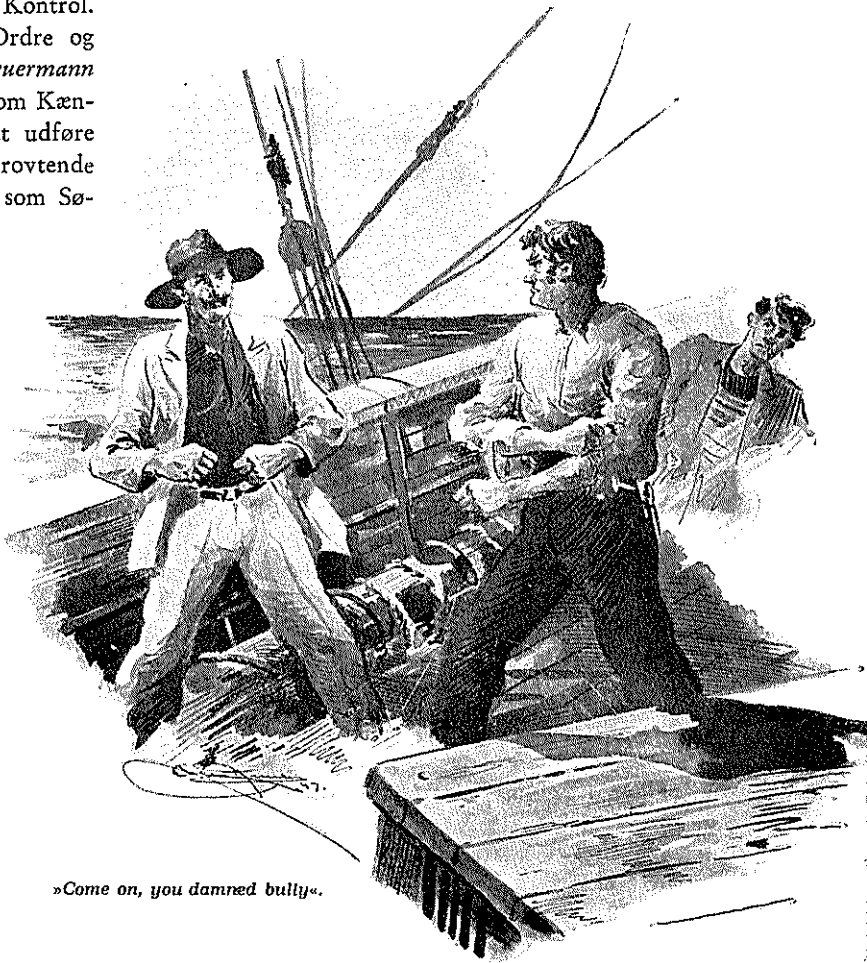
Undtagelsen var en stor og stærk Knippel af en Amerikaner, som var kommet om Bord i Tacoma for en maanedlig Hyre af 40 Dollars. Han udførte sit Arbejde som det passede ham, og han gav Pokker i den tyske Disciplin om Bord og raadede mig til at gøre det samme. Han havde over for baade Skipper og Styrmand aabenlyst udtalt sit Mishag med den nedrige Maade, hvorpaa jeg var kommet om Bord, og jeg følte ogsaa snart, at jeg i ham i hvert Fald havde een Ven blandt dette Skibs Besætning.

Men helt at give Pokker i Disciplinen om Bord havde for mit Vedkommende sine Ubehageligheder; dog gik jeg ikke af Vejen for nu og da at misforstaa en Ordre — en naturlig Følge af den i mig Dag for Dag voksende Stædighed og Trods, og snart blev jeg kaldt *ein dummer Düne* eller *Schweinhund*, og Eder og Fordømmelser regnede ned over mig Vagt efter Vagt. I saa Henseende var Kaptajn Her-

zog selv særlig ondartet. Han svovlede og tog alle Helvedes Magter til Vidne paa, at han nok skulde faa Stivsindet piller ud af mig. Og denne brutale tyske Skipper trommede hver Aften under rolige Vejrforhold sit Mandskab sammen i Kahytten til bibelske Forelæsninger, som han indledede med at gøre sine Tilhørere opmærksom paa, at der under disse ikke var nogen Rangforskel.

At Lewis, min Ven Amerikaneren, ikke overværede disse Forelæsninger, blev der ikke gjort Indsigelse imod; thi dels havde Kaptajn Herzog ikke saa lidt Respekt for denne store og stærke Yankee, der ved enkelte Lejligheder paa Rejsen mellem Tacoma og Tahiti over for sine brovtende Skibskammerater havde bevist, at han ogsaa var en habil Bokser. Men at jeg, som ikke havde lagt Skjul paa mit Kendskab til det germanske Tungemaal, selv om dette ogsaa var mangelfuldt — at ogsaa jeg, efter at jeg den første Aften i Søen havde overværet en saadan Bibelforelæsning, holdt mig borte fra disse blasfemiske Sammenkomster, tog Kaptajn Herzog mig meget ilde op.

Paa Rejsen ned gennem Sydhavet blev jeg nogenlunde ekvipeteret fra Slapkisten. Heldigvis var det Højsommer i de sydlige Regioner, og jeg klarede Turen rundt Hornet uden anden legemlig Skade end en blodig Næse og et blaat Øje efter et mindre Sammenstød med Andenstyrmand Schuster. Hvor pligtopfyldende de tyske Søfolk end var, saa hørte dog ogsaa mindre Skærmydsler mellem dem og Styr mændene til Dagens Orden un-



„Come on, you damned bully“.

der Sejladsen. Ved en særlig Lejlighed overfaldt ogsaa Kaptajn Herzog selv en af sine Landsmænd blandt Matroserne, som generet af en ondartet Saltvandsbyld paa sit ene Laar havde været for længe om at udføre en Ordre. Under en Strøm af Eder og Trusler dunkede Kaptajnen den langsomme Matros i Hovedet med sine knyttede Næver og sparkede ham i Underlivet, saa den arme Mand segnede om paa Dækket, og da jeg netop kom gaaende langs Dæk med et Mærlespiger i Haanden og passerede Stedet, hvor dette Optrin fandt Sted, troede han aabenbart, at jeg vilde komme den overfaldne til Undsætning, hvilket resulterede i, at jeg atter fik en blodig Næse. Men i det samme Øjeblik arriverede ogsaa Lewis, og han kom som en Stormvind, stilede sig op foran den brutale Skipper og smøgede sine Skjortærmer op.

„Come on, you damned bully!“ vrissede han ud mellem sine sammenbidte Tænder og hævdede sine knyttede Næver til Angreb.

Men den bestialske tyske Skipper undgik den knock-out, der sikkert vilde have fulgt paa Udfordringen, der- som han havde taget Handsken op. Han drejede rundt som en Snurretop og luskede slukøret agterover og ned i sin Kahyt.

At Tanker er todfri, ved vel de fleste Mennesker. Men at Tanker ogsaa kan vække en Tyskers Nysgerrighed og bringe ham i Harnisk, naar den tænken- til- lader sig at smile ad sine egne Tanker, det ved maaske alene jeg, og denne min Viden fik jeg en Aften, mens jeg stod til Rors. Bønnemødet i Kahytten var just afsluttet, og Kaptajn Herzog indfandt sig derefter straks paa Dækket for at snuse til Vejret. Han betragtede indgaaende Sejlføringen; saa kastede han et flygtigt Blik paa Kompasset, hvorefter han nidstirrede mig.

„Hvad i Djævelens Navn staar du og smiler ad?“ spurgte han arrigt.

„Jeg smiler, fordi jeg tænker,“ svarede jeg roligt. „Og netop nu kom jeg i Tanker om, hvad jeg i sin Tid lærte af den Præst, som forberedte mig til min Konfirmation.“

„Hvad har du lært?“ bandede Skipperen. „Du har ingenting lært — andet end Næsvisheder.“

„Jo, Hr. Kaptajn. Jeg lærte ogsaa, at man skal bedømme sine Medmenneskers Tro efter deres Gerninger.“

„Hæ!“ udbød Skipperen. „Du dumme Dansker! Ja, du er mig en køn Moralprædikant. Men vent til vi kommer til Santos, saa faar du nok andet at tænke paa.“

Jeg svarede ikke. Jeg vidste jo nok, hvad han mente med denne forblommede Trusel; thi Santos var den Gang — i Slutningen af forrige Aarhundrede — almindelig kendt blandt alle Langfarts-Søfolk som Verdens mest usunde Havn, hvor den gule Feber grasserede, og hvorfra intet Skib efter Sigende var afsejlet iger med sin fulde, oprindelige Besætning. Men hvad saa? Den gule Feber kunde vel ikke være stort værre end den tyske Plage, jeg var udsat for; og naaede vi velbeholdne i Havn, vilde der maaske blive en Mulighed for, at jeg

kunde slippe for begge Dele. Det vilde jo i saa Tilfælde ikke være første Gang, at jeg uden Tilladelse havde taget Billetten og var kommet heldigt fra en Rømning. Men den Tid den Sorg. Uden nævneværdige Spekulationer herover gik Vagt efter Vagt og Dag efter Dag, til vi omsider naaede den ilde berygtede Havn.

Santos ligger inde i et Hul og er omgivet af høje Bjerger, saa man aldrig mærker nogen Vind inde i Havnen. Intet Under, at denne udrænedes og ukloakerede By var forpestet og feberhærget og havde et ilde Ry blandt Søens Folk. Ved Lavvande kunde man langs hele Hullets Omkreds se Dynger af Aadslers, der laa og raadnede og udbredte en gennemtrængende og ækel Stank; og det forværrede naturligvis ogsaa Sundhedstilstanden, at Stranden tillige blev benyttet som Losseplads, hvor Byens Skarn og Latrin udtømtes.

Ved vor Ankomst laa der i Havnen en Mængde Skibe — hovedsagelig Dybvandssejlere, hvoraf en stor Del var lastede eller havde indtaget Ballast og i saa Henseende var klar til at afsejle, men som paa Grund af mangelfuld Bemanding maatte blive liggende. Alene i Januar og Februar Maaned dette Aar var mere end to Hundrede europæiske Søfolk bukket under for den gule Pest. Havnen frembød i det hele taget et øde og trøstesløst Udseende. Her hørtes ingen Støj, ingen høj-røstede Stemmer, og der sporedes ingen Travlhed — intet af det Liv, som ellers er til Stede i enhver anden Havn, hvor mange Skibe er samlede. Kun en enkelt Mand eller to kom nu og da til Syne paa et af disse Skibe, forrettede tavst og tilsyneladende mekanisk deres Dont eller bevægede sig omkring paa Dækkene som aandeagtige Spøgelse. Hele Sceneriet mindede om en flydende Kirkegaard, hvor de folketomme Skibe laa som tavse Minder om deres døde Besætninger.

Saa snart vort Anker var gaaet i Bund, kom den tyske Konsul og en brasiliansk Læge om Bord, og der blev i Lukafet opslaaet et Reglement, som skulde overholdes, saa længe Skibet laa i Havnen. Efter dette Reglement maatte ingen af Skibets Besætning gaa uden uldent Undertøj og uldne Strømper og uden Fodtøj. Ingen maatte arbejde paa Dækket mellem Kl. 10 Fmd. og Kl. 2 Eftmd., og baade før og efter disse Tider maatte der om Dagen kun arbejdes paa Dækket under Solsejl. I Regnvejr maatte ingen opholde sig paa Dækket eller til Vejrs, og endelig maatte ingen opholde sig om Bord om Natten, og det paalagdes Kaptajnen at sørge for Indkvartering i Land til hele Besætningen.

Den sidste Bestemmelse faldt aabenbart ikke i Kaptajn Herzog's Smag. Det vilde jo volde ham Ulejlighed og være bekosteligt at skaffe os Logi i Land. Han trodsede i hvert Fald dette sidste Paabud og lod os blive om Bord, og dette havde til Følge, at den ene af vore to Letmatroser blev syg den første Nat og maatte den følgende Dag i en af vore egne Baade bringes ud til Hospitalet, som laa paa en lille Ø uden for den indre Havn.

Den næste Formiddag blev vi alle Mand i øsende

Regn — trods fælles Protester og Henviſning til det i Lukafet opſlaaede Reglement — ſendt til Vejrs for at ſkrabe Stænger og Ræer. Den paafølgende Nat vaagnede jeg med stærk Hovedpine og følte mig ſaa mat, at jeg næppe kunde røre mig i Køjen; og da to af mine tyske Kammerater kort efter ogsaa begyndte at klage ſig, vaagnede ogsaa Lewis.

„Yellow Jack“ udbød han, og med en Fordømmelse over den tyske Skippers Ringeagt for de givne Anordninger løb han ſporenſtrengs agterud og varskoede Kaptajnen.

Bandende og ſkældende ſom ſædvanlig buſede Kaptajn Herzog et Øjeblik efter ind i Lukafet og kommanderede ſtraks mig og ſine to ſyge Landsmænd til at ſtaa ud af Køjerne og følge med ham hen i Kahytten; men da vi ikke ſelv var i Stand til at efterkomme Ordren, lod han nogle af vore tyske Kammerater hale os ud paa Dørken og hjælpe os agterover. Denne Hjælp beſtod nærmest i, at de ſlæbte os langs Dæk, og da jeg, efter at jeg havde forſøgt ſelv at hjælpe til med nogle leddeløſe Bevægelſer med Benene, ſank helt ſammen paa Dækket, ſkubbede Kaptajnen mine to Hjælpere til Side, greb mig om Anklerne og ſlæbte mig ſaaledes ved Benene hen i Kahytten, hvor han hældte et Krus amerikansk Olie i Halsen paa mig.

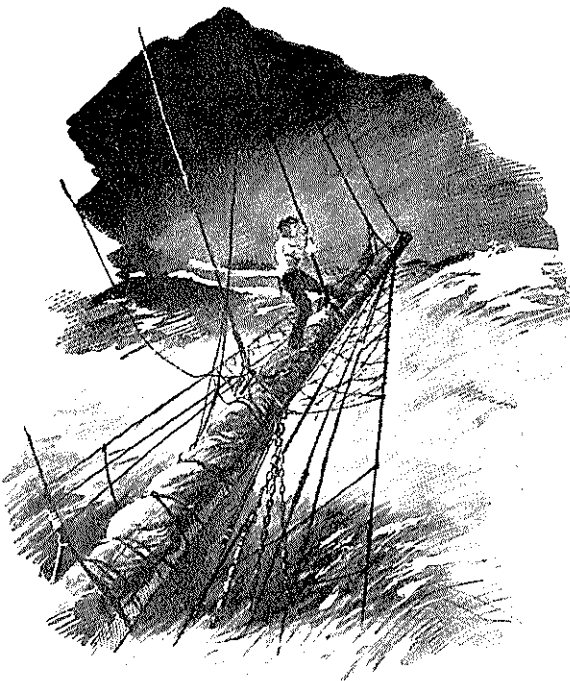
„Se ſaa!“ udbød han med et haanende Spark med Foden imod mig. „Nu er du nok ikke ſaa kry mere, du dumme Dansker. Men det er vel ikke andet end Dovenskab, du lider af — Doven-dyr!“ tilføjede han med endnu et Spark efter mig, og ſaa gik han i Gang med at hælde amerikansk Olie i mine to Lidelsesfæller.

Om diſſe iøvrigt fik ſamme Behandling, ſom jeg havde faaet, er jeg ikke i Stand til at ſige, for jeg var nærmest ſaa bevidſtløs, at man kunde have kaſtet mig over Bord, uden at jeg havde ſanſet det, og hvorledes jeg kom tilbage til Lukafet og op i min Køje igen, har jeg ikke ſelv nogen Erindring om, men det blev ſenere fortalt, at Lewis havde beſørget hele Sygetransporten til Lukafet.

Næſte Dag var Søndag, og om det var fordi HOSPITALET ikke modtog Patienter paa en Helligdag, hvilket man paastod, eller fordi Kaptajn Herzog ikke vilde ſpilde noget af ſin Søndag paa at faa os indlagt, ſaa blev vi i hvert Fald førſt om Mandagen mere døde end

leverde roet ud til HOSPITALET, hvor vi ſtraks blev indlagt. Og nu huſker jeg ikke mere, før jeg vaagnede op efter otte og fyrretyve Timers uafbrudt Søvn — uden Feber, men ſaa mat, at jeg ikke kunde røre et Lem.

Straks efter at jeg var vaagnet, fik jeg ſerveret et lille Stykke kogt Kylling med lidt Meldyppelse og en Stump Majsbrød til og derefter ſom Deſſert et stort Glas amerikansk Olie. Kylling og Majsbrød var den eneste Føde, jeg fik. Tre Gange daglig den ſamme Menu og efter hvert Maaltid den obligate Olie. Nogen anden Medicin anvendtes ikke paa dette Hospital mod gul Feber.



*Jeg kamrede mig med Hænder og Ben
fast til Klyverstaget.*

Sygestuen var et mægtigt Rum, hvor der efter mit Skøn var Plads til mindſt hundrede Patienter, og ſaa mange tror jeg ogsaa, vi var. Der var i hvert Fald fuldt optaget hele Tiden — meſt med Søfolk. De udskiftedes daglig med nyankomne. Enkelte forlod HOSPITALET ſom helbredede, men de fleſte blev baaret ud, uden at jeg ſtraks fattede, hvor de ſkulde hen; thi døde var de ikke, og deres Senge blev ſtraks optaget af nye Patienter.

Forklaringen herpaa fik jeg af min Sidekammerat, en ſtor og kraftig Jamaica-Neger, ſom var ſaa vidt helbredet, at han laa og røg Cigaretter og ſkulde udskrives den følgende Dag.

„Her i Santos tager man det ikke ſaa nøje,“ forklarede Negeren med et bredt Grin.

„Ser Lægerne, at en Patient ikke kan komme over Krisen, bliver den ſyge i bevidſtløs Tilſtand baaret ud og anbringes i en Kasse, hvis Bund er til at aabne med en ſindrig Mekanisme. Kassen ſtilles op paa en lav Vogn, der faktisk kun beſtaar af en Jernramme paa fire Hjul, og ſom ad Skinnevej køres ud over en mægtig Kalkkule. Her aabnes Kassens Bund, og dens Indhold forſvinder i Kalken.

Negeren ſlap pludſelig den udgaaede Cigaret, faldt tilbage i Sengen med lukkede Øjne og døde hen i en ſøvnlignende Tilſtand. En halv Time ſenere blev han baaret ud.

Denne Tildragelse og Negerens Forklaring havde gjort et rystende Indtryk paa mig, og jeg lagde herefter Mærke til, at Sygeplejerne virkelig ſjældent ventede, til de dødssyge Patienter havde draget deres ſidſte Suk, før de fjernede dem fra den ſtore, fælles Sygeſtue; men om de blev ſmidt i Kalkkullen, mens de endnu var i Live, tør jeg ikke med Sikkerhed paſtaaa. Herom gik

der ganske vist mange Rygter, som sattes i Forbindelse med Menigmands almindelige Opfattelse af den store Smittefare, der var ved Gulfeber-Patientens sidste Aandedrag.

Letmatrosen var allerede død den samme Dag, han blev indlagt paa Hospitalet, og fire andre af „Melpomene“s tyske Besætning foran Masten maatte jeg ligge og se bukke under for den gule Sot, inden jeg mat og afkræftet — men helt feberfri — slap ud fra dette uhyggelige Hospital med dets amerikanske Olie og levende Lig, og jeg som Rekonvalescent foreløbig blev indkvarteret i det Logihus, hvor Kaptajn Herzog — tvunget af Myndighederne — omsider havde bekvæmet sig til at indlogere Resten af sine Folk for Nætterne.

Imidlertid var „Melpomene“ halet til Bolværk og var omtrent udlosset, og da jeg efter nogle faa Dages Rekonvalescens var begyndt at tage Del i Arbejdet om Bord, kom en engelsk Kaptajn en Aften ind paa Logihuset og slog sig ned blandt os i det Lokale, der var forbeholdt de menige Søfolk. Hensigten med dette Besøg lagde Englænderen ikke Skjul paa. Hans Skib, Barken „Beatrix“, laa ballastet ved Barren og var sejlklar, men hans Besætning var ikke fuldtallig. Han manglede dog kun en enkelt Mand; og om det nu var, fordi han havde hørt en Fugl synge om min ufrivillige Tilstedeværelse blandt „Melpomene“s Besætning og mit spændte Forhold til Kaptajn Herzog, eller det var, fordi jeg efter mit Hospitalsophold saa mest medgørlig ud, skal jeg lade være usagt. Men i hvert Fald henvendte han sig direkte til mig og tilbød mig Tjansen. „Beatrix“ skulde til Melbourne og laste Uld til England, og han vilde betale mig 5 Pund Sterling i maanedlig Hyre.

Tanken om at desertere i Santos og saaledes undgaa Feberen og samtidig komme bort fra mine tyske Plageaander havde været levende hos mig, før jeg blev indlagt paa Hospitalet, men efter at jeg var udskrevet som rask og havde erfaret, at „Melpomene“s næste Bestemmelsessted var Valparaiso, havde jeg foreløbig slaaet Tanken af Hovedet. Og nu kom denne engelske Kaptajn og lokkede med 5 Pund om Maaneden paa en Rejse til Melbourne og hjemover. — Melbourne? — Jeg skulde jo den modsatte Vej. Saaledes tænkte jeg i hvert Fald straks, men et Øjeblik efter blev jeg tvivlraadig, for jeg kom i Tanker om, at der jo ogsaa var en Vej østen om til Stillehavet, og uden at give noget bestemt Afslag paa den engelske Kaptajns Tilbud, udbad jeg mig Betænkningstid til den følgende Aften.

Mens jeg saaledes havde siddet i Snak med den engelske Kaptajn, var Døren mellem Lokalet og Forstuen lydløst blevet aabnet paa Klem. Ingen i Lokalet havde bemærket dette, før Døren efter en sikkert uforvarende kraftig Nysen ude i Forstuen atter blev skubbet i. Det stod mig straks klart, at en eller anden havde lyttet ved Døren — men hvem? — Ja, hvem andre end Kaptajn Herzog eller en af hans Styrmand kunde vel have Interesse af at høre, hvad deres undergivne talte om i Selskab med en fremmed Skibsfører, hvis Ankomst

til Logihuset de muligvis paa en eller anden lusket Maa-de var kommet til Kundskab om; og hvad havde de hørt af min Samtale med Engelskmanden? Herom havde jeg i Øjeblikket ikke den ringeste Anelse; men da vi den følgende Morgen skulde om Bord, og Kaptajn Herzog mødte op med to revolverbevæbnede Politisoldater, som forsynede mig med Haandjern, var jeg ikke længere i Tvivl. Selvfølgelig protesterede jeg kraftigt, men der hjalp ingen Kæremor. Som Arrestant blev jeg ført til en Militær-Kaserne, der ogsaa benyttedes som Fængsel for særlig farlige Forbrydere, og her blev jeg laaset inde i et stort Tremmebur, som i Forvejen husede en Masse-morder — en uhyggelig Knivstikker af en Mulat — samt en Italiener, som under Karnevalet havde skudt en Rival.

I dette celebre Selskab og i dette Bur, hvis Endevæg ud til Kasernegaarden var et Gitter af svære Jernstænger, og hvis eneste Møblement var en lang Briks og en Latrinspand, tilbragte jeg Døgn efter Døgn paa en daglig Smalkost uden nogen Variation — Kl. 6 Morgen et lille Krus usødet Kaffe med en Stump Majsbrød til — Kl. 12 Middag 25 halvkogte, brune Bønner og Kl. 6 Aften et lille Krus Tevand med den obligate Billing Majsbrød. Jeg kan ikke nægte, at mine Tænder af og til løb i Vand ved Tanken om Kosten om Bord i „Melpomene“. Men hvad nyttede det, at mine Tarme skreg, og jeg knurrede. Ingen forstod mig eller bekymrede sig om mit Befindende, og jeg maatte holde Pinen ud, til jeg en Formiddag efter 14 Dages Varetægtsarrest under Politiledsagelse og med Haandjern paa blev ført om Bord i „Melpomene“, som imidlertid var varpet ud fra Bolværket og havde indtaget Ballast.

Jeg blev modtaget med en haanlig Genkomst-Hilsen af begge Styrmand og blev straks befriet for Haandjernene, hvorefter mine trofaste Ledsagere, de to Politisoldater, gik fra Borde. „Melpomene“ laa klar til Afsejling med Lods om Bord og Slæbedamper langs Siden, og der ventedes nu kun paa Skibets stormægtige Chef, som var i Land for Udklarering. Først henad Middag ankom Kaptajn Herzog i en Robaad og i Selskab med en Neger, som han havde løskøbt fra det samme Fængsel, hvor han havde holdt mig i Varetægtsarrest, og som skulde være Erstatning for de fem Tyskere, som var bukket under for den gule Feber.

Saa lettede vi. Slæbedamperen trak af med os, og jeg maa tilstaa, at det hverken var med Vemod eller med Længsel efter nogensinde at vende tilbage, at jeg tog Afsked med denne forpestede Havn. Vi kvitterede Lods og Slæbedamperen ved Barren, og saa begyndte Sejlsadsen igen rundt om „Verdens Ende“ med en Besætning, der manglede fire Mand i at være fuldtallig — Rejsen til Valparaiso, hvor „Melpomene“ skulde laste Salpeter til Hamburg.

Vi havde en drøj Tur rundt Kap Horn. Det var, som om Skipper og Styrmand kappedes med Vejrguderne om at gøre os Livet surt — Rebesjov eller Sejlsætning ved hvert eneste Vagtskifte og Spektakler baade Dag og Nat. Men vi kom nogenlunde helskindet rundt

og ind i Stillehavet, og undervejs drøftede Lewis og jeg Muligheden for at blive afmønstreret, naar vi kom i Havn. Lewis vilde til San Francisco, og ud fra sit tidligere Kendskab til Valparaiso mente han, at der i denne store Havneby altid vilde være mange ledige Søfolk, som for bare at komme bort vilde lade sig nøje med en meget lav Hyre, og der kunde næppe være Tvivl om, at Kaptajn Herzog vilde benytte denne Lejlighed til at faa saa mange billige Folk, som han havde Brug for. At han ikke skøttede om at betale Lewis 40 Dollars om Maaneden længere end højst nødvendigt, var saa temmelig givet. Men hvorledes med mig? Jeg havde jo ikke større Hyre end de tyske Matroser, og i Valparaiso vilde jeg ikke faa nogen større Afregning, da mine Forsyninger fra Slapkisten havde slugt omtrent Halvdelen af det Beløb, jeg hidtil havde tjent. Noget Tab kunde jeg i hvert Fald ikke have foraarsaget ham, eftersom jeg havde maattet betale alt med svimlende Søpriser, og naar det kom til Stykket, kunde han maaske ogsaa udskifte mig med en billigere Mand, som ikke voldte ham saa mange Kvaler, som han bestandig foregav, at jeg *dumme Däne* havde forvoldt ham.

At Kaptajn Herzog ikke vilde lide noget Tab ved at afmønstre mig i Valparaiso, var baade Lewis og jeg efter nøje Overvejelse enige om, men ingen af os tænkte den Mulighed, at han ogsaa pønsede paa at faa Fortjeneste ved at skille sig af med mig paa den mest nedrige Maade, en Sømand kan tænke sig; og dog skulde dette inden længe staa os fuldstændigt klart.

Vi nærmede os vort Bestemmelsessted for en stiv Mærsejlskuling, styrede Kurs med Vinden syv Streger ind paa bagbords Bov, og vi regnede med at være i Havn den følgende Dag. Ved otte Glas om Middagen løste Lewis mig af ved Roret. Samtidig gav Kaptajn Herzog Ordre til at bjerge Klyveren, og han sendte mig forefter for at gøre den fast.

Sejlet slog voldsomt, da jeg kom ud paa Klyverbommen, og det forekom mig, at Skuden pludselig begyndte at sætte haardt i Søen. Næppe havde jeg faaet Sejlsingen snøret om Sejlet og fæstnet den, før Forskibet formelig rejste sig i Vejret, og som tilskyndet af en overhængende Fare hævede jeg mig i Armene lynhurtigt op paa Bommen og klamrede mig med Hænder og Ben fast til Klyverstaget — netop som Forskibet ligesom med et Raus atter dalede ned og plumpede ind i en hvidkammet Sø, der fik Forgrejterne til at sitre, og som begravede Bak og Bovspryd under Vand. At Skibet pludselig var luvet klods op til Vinden, var jeg ikke længe om at regne ud, men jeg forstod i Øjeblikket ikke, hvorfor denne Manøvre var foretaget. Naa, der var jo ingen Skade sket, og Vandpantomimen varede da heller ikke længere, end til Skibet straks efter var faldet til Kurs igen.

Da Lewis var løst af ved Roret, spurgte jeg ham alligevel lidt bebrejdende, hvorfor han havde ladet Skuden løbe til Vinden, mens jeg var ude ved Klyveren. Under Tavshedslofte — i hvert Fald indtil en passende Lejlighed — betroede han mig saa, at Kaptajnen selv

havde taget Roret under Foregivende af, at han vilde prøve, hvorledes Skudens Styling var, og saa havde han ladet den luve op. Lewis mente selv, at dette jo ikke var til at misforstaa. Jeg skulde saaledes med Forsæt være sejlet over Bord.

Den næste Morgen gik „Melpomene“s Anker i Bund paa Valparaisos Red, og saa snart Toldeftersynet var overstaaet, lod Kaptajn Herzog sig sætte i Land. Han kom ikke om Bord igen før sent paa Eftermiddagen, men da var han ogsaa i saa højt Humør, at han ikke gjorde ringeste Indsigelse, da Lewis og jeg troppede op i Kahytten og forlangte Afmønstring.

Efter Kaptajn Herzog's Bestemmelse foregik denne Afmønstring allerede Dagen efter, og den foregik om Bord, men ikke under særlig venskabelige Former. Med Lewis gik det nogenlunde hurtigt og uden Divergenser. Han fik sin Afregning, og saa stillede han sig bag mig og ventede paa, at jeg ogsaa skulde faa min, saa vi efter Aftale kunde følges ad i Land. Men da Turen kom til mig, vilde Kaptajn Herzog overhovedet ikke indrømme, at jeg havde Hyre til gode. Jeg havde købt for saa og saa mange tyske Mark fra Slapkisten. Min Varetægtsarrest i Santos havde kostet saa og saa mange brasilianske Millerejs, og naar disse Summer blev lagt sammen, oversteg det samlede Beløb heraf alt, hvad jeg havde tjent paa hele Rejsen Tahiti—Santos—Valparaiso, saa jeg faktisk var i Gæld til Skibet.

Jeg havde netop en kraftig Protest paa Læben om, at jeg ikke havde anmodet om at komme i Arrest og heller ikke havde givet Anledning til en saadan Behandling, da Lewis kom mig i Forkøbet.

„Det var en dyr Historie for en fattig Matros, Kaptajn Herzog,“ udbrød han gravalvorligt. „Men den siger ikke noget om, hvad det koster for en Skipper forsætlig at gøre Forsøg paa at sejle en Mand af sin Besætning over Bord.“

Det gav et Sæt i Kaptajn Herzog, og han blev ildrød i Ansigtet.

„Hvad mener du?“

„Jeg mener, at vi maaske kan faa Prisen opgivet i det tyske Konsulat,“ svarede Lewis roligt. „Eller eventuelt i Valparaisos Tribunal.“

Efter denne sidste Bemærkning trak han mig i Ærmet, og vi gjorde Mine til at forlade Kahytten. Men samtidig rejste Kaptajn Herzog sig, og i en indsmigrende Tone, der øjensynligt kostede ham megen Overvindelse, bad han os endelig ikke tage hans Udtalelser alvorligt. Det hele var naturligvis hans Spøg. Men denne Spøg endte med, at jeg fik mit fulde Tilgodehavende udbetalt, hvorefter Lewis og jeg fulgtes ad i Land.

Hvorvidt Lewis fik sit Ønske om at faa en Tjans til San Francisco opfyldt, har jeg intet Kendskab til, og hvorledes jeg kom tilbage til Tahiti, er en Historie for sig. Men i Valparaiso ender Beretningen om den Smøg, som den tyske Kaptajn Herzog bød mig i Paapeete. Det var en stærk Cigar, og den var drøj. Jeg havde ondt efter den fra Jul og til Paaske.

Oscar Jensen.

„Der sejler et Skib —“

TIL DE, DER BLEV ENE TILBAGE

Af AAGE J. CHR. PEDERSEN

Der sejler et Skib fra en hjemlig Havn
— som Hundreder andre Skibe.
Det sitrer af Kræfter fra Hæk til Stavn,
og dybt under Flaget staar Danmarks Navn
i den skummende Kølvalsstrib.

Tavse Mænd paa fredelig Færd,
deres Vej kan Trusler ej spærre.
Bag dem er Hjemmet og dem, de har kær —
forude venter det onde Vejr,
ja, hvem ved — maaske det, der er værre.

Hun staar ved Kajen og følger dens Spor,
til Øjnene dugges. Saa vender
hun hjem, mens der stiger en Bøn uden Ord
opad: Gud! Du, som er stærk og stor —
vær med ham i hvad, der end hænder!

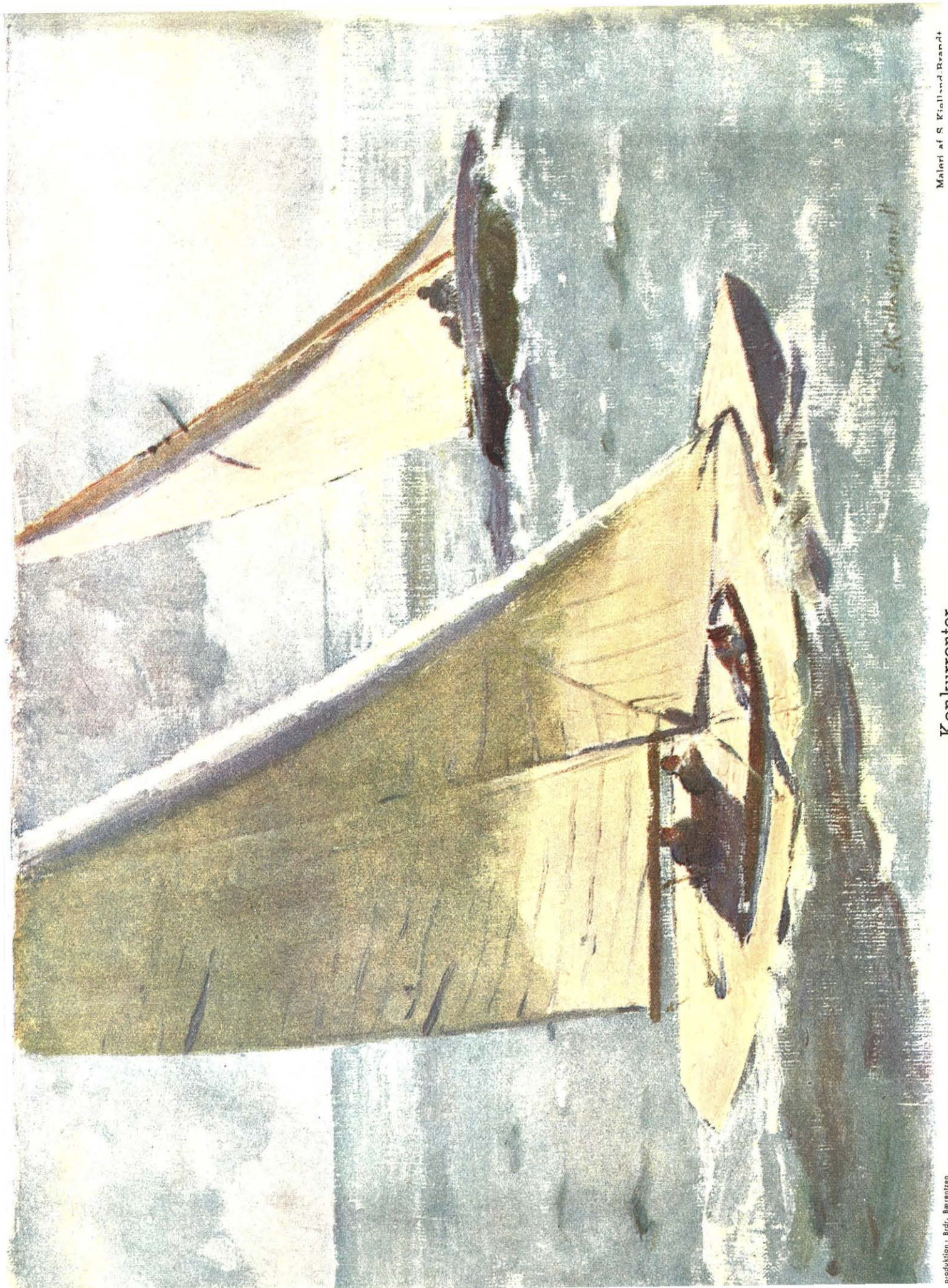
Han er ombord, hendes prægtige Mand,
hvis Liv blev den slingrende Skude.
En frygtløs Sømand, trofast og sand,
som kender een Lov: mit Hjem og mit Land
over alt — baade her og derude.



Men det hændte en Dag, der kom Bud, —
denne Dag, som hun aldrig vil glemme,
— denne fjerne fremmede Stemme,
der lød, som dræbende Skud:
„Det var Krigsforlis — Skibet gik ned —
vi ved endnu ikke hvordan —
vi har kun faaet denne Besked:
blandt de omkomne er — Deres Mand!“

Det var som en Dødsdom, der lød —
som om Solen paa een Gang blev slukket,
og Døre og Veje blev lukket —
som om Sangen og Glæden var død. —
Det var Drømme og Haab, som bristed',
knust i et kort Sekund. — —
Men hun ranked' sig: Ogsaa andre har mistet,
vi er mange, som nu har det ondt.

Og Hverdage fulgte paa Hverdag,
men Savnet blev aldrig lægt,
det tynger Livet igennem —
sammen med Hverdagens Vægt.



S. Kollmann



Reproduction: Bild. Berentzen

Den lilla Flåda på Väst med Rönholm

Maleri af Oscar K.

DØ

OM SAA DET GÆLDER

Af OTTO LUDWIG — Illustrationer af OSCAR KNUDSEN

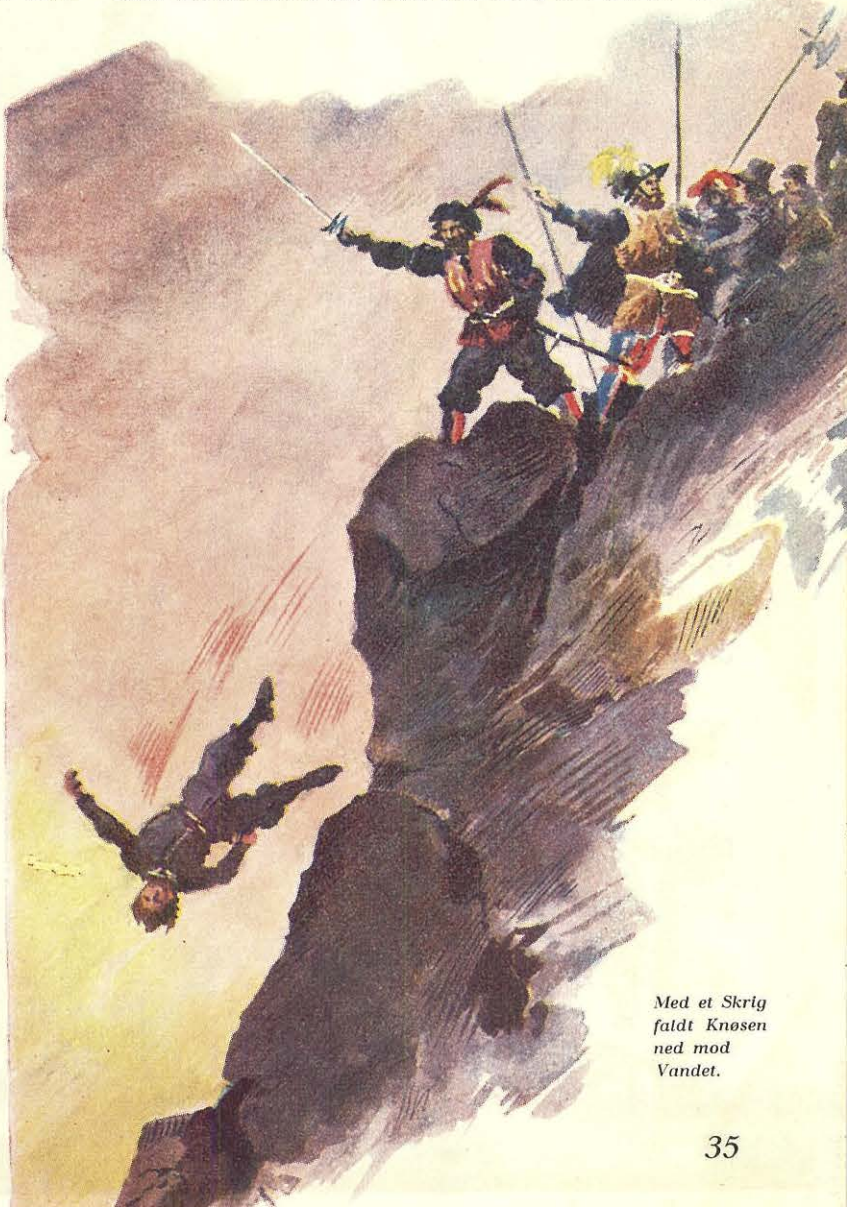
DET VAR EN DAG i Sommeren 1510. Et lille Fiskerfartøj laa og rullede i de kadede Bølger, som drillende kastede Solens Straaler op i Ansigterne paa de to Fiskere, der var ved at bjerge Redskaberne med Dagens Fangst. Arbejdet gik let fra Haanden, da man var midt i en Samtale om Tidens Problemer. Den ældste af dem, en kraftig, rødsægget Mand paa henved 60 Aar førte Ordet for Øjeblikket: »Ja.« sagde han, »nu er Krigen mod Sverige jo slut, men med Freden har det vist lange Udsigter. Kaperne hærger i hele Østersøen og gaar ikke engang af Vejen for at plyndre langs de danske Kyster eller at overfalde Kongens Udliggerfartøjer. De optræder jo sjældent alene, fordi de sikkert er forberedt paa, at Kong Hans tilsidst vil sende Flaaden paa Halsen af dem. Hansestæderne volder os mange Bekymringer for Øjeblikket, og det skulde ikke undre mig, om de en skønne Dag begynder at føre aaben Krig mod os sammen med Svenskerne.«

De havde nu faaet hele Fangsten indenbords, og den unge Mand rankede sig op, kiggede ind mod Klipperne, der stolt rejste sig af Havet mod den blaa Himmel, og svarede: »Vist er det en ond Tid, vi lever i, Far, men vi Bornholmere er hidtil sluppet let. Vi burde være meget lykkelige. Vor Ø er smuk som ingen anden, og Havet omkring den skænker os hver Dag til vort Udkomme i rigelig Mængde.«

»Du har Ret, Erik! Dette er Havets Sølv.« Den gamle klappede sin Søn paa Skulderen og nikkede ned mod de skælledede og glinsende Sild i Bunden af Fartøjet. »Atter en Gang har Neptun været os gavmild.«

Men Erik saa ikke ned. Længe stod han tavs og stirrede mod Landet derinde. Man kunde se paa det unge, frej-

dige Ansigt, at det, han havde sagt før, var ærligt ment. Fra ganske lille Dreng havde han lært Havet at kende med alle dets Farer, men han elskede det. Søen havde givet ham Mod paa Livet, sunde Sanser og kraftige Muskler i Lemmer og Krop. Køn var han ikke, men alligevel en Mand, Øens unge Piger sværmede for, og de andre unge Mænd respekterede. Ikke for ingenting sagde man, at han havde arvet sin Fars Kræfter, om hvilke der



Med et Skrig
faldt Knosen
ned mod
Vandet.

gik Ry paa hele Bornholm. Den gamle Niels Kofoed var dog lige saa agtet som en dygtig Fisker, der altid forstod at sætte sine Redskaber paa de rigtige Fangstpladser. Jo, Erik havde haft en god Læremester.

Et Øjeblik havde den unge Fisker vendt Blikket ud over Havet, og hans Øjne havde fanget noget usædvanligt, hvorfor han tavs trak Faderen i Ærmet og pegede ud mod Horisonten.

»Hvad er der i Vejen?« mumlede den gamle forbavset.

»Se Sejlene derude. En hel Flaade er det vist.«

»Ja, sandelig,« Niels kløede sig eftertænksomt i sit frodige Skæg. »Det er nok Flaaden, der er ude for at rense Søen for Kapere.«

»Skal vi ikke sejle dem i Møde?« foreslog Erik ivrigt.

Niels nikkede, og et Øjeblik efter stod det lille Fartøj ud mod Flaaden, der viste sig at bestaa af en halv Snes store, svært armerede Fartøjer. Pludselig fik Niels et mistænksomt Blik i de spejdende Øjne, og idet han lagde Roret haardt om, raabte han: »Djævelen fortære mig, om det ikke er Hanseaterne, der kommer, og de vil os sikkert ikke noget godt.«

Inden de to Mænd havde faaet vendt det lille Fartøj helt omkring, lød et Knald, og en Kugle fløjtede forbi dem. »Mærkeligt Sprog, de taler de Lübeckere,« mumlede Niels, »men vi maa vel hellere gaa til Borden, da vi ikke kan svare dem paa samme Maade.«

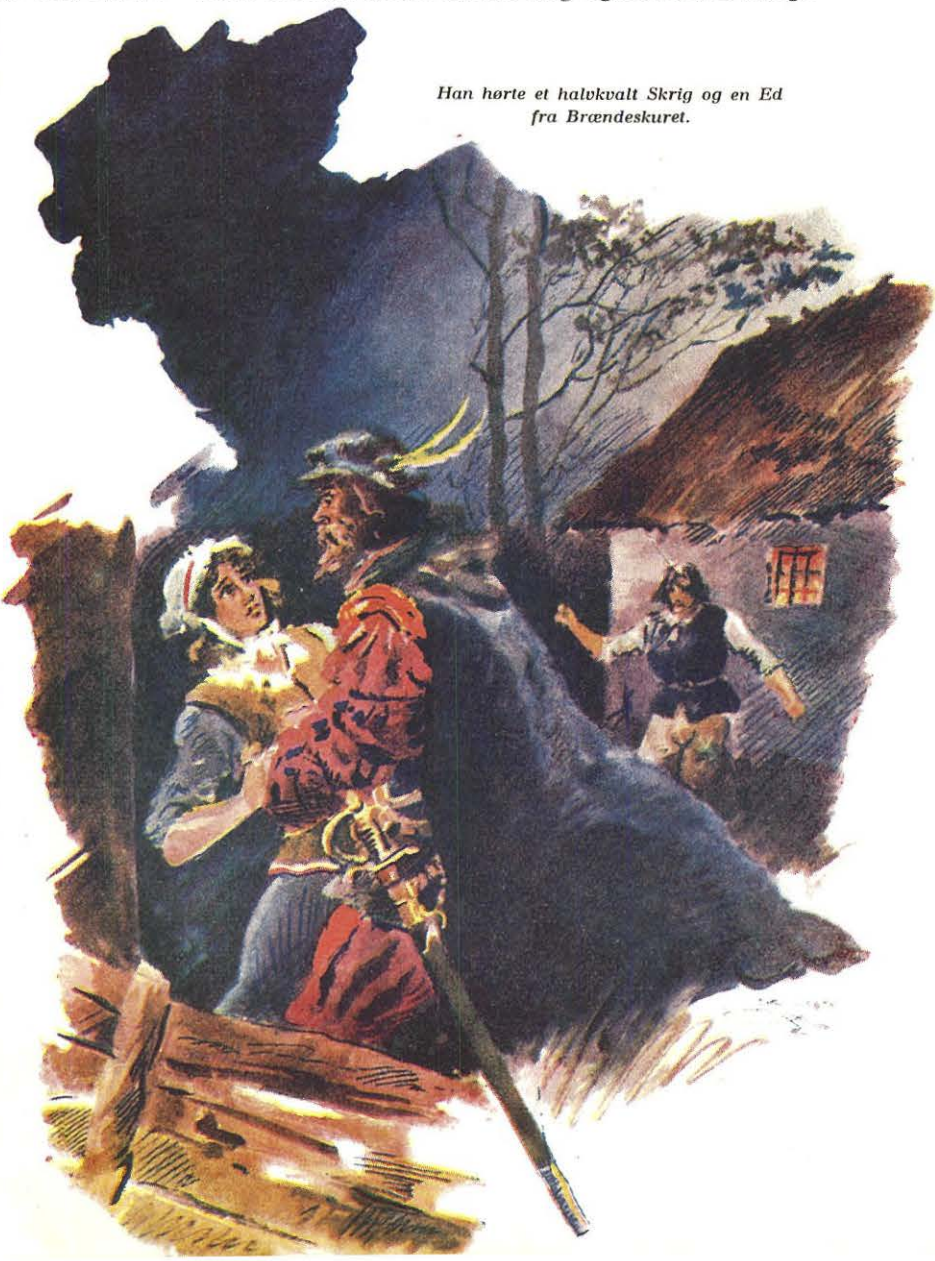
Et Øjeblik efter blev de prajet fra det største af Fartøjerne af en arret og uhyggeligt udseende Fyr, der gjorde Tegn til, at de skulde komme paa Siden. Saasnart de lagde til, blev nogle store Kurve langet ned til dem. Erik brummede, da han forstod, hvad der skulde foregaa. Han var lige ved at fortælle den arrede, at de bornholmske Sild ikke var bestemt for Sørøvermaver, men Niels gjorde Tegn til ham om at tie stille. Da alle Fiskene var hallet ombord paa det hanseatiske Fartøj, gjorde Niels Krav paa Betaling for sin Last af Sild. »Du kan faa denneher,« brølede den arrede og sendte en Spytklat ned i Hovedet paa ham, hvorefter han blottede sine sorte Tænder i et bredt Grin, der efterfulgtes af en haanlig Latter fra Resten af Mændene ved Lønningen. Erik, der var af en hidsig

Natur, havde allerede taget en enlig efterladt Sild op fra Bunden af Fartøjet for at kyle den i Fjæset paa den arrede, men atter maatte Faderen standse ham. »Lad være Erik,« sagde han, »vi er kuns to uden Vaaben mod alle disse lübske Abekatte — endnu da.«

For fuldt Sejlpres fortsatte den store Flaade fremover med Kursen mod Klippeøen, og snart var den langt foran det lille Fartøj. »I de Skibes Køl vand følger kun Sorg og Ulykke,« sagde Niels alvorligt, idet han knyttede Næven endnu fastere om Rorpinden, saa Knoerne blev hvide.

Der gik ikke lang Tid, efter at Lübeckerne havde sat deres Fodder paa Klippegrunden, før Bornholmerne fik Vished for Grunden til Besøget. Flere andre Fiskefartøjer var allerede tømt for Last, og da et Par Fiskere havde nægtet at udlevere deres Fangst, var deres Baad blevet tømt og sænket. De fremmede lagde i det hele taget Beslag paa alle Fødemidler inden for Rækkevidde, og der gik Rygter om, at de vilde brandskatte Øen. Bornholmerne havde dog ogsaa andre bange

Han hørte et halvkvalt Skrig og en Ed fra Brændeskuret.



Anelser. Saaledes fortalte en Fisker, at han ombord paa et af Fjendens Fartøjer havde set en Mængde Vaaben og Ammunition, og at han havde hørt Besætningen tale indbyrdes om, at man var paa Vej til Sverige, hvor man manglede de nødvendige Vaaben til at føre en ny Krig mod Danmark.

De gæve Øboere knyttede Hænderne i Vrede, men kunde intet gøre ud over at gemme deres kostbareste Ejendele af Vejen og at skjule deres faa Stykker Kvæg i Skovene. Det viste sig dog snart, at deres Forsigtighedsforanstaltninger i denne Henseende havde været velbegrundede, for den næste Dag gik store Horder af Lübeckere paa Ekspedition paa Øen. Hvor de kom frem, stjal de alt af Værdi og aad og drak, hvad de kunde orke, medens Bornholmerne saa magtesløse til.

Hjemme hos Niels var den lyse og glade Stemning, der ellers herskede der, forsvundet. Eriks Mor og hans Trolovede, Martha, der kom over og besøgte ham hver Dag, naar han kom hjem fra Fiskeriet, gik begge og græd. De to Mænd forsøgte at trøste dem, men troede ikke engang selv paa Værdien af deres Ord. De anede, at Lübeckerne endnu ikke havde vist sig fra deres mest brutale Side.

Martha var en Skønhed at se til. Hendes lange brune Haar hang frodigt ned over hendes yndefulde Skuldre. Hendes smukke Skikkelse vakte Beundring overalt, hvor hun viste sig. Erik saa hende ind i hendes store blaa Øjne, der ellers kun udstraalede Glæde og Varme, men som i Dag var sløret af Taarer. Han anede, at de Planer, de havde haft om snart at blive gift og faa deres eget Hus, var kuldkastet ved Fjendens Ankomst.

Den gamle Morlil tørrede en Taare bort med en Snip af Kjolen og sukkede: »Ja, Niels, du siger nok altid, at det er Havet, der skænker os til alt, hvad vi har, men det er ogsaa Havet, der bringer os Ulykkerne. Det er fra Havet, Røverne og Voldsmændene kommer.«

»Det er ret Mor,« svarede Niels, »men det er ogsaa paa Søen, Fjenden bliver bekæmpet.«

Samme Aften var Lübeckerne igen paa Tourné i Land. Som en Flok Ulve strejfede de rundt og spredte Skræk og Rædsel overalt, og efterhaanden som de smaa Hjems Forraad af Mad og Øl skrumpede ind, blev Humøret og Brutaliteten endnu højere hos dem.

Medens Erik i Skæret af den nedgaaende Sol stod og ordnede Garnene til næste Dags Fangst, blev han Vidne til et Optrin, der fik Vreden til at koge i ham. Et Stykke fra ham kom gaaende en Flok Lübeckere syngende af fuld Hals, medens en lille Hund gøende for omkring dem uden at turde komme dem for nær. Det var tydeligt, at

Hunden irriterede dem, og en af Mændene brølede med hæs Røst: »Hold Kaje din forbandede Køter.« Da Hunden blev ved med at give Hals, blev der en af Lübeckerne for meget. Han trak sin Dolk og kylede den efter Hunden, der sank sammen med en Hysten, der dog næsten druknede i Mændenes Latter. Pludselig saa Erik en af sine Kammerater styrte til, tage Manden, der havde kastet Vaabnet, i Skulderen og vælte ham omkuld. De andre var dog hurtigt over den unge Bornholmer, som de flere Gange slog i Ansigtet for til sidst at skubbe ham ud over Skrånten. Med et Skrig faldt den unge Mand ned mod Vandet, hvor hans Hoved knustes mod Klippeblokkene. Erik var straks sprunget til for at hjælpe sin Kammerat, men en lang, spids Kniv foran Brystet forhindrede ham i at foretage sig noget. Saa traadte en af Fyrene hen foran ham med et spotsk Smil paa Læberne og sagde: »I Bornholmere har det nok ligesom jeres Hunde. I skræpper allesammen op og tror, I kan udrette en farlig Masse, skønt I alligevel ikke kan gøre os det ringeste.« Den talende blev nu fejjet til Side af en granvoksen Kæmpe, hvis Ansigt Erik havde set før. Det var den arrede, der havde prajet ham og Faderen ude paa Søen. »Lad mig tale lidt med den Hvalp,« sagde han og greb fat i Tøjet paa Erik, der trodsigt stirrede ham lige ind i Ansigtet. »Ja, jeg syntes jo nok, jeg havde set dit Aasyn før,« sagde Lybeckeren, »det er stædigt og trodsigt, saa man næsten fristes til at smadre det mod Klipperne paa samme Maade, som det skete med din Kammerat, men i Betragtning af jeres Velvillighed mod os paa Søen i Gaar, saa skal du slippe med at være vor Vært i Aften.« Den arrede slog en rungende Latter op og gav Erik et Puf med Besked om at vise Vej til Huset, hvor han boede. Da Erik i det samme mærkede Spidsen af en Sabel mod sin Ryg, indsaa han det unyttige i at gøre Modstand.

De fem Lübeckere blev mødt i Døren til det lille Hus af Niels' kraftige Skikkelse. Han sendte et spørgende Blik til Erik, men før denne fik Tid til at sige noget, tog den arrede til Orde: »Som du ser, har din Søn inviteret os paa et godt Maaltid Mad og en Kande Mjød, hvilket vi ikke tror, du har noget imod, og hvis du har det, saa er vi jo tre Mand mere end jer, for slet ikke at tale om vore Vaaben, der aldrig ser uvirksomme til ved et Slagsmaal.«

Idet Mændene traadte ind i den oplyste Stue, fik de Øje paa de to Kvinder, der skrækslagne holdt sig i Baggrunden. Den arrede prikkede med sin Sabel Erik i Ryggen og sagde: »Naa, min gode Ven, det er nok ikke bare paa Vandet, du har god Fangst.« I det samme sendte han et Smil til Martha, der fik hende til at skælve af Angst

og Væmmelse. »Men lad os se, om hendes Huslighed kan staa Maal med hendes Skønhed. Lad os se, hvad I kan stille paa Bordet,« fortsatte han. »Det bedste er ikke for godt til os, og jeg vil derfor lade en af mine Mænd se til, naar I tapper Øllet af, saa I ikke fortynder det eller laver andre Køterkunster.«

Det var øjensynligt, at de fem Mænd allerede havde faaet en Del at drikke, og at den arrede som den anførende af dem havde taget Broderparten. Som Tiden gik, blev de mere og mere berusede. De sang deres raa Drikkeviser med hæse og gennemtrængende Røster og jagede med Kvinderne, naar Kanderne ikke hurtigt nok blev fyldt.

Da der var gaaet et Stykke Tid, befalede Anføreren Martha at gaa ud i Brændeskuret og hente Brænde ind til Pejsten, hvilket hun vægrede sig ved, da man ikke plejede at fyre paa denne Aars-tid. Da den fremmede imidlertid gentog sin Ordre og samtidig nægtede Erik Tilladelse til at udføre den i Stedet, maatte den unge Pige gaa.

Da Martha havde været borte et Øjeblik, rejste den arrede sig og forsvandt ud gennem Døren. Uden at de fire andre bemærkede det, sneg ogsaa Erik sig udenfor lige tidsnok til at høre et halvkvalt Skrig og en Ed fra Brændeskuret. I en Fart var han derovre, hvor han saa Martha forsøge at rive sig ud af Lübeckerens brutale Favntag. Ingen af de to havde bemærket Erik, før han slog sin kraftige Næve i Kraven paa den arrede og snurrede ham omkring, hvorefter han langede ham et Stød paa Kæben, saa han trimlede omkuld i Brændestablen. Det var, ligesom Slaget havde gjort den fremmede ædru. Efter at have ført Haanden til Kæben og sundet sig et Øjeblik, rejste han sig langsomt og gik hen mod Erik, der allerede stod parat til at afværge et Modangreb. Pludselig saa han den arrede gribe til Bæltet, og noget blankt glimtede i Mørket. Martha udstødte et Skrig, men Erik havde set den andens Manøvre og var allerede sprunget til Side, da den løftede Haand med fuld Kraft fo'r nedad. En Brøkdæl af et Sekund efter havde han fat i Haandleddet, der krampagtigt holdt om Dolken. Med en Klirren havnede det blanke Vaaben i Brændedyngen, og Lübeckeren udstødte en ny Ed, idet han med den fri Haand greb om Eriks Strube.

Ude af sig selv kastede Martha sig mellem de kæmpende, men Erik raabte: »Nej, Martha — gaa væk!« Med en hul Lyd faldt de to Mænd paa Jorden med Erik øverst, og Kampen fortsattes mellem Brændestykker og Redskaber. Lübeckeren vilde ikke give sig og kæmpede som en besat. Det samme gjorde Erik. Dagens Hændelser havde faaet hans Raseri mod Fjenden til at bryde ud i lys Lue. Men paa en eller anden Maade lykkedes det Lübeckeren at rive sig ud af Bornhol-

merens Greb og komme paa Benene. Erik var dog ligesaa hurtigt oppe, og igen var Kampen i fuld Gang. Pludselig fik den arrede sat et kraftigt Slag ind, saa Erik tumlede over mod den ene Væg. Lynsnart var hans Modstander over ham igen og sparkede ham med fuld Kraft over Skinnebenene, men Erik bed Smerten i sig og kvitterede med et dybt Stød, der havnede i den arredes Mellemgulv. Som Erik havde ventet, krummede hans Modstander sig sammen og blottede derved sit uhyggelige Ansigt. Med al sin Kraft sendte Erik sin knyttede Næve mod Lübeckerens Kæbe. Som ramt af en Hestehov faldt den vældige Skikkelse bagover og knaldede med fuld Kraft Baghovedet mod en Økse, der var sat fast i Huggeblokken.

Grædende styrtede Martha sig om Halsen paa Erik, der beroligende lod sin Haand glide gennem hendes Haar. Længe stod de saadan uden at sige noget, men da Martha et Øjeblik saa ned mod Jorden, gik der en Skælven gennem hende, og med en Stemme fuld af Angst sagde hun: »Erik — Erik, har du dræbt ham?«

Erik lo og svarede roligt: »Nej, da — vist ikke,« men alligevel bøjede han sig ned for at lytte til Lübeckerens Aandedræt. — Jo, han var død!

— — —

En hel Vinter havde de tre Kammerater nu opholdt sig i København. Endelig var Foraaret kommet, og de gik langs Kanalen og nød den herlige Luft. Med Sorg tænkte Erik paa den Aften, han havde dræbt den lübske Sømand. Først vilde han være blevet paa Øen, men da han blev klar over, at Mordet — om ikke før saa den følgende Morgen — vilde blive opdaget, besluttede han efter Faderens Raad at flygte. Lübeckerne havde i deres tiltagende Drukkenskab ikke observeret, at Gruppen var blevet en Mand mindre, og da de tilsidst faldt i Søvn, bar Far og Søn Liget ud til Kanten af Klippen og lod det falde ned samme Sted, hvor Eriks Kammerat havde lidt Døden.

»Ja, der er maaske den Udvej, at Lübeckerne tror, at der har staaet en Kamp mellem de to, og at den har haft dødelig Udgang for dem begge,« sagde Niels, »og maaske husker Fyrene hjemme i Stuen slet ikke, hvor langt deres Kammerat fulgte dem, og i saa Fald behøver du jo ikke at tage afsted.«

»Jo, Far, nu vil jeg afsted. Det er min Pligt mod min Kammerat og mit Land at være med til at bekæmpe Fjenden. Jeg vil over til København og melde mig til Flaaden, hvor man sikkert har Brug for en Mand, der er vant til Søen. Hvis jeg kan faa et Par Kammerater med, flygter jeg fra Øen endnu i Nat.« Erik havde knyttet Hænderne i Vrede. »Jeg kommer ikke tilbage, før Hæstæderne er slaaet.«

Afskeden med Moderen og Martha havde væ-

ret slem for ham, men Pligtfølelsen drev ham frem. Endnu klingede de Ord, han og Martha havde vekslet den Nat, ham i Ørene: »Du kommer igen, ikke Erik? Sig, at du kommer igen! Du maa love det! Sværg det!« Og han havde sværget: »Ja, Martha. Jeg lover at komme igen.«

Med sine to Kammerater, Christian og Peter, havde han sneget sig ned til Stranden, hvor de havde ladet Fortøjningerne til en af de større Fiskerbaade gaa, og uset af Fjenden naaede de ud i rum Sø.

Efter en Tur fuld af Strabadser naaede de tre Venner frem til København, hvor man med Interesse og Vrede hørte paa Beretningen om Lübeckernes Hærgen paa Bornholm. Paa det Tidspunkt manglede Flaaden baade Materiel og Mandskab, og Bornholmerne var straks blevet indlemmet i Personellets Rækker.

»Erik, vaagn op!« Det var Christian, der slog ham paa Skulderen. Et Par lystige og drilske blaa Øjne saa paa Erik under en Høstak af gult og vilt Haar. »Du gaar vist og drømmer. — Se dig om! Se, der er Travlhed i Havnen. Kong Hans gør noget ud af det.«

Der var virkelig Liv i Havnen. Kongen havde lejet en Mængde Skibe af Købmændene. Disse Fartøjer var nu ved at blive forsynet med Kanoner, og i mange af dem blev der lavet Kanonporte, hvilket var noget ganske nyt.

Et Øjeblik efter var den lille bredskuldrede Christian der igen: »Hvad er der i Vejen med dig Erik?«

»Naah, jeg tænker bare paa, hvordan det mon gaar paa Bornholm.«

»Selvfølgelig — jeg vidste, at der var en Kvinde med i Spillet. Men du skal se, du behøver ikke at være bange for Martha, der er jo sikkert Mandfolk nok derhjemme, der hellere end gerne vil tage sig lidt af hende.«

Erik skulde lige til at lange en Næve ud efter ham, men Synderen var forberedt, og den anden af Vennerne, den rolige Peter, hvem Emnet heller ikke syntes særligt opmuntrende, søgte at dreje Samtalen ind paa andre Baner: »Lad nu være. Vi maa ikke hænge med Hovederne. Nu skal vi snart ud at slaas, og naar vi har Jens Holgersen som Admiral og et Par Skibe som »Engelen« og »Marie« hver med 100 Stykker om Bord, saa skal vi nok klare os.«

— — —

Snart gik Snakken livligt om det forestaaende Togt. Man kunde tydeligt mærke, at de tre Mænd var glade for deres Skib. De var kommet ombord paa selve »Engelen«, der sammen med »Marie« var Flaadens nyeste Skib. Det var de to første danske Fartøjer, der specielt var bygget til Orlogsbrug, og Danmark var saaledes som det første Land i Europa ved at danne en Orlogsflaade.

»Hvad mon Skotterne, Englænderne og Fransk-mændene siger til det der?« Peter pegede paa nogle fremmede Skibe, der lige var kommet ind, og fra hvilke Lasten blev taget i Land for at give Plads til Kanoner i Stedet.

»Kongen har jo spurgt alle tre Lande, om de vil være med i Krigen mod Hansesæderne, da disse er vor fælles Fjende,« svarede Erik, »og naar de ikke vil det, saa maa han jo tvinge de af deres Skibe, der besejler vore Farvande, til det.

I det samme borede en titlende Lübecker sin Klinge i ham.



»Jeg tror saamænd heller ikke, at Skipperne har noget særligt imod det, da de til enhver Tid kan risikere at blive overfaldet af Lübeckerne i Østersøen,« sagde Christian. »Desuden faar Skipperne jo deres Varer tilbage igen bagefter, eller de faar dem erstattet. — Men jeg skal love for, at der bliver dækket op til dem, de lübske Bandidter!«

— — —

Tidligt en Foraarsmorgen stod en dansk Flaade paa 23 Skibe ned gennem Sundet med nogle hollandske Handelsskibe i Konvoj. Forrest sejlede Jens Holgersens Flagskib, »Engelen«, og umiddelbart efter fulgte »Marie«. Foruden Admiralen talte Staben bl. a. et Par Underadmiraler, Vovehalsen Søren Nordby og Hollænderen Giseler. De mange spændte Sejl frembød et prægtigt Skue i den gyldne Morgensol, og overalt paa Skibene saa man med Forventning og Spænding hen til Mødet med Fjenden.

Men der gik flere Dage, uden at man saa det mindste til Lübeckerne. Først efter at man havde forladt den hollandske Flaade og var kommet ned i Nærheden af Rügen, opdagede man et lübsk Handelsfartøj, som man uden større Besvær erobrede. Lidt senere observerede man endnu et, som overgav sig ligesaa hurtigt. Paa det ene af Fartøjerne fik man at vide, at Hansestæderne endnu ikke havde deres Flaade klar, og da den lange Ventetid begyndte at kede Jens Holgersen, lod han sine Skibe kaste Anker tæt inde under Rügens Kyst.

De følgende Dage benyttede man til at brandskatte baade Rügen og Wismar som en Hævn for Plyndringerne i Danmark. Derefter krydsede man frem og tilbage i Østersøen, da man mente, at Fjenden nu maatte være stukket i Søen.

— — —

Sommeren var ved at gaa paa Hæld. Det var en solgylden Morgen i Begyndelsen af August. Ude i Horisonten var Bornholms Klipper dukket op som en sort Prik, der stadig voksede. Erik, Christian og Peter stod og nød Synet ved Lønningen.

»Jeg tror ikke, at vi kommer i Kamp med Hansestædernes Flaade i Aar. En hel Sommer har vi støvet Østersøen igennem som et Kobbelt Hund og gøet af Folk, der knap nok vidste, at der var Krig.« Det var Peter, der havde talt. Christian saa paa ham og sagde saa:

»Er du nu ogsaa begyndt at se sort paa Tingene? Om kort Tid vil Kampen være i fuld Gang. Det er jeg sikker paa. Hvis ikke, saa vil jeg — —«

Christian blev brat afbrudt af et Raab fra Bakken. »Skibe ret for!« brølede Stemmen. Alle smed, hvad de havde i Hænderne og styrtede til Lønningerne, og ganske rigtigt, under Bornholm kun-

de man se en Mængde Sejl, der syntes at hidrøre fra en hel Flaade. Et Øjeblik efter hørte man Jens Holgersens Basstemme tone over Dækket: »Slaa klart Skib.« Trommeslagerne var ikke sene til at efterkomme Ordren, og snart rørtes Trommerne.

»Se, hvad jeg sagde,« sagde Christian, »det er Lübeckerne, der ligger og lurar derinde.«

»Ja, og først har de vel plyndret Øen endnu en Gang,« svarede Erik.

»Hvis de har det, er der saa meget mere Grund til at give det Pak nogle gevaldige Strig!«, raabte Christian paa Vej hen til en af Kanonerne.

Ombord paa alle Skibe blev der nu gjort klar til Kamp. Kanonportene blev aabnet, og Haandvaabenskytterne tog Plads i Mærsene. Nærmere og nærmere kom man den fjendtlige Flaade, der straks havde hevet Ankrene op, da man saa Danskerne nærme sig. Efterhaanden foldede de lübske Sejl sig helt ud, og Flaaden stod udefter. Det var ret ubejleligt for Lübeckerne, at Jens Holgersen skulde vise sig netop nu. De skulde just til at plyndre og brandskatte Bornholm, og den lübske Admiral skældte og smældte, fordi hans Folk var for længe om at faa Fartøjerne gjort kampklare.

Inde paa Klipperne stod Bornholmerne og spejdede. Deres Ansigter var alvorlige. Man kunde se, at disse Mennesker havde haft en streng Tid. Da de imidlertid blev klar over, at de ankommede Skibe var danske, smed de Huerne op i Luften og raabte Hurra. Men yderst paa Klippen stod tre, der var tavse. Det var gamle Niels med sin Kone og Martha. De to Kvinder gemte Hovederne ved hans Bryst. Han smilte til dem og hviskede opmuntrende Ord, som ikke blev besvaret.

»Hvad trykker jer nu? Nu kommer Flaaden og befrier os. Det er Havet, der bringer os Hjælp og maaske bringer det ogsaa Erik hertil.«

Den gamle Morlil saa sin Mand op i Ansigtet med alvorlige Øjne og sagde: »Vist saa. Maaske er Erik med, hvis Krigen har skaanet ham indtil nu. Men Kampen her er endnu ikke begyndt, og ingen ved, hvordan den ender.«

I det samme lød det første Skud. Det kom fra et dansk Skib, fra »Engelen«. Snart lød Kanonerne Brag som en vedblivende Torden, der fik Bornholms Klipper til at skælve. Kampen var i fuld Gang. Som Rovdyr listede de forskellige Skibe sig rundt om hinanden for at saare Modstanderen, naar de havde fundet en heldig Position. Med en Knasen og en Bragen gav Tømmeret efter for de fløjttende Kugler, der paa deres videre Vej væltede Mænd omkuld, som var de Blomster paa Marken under et Skybrud. Mange af dem rejste sig aldrig mere, men andre tørrede blot Blodet bort med et Ærme og fortsatte med at kæmpe, til de segnede af Udmattelse. Hist og her gik en Mast overbord med en Knasen afsluttet med et

Brag. Flere Steder opstod der Ild, som fik ny Føde, naar en Mast eller et Sejl styrtede ned i den. I Spektaklet fra alt dette blandede sig Skrige-
ne fra de saarede, der ikke kunde rejse sig. Var Ilden ved at faa Overtaget, maatte de svedige Mænd bruge Drikkevandet for at standse dens ødelæggende Virkning.

Frem og tilbage bølgede Kampen. Hvert Skibs Chef førte sin egen Kamp. Ene og alene kunde han stole paa sig selv, sit Skib og sit Mandskab. Begge Parter kæmpede som rasende, sejt og udholdende. Lübeckerne for at bevare Magten, Danskerne for at bevare Friheden. Krudtrøgen laa som et graat og uldent Tæppe hen over Kamppladsen, saa det var vanskeligt at skelne Ven fra Fjende. Men Glimtene fra Kanonerne røbede de forskellige Skibes Position i det dødsensalvorlige Spil.

Flere af Skibene flød endnu som stolte Svaner paa Bølgerne, medens andre bevægede sig som anskudte Fugle. Det splinternye »Engelen« og dets Søsterskib »Marie« havde endnu kun lidt ringe Skade, selv om de langt fra havde holdt sig tilbage i Kampen. Særligt havde Lübeckerne haft Kig paa »Engelen«, fra hvis Gaffel Admiralstanderen vajede, men ved sine kloge Manøvrer havde Jens Holgersen undgaaet at faa sit smukke Skib skamskudt. Mændene ved Kanonerne sørgede for at udnytte de gunstige Øjeblikke til at overdænge snart det ene og snart det andet af Fjendens Fartøjer med Dynger af Jern.

Efterhaanden var Ammunitionen ved at slippe op paa de fleste af Skibene, og da Kampen endnu ikke havde faaet nogen Afgørelse, besluttede den danske Admiral at gøre klar til Entring. Hans Ordre til Mændene i Masterne flængede gennem Luften, og et Øjeblik efter stod »Engelen« ned mod et af de fjendtlige Skibe med Vinden agterind. De røgsværtede Mænd stillede sig op ved Lønningerne eller klatrede op i Vantene, medens Skibet kom nærmere og nærmere til Fjenden. Skønt mange havde blodvædede Bind om Hoved og Lemmer, var der intetsteds Mismod at spore. Christian var blevet ramt af en Jernsplint i Panden, men heller ikke han havde tabt Humøret. Idet han holdt det ene Ærme op mod det blødende Saar, vinkede han til Erik og raabte: »Hal-løj Kammerat. Jeg synes, at du skæver lidt rigeligt ind til Land — tror du, Martha ser til?«

»Ja, det kan du lide paa, at hun gør,« lød Svaret.

»Tror du ogsaa, at hun har Ægtemanden og Barnet med?« Christian dukkede sig paa Forhaand, da han ventede, at Erik vilde gribe den nærmeste Ting og smide i Hovedet paa ham, men Erik smilede over hele Ansigtet, idet han truede med sin knyttede Haand.

Jens Holgersen kastede et sidste Blik paa Dæk-

ket. Han smilede. Det var et Ønskemandskab, han havde om Bord. Der stod de parat med Kastedræg og Entrehager og ventede paa en Kamp, der sikkert vilde koste mange af dem Livet. Hans Øjne faldt ogsaa paa de tre Kammerater, der stod lige neden for ham, og han hørte dem aftale, at de saavidt muligt skulde holde sig i Nærheden af hinanden. »Det er vel nok nogle Kernekarle, de tre Bornholmere der,« sagde han til Næstkommanderende, der smilede nikkede.

Nu trak Admiralen sin Sabel, saa i Vejret og brølede: »Skyd deroppe, saa de ved, hvad de gaar ind til de kære Lübeckere.« Skytterne i Mærse-
ne havde længe ventet paa denne Ordre, og Skudde-
ne bragede gennem en Raslen af Vaaben, der blev gjort klar paa Dækket. Saa svingede den første Mand sit Varp, der havnede i Fjendens Lønning. En Lübecker styrtede til for at kappe Tovet, men en Kugle standsede ham paa Halvvejen. Et Sekund efter havde det næste Varp bidt sig fast, og Entrehagerne langede ogsaa ud og søgte at faa Tag. Med et Brag stødte de to Skibssider mod hinanden. En blodig Kamp Mand mod Mand var begyndt. Af og til faldt en i Vandet eller om paa Dækket ramt af en Modstanders Klinge. Efterhaanden trængte Danskerne Fjenden tilbage Skridt for Skridt, og snart foregik Kampen helt og holdent paa det lübske Dæk, der farvedes rødt af Blod. Som rasende kæmpede Danskerne for at trænge Modstanderne over mod den modsatte Lønning, men Kampen var haard og krævede stadig Ofre paa begge Sider. Der var ikke Tid til at samle de saarede op. Et Øjebliks Aandsfraværelse kunde betyde Døden for en selv, og for at vinde Kampen maatte Danskerne kæmpe sig frem over Ligene af deres egne Kammerater.

Endnu var Erik sluppet usaaret, skønt Kampen paa Klinge var uvant for ham. Tilvenstre for ham stod Peter, medens Christian efterhaanden havde fjernet sig fra dem agterefter. Det var en dreven Modstander, Erik havde at gøre med i Øjeblikket, men endelig efter at have narret Lübeckeren med en Finte lykkedes det den unge Bornholmer at slaa Vaabnet ud af Haanden paa sin Modstander og gøre det af med ham.

Et Øjeblik skævede Erik hen til Christian, der over for sig havde to Modstandere, som han syntes at have stort Besvær med at klare. I fuld Fart løb Erik hen mod sin haardt trængte Kammerat. »Jeg tager ham her,« sagde Erik, idet han indledte Kampen mod den ene af Lübeckerne.

»Ja, ham havde jeg nu sat Næsen op efter,« svarede Christian, »det er nemlig en af Underadmiralerne, og Fyrer her er hans Livvagter, og det ser ud til, at han har forsvaret sin Herre før. Ja, du skal ikke blive indbildsk,« fortsatte den lille Bornholmer henvendt til sin Modstander. »Her har

du den.« Et kraftigt Slag med Klingen aftegnede en rød Stribe i Lübeckerens Ansigt.

Det var ganske rigtigt Underadmiralen og Skibets Chef, Erik havde over for sig. Den anden af Livvagterne havde allerede måttet lade Livet for Christians blodfarvede Klinge. Længe stod de fire Mænd og krydsede Vaaben uden at faa noget afgørende Stød ind, men lidt efter lidt maatte Lübeckerne alligevel retirere. Saa pludselig hvinede Eriks Klinge gennem Luften og efterlod et dybt Saar i Underadmiralens Arm, men i det samme saa et Par andre Lübeckere, at deres Chef var i Fare og styrtede op paa Skansen. Peter, der lige var blevet sin Modstander kvit, havde dog ogsaa set, hvad der var sket, og styrtede afsted mod Erik og Christian trods det, at han selv var blevet saaret i Armen. Han kom lige tidsnok til at afværge et Økseslag, der var tiltænkt Erik fra en af de tililende. Endnu fastklemt til Økseskaftet kurede Lübeckerens Haand hen ad Dækket. Erik bed Tænderne sammen, og med en sidste Kraftanstrengelse svingede han det skarpe Vaaben mod sin Modstanders Hoved, saa det kløvedes. Men i det samme mærkede han selv et Stik i Siden. Rent mekanisk førte han Haanden mod Stiksaaret og mærkede Blodet sive ud. Saa hørte han Lübeckerne raabe, kiggede op mod Himlen, hvor han saa det lübske Flag blevet halet ned, og besvime. Modstanderne havde overgivet sig.

I samme Sekund, det var lykkedes Erik at afgøre Kampen mod det lübske Fartøj ved at dræbe dets Chef, havde en af de tililende Lübeckere boret sin Klinge i ham. I lang Tid laa han bevidstløs hen, og da han atter aabnede Øjnene, var »Engelen« under Sejlads og skulde til at ankre under Bornholm. Lübeckernes Fører havde nogen Tid efter, at Erik var faldet, tabt Modet, og snart var han paa Flugt med Resterne af sin Flaade skarpt forfulgt af de danske Skibe. Jens Holgersen havde haabet, at han ude i rum Sø kunde paaføre Fjenden et afgørende Nederlag, men desværre fik »Engelen« Havari og maatte mindske Sejl, hvilket blev opfattet af de øvrige danske Fartøjer som et Tegn paa, at Forfølgelsen skulde opgives, hvad der dog langt fra havde været Admiralens Ønske.

»Er Lübeckerne slaaet?« spurgte Erik med svag Røst og med Øjnene halvt aabne.

»Ja, deres Tid i Østersøen er foreløbig forbi, og derfor skylder vi ikke mindst dig Tak.« Det var Jens Holgersen, der talte, og der bredte sig et lykkligt Smil paa Bornholmerens Læber. Rundt om ham knælede flere af hans Kammerater, og han saa ogsaa Christian og Peter, der smilede opmuntrende til ham. »Vil I gøre mig en sidste Tjeneste?« sagde Erik og rakte Haanden ud mod de to Venner, der knap var i Stand til at svare paa Grund af den Sorg, som de forsøgte at skjule under et trøstende Smil. »Sig til Martha, at jeg ikke selv var Skyld i, at jeg maatte bryde mit Løfte til hende.«

Admiralen saa spørgende paa de to Kammerater, og Peter hviskede: »Han har lovet under alle Omstændigheder at komme tilbage til sin Forlovede.«

»Da skal han ogsaa komme det,« svarede Admiralen.

— — —

Erik laa paa Sengen derhjemme i den lille Fiskerhytte. Hele Natten havde Forældrene og Martha vaaget over ham, og Præsten var blevet tilkaldt. Man var klar over, at Eriks Liv ikke stod til at redde. Morgensolen sendte sine første Stråler ind gennem Vinduet og varmede den saaredes kridhvide Kinder.

»Martha,« sagde han med anstrengt Stemme, »saa holdt jeg alligevel mit Løfte — og kom hjem igen, selv om jeg atter maa tage afsted.«

Den unge Pige greb den udstrakte Haand og gemte sit forgrædte Ansigt i Dynerne og hulkede.

»Du maa ikke — græde,« hviskede Erik. Det var vanskeligt for ham at tale, og Ordene kom i Stød. »Vi har da haft det rart sammen — og vi — mødes igen. Jeg føler, — at jeg ikke har levet — forgæves. Men før jeg dør, saa — saa før min Seng hen til Vinduet, — saa jeg kan se Skibene — for sidste Gang.«

De ulykkelige Mennesker gjorde, hvad han bad dem om. Skibene var netop ved at sætte Sejl og lette, da Niels løftede sin Søn op i Sengen. »Nu tager de afsted efter Sejren,« smilede Erik, »vi Mennesker dør, — men Flaaden lever. — Bølgerne vil vidne og fortælle — dens Mænd — om Fortidens Bedrifter.« Saa lagde han sig stille ned og sov hen med et Smil.



Kromanden paa Sejro

Af DINES SKAFTE JESPERSEN

S EJRO ligger temmelig afsides gemt hen i Bugten mellem Sjællands Odde og Refsnæs. Det er kun sjældent, at større Fartøjer har Ærinde paa de Kanter, og i gamle Dage, da man hverken havde Radio eller Aviser, vidste Sejroboerne ikke meget om, hvad der skete ude i Verden. De passede sig selv og tog kun en enkelt Gang til Marked inde paa Land, naar det var absolut nødvendigt at handle sig til Varer, de ikke selv kunde frembringe. Ved saadanne Lejligheder hændte det jo, at Folk fra Købstaden fandt Fornøjelse i at have Øboerne lidt til Bedste, men det var ikke altid, de slap godt fra det, for Sejroboerne er aldrig gaaet af Vejen for et ærligt Slagsmaal, og naar de drog hjem fra en saadan Udenlandsfærd, var der som Regel et Par Stykker af dem, der trængte til at blive lappet sammen af Øens Skomager, som til-lige var Læge.

Det var da ogsaa Sejroboerne, der roede over og faldt Lybækkerne i Ryggen, da de laa og be-lejrede Dragsholm Slot, men det kommer slet ikke den Historie ved, som her skal fortælles. Det fore-gik mange Aar senere.

Fra 1807—14 havde vi jo Krig med Englænder-ne, fordi de havde bombarderet København og ta-get hele vor Flaade. Det eneste Sejroboerne hørte til Krigen var Kanontordenen oppe fra Sjællands Odde, da »Prins Kristian« blev skudt sønder og sammen af fire engelske Orlogsmænd. Ærgerligt er det, at Kaptajn Jessen ikke havde en paalidelig Sejrolods om Bord, for saa kunde han have klaret sig ind gennem det smalle Løb østen om Sejro — der skulde Engelskmanden nok lade være med at følge ham. Historien her begynder en tidlig Foraarsdag i Aaret 1812.

Der var vældig Staahej i den lille Landsby Kongstrup, som ligger ved Nordøstkysten. Det var Kromanden, der giftede sin eneste Datter bort til Sognets mest velstaaende Bonde. Selv var han og-

saa en Mand, som sad godt i det, og det var Me-ningen, at Gildet skulde vare tre Dage.

Den store Krostue var fyldt med Bryllupsgæ-ster. Der blev spist, og der blev drukket, og oppe for Bordenden sad Anders Kromand selv. Det var ham, der holdt Gang i Samtalen. Han var een af de faa Sejroboere, der havde været ude omkring i Verden. I sine unge Dage havde han sejlet som Skipper paa en lille Jagt, og for ti Aar siden havde han netop ligget i København, da Engelskmanden kom første Gang. Han havde straks meldt sig til Tjeneste og kæmpet bravt ombord i »Prøveste-nen«, indtil en Kugle rev hans venstre Arm af. Han kom hjem med et tomt Ærme og en Medalje, mer han var som sagt en Mand med Penge paa Kistebunden, og Kroen havde god Søgning, saa bedre var det blevet med Aarene.

De brave Sejroboere kunde aldrig blive trætte af at høre Kromanden fortælle om sine Bedrifter, og de havde dog i Tidens Løb vel nok hørt Beret-ningen et Par Hundrede Gange. Allerbedst som man sad og hyggede sig, blev Døren revet op, og to unge Karle kom farende ind.

»Der ligger et Fartøj til Ankers her Nord ude,« sagde den ene. »Jeg tror bestemt, de har Kanoner om Bord.«

»Ole Fisker mener, at det er en Engelskmand,« tilføjede den anden ophidset.

Alle sprang op fra Bænkene. Mon nu Fjenden vilde gøre Landgang paa deres Ø? Man havde hørt fæle Rygter om, hvordan de vilde Karle for frem med Ild og Sværd. Et Par af Konerne be-gyndte at græde, og Mændene saa heller ikke glade ud. De saa hen paa Kromanden, som stod rolig for Bordenden. Alle ventede, at han skulde sige dem, hvad der var at gøre.

»Lad os gaa ud paa Østerbakken og se, om det har sin Rigtighed, hvad Karlene fortæller,« sagde han sindigt. »Imens maa Kvindfolkene faa samlet Børnene sammen og give dem dygtig med

Overtøj paa. Hvis det virkelig er Fjenden, der kommer, er det nok sikrest, at de gemmer sig inde mellem Bakkerne.»

Der blev en Travlhed uden Lige. Kromanden gik sammen med Mændene ud til den høje Bakke og fik straks Øje paa en Brig, der laa til Ankers et godt Stykke til Søs. To store Baade var paa Vej ind mod Kysten.

»Jeg er bange for, at det er Englændere,« sagde Anders Kromand, »ellers havde de vel vist Flaget. De er nok ude efter Proviant og vil sagtens tage med, hvad de i Hast kan finde af Værdi, men hvis vi følger dem i alt, vil de sikkert ikke udgyde Blod.«

Mændene saa forundrede paa Kromanden og mumlede noget om Røverpak og Ugerningsmænd. Det var tydeligt, at de ikke havde ventet den Tale af en Mand, som havde faaet Medalje for Tapperhed.

»Hvor mange kan der være i de to Joller,« spurgte Eske, der samme Dag var blevet Kromandens Svigersøn.

»Jeg tænker, der er en syv, otte Stykker i hver — og vi er tyve Mand her, vil du vel sige, men du maa betænke, at de baade har Huggert og Skydevaaben,« svarede Anders.

»Jeg har da en Muskedonner derhjemme paa Væggen, og det er der da flere der har. Vi har da ogsaa før slaaet et Slag med vore Plejle!« mente en ældre Bondemand.

»Det har du Ret i, Lars Sejrbø,« sagde Eske. »Lad os sende Kvinder og Børn ud i Bakkerne og saa jage Ergelskmanden paa Porten.«

Eskes Ord blev modtaget med Bifaldsraab, og Kromanden trykkede hans Haand og sagde: »Der talte du som en brav Mand, og jeg tænker, vi kan faa Krammet paa dem derude. Jeg har allerede lagt en Plan, men vilde først høre, om I var til Sinds at krybe i Skjul. Lad os nu gaa hen og faa sendt Kvindfolkene af Sted, og et Par af Drengene maa løbe med Bud til Sejerby for at vare dem ad, at Fjenden er i Landet. Før om en halv Time kan Slynglerne ikke være fremme, og saa mener jeg at vi maa se at faa dem ind i Kroen. Naar de faar Øje paa alle de gode Madvarer, er de sikkert lette at lokke, og lidt Drikkelser faar jeg vel ogsaa listet i dem. Du, Eske, og seks af de stærkeste Karle gemmer jer nede i Kælderen, til jeg faar Brug for jer — og alle I andre samles oppe paa Per Jakobs Høstænge henne ved Lugen, der vender ud mod Bagporten til Kælderen, hvor I ved, at jeg triller Tønder og Ankre ned.«

»Jamen — vil du ene Mand tage imod dem?« spurgte Eske.

»Det er der saamænd mindst Fare ved,« lo Kromander. »Jeg kan jo prate en Smule Engelsk

fra min Sømandstid, og naar jeg fortæller, at alle I andre er løbet til Skovs som en Flok Harer, saa kommer vi nok ud af det med hinanden. Lad det nu gaa lidt villigt med at faa Plejlene frem. Muskedonnerne bliver der vist ikke megen Brug for, men hver Mand tager nogle gode Ender Hamper i Lommen.«

De sindige Sejrbønder viste, at de nok kunde flytte sig, naar det gjaldt, og da de første Gaster naaede Landsbyen, var der øde og tomt. Det var nogle vilde Fyre at se paa — med Huggert ved Siden og Pistoler i Haanden. Det eneste levende, de fandt, var en Flok Høns, der stod og soled sig ved en Gavl, og en forfjamsket, enarmet Kromand, der haltede rundt og jamrede sig.

»Hvor er Folkene henne,« spurgte den forreste af Matroserne paa et Sprog, der skulde forestille Dansk.

»De er allesammen løbet væk,« raabte Kromanden paa lige saa gebrokkent Engelsk — »Og hvem skal nu betale alt det, de har spist og drukket — jeg er en fattig Mand — « Han rev sig i Haaret, og Taarerne løb ham ud af Øjnene til stor Fornøjelse for Englænderne, der strømmede til fra alle Sider. Fjorten var der i alt, saa var der nok blevet et Par Stykker ved Baadene, tænkte Kromanden. Han forklarede nu, som sandt var, at der havde været Gilde paa Kroen, men at alle Gæsterne var stukket af, saa snart de hørte, Fjenden nærmede sig.

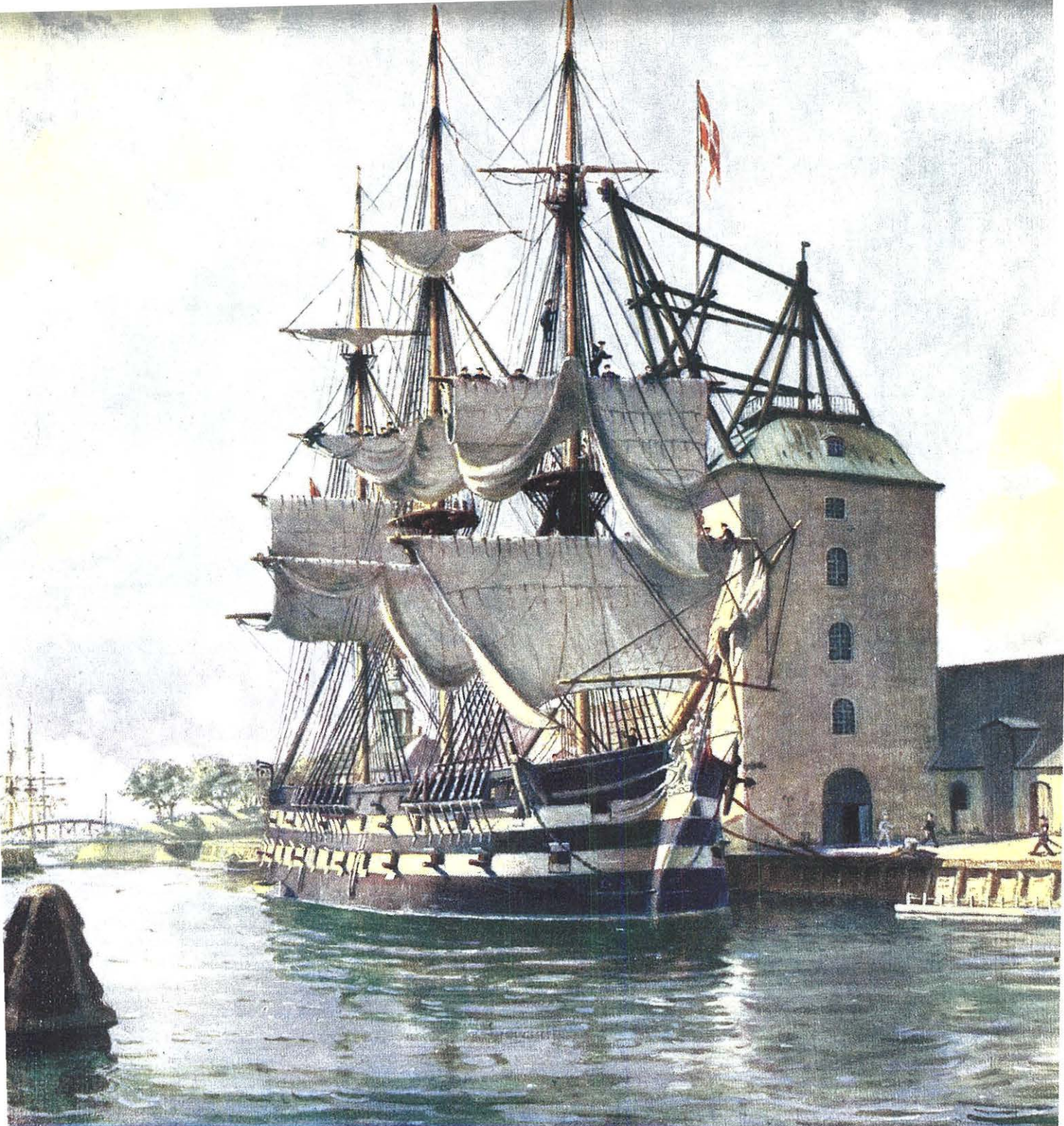
»Ja, Dansken skal nok vide at hytte Skindet,« sagde Baadsmanden, som havde Kommandoen. »Men lad os undersøge, om de har levnet noget derinde. Saa kan vi bagefter skaffe den Proviant, Kaptajnen forlangte, og maaske finde et og andet, som er værd at tage med.«

Under vilde Jubelhyl stormede de ind i Kroen, og den stakkels Kromand maatte bære frem for dem alt det bedste, Huset formaaede. Køkkenet var jo fyldt med Gildesmad, og det gode danske Brændevin var heller ikke at foragte. Kromanden humpede rundt og fyldte Glassene og bragte stadig mere Mad paa Bordet. Han saa ud til at være skræmt fuldstændig fra Sans og Samling.

Da han noget senere gik ud i Køkkenet, fulgte en af de engelske Matroser med. Kromanden saa forbløffet paa ham, da han skubbede Døren til bag sig.

»Jeg troede ikke, at de Danske var saa usselt et Folkefærd,« sagde han paa norsk. »En hel Ø lader sig skræmme af en Haandfuld Røvere.«

»Hvem er du, og hvordan kommer du her?« spurgte Kromanden. »Jeg er fra Bergen, men har sejlet med et hollandsk Skib. For et halvt Aar siden blev jeg presset til at tage Tjeneste i Kaperen, fordi de manglede Folk — og nu havde



Reproduktion: Brdr. Børrentzen

Maleri af Paul Sindin

Linieskibet „Dannebrog“

under Tilrigning ved Holmens Mastekran

Den gamle „Svane“, den taklede Fugl,
Som lagde fra Orlogsværftets Skjul
Ud paa den aabne Bølge,
Den stod med sit brusende Vingefang,
Sit mægtige Bryst, sin mægtige Sang,
I Pagt med den vældige Vikingetrang
og med Kæmpeættén i Følge.

Holger Drachmann.

— 1945 —



jeg troet, der var Haab om at slippe fri, da de lagde ind til Kysten her.»

Der lød høje Raab inde fra Gæstestuen.

»Vent her ude,« hviskede Anders, »saa skal jeg sige dig, hvad du skal gøre.« Han skyndte sig ind til de utaalmodige Matroser, som sad og dunkede med Krusene i Bordet og forlangte mere Brændevin.

»Jeg har ikke mere her oppe,« beklagede Anders, »men hvis nogle Stykker af jer vil gaa med ned i Kælderen, saa kan vi stikke et nyt Anker an. Jeg kan ikke selv tumle det med min ene Arm.«

Straks rejste Halvdelen af Matroserne sig, for det var et Arbejde, de ikke havde noget imod.

»Det er nok med fire,« sagde Anders, idet han tændte Lygten. Fire af Matroserne fulgte ham, mens de andre trøstede sig med det gode Gammeltøl.

Fra Køkkenet førte en svær Dør ned til Kælderen. Den ene Matros fik Lygten, og de løb hurtigt ned ad Trappen.

»Tag det store Anker helt henne i Hjørnet,« raabte Anders, og i det samme skubbede han Døren i. Der lød Larm og et enkelt Raab dernedefra, men inde i Gæstestuen var der ingen, der fattede Mistanke.

»Vent nu et Øjeblik,« hviskede Anders til Nordmanden, »saa aabner du Døren til Kælderen og raaber op om, at de har fundet et Skrin med Penge — men lad ikke mere end Halvdelen komme derned. Der sidder en Krog indvendig.«

Nordmanden nikkede til Tegn paa, at han havde forstaaet Planen, og Anders lukkede Kælderdøren paa Klem. »Hør efter, Eske. Bring de fire over til Per Jakobs og faa flere Folk herved. Lad Bagporten staa aaben, saa der kommer Lys ind, og pas paa Nordmanden med det røde Tørklæde — han er paa vor Side.«

Han lukkede hurtigt Døren igen og vimsede ind i Krostuen, hvor de ni Matroser stadig larmede. De fleste af dem havde lagt Pistolerne foran sig paa Bordet for at sidde mere mageligt.

»Kommer den Brændevin ikke snart,« brølede Baadsmanden. »Vi kan ikke sidde her hele Dagen. Baaden skal lastes med Proviant inden Aften.«

I det samme slog Nordmanden Køkkendøren paa vid Gab. — »De har fundet Kromandens Pengeskrin, de Hallunker — det er derfor, de bliver dernede.« Han pegede hen mod den aabne Kælderdør.

Der blev vild Forvirring. Alle masede paa for at komme ned i Kælderen og faa Del i Byttet, men de tre sidste, som havde siddet bag Bordet, naaede ikke frem sammen med de andre, og Nordmanden knaldede Døren i lige for Næsen af dem, idet han samtidig skubbede til den sidste, der var

kommet igennem. Denne snublede, men i Faldet greb han fat i Nordmandens Ben, saa de begge tumlede ned ad Trappen. Næppe havde de naaet Gulvet, før de hver fik en ordentlig Sinkadus i Hovedet med en Slavol, og inden de kom til sig selv, var deres Hænder nok saa nydeligt surret sammen paa Ryggen.

Imens stod de tre sidste og dunkede løs paa den lukkede Dør. De troede jo fuldt og fast, at de andre vilde snyde dem for deres Andel. Anders Kromand stod og jamrede sig over sine Penge, men da Matroserne gik i Gang med at splintre Kælderdøren med deres Huggerter, listede han stille ind og samlede de efterladte Pistoler sammen. I det samme kom Eske og tre af Mændene ind gennem Fordøren.

»Det var godt I kom, inden de helt faar ødelagt Huset,« sagde han. »Tag nu en Pistol hver, saa skal vi snart faa de Hanekyllinger tæmmet.« Han skubbede Døren til Køkkenet op.

»Overgiv jer,« raabte han. De tre Matroser stirrede forbavset paa Kromanden, og det var ikke saa underligt, for nu var der ikke noget af det ynkelige eller forfjamskede tilbage — og bag ham dukkede fire Mænd med Pistoler op. De var ikke længe om at faa kastet Vaabnene.

»Hvor er Nordmanden?« spurgte Anders Kromand.

»Er han ikke her?« sagde Eske forbavset.

»I har da vel ikke slaaet ham ihjel, han blev i Kælderen.«

»Saa er jeg bange for at han ligger sammen med de andre, men ellers er de da levende nok alle sammen,« sagde Eske.

De skyndte sig om og fandt Nordmanden blandt de bagbundne Fanger. Da hans Baand var løst, følte han eftertænksomt paa en mægtig Bule i Panden. »Jeg kaldte Dansken et usselt Folkefærd, men de slaar skam bra,« sagde han med et Grin.

»Hvor mange Mand er der ved Baadene,« spurgte Anders.

»Der er tre,« svarede Nordmanden.

»I er vel nok klar over, at vi kun har vundet Sejren halvt,« fortsatte Kromanden alvorligt. »Naar de opdager, at vi har fanget dem her, kan de jo skyde Byen i Brand, uden at vi kan gøre Dem noget.«

»Jeg har i et halvt Aar længtes efter, at dette skulde ske,« sagde Nordmanden ivrigt. »Nu skal jeg sige jer, hvad vi skal gøre. Vi erobrer Briggen og fører den til nærmeste Havn.«

Det var lige ved at være for meget for Sejrofolkene. At forsvare deres eget Land, det kunde de forstaa, og det havde de gjort til Gavns, men ligefrem drage til Søs og erobre et britisk Orlogsskib — det var dog vist at gabe for højt.

»Nordmanden har Ret,« sagde Anders. »Naar I skifter Tøj med Matroserne, vi har fanget, saa skal det nok gaa. Der kan vel højst være en Snes Mand tilbage paa Briggen?«

»To og tyve er der,« svarede Nordmanden, »Men de er jo ikke paa Dækket alle sammen — og der er ikke noget i Vejen for, at I kan bemande et Par Baade med Karle herfra, hvis der er flere, der har Lyst til at komme med til Spasen.«

»Dit Hoved har nok ikke taget videre Skade af Bulen,« lo Kromanden. »Jeg gaar selv med i den ene Jolle, og naar vi sætter een af de udklædte Matroser i Agterenden af hver, saa tror de, at vi er blevet tvunget til at ro Proviant derud.«

Fire ad Gangen blev Fangerne løst af deres Baand og tvunget til at skifte Tøj med Sejrfolkene. Saa blev de omhyggeligt bundet igen og stillet under Bevogtning af seks raske Karle.

Der var kommet en Del Folk til fra Omegnen, og alle de yngre var ivrige efter at komme med ud til Briggen. Imens havde Kromanden ladet en Del store Sække fylde med Halm, og et Par tomme Ølankre blev trillet frem fra Kælderen. De Sejrfolk, som ikke havde faaet Uniform paa, tog »Provianten« paa Nakken og marcherede ned mod Stranden, drevet frem af drabelige Orlogsgaster, som svingede faretruende med de nyerhvervede Huggerter.

Solen var ved at gaa nedovre bag Samsø. Ude fra Briggen lød et Skud. De var aabenbart ved at blive utaalmodige og kaldte Baadene tilbage. De tre Vagtposter ved Stranden anede ikke Uraad, før de fik stukket en Pistol under Næsen, og et Øjeblik efter maatte de aflevere Trøje og Hat henne bag nærmeste Klit. To af Øens største Fiskerbaade blev sat i Vandet sammen med de engelske Fartøjer. Sækkene og Ankrene fyldte godt, saa det var ikke nemt at haandtere Aarerne, især ikke da de fleste af Bønderne var uvante med at bevæge sig i en Baad. Nordmanden skreg og skraalede for at faa dem til at ro i Takt.

»Det gaar ikke. Vi maa faa de Bondebæster til at ro paa Orlogsmanér — ellers fatter de Mistanke derude.«

»Det har ingen Nød,« raabte Kromanden fra den nærmeste Jolle, hvor Eske sad i Agterenden og saa drabelig ud med en Pistol i Haanden. »Lad

os bare skraale op, saa tror de, vi har faaet en Taar over Tørsten og derfor ikke kan tumle Aarerne. Det haster heller ikke med at komme derud. Jo mørkere det bliver, des mindre Fare er der for at blive opdaget for tidligt.«

Havet var næsten helt stille, og Baadene vandt trods alt nogenlunde frem. Ude paa Briggen havde Størstedelen af Mandskabet samlet sig paa Dækket for at se, hvad Kammeraterne havde bjerget — at de selv havde smagt paa Varerne derinde, var der ingen Tvivl om. Kaptajnen gik frem og tilbage ope paa Bakken og rasede over Folkenes Opførsel. Da Baadene var paa Prajehold, stillede han sig ved Rælingen og stirrede gennem Tusmørket.

»Hvor er Baadsmanden,« brølede han.

»Han ligger døddruken i Bunden af Baaden, Hr. Kaptajn,« skraalede Nordmanden — »men vi har fire Fartøjer fuldt lastede med Proviant.«

»Lad det saa gaa lidt villigt med at komme om om Bord,« lød den næste Ordre, og den var Sejrbøerne ikke længe om at lystre; de myldrede op over Rælingen, saa snart Baadene havde lagt til.

Englænderne blev fuldstændig overrumplede og fik ikke engang Tid til at bruge deres Vaaben. Kaptajnen naaede lige at faa sin Pistol frem, men inden han fik fyret, blev den slaaet ham af Haanden. Han blev ført ned i Kahytten, mens Matroserne spærredes inde i Lastrummet. Et Orlogsskib paa tolv Kanoner var blevet erobret uden Blodsudgydelse.

To af Baadene roede ind til Kysten med Besked om, hvordan det var gaaet, og med Ordre til at bringe de tretten Fanger ud næste Morgen ved Daggry.

Saa snart Solen stod op, lettede de Anker og holdt Syd i. Ude i Bæltet krydsede et Par engelske Fregatter, men Briggen tonede engelsk Flag lige til det Øjeblik, den passerede Refsnæs — saa halede de Dannebrog til Tops og holdt ind i Kalundborg Fjord, hvor der laa en Flotille Kanonbaade. Her afleverede de Prisen, og samme Aften sejlede to af Kanonbaadene dem til Sejro, hvor de fortsatte det Gilde, som saa skammeligt var blevet afbrudt.

Anders Kromand fik Aaret efter sendende endnu en Medalje — og der kan vel ikke være Tvivl om, at han havde fortjent den.

TRÆHESTEN

DET var engang ved Juletid for mange, mange Aar siden. Det havde været et straalende Vintervejr i nogen Tid, der forjættende havde varslet den hvide Jul, som alle Danske drømmer om, men som saa faa kommer til at opleve, og et Par Dage tidligere var Vinden da ogsaa slaaet om i det kedelige sydvestlige Hjørne og havde bragt et meget uvelkomment blidt Pust med sig ude fra Atlantens milde Egne med Tø og Slud og Regn og andre viderværdige Ting i Følge med det Resultat, at Sneen smeltede til et usigeligt Pløre, der sjaskede om Fødderne paa de utallige Skarer, der trods Vejrets trøsteløse Surhed fyldte Gader og Stræder for som altid at opleve Byens sidste hektiske Aftener, før Højtidens stille Dage begyndte.

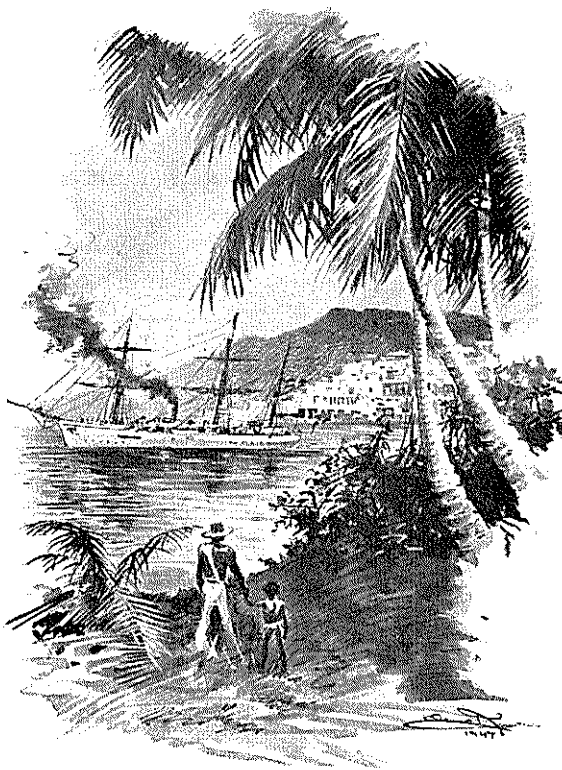
Det var øjensynligt hele Staden, der var paa Benene denne specielle Aften, der her er Tale om, for at gøre de allersidste Indkøb, inden Julens Porte for Alvor blev slaaet op paa vid Gab, og da jeg er en god og traditionstro Borger, var jeg ogsaa med til at myldre i Gaderne sammen med min nu saa granvoksne Søn, der imidlertid dengang ikke var større, end at det var hans bedste Oplevelse at faa Lov til at gaa i Byen med Mor og Far.

Senere hænder det jo unægteligt, at Sønner — og Døtre med for den Sags Skyld — holder betydeligt mere af at gaa i Byen med andre end netop Forældrene, men det var der ingen af os, der havde Stunder til at tænke paa denne Aften, for da var der saa meget at se paa og spørge om paa Vejen op gennem det straa-

lende oplyste Strøg, bag hvis blanke Ruder Fantasien ved Hjælp af Vat og Glimmer havde faaet fremtryllet den hvide Vinter, vi andre udenfor var blevet snydt for.

Det var vanskeligt, uhyre vanskeligt for min unge Hr. Søn at løsrive sig fra Stormagasinernes festlige Vinduer, men det gik dog, og langsomt svømmede vi videre med Menneskefloden, til vi med Eet standsede op udenfor en Legetøjsbutik. Det tog lidt Tid at bane sig Vej gennem den kompakte Mur af unge, haabefulde Mennesker af begge Køn, der flokkedes omkring Vinduerne, men Arbejdet bar sin Løn i sig selv, for hvilke Herligheder aabenbarede sig ikke for vore undrende Blikke, da vi omsider havde faaet aset os igennem Klumpen.

Til at begynde med var det, som om al den usandsynlige Rigdom af Alverdens Ting og Sager, der laa udbredt derinde badet i Lampernes gyldne Lys, tog Pippet fra den unge Menneskespire, saa han blot stod tavs og sugede Indtrykkene ind, indtil pludselig Begejstringen bruste op i ham i et jublende: „Ih, Mor — se dér!“ og „Ih, Far, har du set det?“ og med et dybt Suk belavede jeg mig paa at maatte blive staaende her i længere Tid. Forresten er jeg ikke bange for at indrømme, at det absolut ikke var nogen større Opofrelse for mig at tilbringe adskillige paa hinanden følgende Minutter netop foran dette Vindue, for hvor findes den Mand, der ikke har saa meget af Drengen tilbage i sig, at han ikke med stor Glæde lader sig standse i nogen



Det var engang, vi laa ved St. Croix.

Tid foran en Legetøjsbutik? — Vi blev altsaa staaende, skønt min bedre Halvdel efterhaanden begyndte at vise mange urovarslende Tegn paa en stigende Utaamodighed efter at komme videre, og pludseligt fik jeg Øje paa en Ting derinde bag Ruden, en Ting, der bragte længst forsvundne Dage lyslevende tilbage i min Erindring.

Det var ikke nogen særlig opsigtsvækkende eller fremtrædende Ting, men bare en ganske almindelig, brunmalet Træhest anbragt paa en grøn Plade med Hjul under, som afgjort og givet ikke interesserede min bitte Søn en Smule, men som for mig repræsenterede et Minde fra de glade, sorgløse Ungdommens Aar, og mens min Dreng med straalende Øjne slugte alle de mange Tinsoldater og Tog og Skibe, der lokkede derinde, svandt for mig paa een Gang København og Regn og Vintersurhed og gav Plads for Vestindiens vuggende Palmer og evige, daarende Solskin, for netop saadan en lille Træhest havde jeg faaet i Julegave engang for mange, mange Aar siden, da jeg som ung og grøn glad Løjtnant holdt Jul om Bord i gamle hæderkronede „Ingolf“ i St. Thomas' lune Havn.

Det kan maaske synes at være en ejendommelig Gave at give en Søløjtnant, og det havde vel ogsaa passet bedre for en Husar, men Gaven havde naturligvis en Baggrund, der retfærdiggjorde den.

Baggrunden begyndte en Dag, vi laa i The Basin, Christiansteds koralbeskyttede Havn ovre paa St. Croix, mens Hs. Ekscellence Guvernøren var derovre for at smile i Naade til sine sorte Undersaatter, samtidig med at han benyttede Lejligheden til at afholde et stort Galabal i den statelige Guvernementsbygning. Det var en straalende Fest. Alt, hvad St. Croix ejede af Ungdom og Skønhed — hvid Ungdom og Skønhed altsaa — glimrede ved sin Nærværelse, spejlede sig i de loftshøje Vægspejle og gled over Parketgulvets isblanke Flade i Spaniervalsens smægtende Rytmer. Det var en skøn Aften, hvor en af mine Venner, Løjtnant Krag, og jeg kom til at danse lidt for meget med to unge Planterdøtre. De var Søstre, de to, af irsk Afstamning — smidigslanke og med nogle svimlende dybe, blaagrønne Øjne, som baade Krag og jeg maatte kapitulere uden Vilkaar overfor — hver overfor sin Udkaarne, naturligvis, for det er det mest praktiske blandt Venner, hvis Venskab skal holdes.

De skønne Timer svandt altfor hurtigt, og mens Negerorkestret sendte „Home, sweet home“s blide sentimentale Toner ud i den stille, sortblaa Nat, aftalte vi fire en lille picnic for Morgendagen. Det skulde være en Ridetur ud til en fjern Dal, hvis Navn jeg efterhaanden har glemt. Man kan ikke blive ved at huske Navnene paa alle de Dale, man



Farvel min sprælske, strbenede Ven.

skulde have set, men denne her skulde altsaa være noget saa svimlende skøn som ingen ellers paa hele denne velsignede Jord. Det siger man, for jeg fik den aldrig at se.

Nu var det saa heldigt, at baade Krag og jeg var Medlemmer af den højtidelige Julekommission, der var blevet nedsat af Næstkommanderende for at forberede den sig hastigt nærmende Julefest om Bord i Skibet, saa det gik meget nemt med at nappe en lidt ureglementeret Landlov under Paaskud af at skulle ind for at gøre Indkøb paa Julekommissionens Vegne, og næste Morgen, noget efter at Solen var vandret op af sit sorte Nattehvi for at berede Jorden en ny og glødende Dag, gik vi glade og forventningsfulde i Land for at ride vore tilbedte i Møde.

Vi var rigget flot ud i Uniformer, der sved i Øjnene, saa skinnende, nystivet hvide som de var efter at have været ude for Cleopatras uhammede Energi — Cleopatra var vores Vaskerpige paa St. Thomas, og paa Hovedet bar vi til Værn mod Solens stikkende Straaler de dejligste Trophjelme. Jeg mindes saa ofte min med Vemod. Det var en pragtfuld Trophjelm — en Stanley værdig. Der var ganske vist nogle, der mente, naar de saa mig komme skridende under dens Kæmpekuppel, at jeg nærmest lignede en lille Dreng, der havde hugget Fars store Hat. Mennesker kan være saa bidende bitre i deres Misundelse.

Da vi var kommet vel i Land og var naaet op til Gendarmerikasernen, var en blaatrøjet Herre allerede i Gang med at rigge Hestene til, og vi stillede os op for at anskue Dyrene. Jeg tror virkelig aldrig, jeg i mine Levedage har set saa stor en Hest. Man blev ligefrem træt i Nakken af at staa og se op til Ryggen af den, og da der var gaaet et Stykke Tid, blev jeg en Kende nervøs, hvad der i Grunden var meget forklarligt, for det eneste, jeg hidtil havde kendt til den ædle Ridesport, skrev sig fra mine lykkelige Barndomsaar nede hos en Onkel paa Lolland, hvor jeg havde en kær Ven, der hed „Lotte“, et ikke ukendt Hestnavn, som jeg ofte blev anbragt paa Ryggen af, hvorpaa det kære, gamle, graasprængte Dyr i sindigt Tempo bevægede sig værdigt ud af Landevejen, til vi naaede en gammel, knudret Eg, som „Lotte“ maa have antaget for at være Verdens Ende, for her gav hun uvægerligt altid haardt Bagbords Ror og luntede tilbage til Gaardens kendte Enemærker.

Nogen egentlig vel uddannet Rytter var jeg altsaa ikke, og nu stod Verdens højeste Hest og ventede paa, at jeg skulde dale ned paa Ryggen af den. Det var en betagende Følelse, men jeg tænkte, at gaar den, saa gaar den, og gaar den ikke, saa gaar den nok alligevel — altsaa ikke Hesten, for den var der ingen Tvivl om, men Resultatet saadan i al Almindelighed. Og ydermere var der det, at Beatriz, Planterpigen med det ræverøde Haar, stod og ventede paa mig derude paa Grand Hill, saa op kom jeg og fik startet Bæstet.

Til at begynde med gik det med virkelig Elegance, men saa maa jeg have lukket for meget op for Gassen, for pludselig tog Pokker ved Dyret, der gav sig til at holde Fuldkraftsprøve midt i Negerlandsbyens Myretue. Sikken et Hyl, der blev, da det brune Bæst med en hoppende Klump paa Ryggen kom farende ned gennem Gaden, saa det gnistrede fra de klaprende Hove. Sorte, nøgne Negerunger af begge Køn, kaglende Høns og skrigende Mødre og grinende Drengene jog i vild Flugt omkring det nærmeste Gadehjørne, men trods alt slap jeg helskindet over det i denne Omgang, og snart efter travede jeg nok saa stilfærdigt langs en Palmelund, der stod og viftede saa blidt i den lune Passat. Noget i Agterhaanden kom Krag anstigende i en flot, omend behersket Galop med min fine Tropehjelm, der havde forladt mig under den vilde Fart, uden at det havde været muligt for mig at slaa Bak for at bjerpe den.

Gensynet var hjerteligt, overstrømmende hjerteligt, og i nogen Tid red vi pænt og stilfuldt Side om Side, mens Talen flød fra vore Læber, og der var Sol over Tilværelsen, indtil det skæbnesvangre Øjeblik kom, da vi naaede ud til The Centerlines vug-

gende Palmeallé, der strakte sig som en snorlige Streg mellem Sukkermarkerne for tilsidst at forsvinde dér, hvor Land og Himmel mødes — langt, langt borte.

Næppe havde Gangeren faaet Øje paa denne ideelle Væddeløbsbane, før den blev besat af en tøjlesløs Ærgerrighed og gav sig til at sluge Kilometrene med en faretruende Hastighed, der fik den ulykkelige Rytter til at dingle rundt som en daarligt surret Sæk, snart paa den ene Side og snart paa den anden Side, snart om Halsen og snart paa Halen af det kaade Dyr, der utvivlsomt morede sig herligt.

Det gjorde jeg derimod afgjort ikke længere. Det er noget af det værste, jeg nogensinde har været ude for i mit efterhaanden lange Liv, dette vilde Ridt langs The Centerlines vuggende Palmer, men det hele holdt heldigvis op lidt pludseligt, da vi kom til en Korsvej. Der er noget muggent ved disse Korsveje. Man skal tage sig i Agt for dem, men det gjorde jeg altsaa ikke dengang. Hesten vilde med den Stædighed, der kendetegner denne Dyrerace, absolut fortsætte sin vilde Fart langs een Vej, mens jeg derimod mente, at den anden var den mest fortryllende, hvorpaa det Tilfælde omgaaende indtraf, som Væddeløbsreferenterne ynder at benævne med, at Hesten skilte sig ved sin Rytter.

Det gjorde den yderst effektivt i dette Tilfælde, og et Par Sekunder senere landede jeg med et Bump paa den faste Jord. Nu havde det regnet stærkt om Natten, saadan en rigtig god gammeldags Tropebyge, der forholder sig til et dansk Regnskyl, som et første Klasses Styrtebad til Douchen fra en Refraichisseur, og Vejens Sider var derved forvandlet fra en blød Grusgang behagelig for ømme Hestehove til en mudret, lerbrun Miniatureelv, som jeg efter Nødlandingen trillede rundt i et Par Gange efter at have gispet et sidste Farvel til min sprælske, firbenede Ven.

Scm en kridhvid, stivet Dandy havde jeg begivet mig ud paa den famøse Ridetur for at møde min Planterdrøm, som en mudderbrun Byldt fandt Krag mig igen, da han naaede frem til Strandingsstedet. Jeg kunde have myrdet ham og hans nærmeste Familie, da han højt paa sin blonde Hest smilede et ækelt medlidende Smil ned til mig paa Grøftekannten, mens han forsøgte at trøste mig med, at han nok skulde finde paa noget virkelighedslignende, noget om uformodet Vagt om Bord, for at forklare Pigen derude paa Plantagen min Fraværelse.

Og mens en tilfældig Negerdreng slæbte den herreløse Hest, som han havde fanget inde paa en afhøstet Sukkermark, tilbage til Christianssted, vandrede jeg den lange, lange Vej tilbage mod Byen, og det blev stadig varmere og varmere, og Vejen

blev ikke Spor kortere, og stadigvæk gik jeg og tænkte paa, at maaske i selve dette Øjeblik vilde Krag staa derude i Solskinnet paa Plantagen og se dybt ind i Beatrices forundrede, blaagraa Øjne, mens Himlens Guld vilde gløde i hendes Haar, der kunde have daaret selve Tizian, og han fortalte hende maaske nu, at hans Ven og Kammerat was so sorry.

Ja, vel var jeg sorry. Jeg var rasende, tindrende fornærmet paa det hele i al Almindelighed og paa Heste i Særdeleshed, og det var altsammen Krikkens Skyld. Den kunde havde ladet være med at løbe saa sindssygt hurtigt.

Historien fløj naturligvis som en Løbeild over hele Skibet og gjorde mig til en meget benyttet Skive for Kammeraternes bedske Vid. Selv syntes jeg selvfølgelig ikke, at der var nogensomhelst Grund til at gøre saa meget ud af en saa ubetydelig Episode, men de andre syntes desværre noget andet, indtil Aktualiteten gik af den for nye Begivenheder, og jeg haabede inderligt, at den var glemt som Sneen, der faldt i Fjor, men det var den desværre ikke helt, for da

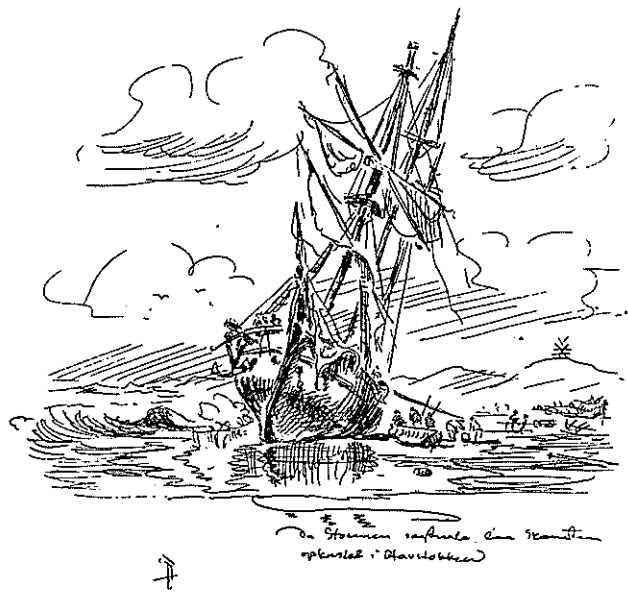
Juleaften oprandt, og Gaverne, som Julekommisjonen havde indkøbt, skulde fordeles fandt jeg paa mit Bord en stor omfangsrig og omhyggeligt indpakket Pakke, der ved nærmere Eftersyn viste sig at indeholde en lille, brun Træhest anbragt paa en grønmalet Plade med smaa Hjul under, og paa dens Ryg var der hæftet en Seddel med følgende Inskription: „Garanteret rolig og sikker. Slaar ikke bagud!“

Ja, saadan lød Historien om min lille vestindiske Træhest, som jeg kom til at tænke paa, da jeg en sludfuld Decemбераften lige før Jul stod med min lille Søn i Haanden og stirrede ind i en Legetøjsbutiks straalende oplyste Vindue, mens min Kone stod og trippede lidt utaalmodig ved Siden af.

„Kom nu,“ sagde hun omsider med en bestemt Klang i Stemmen. „Du staar jo og falder i Staver, som om du var langt, langt borte.“

„Det har jeg ogsaa været,“ svarede jeg. „Langt borte paa Langfart.“

Men jeg sagde ikke hvorhen, for Pigebørn ser saa morsomme ud, naar de er nysgerrige.



Julehavari

VED CAP HORN



DET var Juleaften Aar 1910. Verdens største 3-mastede Bark »Osterbäck« af Hamburg havde i nogle og tyve Dage ligget for Vindstille lige Norden for Cap Horn paa Vestkysten af Amerika. For en god Maaned siden var vi sejlet fra Taltal paa Chilekysten, hvor vi i 2½ Maaned havde ligget og losset Kul og indladet Salpeter. Stemningen havde været høj, da vi den sidste Aften havde hejst Salpeterkorset i Fokkemasten og givet de reglementerede 3 Hurraer for hvert Sejlskib, der laa i Havnen. Der havde været 68 ialt, og hvert af disse 68 Skibe havde naturligvis maattet besvare vort Hurra tilbage. Den næste Morgen blev Ankeret hevet op, og for en frisk Kuling stod vi til Søs sammen med 6 andre Skibe, og nu var Spørgsmaalet, hvilket af disse 7 Skibe, der først stod den engelske Kanal ind.

I Begyndelsen fulgtes vi ad, men efter et Par Dages Forløb stak vi længere til Søs, da Kaptajnen mente, det var bedre end at ligge for nær Kysten og nøjes med Land- og Søbrisen. Heldet var ogsaa med os den første halve Snes Dage, men saa flovede Vinden af for til sidst at blive helt stille. Og dette havde holdt sig lige til nu. Hvis vi ikke havde vidst bedre, kunde vi have troet, at vi laa ovre i Taffelbugten ved Kapstaden, da det er noget, der ofte hænder der, men hernede saa nær Cap Horn skulde der have staaet en frisk Kuling.

Vore 6 Makkere havde vi ikke set noget til, og det var mest sandsynligt, at de havde benyttet Land- og Søbrisen langs Kysten og nu var langt paa den anden Side af Hornet. Spændingen om Bord var paa Højdepunktet. Skipperen — Kaptajn Bergmann fra Mecklenburg — havde gjort »Osterbäck« til et af Verdens mest berygtede Sejlskibe. Ondskabsfuld havde han været lige fra den første Dag, vi forlod Liverpool for 1½ Aar siden, og paa den Tid havde vi taget ¾ af Jorden, hvor vi havde anløbet Afrika, Australien og nu til sidst Sydamerika. Rømning havde der været i hver en Havn, og Mytteri havde vi haft paa Vejen fra Afrika til Newcastle i Australien, hvor det var kulmineret med, at en af vore Matroser havde

knust Hovedet paa Kokken med en Flaske, og det havde naturligvis ikke gjort Skipperens Humør bedre.

Kokken, som af Mandskabet blev kaldt »Sultekunstneren«, havde nemlig været en Ekspert i at spare paa Provianten, saa Skipperen derigennem kunde tjene ekstra. Og i Stedet for havde vi nu faaet en lille Londonnerkok, der næsten var tykkere end han var høj, saa han var nemmere at springe over end at gaa udenom. Og han sparede ikke paa Kosten, saa Maden var blevet en Smule bedre, end den havde været før. Hvis det havde været muligt at faa en anden Kok i Taltal, var denne nok blevet smidt i Land, og dette var Aarsagen til, at der efter Skipperens medfødte Ondskabsfuldhed ikke var blevet Raad til at faa en Gris ombord i Taltal, som vi kunde slagte til Julemad, men kun et Par langbenede Chilehøns til Officererne henne Agter. Saa vi var klar over, at vor Julemad vilde komme til at bestaa af Frikadeller lavet af Saltkød udvandet i Saltvand og godt med Mel i og dertil tørrede Kartoffler.

Skipperen havde de sidste 4 Timer staaet oppe paa Broen i sin Yndlingsstilling — bare Underbukser og begge Hænderne i Bukselinningen — stor, bred og tyk med et stort blaat Hoved, Resultatet af for megen tysk Brændevin. Ingen af os havde set ham ædru i de 18 Maaneder, vi havde været i Skibet. Men der siges jo, at ingen er saa slem, at der ikke er Spor godt i dem, og denne Regel fornægtede sig heller ikke her. Kunde man nemlig sit Arbejde og gjorde sin Pligt, blev man altid belønnet med et Grynt og en Forvrængen af Ansigtsmusklerne, som skulde forestille et Smil. Det kunde endda strække sig saa vidt, at han gav et Kast med Hovedet, og saa vidste man, at det betød, at man skulde med agter for at faa en Snaps.

Vi var alle meget spændt paa, hvorfor han i 4 Timer ikke havde rørt Spiritus, men da Kokken efter Middagen kom forud i Kabyssen, fik vi at vide, at Barometret var begyndt at falde meget stærkt, saa Kaptajnen gik og ventede paa Tegn til, at der vilde blive Uro i Vejret.

Vores Vagt havde Frivagt fra 7—12 Aften. I

den sidste Tid af Eftermiddagsvagten var vi begyndt at mærke Dønninger, og nu da Klokken var 8, slingrede Skibet saa stærkt, at naar Sejlene slog ind mod Masten, lød det som Kanonslag. Vi havde gjort de smaa Sejl, Røjlerne og Stagesejlene fast, og Undersejlene havde vi givet op i Givtovene. Hvor længe vi havde sovet, ved jeg ikke, men pludselig hørte vi Raabet ind i Lukafet: »Alle Mand paa Dæk, klar ved Fald, Skøder og Givtov!« Det var varmt ude paa Dækket, for selv om det var Lillejuleaften, saa var vi her midt i Sommeren.

Der var sket en stor Forandring med Vejret, over Himmelen rullede store sorte Skyer, og Søen havde rejs sig og viste Tænder i Form af hvidt Skum, der ustandseligt piskede op over Dækket. Vi havde regnet med, at vi skulde bjærge flere Sejl, men det blev tværtimod til, at vi satte Undersejlene igen, og da det viste sig, at det ikke blæste kraftigere op, fik Frivagten Lov til at gaa til Køjs igen.

Da vi kom op paa Dækket Kl. 12 Nat, blæste det paa samme Maade, saa vi sejlede med Vinden agten for Tværs med en Hastighed, som der skulde en god stor Passagerdamper til for at kunne følge os.

Men Skipperens Humør var ikke blevet bedre. Rejsen stod nemlig ikke til at redde for ham, da det var en gammel Regel i tyske Sejlskibe — og især i dette Rederi — at hvis der var mere end 100 Dages Rejse fra Sydamerika til europæisk Lossehavn, og der ikke havde været noget Havari paa Skibet i Mellemtiden, som Kaptajnen kunde undskylde sig med, kunde det betyde Karantæne, Afsked eller igen at blive sat ned som Styrmand.

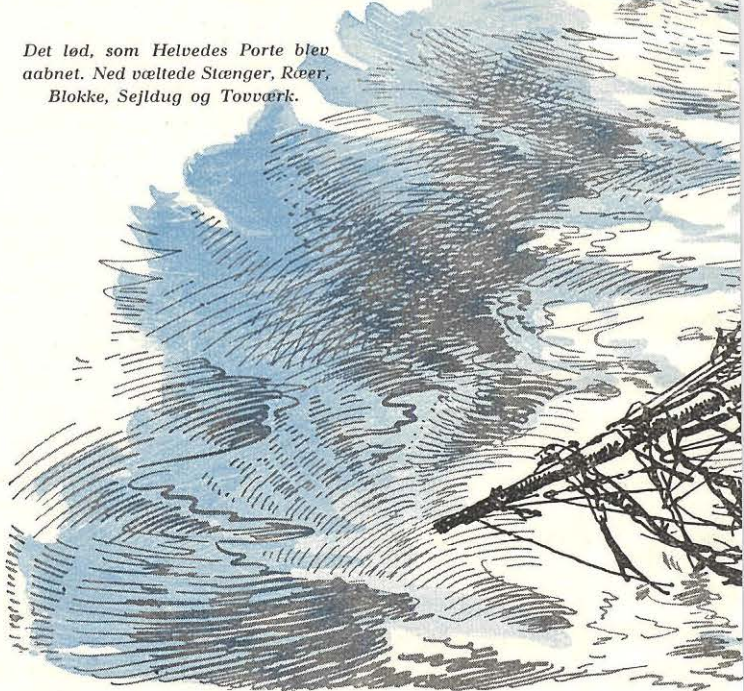
Juleaften kom. Vi havde vasket os og taget en ren Skjorte paa for derigennem at fremkalde en forløren Feststemning. Til Middag fik vi, hvad vi havde ventet os — de obligate Saltkødsfrikadeller og en Kop Te sort som Tjære og bitter som Rabarberdraaber. Men vi havde dog det Ønske, hvad der senere blev bekræftet gennem Kokken, nemlig at Skipperens Høns maatte være sejge som Saalelæder. Vi kunde da tygge vore Frikadeller, og det var mere, end han kunde med sine Høns. Og for at sætte Kronen paa Værket havde Skipperen gemt nogle rigtige Kartoffler til sig selv og Styrmandene, men de var da heldigvis blevet raadne.

Saa det var forstaaeligt, at hvis der ikke havde været Torden i Luften før, saa var der det nu. Men denne Gang gik det ud over 2. Styrmand. For efter at vi havde spist, var det begyndt at blæse kraftigere op, og 2. Styrmand havde da givet Ordre til at gøre Bramsejlene fast, men aldrig har jeg hørt et værre Juleevangelium blive prædikeret end det, der blev 2. Styrmand til Del, og jeg tror ikke, at nogen Præst har haft mere andagtsfuld Menighed end os Matroser, der stod og lyttede

dertil, for 2. Styrmand var næsten mere forhadet end Skipperen. Han var en typisk Prøjsernatur, der ikke kunde give en Ordre, uden at hans brede Søstøvle skulde følge efter. Denne grimme Vane havde engang nær kostet ham Livet, da han sparkede efter en lille Spanioler, vi havde om Bord. Men ikke et Sekund efter sad Spanioleren paa Ryggen af ham og skulde til at stikke en Kniv i Nakken paa ham, men jeg sprang til, hev ham ned, fik vristet Kniven fra ham og smed den overbord. Takken for det fik jeg senere af Skipperen. »Du bleibst doch immer ein dummer Däne.« Han mente, at nu havde vi endelig haft Lejlighed til at blive af med 2. Styrmand, da selv Skipperen ikke kunde udstaa ham; han var nemlig i Familie med Rederen og kunde som Følge deraf nemt give Rapport om hans Drikkeri.

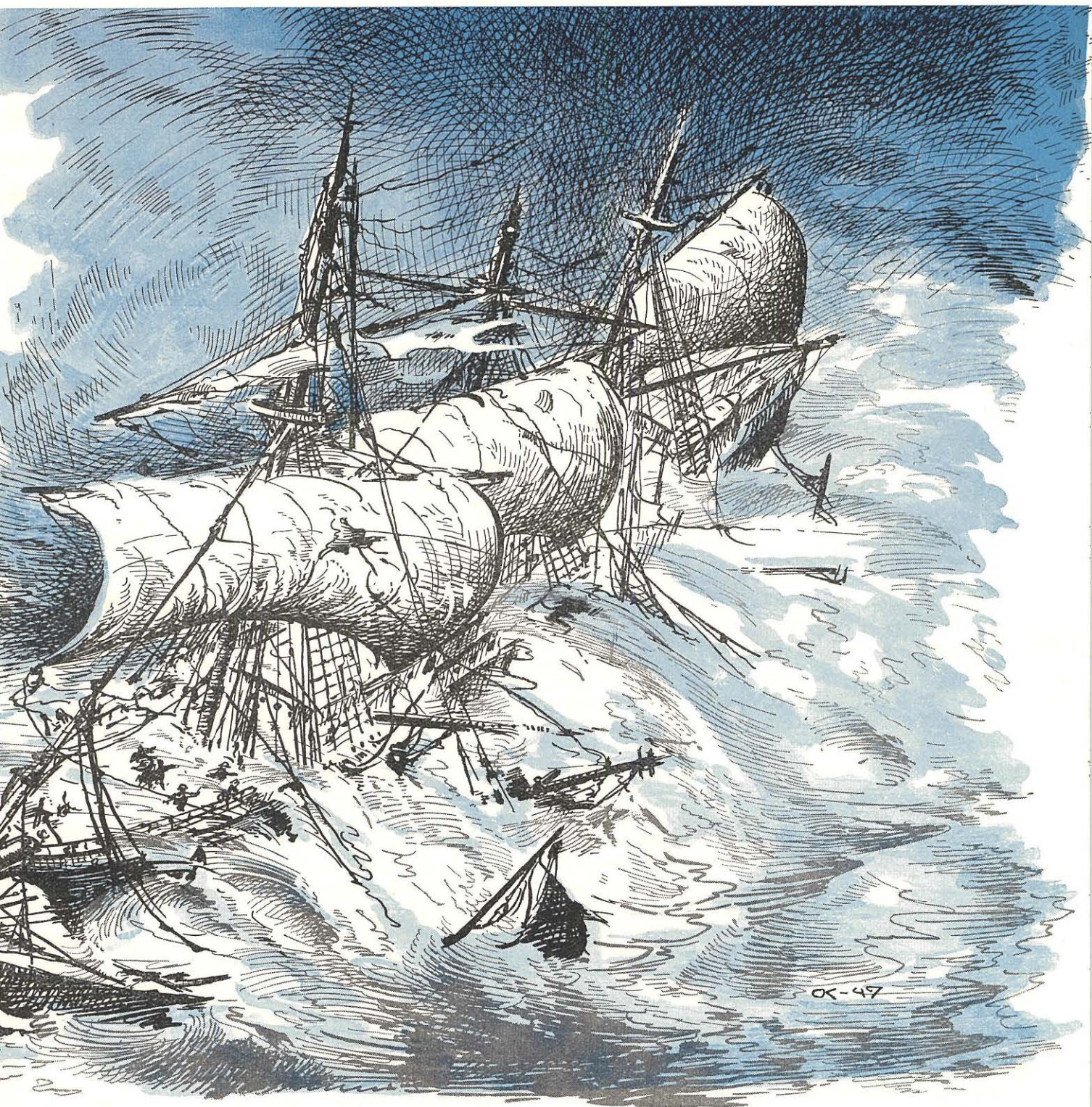
Men tilbage til vores Jul. Kl. 4 Julemorgen skulde vi paa Vagt igen. Det blæste nu, hvad jeg vil kalde en god Storm, og med det kraftige Sejlpres, vi havde paa, laa Skibet for det meste med den læ Lønning under Vand. Og Vandets Pres paa Roret var saa haardt, at det næsten var umuligt for een Mand at styre, og det skulde gaa me-

Det lød, som Helvedes Porte blev aabnet. Ned væltede Stænger, Røer, Blokke, Sejldug og Tovværk.



get haardt til, før Skipperen tillod, at der kom 2 Mand til Rors.

De første 3 Timer af vores Vagt skete der ikke noget. Da Klokken var 5, havde vi passeret selve Forbjerget Cap Horn, der stod som en truende sort Klippe, som vi svagt kunde skimte om Bagbord. Vi havde forandret Kurs, da vi rundede Forbjerget, og havde nu faaet Vinden om paa bagbord Side, og det havde været haardt Ar-



bejde at brase Ræerne og sætte Sejlene, saaledes at vi fik den bedste Udnyttelse af Vinden, men under denne Manøvre havde vi alle ventet, at det meste af Riggen skulde komme ned over Hovederne paa os.

Kl. 7 var det min Rortørn, og jeg sagde til en af mine Kammerater, da jeg gik op til Roret: »Hvis Riggen ryger ned nu, kan den da ikke naa mig, for nu staar jeg henne Agter.«

Klokken 7½ kom Kaptajnen paa Dækket iført sin Yrdlingsuniform Underbukser og Plyssessutter, og det Blik han sendte til Vejrs til Riggen spaaede ikke noget godt. Da han havde staaet lidt, gav han Styrmanden Ordre til at fløjte paa Folkene, og jeg stod og tænkte, at nu skulde der nok bjærges mere Sejl, da den nuværende Sejlads ikke kunde vare ved meget længere. Men Omforladelse. Han gav Ordre til at gøre Storerøjl og

Mellemstagesejlene los, og var Skibet ikke haardt at styre før, saa var det det nu, og jeg kom med en Bemærkning om det til Skipperen, men fik det Svar: »Jeg har aldrig antaget dig for en Svæklings.«

10 Minutter efter blev der atter fløjtet, og Ordren lød: »Sæt Forrøjl og Jager,« og jeg tænkte ved mig selv, at nu kunde han da ikke finde paa at sætte flere Sejl, da det vilde være det glade Vanvid. Jeg havde imidlertid faaet mine egne Tanker med det, han gjorde, for de 100 Dages Rejse kunde ikke reddes paa ærlig Vis, og nu var der en Lejlighed til, at noget kunde gaa i Stykker, og ingen kan jo gardere sig mod, hvad en forrykt Tysker kan finde paa, naar der samtidig er Spiritus med i Spillet. Klokken var nu næsten blevet 8, og Ordren lød: »Sæt Mesantopsejlet!«, og da det Sejl blev sat, stod Masten som en Flitsbue, og jeg vilde have væddet, hvad det skulde have været, at Masten var røget, inden Sejlet kom op, men det gjorde den ikke. Og glad var jeg, da jeg kunde slaa 8 Glas, og Afløsningen kom.

Mine Vagtkammerater var allerede kommet ind i Lukafet, da jeg blev afløst ved Roret, og de var ved at spise Frokost, der bestod af Saltkød og Beskøjter. Jeg skyndte mig hen for at faa noget at spise og tog Plads, idet jeg sagde: »Nu gælder det om at faa puttet noget i Hovedet og beholde Olietøj og Søstøvler paa, for det varer ikke længe, før vi skal ud paa Dækket igen, ingen Rig kan staa for det Sejlpres.« Sejlene stod nemlig som spændte Balloner, de luv Barduner og Stag stod spændte som Streng, og den læ Lønning laa helt under Vand, saa det var umuligt at komme ud af den læ Dør fra Lukafet, og over den luv Lønning stod Søen i svære Kaskader, saa man var nødt til at krybe langs Lønningen eller klamre sig til Stræktovene langs Dækket, da man ellers vilde blive slaaet over Bord. Jeg havde næppe faaet sagt det, før det lød, som Helvedes Porte blev aabnede, og al Lyn og Torden var sluppet løs paa én Gang, for ned over Skibet væltede Stænger, Ræer, Blokke, Sejldug og Tovværk. Mandskabet paa Dækket raabte og skreg, og Skipper og Styrmand paa Halvdækket raabte dobbelt saa højt som alle de andre tilsammen, og igennem Stormen og Spektaklet kunde vi tydeligt høre Skipperens Raab: »Alle Mand paa Dæk.« Men det kunde han godt have sparet sig, for vi var allerede alle ude paa Dækket, hvor vi havde ventet, at de fleste af vore Kammerater enten var saarede eller slaaet ihjel.

Men saa mærkværdigt det end lyder, saa havde ingen faaet saa meget som en Rift eller Skramme. Men sikken et Syn. Alt laa indfiltret paa Dækket i ét Roderi, Tovværk og Sejl, og for at gøre det hele værre, stod Søen ind over begge Sider af

Skibet, for ved den hurtige Forandring af Sejlføringen havde Skibet taget Magten fra Rorsmanden, saa det var drejet tværs i Vinden, og det farligste af det hele var, at Mesanstangen og Storestangen var gaaet udenbords og nu laa og hamrede mod Skibssiden, hver Gang Skuden slingrede over, saa man hvert Øjeblik kunde vente, at de vilde slaa Hul i Siden.

Men vi var alle trænede Sejlskibssøfolk; i en Situation som denne behøvede vi ingen Ordre, alle kendte sin Plads og hvad der var at gøre, og ikke mange Sekunder efter var vi alle i Gang med at kappe Barduner og Stag, saaledes at vi kunde blive fri for det, der hang udenbords. Inden et Kvarter var gaaet, var den værste Fare overstaet.

Først da var der Tid til at tage et Overblik over Skaden og Mandskabet. Mesanstangen var den første, der var gaaet, den havde ikke kunnet staa for det svære Pres, og den havde i Faldet taget store Bramstang med Bram og Røjlræerne med sig, og med den fulgte Røjl og Røjlstangen paa Fortoppen.

Og saa kom Turen til at holde Mønstring over Mandskabet. Under selve Havariet var intet sket, men ved at befri os for Vragstumperne havde det naturligvis ikke kunnet undgaas, at vi havde faaet forskellige Knubs. Men der manglede een. Det var 2. Styrmanden. Jeg havde set ham paa Dækket, da vi skulde skille os af med Mesanstangen, der laa udenbords, men under de svære Kaskader af Vand, der væltede ind over Skibet, har antagelig en Sø taget ham med.

I 24 Timer arbejdede vi saa godt som ustandseligt for at gøre Skibet sejlklaart igen, saa man kunde manøvrere med det, til vi kom helt om paa den anden Side af Hornet, hvor der var mere roligt Vand. Skibet var ikke kønt at se paa; det havde været et smukt Skib, nu lignede det nærmest en stækket Maage.

Men min Anelse slog til. Aldrig har jeg set et større Smil paa nogens Ansigt end paa Kaptajn Bergmanns, og aldrig har der paa 24 Timer om Bord i et Skib været drukket saa meget. Det eneste, vi fik at leve af, var Beskøjter og Brændevin. Kaptajn Bergmann sad oppe paa Halvdækket i sine Underbukser, vaad baade indvendig og udvendig og fuld som en Pave. Der sad han blaa i Hovedet med et saligt Smil lykkelig over at være blevet af med 2. Styrmand, og hver Gang en af os kom forbi ham, skulde vedkommende have et stort Glas Brændevin, og det skete tit.

Det blev aldrig opklaret, hvem der var mest fuld, Skipperen eller Kokken. Men hvad gjorde det. Rejsen var reddet for Skipperen og med den hans »Ære«. 136 Døgn tog det, før vi fik Slæbebaad og Lods i den engelske Kanal og blev slæbt ind til Hamburg.

Hjem til jul...

Af J. ANKER-PAULSEN



Der seiler en brigg over bølgen blaa
med svulmende seil fra den tunge raa.
Den gaar som en pige, der skal til dans:
Dens fygende skum er dens kniplingskrans.

Hans brigg ligger bidevind vakt paa vakt,
i briggens fart er der vældig makt.
Nu dykker den bougen i snehvidt skum
og kaster det høit i det øde rum.

Hart bidevind under en maane gul,
gaa paa, min brigg, du skal hjem til jul.
Gaa paa, min brigg over bølgen blaa,
gaa paa, gamle havgutt, gaa paa, gaa paa.

En sjømands fryd er slig vakker brigg,
som dykker i bølgen med sang i rigg.
Som slænger sig høit paa bølgeryg
og rider i natten saa sterk og tryg.

Der staar en mand ved det tunge ratt.
Han tænker vel sitt i en maanenatt?
Han tænker paa hustru, paa barn og mor,
saa mangt et minde i sindet gror.

En dag staar den ind i den kjendte bukt:
En fugl har ikke saa fin en flukt,
som briggens med press af hard bidevind.
For bagbord halser staas bukten ind.

Saa ser han til veirs, mens han tar en skraa.
Saa meget tænker en sjømand paa.
Han kommer fra Hellas, skal hjem til jul
og vinker af glæde til maanen gul.

Og ankrene gaar i en hjemlig grund
en lillejulaften, en fredens stund,
og briggens, han svinger for sterke strøm,
mens gasterne drømmer sin bedsre drøm.

En brigg kom hjem til den kjendte fjord,
den gamle fjord i det høie nord,
da tændtes en glæde i hver en gast,
som bjerget seil fra den svaie mast.

Blokadebrydning.

Af CHR. CHRISTIANSEN

MED yderste Forbitrelse og skiftende Held havde den amerikanske Borgerkrig raset indtil Efteraaret 1863, da det blev klart for alle, at Nordstaterne havde faaet Overtaget. Sydstatshærene blev langsomt, men med usvigelig Sikkerhed drevet sydpaa, og de konfødereredes Havne blev blokeret af Yankeernes Orlogsflaade, der efterhaanden havde vokset sig stærk og Modstanderens langt overlegen. Saa stærk, at den var i Stand til at blokere alle Sydstatshavne, og det var en meget alvorlig Sag for de konfødererede. For at føre Krig maa man have saavel Penge som Varer, og det kunde kun skaffes ad Søvejen, ved at bryde Blokaden. Og en Blokadebrydning af et mægtigt Format kom nu i Gang særlig mellem Havnebyen Nassau paa Bahamaerne, og Byen Wilmington i North Carolina.

Endnu fortælles der i Nassau om, hvorledes Poker- og Faroespillet gik i „Græske Charley“s Spillebule Nat og Dag i de Aar. Der fortælles om, hvorledes nogle faa drevne Personer, professionelle Spillere, havde tjent Formuer i Løbet af kort Tid ved Spillebordene, plukket hver eneste Cent ud af Lommerne paa godtroende Søfolk, der efter en farlig, men indbringende Rejse med en Blokadebryder, havnede hos „Græske Charley“, der i Virkeligheden hed Enrico og ikke var Græker, men født i Venezuela. Han var selv en af de ivrigste og heldigste Spillere, en Herre, der holdt et vaagent Øje med alt, hvad der foregik i hans Bule, og som sad ved Spillebordet med en ladt Revolver i Baglommen og en lang, bredbladet Kniv indenfor det blegroede Skjortebryst. Og Spillet gik ustandseligt. Mænd rejste sig fra Spillebordet ved Midnatstid med tomme Lommer, slentrede ned til Havnen, og gik ud med en af Blokadebryderne. En Maanedstid efter kom de atter ind, maaske paa en solvarm Eftermiddag, slog sig atter ned ved Spillebordet, smed en Haandfuld Dollars paa dette og fortsatte, hvor de slap en Maanedstid iforvejen. Saaledes levedes Livet i Nassau i de Aar.

Kaptajn Johnson rejste sig fra et af Spillebordene, forlod Lokalet og satte Kursen ned mod Havnen. En ældre Mand fulgte efter ham, og da Johnson naaede Kajen, var Manden naaet op paa Siden af ham og tiltalte ham: „Well, Kaptajn, vil De have et Job?“

Johnson snurrede rundt mod den talende og maalte ham fra Top til Taa. For hvis der var noget, Kaptajn Johnson ønskede og trængte til, var det at tjene nogle Penge. Fjorten Dage iforvejen var han forlist med sin Clipper ude i Yucatan Strædet under en forrygende Orkan, med Nød og næppe havde han reddet Livet samt nogle Hundrede Dollars, var kommet op til Bahamaerne og havde af lutter Sorg og Græmmelse over Tabet af sit Skib og sin Stilling bumlet og spillet hele sin rørlige Kapital op. Og nu stod han her, blank som en nyslaaet Dollar og saa ingen anden Udvej til at klare Dagen og Vejen end at komme til Søs igen, selvom det skulde være som almindelig Matros foran Masten. Efter et Øjebliks Tavshed spurgte han:

„Hvad Slags Job?“

„Føre et Skib over til en Havn paa Fastlandet og tilbage hertil igen med fuld Last begge Veje. De faar en af de værste Besætninger, De nogensinde har haft med at gøre i Deres Liv. De skal navigere Skibet herfra til Mundingen af Cape Fear River, og tilbage igen fra det samme Sted. I Mellemtiden har Lodsens fuld Kommando over Skibet. Wilmington er Deres Bestemmelsessted, det er den nærmeste Havneplads til de konfødereredes Hovedkvarter i Richmond, Virginia.“

„Og Skibet,“ spurgte Kaptajn Johnson.

„En forhenværende Flod- og Kystdamper, ethundredeoghalvfems Fod lang, halvfemsindstyve Hestekræfter.“

„Saadan en Vaskebalje,“ lo Johnson, „hvorfor ikke tilbyde mig en Kano?“

„Tag den med Ro,“ svarede Manden, „det er ikke Spøg. Hovedsagen er, at Skibet er en Hurtigløber. Den hurtigste Baad her i Farten. Hun har

gjort fem Ture paa Wilmington, og Yankeerne har ikke faaet fat paa hende endnu. Og Deres Lods, Colborne, er den bedste Mand i sit Fag her paa Kysten.“

„Og Betalingen for det Stykke Arbejde? Jeg antager, der er Penge i det Job,“ mumlede Johnson.

„Selvfølgelig. Stor Risiko, stor Profit. Og ingen fordømt Sentimentalitet. Jeg bluffer ikke.“ Manden tav et Øjeblik og tilføjede saa: „Min gamle Skipper er forsvundet. Stukket af, eller maaske har en af „Græske Charley“s Pensionærer givet ham Billet til de evige Jagtmarker efter at have tømt hans Lommer. Den Slags sker her af og til. Jeg tjener selv Penge paa saadan et Trip. Og jeg betaler godt. 1500 Dollars for Rundturen.“ Og da Johnson tøvede med Svaret, tilføjede Manden: „Og De faar Dollar i Kommission paa hver Balle Bomuld, De bringer med tilbage . . . For Pokker, jeg maa betale Lodsens 3000 Dollars for at tage Skibet ind og ud i Wilmington.“

Kaptajn Johnson svarede ikke straks, stod som om han overvejede Sagen, skønt han i Virkeligheden var kisteglad for Tilbudet. Der var kun eet for ham at gøre, se at komme bort fra denne fordømte Plads saa hurtigt som muligt, tjene Penge og komme lidt til Hæfterne igen. Og Manden blev ivrig, greb ham i Armen og tilføjede:

„Og naar denne Blokadebrydning er overstaaet, skal jeg sørge for, at De faar et andet Skib. Det er jeg Mand for. Mit Navn er Henry B. Buller, jeg antager, De kender mig. Men „Diamond“ skal ud i Morgen Formiddag, det koster Penge at ligge her.“

Kaptajn Johnson betænkte sig ikke længere. Navnet Henry B. Buller var velkendt i Rederkredse. Han gav Mr. Buller sin Haand og sagde:

„Jeg skal overtage „Diamond“. Det er et godt Tilbud — og der er Sport i det Job,“ tilføjede han.

— — —

Det var godt at træde paa et Skibsdæk igen, selv om Skibet var et Dampskib. Og „Diamond“ gjorde god Fart, var let at manøvrere, selv om den laa overlastet, med Spygatterne i Vandet, og malet med en skiddengraa Farve. Tre Dage efter Afgang fra Nassau skimtedes under den nedgaaende Sol Kysten af North Carolina og bag de færlige Rev Frying Pan Shoals. Kaptajn Johnson travede frem og tilbage paa Broen, og hans Tanker gik ind til denne Kyst, bag hvis Høje to store Hære kæmpede en forbitret Kamp, en Broderkrig, i hvilken Mænd af samme Nationalitet lemlæstede hverandre. Han tænkte paa Sydens Mænd og Kvinder, der var omringet og indesluttet i en By her, og trængte haardt til de Varer, som „Diamond“ havde med sig. Det var dog ikke alt det kostbare Gods, som „Diamond“ slæbte af med, der kunde være nødvendigt under disse for-

tvivlede Forhold. Der var ganske vist en Del Medicinalvarer, Forbindsstoffer og lignende Sager, der var uundværlige under en Krig, men Kaptajn Johnson havde sammen med Supercargoen gennemlæst Skibets Manifest og havde undret sig over, hvad „Diamond“ havde i sine Lastrum. Der var i Kassevis af de sidste Parisermodeller i Damemoder, Silkeundertøj, Blondestoffer, Ruller af Silketøjer og Masser af Kosmetik og Skønhedsmidler. Kvinder var og blev Kvinder. Selv under de mest fortvivlede Forhold tænkte disse Sydens stolte Døtre paa Pynt og Pjank. Og han begyndte at forstaa, hvorledes Rederne kunne betale de fantastiske Hyrer, de bød Blokadebryderne. Selv den mindste Mand havde sine 300 Dollars for Rundturen. Let tjente Penge, hvis man slap godt gennem Blokaden, men det var modige og dygtige Mænds Liv og Lemmer, der her stod paa Spil.

Kaptajn Johnson kastede et Blik paa Kompasset, saa udover Horisonten og prajede Manden, der var paa Udkig i Foremers:

„Udkig ohøj . . . ohøj der!“

„Javel, Kapten.“

„Noget i Sigte?“

„Intet i Sigte, Kapten, og alt er well!“

Johnson smilede og kom til at tænke paa den mærkelige Skik, der var ombord i disse Blokadebrydere. Udkigsmænd fik en Dollar i Dusør for hvert Skib, han fik i Sigte, men opdagede den vagthavende Officer det før Udkiggen, maatte denne betale 5 Dollars i Mulkt. Atter lod han Blikket løbe Horisonten rundt, Havet laa stille og fredfyldt. Men han vidste, at et Sted der forude i den lette Solnedgangsdis laa Yankeernes Kanonbaade og Krydsere og lurede paa Bytte. Og dette Bytte var hans værdifulde Skib, med en kostbar Ladning og en Snes Menne-skeliv.

Han blev paa Broen indtil Solnedgang, da Lodsens fulgt af 1. Styrmand, Mr. Shefford, kom op paa Broen.

Mr. Colborne, Lodsens var en interessant Skikkelse. Han var umaadelig lang og tynd, med et aflangt Ansigt, der endte i det traditionelle, Uncle Sam'ske Gedebukkeskæg. Han bar Uniformskasket, lang, sort Diplomatfrakke og sribede Benklæder, der var stukket ned i et Par langskafte Støvler. Han talte drævende og stødte Ordene ud, det lød, som kom de ud gennem Næsen. Og hvad han sagde, blev fremført paa hans Races kolde, humoristiske Maade. Siden de forlod Nassau havde Kaptajn Johnson kun set og talt med ham under Maaltiderne, Resten af Tiden havde han tilbragt i sin Køje, læsende i Walter Scotts „Ivanhoe“.

Men hans Tilsynekomst paa Broen nu var Tegn

paa, at nu skulde han tage Affære. Han bad Kaptajn Johnson om at faa opgivet Skibets nøjagtige Position, og da han havde faaet denne, bad han Kaptajnen stoppe Maskinen, saa der var Lejlighed til at faa et godt Lodskud.

„Seksten Favne, og Sandbund med sorte Pletter. Eh.“ Han gentog Lodhiverens Udraab: „For langt sydpaa, Kapten. For langt mod Syd. Jeg maa ramme Kysten præcis paa det rette Sted. Giv mig „Fuld Fart“ fremover, og hold to Streger mere til Styrbord.“

„Diamond“ kom atter til Live, rullede nydeligt og dovent paa de blanke Dønninger og skød over Stævn. Mr. Colborne bad Kaptajnen om at gaa med over i det ene Brohjørne.

„Dette er Deres første Trip i denne Forretning, Kapten,“ sagde han, „saa det er paa Tide, at jeg sætter Dem lidt ind i Sagerne. Fra nu af, er det mig, der har Kommandoen. Hvad jeg giver Besked paa, maa udføres . . . uden Kommentarer. Det er De indforstaaet med, ikke.“ Og da Johnson nikkede, fortsatte Lodsens: „De og Mr. Shefford vil faa nok at gøre. Der bliver ingen Mangel paa spændende Momenter. Der kan blive Øjeblikke, hvor Deres Knæ vil prøve paa at slaa Huller i Deres Bukser.“

„Først, Kapten, skal jeg sætte Dem ind i, hvorledes Yankeerne har anbragt deres Flaade, og De vil takke Deres Lykkestjerne, naar vi er sluppet igennem og er inde under Wilmington Barre. Ser De, midt i Flodmundingen ligger Smiths Island. Der er saaledes to Indsejlinger, en nordlig og en sydlig. Well, ved hver Indsejling har de anbragt en regulær Eskadre, de ligger til Ankers om Dagen, men krydser frem og tilbage i Løbet om Natten, ude efter Bytte. Fint arrangeret, ikke! Men ser De, Kapten, vi har ogsaa en Trumf paa Haanden, ovenikøbet et Es. For paa Fastlandet, paa Pynten ved den nordlige Indsejling, ligger Fort Fisher, det er endnu i de konfødereredes Hænder, og dets Chef er Major Lamb, en Fandens fin Soldat. Saasnart vi er indenfor hans Kanoners Rækkevidde, vil han dække os, og give Yankeerne en Helvedes Hilsen. Og De kan vædde Deres Skjorte og Bukser paa, at Lamb er paa sin Post, og passer paa os. Men før vi naar saa langt ind og kan regne med en Haandsrækning fra en Forbundsfælle, har vi en lang, drøj Tørn at tage!“

„Ser De, udenfor de Skibe, der holder Vagt ved Indsejlingen, er der en Ring af Krydsere, og de sejler frem og tilbage hele Tiden. Og udenom dem igen en Kordon af Kanonbaade, ligeledes paa Farten Døgnet rundt. Hurtiggaaende Kanonbaade . . . De er, som De ser, ikke videre gæstfri . . . Yankeerne.“

„Og vi skal igennem alle dem?“ spurgte Johnson.

„Stemmer,“ brummede Mr. Colborne, „og denne

yderste Ring af hurtiggaaende Kanonbaade er placeret nøjagtig i den Afstand fra Wilmington Barre, som et Skib kan naa med udgaende Vande ved Solopgang. Har De mig nu, Kapten.“

„For at nappe de Blokadebrydere, der kommer ud.“

„Netop,“ svarede Lodsens, medens han behændigt lod sin lange Cigar rulle fra den ene Mundvig til den anden. „Saa vi har kun at være en lille Smule mere durkdrevne end Yankeerne. Er De med? Det er min Hensigt at løbe udenom Kanonbaadene nordfra, ramme Kysten ca. 14 miles fra Flodmundingen og løbe ned langs Kysten, naar det bliver mørkt. Og det ser ud til at blive en ravende mørk Nat. De Skyer derhenne, der kommer op mod Vinden, vil sørge for det. Men jeg advarer Dem, Kapten, jeg vil gubbe mig saa tæt op ad den Kyst, og det er en forbandet grim Kyst, at De vil takke Vorherre to Gange i Minuttet for, at det er mig, og ikke Dem, der har Kommandoen. Jeg vil til Tider være saa tæt inde paa Revet, at De kan smide en Beskøjt ind paa Stenene.“ Mr. Colborne lo stille for sig selv over sin egen lille Vittighed, medens Cigaren skiftede i hans Mundvig fra Styr- til Bagbord. Saa rettede han sig pludselig, blev gravalvorlig — blev den koldblodige, rolige Lods. Han rev Cigaren ud af sin Mund, kastede den udenbords og sagde:

„Gentlemen, dette er den sidste Røg i dette Skib, indtil vi er inde over Wilmington Barre. Enhver Mand om Bord, ligegyldig hvem, som stryger en Tændstik fra nu af, faar en Kugle i Skallen. Han klappede med Haanden paa en haard Genstand i sin højre Frakkelomme. Sluk eller tildæk alle Lys. Læg Presenninger over Køjer, Kapper og Skyllighter. De maa ogsaa dække noget over Nathusene. Og nu, mine Herrer. Lad os komme i Gang.“

„Allright Pilot,“ svarede Styrmanden og løb ned fra Broen, medens Lodsens raabte efter ham:

„Giv Mandskabet Besked paa at tage mørkt Tøj paa.“

Han drejede sig omkring for at tale til Kaptajn Johnson, da Udkiggen fra Mærset sang ud:

„Skib paa Bagbords Laaring. Kan ikke se stort andet end Røg, men antager, hun har Kurs mod os.“

„Allright,“ svarede Lodsens. „Godt gjort Søn. Hold dit luv Øje aabent.“ Han tog Kikkerten, som Johnson rakte ham, og kiggede over Horisonten agterude.

„Kun Røg,“ sagde han, „men efter den at dømme er det en af Yankee Kanonbaadene. Vil De give Maskinmesteren Besked paa at sætte Farten lidt op. Og lad ham med det samme vide, at vi kommer til at bruge en Masse Damp inden ret længe, selvom han bliver nødsaget til at anbringe et Par Niggere

paa Sikkerhedsventilen. Det er hvad vi gør. Og se der, Kapten. Der har vi mit Mærke i Land.“

Kysten, der nu kom til Syne paa Bagbords Side, var saa lav og blottet for Kendingsmærker, at selv Johnsons øvede Sømandsøje vilde have taget den for en lavthængende Sky, hvis Lodsens ikke havde vist ham den. Men Mr. Colborne grinede smøret igen:

„Vi har lavet et smukt lille Stykke Navigation, Kapten. Lad hende gaa tre Steger mere Bagbord over, og vi vil ramme Landet, lige hvor jeg havde beregnet at holde af ned mod Indsejlingen. Yes, Sir, nu begynder Musikken, og der vil blive en Pokkers Masse Grin, før vi kan synge „Hjem, mit kære Hjem“.

Mr. Colborne havde regnet rigtigt. „Diamond“ var inde under Kysten, da Mørket faldt paa. Det var meget mørkt, da han gav Ordre til at holde af, og Skibet begyndte paa sin desperate Tur ned mod Flodmundingen. Johnson havde under sit lange Sømandsliv været i mange farlige Situationer, uden at det havde gjort særligt Indtryk paa ham, men dette var anderledes. Maaske havde det været bedre, hvis han selv havde haft Kommandoen i dette Øjeblik, men at staa som en uvirksom Tilskuer til det Skuespil, der nu oprulledes for ham, var nervepirrende, til Tider følte han sig som lammet. At give Ordre til Rorgænger og Maskine samt se efter Kompaskursen var automatisk Sømandsskab og kunde ikke aflede hans Tanker fra den fantastiske Risiko, som Mr. Colborne nu udsatte Skibet for. Klods inde under Kysten, faktisk i selve Brændingen, lod Lodsens „Diamond“ løbe for fuld Fart, forandrede Kurs næsten hvert Minut. Brændingens Brølen overdøvede Spektaklet fra Hjulenens Plasken i Vandet. Hvert Øjeblik ventede han, at „Diamond“ skulde blive hængende paa et af disse farlige Rev. Men intet skete, og hans Rædsel veg for Beundring over denne ekcentriske Amerikaners Viden om dette Farvand og Kendskab til denne tilsyneladende uafmærkede Kyst. Mr. Colborne var som en Fiskerdreng, der kender hver Sandbanke og Sten i Bugten udenfor sin Faders Fiskerhytte.

For et fuldt Kvarter hørtes, bortset fra Havets Larmen, kun Lodsens korte, knappe Ordre, Johnsons Repeteren af disse i Øret paa Rorgænger og dennes Svar. Saa brødes denne frygtelige Tavshed af et dæmpet Raab fra Foremars:

„Skib paa Bagbords Laaring, nærmer sig hurtigt. Antager, hun er omkring en Sømil agterud.“

„Det er vores Ven, som vi opdagede lige før det blev mørkt,“ sagde Mr. Colborne roligt. „Det er ikke sikkert, han har set os. Disse Yankee-Skipper løber ofte tæt ind under Land. Hellige Moses, han har faaet os i Kikkerten.“

Et Glimt og et Knald sprang ud mod dem fra Havet agterude. En Kuglehvinen lød, men tabtes i Havets Brølen bag dem.

„To Kabellængder for kort, Bror,“ grinede Mr. Colborne spotsk til den usynlige Kanonér. Han vendte sig om mod Kaptajn Johnson. „Det betyder, at han ikke kan se os, han ved, at vi befinder os her et Sted og sender os en Hilsen. Rent og skært Gætteværk. Alligevel, jeg bliver nødsaget til at køre tæt op under North Breaker Shoal. Giv hende lidt mere Fart, Kapten, hvis Deres Kedler kan holde til det, og hold en Streg mere til Styrbord.“

„Styrbord en Streg.“

„Styrbord en Streg gaar hun.“

Lydig som en villig Hund fløj „Diamond“ endnu hurtigere fremover. Ud af Natten bag dem kom endnu tre Glimt og efterfølgende Knald, men Kuglernes Hvinen gennem Luften lød længere borte.

„Han er agtersejlet,“ grinede Mr. Colborne, „antager at den Yankees Kanonér rammer gamle Joe Price's Farm.“

Men i det samme lød atter Udkiggens Stemme, lavt men hørligt:

„Bro ohøj. Skib ret forude. Antagelig to Sømils Afstand og en Mil fra Kysten.“

„Okay Udkig,“ svarede Lodsens roligt. „Godt gjort, Sønnike.“

Han vendte sig mod Kaptajn Johnson: „Stop hende, Kapten.“

En Ordre til Maskinrummet og „Diamond's“ Maskine stoppede. Dyb Ro faldt over Skibet, man hørte kun de stoppede Hjuls Slæben gennem Vandet. Skibet fortsatte Farten et Stykke Tid, laa saa stille midt i et kogende, boblende Inferno. Efter en Stunds Forløb sagde Lodsens til Kaptajn Johnson:

„Det maa være en af de Kanonbaade, der har Station ved Flodmundingen. Og saa er det... nu eller aldrig. Han vil ikke fyre, undtagen han er sikker paa at ramme os, for saasart han giver en Lyd fra sig, vil Lamb opdage, at han ligger lige ved hans Dørtrin og give ham en ordentlig Omgang. Og maaske Lamb vil opdage Yankee, før Yankee faar Kig paa os. En forbandet kilden Situation, men alligevel, jeg tror, vi vil bruge Benene nu. Er det O. K. for Dem, Kapten?“

„Jeg er klar,“ svarede Johnson fast.

„Kør paa,“ Lodsens Stemme lød klar og bestemt. „Tilbage paa Kursen, og vi har Brug for hvert fordømt Pund af Damp, Fyrbøderne kan faa op. Ja, min Herre, jeg regner med, at den egentlige Del af Festen begynder nu.“

Og næppe var „Diamond“ kommet i Gang igen, før tre Ildglimt kløvede Mørket og tre øredøvende Brag rystede Luften. Skuddene var kraftigere end

nogen af de foregaaende, og kom et Sted forude fra, lidt om Styrbord.

„Det er Lamb,“ raabte Mr. Colborne, „han har opdaget Yankeen og er klar over, at vi er under Opsejling. Han vil give Yankeen noget at bestille.“

O i næste Øjeblik haglede Kuglerne ned omkring „Diamond“, medens Besætningen søgte at dække sig saa godt, det lod sig gøre. Under et Damptryk, der hvert Øjeblik kunde sprænge Kedlerne og dermed Skibet i Stumper og Stykker, racede det lille Skib ind mod den frelsende Wilmington Barre, rystende og skælvende fra For til Agter. Den løb bogstavelig talt under en Bue af Krydsild fra Fortet og Kanonbaaden. Og under alt dette, spadserede Mr. Colborne koldblodig frem og tilbage paa Broen, udstedte af og til en kort Ordre til Rorgængereren. Ellers syntes den farlige Situation ikke at paavirke ham det ringeste. Kun een Gang henvendte han sig til Kaptajn Johnson med en Bemærkning, og det var, da han med sin tørre, undertrykte Latter sagde:

„Sikken en Skydekonkurrence. Well, jeg holder paa Lamb. Han har de sværeste Skydere, og de er anbragt paa en sikker Platform.“

I Begyndelsen af denne Kanonduel følte Kaptajn Johnson sig langt fra godt tilpas, han forsøgte nærmest at dække sig, hvor han bedst kunde, men tilsidst overvandt Spændingen Frygten, og med Kikkerten fulgte han Granaternes Nedslag, særlig dem fra Fort Fishers svære Kanoner. Men hele Tiden lurede i hans Tankegang Frygten for den farlige Kyst i Læ og Lodsens haarrejsende Legen med Faren, medens „Diamond“ tilbagelagde de sidste Par Mil gennem dette flammende og bragende Helvede. Kun een eneste Træffer fik „Diamond“, en Granat

rev et Stykke af Forkanten af Skorstenen kun nogle faa Fod over Hovederne paa Mændene paa Broen. Og selv dette rørte ikke den haardhudede Mr. Colborne. Med et Grin saa han op paa den havarerede Skorsten og sagde anerkendende:

„Godt Skud, der er da nogle af de Yankeer, der forstaar at bruge en Skyder.“

Det var det sidste Skud, der blev affyret mod Blokadebryderen. Tre tordnende Salver fra Fort Fisher, lige under hvis Kanoner de nu befandt sig, og Kampen var forbi. Brændingens Brølen og Havets Larmen hørtes atter.

„Lamb vandt,“ sagde Lodsens, „og slipper os ind. Kan De se den lille Høj tilvenstre for Fortet, Kaptan? Godt. Jeg holder ret ind mod den nu. Haardt Styrbord med Roret.“

„Diamond“ snurrede rundt, medens Søen kogte omkring den. For første Gang under hele den farlige Sejlads sprang Lodsens hen til Rorsmanden:

„Hold hende, hold hende.“ Hans Stemme var skarp og nervøs: „En Streg Bagbord. Støt som hun gaar.“ Og et Øjeblik efter: „To Streger til Styrbord! Ahh!“

Det forekom Kaptajn Johnson, at Skibet ramte en Genstand. Det var ligesom, at Skibet løftede sig under ham, skurede hen over noget, for derefter at glide ned igen i stille, smult Vande.

„Stop hende, Kaptan, og lad Krogen falde lige her,“ sagde Mr. Colborne roligt; „her skal vi gennem Karantænen. Det kalder jeg et fint, lille Trip.“

Han halede en af sine Cigarer op af Lommen og tændte den omhyggeligt.

„Det nederdrægtige ved Sagen er, at vi snart skal ud igen,“ sagde han smilende til Kaptajn Johnson.





Reproduktion: Brdr. Børentzen

Maleri af H. Schosler-Pedersen

Amerikanske The-Clippere

