

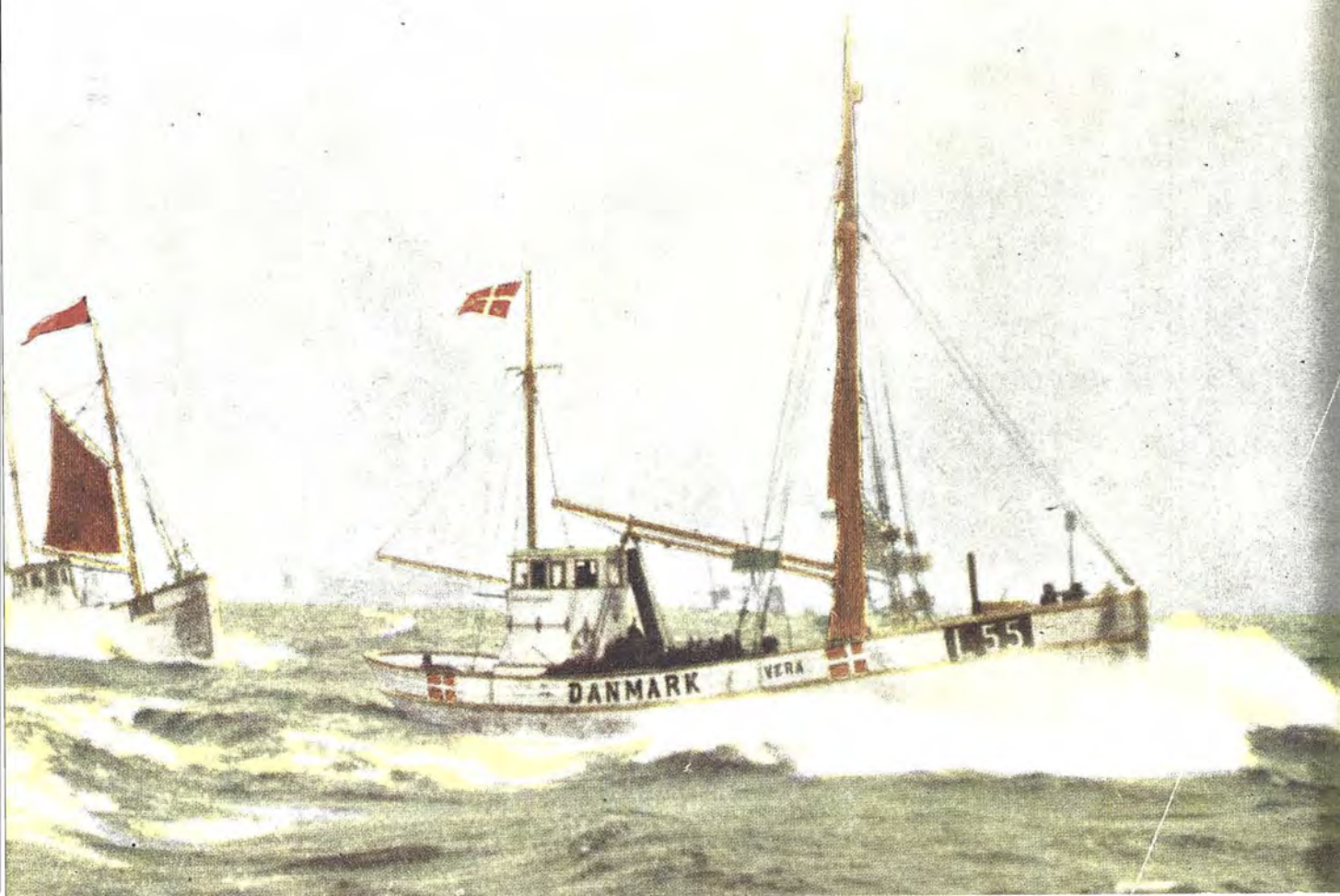


VIKINGEN

1. Kr.
1. Januar

THYBORØN-KUTTERE

1948 - Nr. 1
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

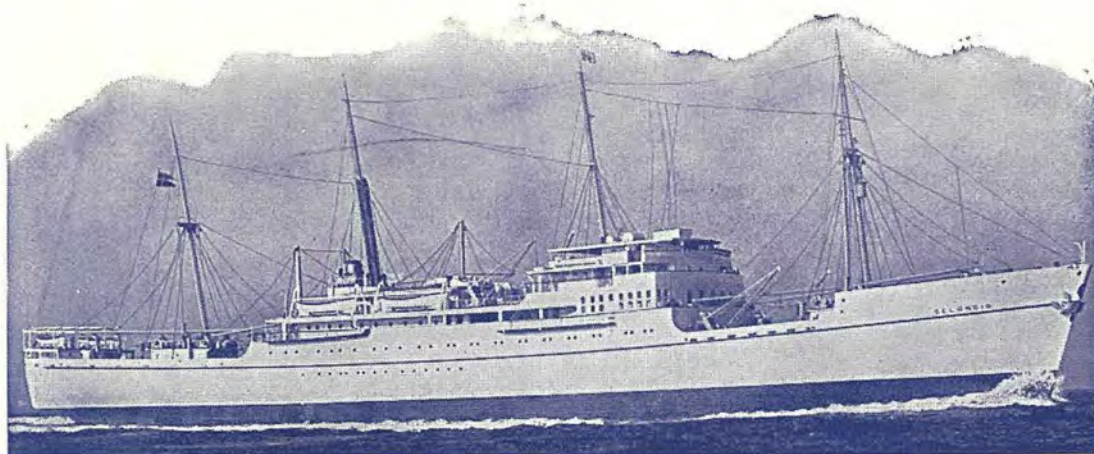
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Singapore

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

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



Af OTTO LUDWIG

65 208
86 415

Vil Radar og Decca slaa Lodserne ud?

Tanker omkring et rundt Tal. 59560

DET internationale Signalflag „G“ ryger tilvejs paa et stort Motorskib uden for København, og et Øjeblik efter er Lodsvæsenets lille sortmalede Dampner med den gule Skorsten paa Vej ud med Lodsen. Det varer ikke længe, før man er paa Siden af det fremmede Skib, og straks efter er Lodsen paa Vej op ad Lejderen. I Dag gaar det let, for Vejret er godt. Men naar Søerne faar det lille Lodsfartøj til at danse, og Lejderen langs Siden af det fremmede Skib svinger frem og tilbage, er det svært at lægge til, og Lodsen, der skal fra Borde, maa sommetider udføre ligefrem artistiske Spring for at komme nogenlunde tør op paa Lejderen. Helt galt er det, naar det ogsaa er Frostvejr, og Vandet fryser til Is paa den urolige Lejder.

Lodserne er imidlertid vant til at tage alle Forhold i Betragtning. De har selv allesammen først som menige Dæksfolk og senere som Styrmand eller Skibsførere befaret Verdenshavene i al Slags Vejr. Ogsaa i Lodsvæsenet har de en lang Uddannelse bag sig, før de giver sig af med at lodse de helt store Skibe ind til København.

Naar Lodsen kommer op paa Kommandobroen og trykker Skibsføreren i Haanden, overtager han samtidig Kommandoen og derved Ansvaret for Skibet. Naar det gælder ikke-skandinaviske Skibe, giver han gerne de nødvendige Ordre paa Engelsk, som næsten enhver Skibsfører Verden over forstaar. Sker det imidlertid, at Lods og Kaptajn ikke kan gøre sig forstaaelige over for hinanden paa et af Verdenssprogene, klarer de sig med mærkelige Fagter. Resultatet er det samme. Et Skib er i sikre

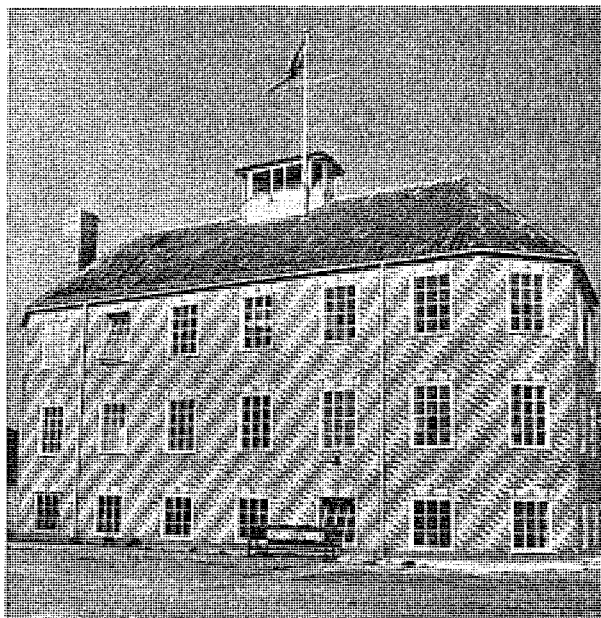
Hænder, naar først Lodsen har taget Kommandoen over det. Som Følge af det Ansvar, der paahviler ham, skal han ikke alene kende Farvands- og Havneforholdene, men han skal ogsaa kende næsten ethvert Skibs Evner og Svagheder, allerede før han kommer om Bord paa det. Han skal kunne sejle lige godt med et Damp- eller Motorskib og et Sejlskib.

Med Centimeter under Kølen.

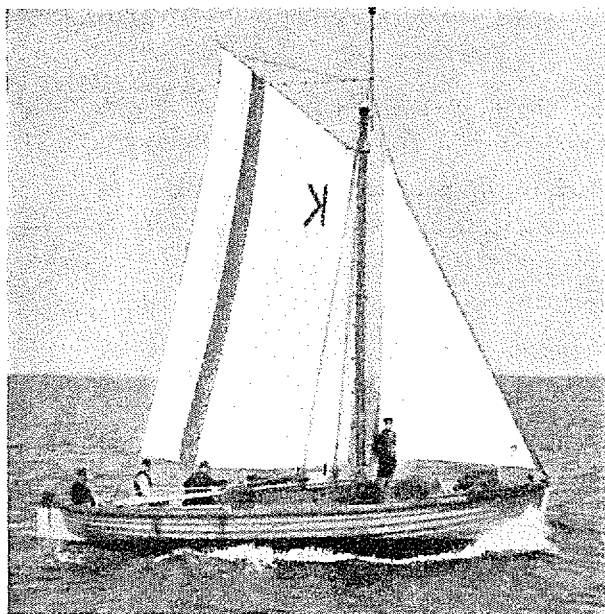
Det er ikke tilfældigt, at vi har valgt at følge med en københavnsk Lods, og det er heller ikke, fordi Københavns Lodseri er Landets største med dets 27 Lodser og med Danmarks eneste Lodskaptajn. Grunden er den, at Lodseriet den 1. Januar 1948 kan fejre sit 150-Aars Jubilæum. Lodskaptajn Bom siger, at der ikke skal laves nogen større Anstalter. Han udtrykker det saaledes: „Naar man kan komme til Prinsessebryllup i London iført almindeligt Jakkensæt, kan vi ikke for-

lange, at Folk skal møde i Kjole og hvidt her.“ Vi ved imidlertid, at Lodseriet og dets Medarbejdere i Dag vil blive hyldet af alle, der har med Søfart at gøre herhjemme. Det har gennem Tiden skabt Respekt om Danmarks Navn som Søfartsnation blandt de mange Søfolk, der har stiftet Bekendtskab med dets Lodser i Arbejde.

Københavns Lodseri er langtfra det ældste herhjemme. I det hele taget er det meget svært at sige, hvornaar Danmark fik sine første Lodser. Men uden at omgaas Sandheden letsindigt kan man dog hævde, at der lige saa længe, der har været Tale om nogen egentlig dansk



Lodseriets karakteristiske Bygning i Frihavnen, der blev færdig midt under Krigen.



Københavns sidste større sejlforende Lodsbaad, „Heimdal“.

Skibsfart, ogsaa har været Mænd, som gav sig af med at vise Skipperne Vej, hvor disse ikke har været kendt. De danske Farvande er med deres mange Grunde og ofte daarlige Sigtbarhed meget vanskelige at besejle, samtidig med at Vejrliget ofte er usigtbart og Strømsætningen voldsom. Før den Tid, hvor man kendte til gode Søkort, var det naturligvis endnu vanskeligere at færdes i Farvande, hvor man ikke var stedkendt. Lodserne har imidlertid stadig en betydelig Mission at udføre selv nu, hvor Søkortene over vore Farvande er noget nær det fuldkomne. Skibene er vokset sammen med de tekniske Fremskridt paa det nautiske Omraade, og der hersker ingen Tvivl om, at selv ikke Radar, Decca o. l. vil gøre vore Lodser overflødige. Dels er vore Kyststrækninger meget lave, og dels maa Lodserne ofte føre de store Skibe frem gennem Render med Meters Nøjagtighed til Siderne og Centimeters Nøjagtighed under Kølen.

Først paa et ret sent Tidspunkt opstod et egentlig organiseret Lodseri ved København. Lodsningen var tidligere udført af de privilegerede Dragør-Lodser, naar det gjaldt i Farvandet lige uden for Hovedstaden, medens Lodsningen inde i selve Havnen blev foretaget af Kongens pensionerede Skipper. Efterhaanden som Københavns Betydning som Havneby betragtet blev større, voksede ogsaa Kravet om et eget Lodseri, og i 1798 blev Kravet til Virkelighed. I den forløbne Tid har Lodseriet gennemgaaet en støt og sikker Udvikling, som kun er blevet midlertidigt afbrudt af Krigenes Indvirkning paa Søfarten.

Efterhaanden som Sejlskibene maatte vige deres Plads paa Havet for Dampskibene, blev det vanskeligere for Lodserne at entre Skibene med deres i Forhold til Damperne langsomme Baade, og i 1896 fik Københavns Lodseri sin første dampdrevne Lodsbaad. Den blev bygget paa Orlogsværftet og kostede 50.000 Kroner. Med Lodssejlbaadene forsvandt noget af den Romantik, der havde været over Lodseriet. Alligevel var og er Arbejdet som Lods stadig et Job for Mandfolk. Lodsens skal altid være parat til at rykke ud hvad enten Vejret er godt eller daarligt. Og efterhaan-

den som Isen er blevet en mindre og mindre Forhindring for Skibene paa Grund af deres enorme Maskinkraft og en stor handlekraftig Flaade af Isbrydere, er ogsaa Kravene til Lodserne vokset. Naar Ismasserne begynder at udkonkurrere Hestekræfterne, faar Lodserne rigtig Brug for deres Erfaringer.

Ingen Lukketid.

Paa i alle Tilfælde eet Omraade har Københavns Lodseri noget tilfælles med Lloyd's i London: Det holder altid aabent. I Lodsbaaden, som ligger paa Lur ved Havneudløbet, er der til Stadighed fire Lodser om Bord. Bliver en af dem sat om Bord i et Skib, hentes en ny inde paa Lodsstationen, hvor der altid opholder sig en vagthavende Lods, der i den Tid, han har Vagt, ikke gør egentlig Lodstjeneste. Endvidere befinder sig paa Stationen et Par af de nærmest for Tur værende Lodser. Det Personel, der opholder sig hjemme, kan til enhver Tid opkaldes pr. Telefon.

Der kan naturligvis være Perioder, hvor der er rivende travlt paa Lodsstationen, og til andre Tider kan der saa til Gengæld være uhyggeligt stille. Lodsernes Travlhed er afhængig af Byens og Landets økonomiske Stade, eller man kan vel endda driste sig til at sige, at det er lige omvendt. Jo mere Lodserne har at gøre, jo større Travlhed raader der ved Kajerne, og jo større er Landets Indtægter. Med Krigens Afslutning kom der ny Grøde i den fredelige Skibsfart i danske Farvande.

Mange gaar rundt i den Tro, at Lodserne er Stats-tjenestemænd, fordi Lodsvæsenet er underlagt Marine-ministeriet. Ved nogle af Landets mindre Lodserier er der saa lidt Skibstrafik, at Lodserne ikke kan klare sig med de Indtægter, de selv skaffer sig, hvorfor Staten maa skyde lidt til. Til Gengæld er Lodserne ude i Landet saa forpligtet til at hjælpe Fyr- og Vagervæsenet med Pasningen af de lokale Sømærker. En Lods har iøvrigt mange andre Pligter end lige netop at lodse Skibene ind til Havnene. Han skal saaledes være baade Told- og Karantænevæsenet til Tjeneste, hvis det er nødvendigt. Siden 1926 har Københavns Lodseri klart sig uden Hjælp fra Statskassen, og den Maade, hvorpaa Lodseriet fungerer, maa vist siges at være et Eksempel paa Demokrati brugt i Praxis. De Indtægter, Lodseriet har, gaar i en fælles Kasse, og Pengene uddeles til Lodserne efter Anciennitet.

Grunden til, at Lodsvæsenet sorterer under Marine-ministeriet er den, at Lodserne under en Krig skal gøre Tjeneste ved Minespæringerne, som de skal kende ud og ind. Navnlig under den første Verdenskrig gjorde Lodserne et stort Stykke Arbejde med at lodse Handelsskibene gennem Spæringerne. I den sidste Tid har der fra nogle Lodsers Side hævet sig kraftige Røster for at faa flyttet Lodsdirektoratet over under Handelsministeriets Søfartsafdeling. Om disse Røster vil finde Genklang, vil Tiden vise.

Hvert Lodseri i Landet har sit Omraade, indenfor hvilket det har Ret til at lodse. Omraadet for Københavns Lodseri strækker sig fra Falsterbo-Rev-Fyrskib mod Syd til Swinbådan-Fyrskib mod Nord. Naar Af-løsning af en eller anden Grund ikke kan finde Sted, kan de københavnske Lodsers Virkefelt godt komme til at strække sig endnu længere. Det kan forresten nævnes, at de svenske og danske Lodser paa visse Strækninger i Øresund har lige stor Ret til Lodsningerne, hvor-

for man har oprettet Fællestakster, der dog i Realiteten giver større Fortjeneste til Svenskerne. Paa Grund af Kursforskellen paa svensk og dansk Mønt, indkasserer de svenske Lodser 1 Krone og 33 Øre, hver Gang deres danske Kolleger faar 1 Krone.

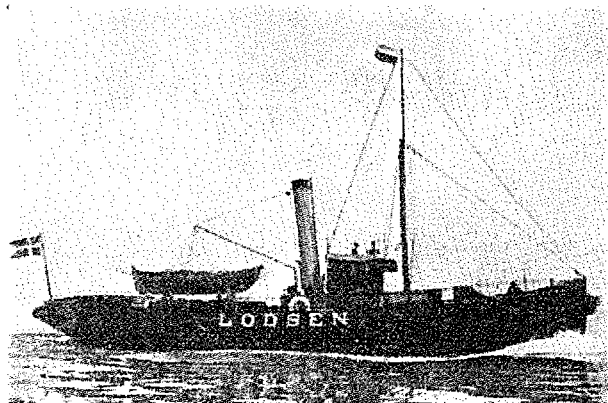
En Lods siger aldrig Nej.

Københavns Lodseri raader i Dag over 1 Damp og tre Motorbaade, hvoraf den ene, der er paa 20 Tons, sommetider afløser Damperen, naar denne f. Eks. er til Eftersyn. Lodseriets nuværende Bygning er ret ny, og Lodserne har da heller ikke altid haft Station i Frihavnen. Saaledes havde Lodseriet indtil for ganske faa Aar siden hjemme i Havnevæsenets Bygning paa Nordre Tolddod. Efterhaanden som Havnen har bredt sig, er Lodserne fulgt med ud mod Havneindløbet. Havnen er i stadig Vækst, og Beskæftigelsen for Lodserne har ogsaa været i Stigning igen efter Krigen. Paa en enkelt Maaned plejer Lodseriet at have over 700 Lodsninger.

For uindviede kan det maaske synes, som om Lodserne har et ensformigt Arbejde. Som nævnt kender de næsten Bundforholdene i Sundet og i Havnen bedre end deres egen Dagligstue, men skiftende Vejrforhold gør Arbejdet afvekslende, og de faar hver Dag en Hilsen fra fremmede Lande og fra fjerne Have, de selv har sejlet paa. Lodserne er faktisk Byens Repræsentanter over for de ankommende Skibe. De er de første, der byder de udenlandske Søfolk Velkommen og de sidste, der igen tager Afsked med dem. Den lille Lodsbaad er Havnens Forpost, og Lodseriet har dermed Fingeren paa Byens Puls.

Det er intet Under, at Lodskaptajn Bom er stolt af sit Lodseri. Folk, der kender lidt til Søfart, ved ogsaa, hvilken Betydning dygtige Lodser har for en Havn. Nok skylder vi Isbryderne en stor Del af Æren for, at vi sidste Vinter trods alt fik Kul til Byen, men de maa dele den med Lodserne. Under vort Besøg paa Lodseriet spurgte vi Lodskaptajnen, om han ikke kunde fortælle os nogle Oplevelser fra sine næsten 35 Aar i Lodseriets Tjeneste, men Søfolk synes som bekendt at følge Ordsproget „Tale er Sølv, men Tavshed er Guld“, og det lykkedes os kun at faa bekræftet, at Lodserne flere Gange har optraadt som Havnens sejlene Redningskorps. Saaledes har de mange Gange ilet ukyndige Sejlsportsfolk til Hjælp, naar disse har været i Fare. Af og til har de ogsaa assisteret minesprængte Skibe eller Skibe med Maskinskade.

Københavns Lodseri holder Jubilæum i en streng Efterkrigstid, hvor Livet har svært ved at komme rigtig i Gang igen. Overalt i Verden raader Sult og Nød, og selv her i Danmark kan vi ikke faa, hvad vi vil have i



I al Slags Vejr ligger „Lodsen“ ved Havneudløbet som Byens Forpost.

Forretningerne. Lodseriet er et af de faa Steder, man ikke behøver at gaa forgæves. Lodserne siger aldrig Nej, hvordan Vejret saa end er. Hvis en Skipper forlanger at blive hjulpet i Havn, selv om Lodsen fraraader det, saa faar han Hjælp alligevel. Blot sker Sejladsen saa paa eget Ansvar. Det er imidlertid meget sjældent, at en Lods fraraader at sejle et Skib ind til Københavns Havn, og gør han det endelig, saa er vedkommende Skibs Fører klog nok til at rette sig efter ham, thi man kan altid stole paa en Lods i Kraft af hans Uddannelse og Erfaring.

150 Aar er gaaet under skiftende Kaar. Vi vil ønske Lodseriet til Lykke i Haabet om, at de nærmeste Aar vil bringe fortsat Fremgang. Vi gør det, fordi det fortjener det, men vi husker ogsaa paa, at med Travlhed for Lodserne følger Velstand for Nationen.

Aaret, der svandt, bragte ikke alt det, vi havde haabet paa. Mange var de Besværigheder, der taarnede sig op i Form af Typografstrejke, Papirrationering o. s. v. Takket være vore Læseres Trofasthed, gaar vi dog ind i det nye Aar fast besluttet paa at møde eventuelle nye Vanskeligheder med krum Hals. Forhaabentlig bringer det nye Aar dog lidt af det, vi forgæves ventede paa i 1947. Vi takker for trofast Følgeskab og ønsker alle vore Læsere et godt Nytaar.

„Vikinger“.

A/S **MONTANA**

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

Aar bog 1947

Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg foreligger nu Museets Aar bog for 1947 under Redaktion af Direktøren, K. Klem. Aarbogen fremtræder i det samme Udstyr og lødige Indhold som sine Forgængere.

Det kan kun glæde alle Venner af Museet, at Hans kongelige Højhed Prins Axel har overtaget Protektoratet for Museet, hvad der jo kun kan være til Gavn for dets videre Udvikling og de mange Opgaver, der venter paa Løsning i Fremtiden.

Aarsberetningen om Museets Drift o. s. v. omtaler ogsaa de i Aarets Løb ved Køb eller som Gaver erhvervede Genstande, der er tilgaaet Samlingen, og omtaler ligeledes det Lotteri til Fordel for Museets videnskabelige Arbejde, der havde givet et pænt Overskud til dette Arbejde, men hvor man alligevel mener, at der dog maa hengaa nogen Tid, før man igen forsøger med et Lotteri. Museet lider af en følelig Pladsmangel for saavel selve Museet, Kontorer, Udstillingslokaler til Særudstillinger, Bibliotek, Arkiv og Magasinplads, og det vilde være ønskeligt, om disse Mangler kunde afhjælpes. Desværre synes det, som om de Myndigheder, hvorunder Museet sorterer, mangler Forstaaelse af Betydningen af, at Museet faar større Støtte pekuniært, for at det kan løse de Opgaver, det har stillet sig, og at Pladsmanglen blev afhjulpet ved, at Museet fik Raadighed over hele Kronborg Slot, og en bedre Anvendelse kunde Kronborg ikke faa end som Ramme om Søfartsmuseet.

Aarbogen indeholder foruden Aarsberetningen Afhandlinger om forskellige Emner, og her lægger Direktør Knud Oldendow for med en Afhandling om „De Grønlandske Fiskerier“, der giver en Fremstilling af deres Udvikling og Betydning for Grønlands Erhverv og Fremtid.

Kaptajn E. Juel-Hansen har i Artiklen „Om Lastliniens historiske Udvikling“ givet en udførlig og interessant Beskrivelse af hele denne for Søfarten saa vigtige Sag fra dens første spæde Begyndelse, til den nu er en af alle søfarende Nationer saa selvfølgelig Ting, at man forbavses over, at der skulde tales og skrives saa meget herom igennem mange Aar, inden denne Ordning blev endelig lovfæstet til Gavn for de Søfarende og Søfarten i det hele.

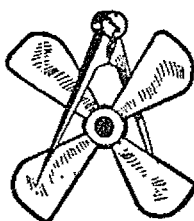
Direktør Louis E. Grandjean giver i Artiklen „Søens

Stednavne, et søhistorisk Registraturarbejde“ Udtryk for Ønskeligheden af, at der tages rationelt fat paa en Videreførelse af Arbejdet, paabegyndt i Værket „Søkortets Stednavne“, udgivet af Søfartens Bibliotek, med at bevare de gamle Navne paa Grunde, Farleder o. s. v. fra at blive glemte, og Navnenes Betydning ligeledes glemmes. Det haster med dette Arbejde for at frelse Navnene fra Glemmel, idet de gamle Kyst- og Havfiskere samt Søfolk, der har Kendskab hertil, er ved at uddø, og naar de er væk, er der ingen, der mere kan give Oplysninger om deres Navne eller deres Oprindelse, saa man maa haabe, at der vil blive sat noget ind paa at bevare disse Navne fra Glemmel.

Museumsinspektør B. v. Munthe af Morgenstjerne har i sin Afhandling „Træk af Krydstoldvæsenets Historie“ givet en udmærket Beskrivelse af denne Gren af Toldvæsenet. Afhandlingen giver en udmærket Beskrivelse af Krydstoldvæsenets Historie og det Fartøjsmateriel, hvormed det løste den Opgave at dæmme op for Smugleriet. Han omtaler ogsaa de to Skibsbyggere, der kom til at præge Fartøjerne, der anvendtes til Krydstjeneste, nemlig E. C. Benzon, Nykøbing F., der byggede den første af de rundgattede Krydsjagter, nemlig Krydsjagt No. III, der fik Station ved Grenen og var lidet elsket af Datidens Kaptajner, da den uden Besvær overhalede de Fartøjer, der skulde sydpaa, og satte Tolder om Bord for at forsegle Luger og Last. E. C. Benzon byggede kun denne ene rundgattede Krydsjagt, idet de efterfølgende blev leveret af Skibsbygger N. F. Hansen, Kerteminde, senere Odense, der ligeledes byggede den sidste Krydstoldinspektionsskonnert „Argus“, der afløste den første „Argus“ bygget i 1854 i Nykøbing F. af E. C. Benzon. Krydstoldvæsenet blev ophævet i 1905, da Tiden var løbet fra denne Form for Toldeftersyn, eftersom Dampskibene nu var de fremherskende paa Havet, og at stoppe for Toldkutteren var Tids-spilde, saa det maatte ende paa denne Maade. Iøvrigt er Afhandlingen forsynet med gode Illustrationer af de forskellige Typer paa Krydsjagter og andre Ting, der angaar Tjenesten.

Man maa lykønske Museet til, at det trods alle Vanskeligheder har kunnet udsende Aarbogen uden al for stor Forsinkelse, og haabe, at den maa blive efterfulgt af mange af samme Lødighed.

O. B. N. A.



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)

Søens Videnskabsmænd

leder efter forsvundne Kontinenter

Af ROBERT FRIARY

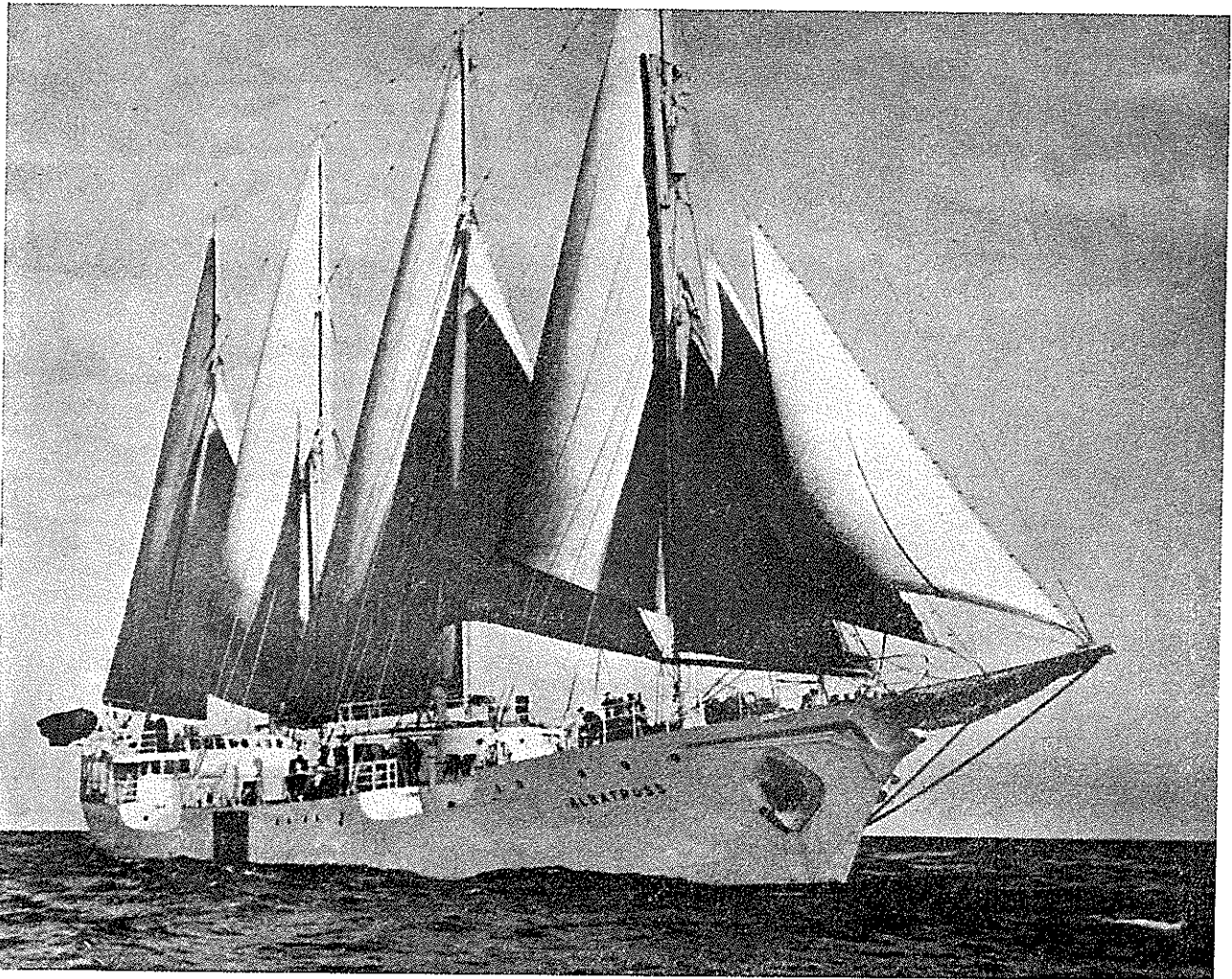
En svensk Ekspedition under Ledelse af en af de berømteste skandinaviske Videnskabsmænd, Professor Hans Pettersson, satte for nogle Maaneder siden Sejl fra Gøteborg for en Rejse Jordan rundt, der vil tage Motorskonnerten „Albatross“ 11¼ Aar.

Turen gaar over Atlanten, forbi de vestindiske Øer og ud i Stillehavet. Herfra sejler „Albatross“ over det indiske Ocean, gennem det røde Hav og Middelhavet og derpaa igen ud i Atlanterhavet.

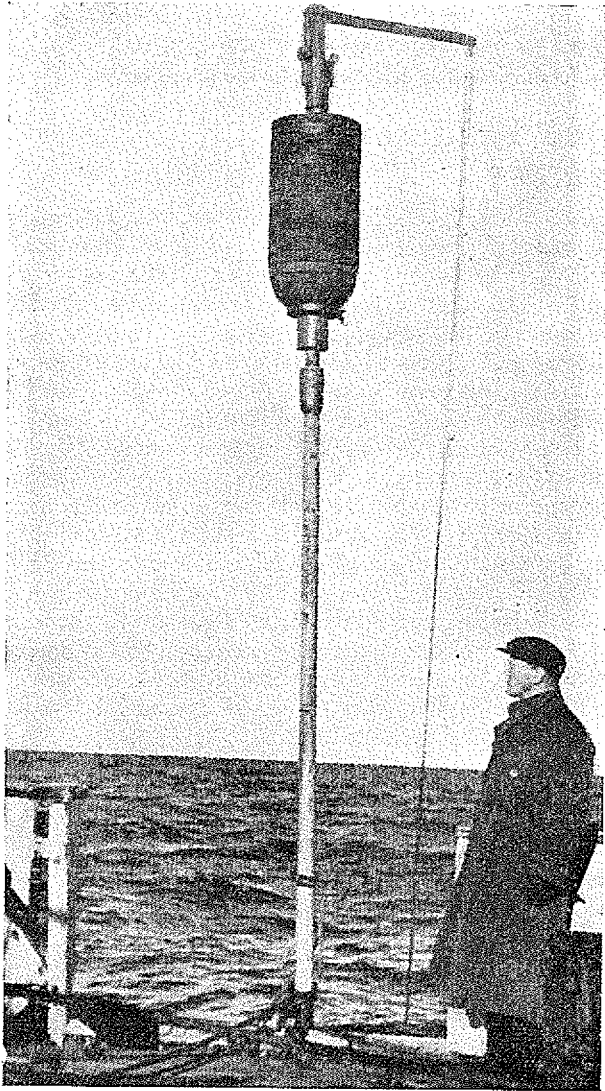
Skibet er forsynet med de mest moderne videnskabelige Instrumenter, og dets Udrustning vil gøre det muligt for det at tage Prøver fra Havbunden paa Dybder, der næppe nogensinde før er naaet. Man haaber, at disse Undersøgelser vil kaste Lys over et af de mest interessante geologiske Mysterier nemlig det om de saakaldte „forsvundne“ Verdensdele i Atlanterhavet, Stillehavet og det indiske Ocean, der overskylledes ved Landsænkninger for Millioner af Aar siden.

De fem Verdensdeles nuværende Form og Beliggen-

hed er temmelig ny, naar man maaler med geologiske Tidsenheder. I en utrolig fjern Tid (for omkring 60 Millioner Aar siden) udgjorde f. Eks. Skotland og Irland en Del af et nu forsvundet Kontinent, som strakte sig omtrent til Nordpolen. Afrika var landfast med Indien og Malaya med Australien. Stillehavets Utal af Øer menes at være de eneste Rester af en umaadelig Landstrækning, som maa have forbundet Syd-Amerika med Australien, medens det sagnomspundne Atlantis har ligget i Atlanterhavet. Meget er i dette Aarhundrede opnaaet ved taalmodig Udforskning af Havbundens Natur. Dette er f. Eks. sket ved at hente Mudder o.a. op fra Bunden paa nogle af de dybeste Steder. Om Bord paa Californiens Universitets Havforsknings-skib har Videnskabsmænd saaledes hentet noget af Havbunden op fra Stillehavets Bund to og en halv miles under Overladen. Man har konstrueret et Apparat, der driver et rørligende Bor, som tvinges ti Fod ned i Dyndet ved Hjælp af eksplosive Stoffer.



„Albatross“ under Sejl. Skibet er oprindeligt bygget som Skoleskib, og medtager ogsaa Elever paa dette Togt.



En af de svenske Videnskabsmænd ved et Apparat, der er i Stand til at hente Bundprover op fra Havbunden.

Havbund optaget fra Atlanterhavet af Mr. Charles Piggot fra Carnegie Institutionen beviser, at der har været fire Is-Tider, i hvilke Sedimenterne bundfældedes, og fem Perioder, hvori Vandet i Atlanterhavet har været varmere end nu. Ligeledes viser det sig, at der har været en Tid, der i særlig Grad kendetegnes af store Skaldyr. De ældste Aflejringer kan føres saa langt tilbage i Tiden, at man maa regne med Millioner af Aar.

Lignende Undersøgelser af Havbunden paa store Dybder aabenbarede en vis Øjensynlighed for, at et

forsvundet Kontinent forbandt Skotland med Nordpolen. Geologer kalder det for „Thule-Fastlandet“, og Spor af det er blevet fundet i mange bestaaende Forsteninger f. Eks. ud for Hebriderne.

Undersøgelserne har afsløret, at Havbunden ikke er en umaadelig, nogenlunde plan Flade. Tværtimod har den sine Bjergkæder, enorme Kløfter og Skrænter. Højdedrag skifter med Dale akkurat som i Land.

Det er forresten i denne Forbindelse meget interessant at vide, at for nogle Maaneder siden gjordes af et Havforskningsskib ved Sydskysten af Australien en Opdagelse, der har vakt stor Interesse i videnskabelige Kredse Verden over.

Det drejer sig om en gigantisk Fjeldkløft nær Kænguru-Øen ud for Kysten Syd-Vest for Adelaide. Ifølge Geologernes Udsagn skraaner Fastlandet i Nærheden af denne Kløft Syd for Kænguru-Øen meget stærkt til en Dybde af 18.500 Fod. Stedet kaldes for Jeffrey-Kløften og er et af de dybeste paa Kloden. Man faar en Anelse om dette „Huls“ Dybde, naar man faar at vide, at hvis Mont Blanc blev anbragt i Midten af det, vilde Vandet naa 3000 Fod over det.

Kløftens Størrelse med en mindste Dybde paa 3000 Fod og en Udstrækning omkring 8 miles til den ene Side, er usædvanlig. Det er dog en Kendsgerning, at dens nøjagtige Størrelse og Form endnu ikke er kendt. Den berømte australske Videnskabsmand og Opdagelsesrejsende Sir Douglas Mawson siger, at den bestaar af to forskellige Kløfter.

En Ting synes at være ens for hele Oceanbunden — Dyndet, jeg nævnede før. Det er dannet af døde Smaaskabninger i Vandet, der har haft Skaller af Kridt. Det Dyndlag regnes nogle Steder for at være Tusinder af Fod dybt.

Den umaadelig lange Tid, det har ligget der, belyses ved den Kendsgerning, at i Atlanterhavet er der kun blevet aflejret een Fod siden den sidste Is-Tid. Nogle af Aflejringerne i Verdenshavene har været mellem 10 og 100 Millioner Aar om at dannes.

Denne meget overfladiske Beretning giver en svag Idé om de mange, store Problemer, der venter paa en Løsning, og som vil blive behandlet af Videnskabsmændene om Bord paa „Albatross“.

Ø. K. stifter Legat

Marineministeriets Presseafdeling meddeler, at Det Østasiatiske Kompagni har indstiftet et Legat for Søkadetter i Reserven. Det er første Gang blevet uddelt i Aar, og skal for Fremtiden gives hvert Aar i to Portioner a 250 Kroner til to Kadetter „som Opmuntring og Anerkendelse for paaskønnelsesværdig Flid og Interesse i Tjenesten og for god Opførsel“.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Og Fiskerne fik deres Minister

I nedenstaaende Samtale med vor Medarbejder fortæller Fiskeriministeren lidt om sine Fremtidsplaner. Det fremgaar bl. a., at Ministeriet har Planer om at etablere et Samarbejde mellem Fiskerne og Brugsforeningerne.



Fiskeriminister Christiansen fotograferet paa Talerstolen.

ENDELIG fik Fiskerne et længe næret Ønske om at faa deres eget Ministerium opfyldt, og naturligtvis forventer de nu, at en lang Række af deres andre Ønsker som Følge af dette nu ogsaa kan realiseres et Stykke ind i Fremtiden. Men hvad Fiskeriministeren vil foretage sig, vil sikkert ogsaa interessere andre end lige netop Fiskerne selv. „Vikingen“ har derfor henvendt sig til Ministeriet for at faa et Samtale med Ministeren.

Fiskeriminister Christiansen har ikke ligesom Minister Kjærbøl haft større Vanskeligheder med at faa et Sted, hvorfra han kan udøve Ministergerningen, han har slaaet sig ned i Fiskeridirektoratets hypermoderne og lyse Lokaler i Borgergade. Trods det, at Havet kan synes fjernt her midt i Byens Larm, kommer vi dog hurtigt i Gang med vor Samtale. Ministeren tænder sig en Cigaret, da han ser vor Liste med de mange Spørgsmaal, og forbereder sig vist paa et længere Krydsforhør. Det skal imidlertid straks slaas fast, at vi ikke behøver at spørge om meget. Fiskeriministeren er ikke bange for selv at tale. Han Svar kommer sindigt med et Anstrøg af det jydsk Tungemaal, og han giver sig god Tid, før han svarer.

„Behøver vi en Fiskeriminister?“ spørger vi nogenlunde klar over, at Svaret maa blive bekræftende.

„Ja, nu har vi jo faaet en,“ svarer Ministeren, „og det er ikke længere noget Problem. Fiskerierhvervet er trods dets Lidenhed i Forhold til andre af stor Betydning. Erhvervet er ganske rigtig meget lille, hvad Mennesker angaar, men naar man ser paa, hvad det frembringer, er det stort. Det er en af Grundene til, at vi behøver et Fiskeriministerium. Endvidere er det nødvendigt for at give Erhvervet Anledning til at komme i Forbindelse med Staten og dens Administration. Det er lettere, naar Fiskerne har deres egen Minister i Stedet for, at det skal sortere under Landbrugsministeriet, selv naar de bedste Forudsætninger er til Stede der. Fiskeriet har gode Muligheder, og de kan bedst fremmes ved et særligt Ministerium.“

„Har De Fiskernes Tillid?“

„Jeg haaber det,“ svarer Ministeren. „Meget tyder paa det efter den Modtagelse, jeg fik.“

„De er jo ikke selv Fisker, men har altid følt Dem knyttet i særlig Grad til Fiskerne, er det ikke rigtigt?“

„Jo, jeg har i en Aarrække været Folketingsmand for Frederikshavn og Skagen og har i den Tid ofte talt Fiskernes Sag.“

„Det er blevet sagt om Dem, at De hellere vilde have haft en anden Ministerpost.“

„Selvfølgelig har ogsaa andre Opgaver haft min Interesse. Jeg har ofret et helt Liv paa Oplysningsarbejdet. Men dette er noget helt nyt, der skal bygges op. Det er en helt ny Opgave, og den Slags har altid tiltalt mig. Jeg kan glæde mig over Fiskernes Støtte i Arbejdet med at opbygge og fastlægge nye Veje. Jeg haaber, at det maa lykkes saa godt, at vi stadig kan bibeholde dette Ministerium.“

„En af Ministeriets Opgaver er vel at finde nye Markeder for vore Fisk. Hvor vil man søge dem?“

„Jeg troede, at De kunde give mig Anvisning paa det,“ smiler Ministeren, men fortsætter saa med mere Alvor i Stemmen: „Det er meget svært at sige, men der er ingen Tvivl om, at vi maa skaffe nye Markeder. Der er en vis Mulighed for Genoptagelse af Tysklands-eksporten, men der er store Vanskeligheder at overvinde her. Tyskland var før Krigen Aftager af Fiskesorter, som ikke kunde afsættes andre Steder. Vi mangler dette gamle Marked, og vi maa sætte vore Kræfter ind paa at faa det igen. Men vi skulde dog ogsaa gerne have noget for vore Varer. Det gælder jo ikke blot om at faa sendt noget derned.“

„Og Fiskeriet under Grønland?“

„Vi har allerede taget Spørgsmaalet op, og vi undersøger, om der er Muligheder for at kunne drive Fiskeri deroppe. Afgørelsen ligger imidlertid i Grønlands Styrelse og i Statsministeriet, vi har ikke nogen direkte Forbindelse med dette Spørgsmaal. Overfiskningen i Nordsøen gør dog Sagen meget aktuel.“

„Hvordan stiller De Dem til Spørgsmaalet om Oprettelse af en stor Fiskerihavn i Hanstholm?“

„Det ligger saadan, at denne Sag ikke sorterer under Fiskeriministeriet, men under Ministeriet for offentlige Arbejder. Jeg vil dog gerne sige, at det er af stor Betydning for Fiskeriet at have gode Havne, og vi maa støtte Sagen. Jeg er slet ikke blind for, at det haster med at komme i Gang, men alligevel maa vi først have Boligspørgsmaalet bragt i Orden. Fiskerne maa vel ogsaa ønske det saadan. Først maa vi bygge Boliger og saa Havne, men naar Arbejdet begynder at skride frem, maa vi ogsaa se at faa løst Havnespørgsmaalet.“

„Hvad siger De til de mange Inddæmninger af Farvande, der er kendt som Ynglepladser for Fiskene? Fornylig er der f. Eks. dukket Planer frem om at inddæmme store Vandarealer i Smaalandsfarvandet.“

„Det tør jeg ikke sige meget om. Det er jo et Spørgsmaal, der er af stor Betydning baade for Landmænd og Fiskere. Landvindinger er jo ogsaa af en vis Betydning for vort Land. Vi vil derfor søge at varetage Fiskernes Interesser saa godt, vi kan. Jeg kan udtrykke det saadan, at vi vil gavne uden samtidig at skade andre.“

„Har De nogle særlige Planer for Fremtiden udover det, De lige har nævnt?“

Fiskeriministeren trykker Cigaretten ud i Askebægeret, og efter en Stunds Overvejelse kommer Svaret: „Ja, en af mine Planer er naturligvis at komme helt paa Linie med Fiskernes Organisationer. Endvidere vil jeg søge at fremme Salgsforeningernes Betydning. Ligesom i Landbruget bør vi gøre mere ud af Andelspørgsmaalet. De Vanskeligheder, der er opstaaet for Fiskerne, kan for en stor Del løses ved Udbygning af Samarbejdet. Staten maa ogsaa række en hjælpende Haand blandt andet ved Opførelse af Salterier og Fryserier. Endvidere maa der finde en Reorganisation af Fordelingen Sted. Fisk er en vanskelig Vare, og den bør sælges saa frisk og god som muligt. Her vilde en Slags Andelsbevægelse ogsaa være af stor Betydning. Der er maaske ogsaa Mulighed for et Samarbejde mellem Fiskerne og Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger. Det er jo saadan nu, at man 25—30 km fra Kysten kun kender Fiskene af Navn. Nogen god Salgsorganisation findes ikke. Der maa finde en Udvidelse af Statens Konsulentvirksomhed Sted. Vi maa opspore nye Markeder, og danske sagkyndige Konsulenter maa placeres i Udlandet.“

„Mener De, at Danskerne spiser for lidt Fisk?“

„Ja, vi spiser alt for lidt Fisk. Organiseringen af Salget er ikke gunstig. Som jeg sagde før, kender man nogle Steder slet ikke Fiskene. Enten kommer den overhovedet ikke frem, eller ogsaa kommer den i en meget daarlig Stand og til alt for dyre Priser.“

Efter et Øjeblik Pause fortsætter Fiskeriministeren: „Jeg har forresten altid undret mig over Afsætningsforholdene i København.“

„De tænker paa Fisketorvet?“

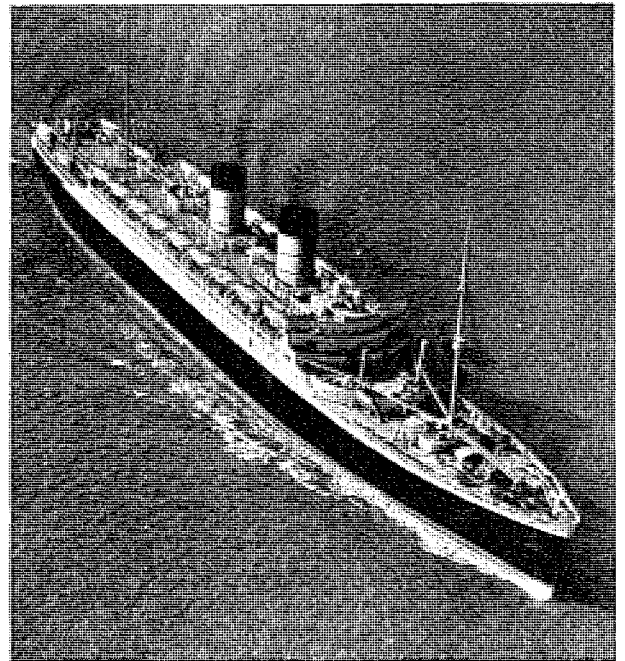
„Ja, det svarer ikke til københavnske Forhold og virker langt fra fremmede paa Salget. Hvad der skal gøres, er svært at sige i Dag. Jeg rejste Spørgsmaalet i Rigsdagen allerede i 1937, og min Interesse for det er ikke svækket siden.“

— — —

Vi takker for Samtalen og folder Resultatet af den sammen for at stikke det i Lommen, men Fiskeriminister Christiansen har mere at sige. „Alt det, jeg nu har nævnt,“ siger han, „er naturligvis kun Planer, Tanker og Ønsker. Fiskerne er sikkert klar over, at der skal Tid til alting. Men meget kan naas ved nært Samarbejde.“

„Vikingen“ ønsker Fiskerne til Lykke med deres Ministerium, idet vi haaber, at de — og derved vort Land — vil høste Gavn af det.

—wig.



En Kæmpe paa Atlanten

Et Luftfoto af den store, engelske Liner „Mauretania“ tilhørende Cunard White Star-Linien. Det smukke Skib naaede kun lige at gøre nogle faa, fredelige Ture efter Søsætningen i 1939, før Krigen udbrød, og det blev indkaldt til Militærtjeneste. Som de andre store Linere i de krigsførende Lande transporterede ogsaa „Mauretania“ store Hære af Tropper til Kamppladserne mange forskellige Steder. I Løbet af Krigen udsejlede Skibet saaledes lige ved en halv Million Sømil med ialt 400.000 Soldater. I Foraaret var alle Spor efter det haarde Job fjernet, og „Mauretania“ arbejder nu atter i en fredelig Sags Tjeneste. Arbejdet med at føre Skibet tilbage til dets oprindelige Skikkelse kostede naturligvis mange Penge. I mere end et halvt Aar var 1.500 Mennesker daglig beskæftiget med Forandringen.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befregtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk

Skipperen

PAA „TRINCOMALEE“

HISTORIEN lyder maaske lidt usandsynlig — i hvert Fald i Nutids-Søfolks Øren. Men den er en regulær fireslaet Ende, spundet af Sømandsskab, Navigation, Stranding og Delirium og med Kærlighed som Hjertegarn, og den skal fra Begyndelsen til Enden være lige saa sand som andre Mirakler. Saa staar det Læserne frit for at tro om den, hvad de vil.

„Jeg sejler, som det passer mig, og jeg styrer en saa lige Kurs, som jeg kan,“ sagde gamle Kaptajn Partridge, Skipperen paa Barken „Trincomalee“. For som gammel, erfaren Skibsfører er det nu min Opfattelse af Sømandsskab og Navigation, at al den Snak om Rekord-Rejser efter Storcirkel-Sejlads som den korteste Vej over Havet, og at den lige Vej er den længste er noget fordømt Nonsens. Jeg gentager, det er Nonsens. Hvem skulde vel vide det bedre end jeg, som af Naturen er en første Klasses Sømand og en habil Navigator.“

Kaptajn Partridge var en gammel indbilsk og selvglad Bølle med Skæg over hele Ansigtet og med den Smag for Rom og Brutalitet, der i Sejlskibenes store Tid ikke var noget enestaaende blandt Langfarts-Skipperne af den gamle Skole. Han havde som saadan gjort Sejladsen over de syv Have usikker i henved halvtred-sindstve Aar, og han mente selv, at hvad han ikke vidste om Søfart, det var ikke værd at lære. Hvad han ikke vidste om Rom og Sværgen og anden ryggesløs Tale var naturligvis ret ubetydeligt, og han betragtede det som noget stort og roste sig selv i høje Toner for at være begavet med disse Evner.

„I Vestindien lærte jeg, hvad Rom var, og jeg fik Smag for den,“ sagde han. „Og med Hensyn til at lægge Eftertryk paa min Mening med en Trumf nu og da, saa er dette gaaet mig i Blodet ved Arv. Eder og Forbandelser har altid blomstret frodigt i min Familie. Min Far var i saa Henseende en sand Skræk for alle hans Omgivelser, og min ældre Bror, Bill, lignede ham paa en Prik. Ja, naar Bill var i sit Es, skulde man være bange for, at han vilde gaa op i Flammer, dersom nogen kom ham for nær med et tændt Lys. Men hvad Rom angaar, saa er jeg Ekspert og begaar af den Grund ingen skæbnsvangre Fejltagelser.“

Han havde over for sin Førstestyrmand, Sam Mason, ikke lagt Skjul paa, hvorledes man efter hans Mening hurtigst og sikrest naaede fra Foochow til Sidney med en Ladning Te og Ris; og det er blevet sagt, at hans Mening herom vilde være god nok, dersom han ikke havde haft den usømandsmæssige Tilbøjelighed til at skære Hjørner af alle de Øer, han kom i Nærheden af paa Vejen. Thi som Mason sagde til Andenstyrmand

Trundle: „Han er et stort Barn og tillige en forhærdet Slyngel, der føler sig lykkelig over sin egen Skændsel. Han er saa blindet af Rom, at han kan se Vand og en fri Passage mellem hvert eneste Fyr og det Land, Fyrtaarnene staar paa.“

Men selv om gamle Partridge som oftest følte sig lykkelig, havde han dog ogsaa sine melankolske Øjeblikke, og saa var han efter sin egen Opfattelse det af Modgang og Uheld mest forfulgte Menneske i hele Verden. Var han i saadanne Øjeblikke ikke just brutal, snerrede han af alt og alle og klynkede samtidig, saa Taarerne rendte ham ned i Skægget. Saa skældte han ud over sine Redere, over Vejret, dersom det blæste for meget eller for lidt — og ikke mindst over sine Styrmand.

„I spørger mig om, hvorfor jeg giver ondt af mig, fordi Vejret ikke er, som jeg synes, det bør være,“ klynkede han grædefærdig, da „Trincomalee“ var klar af Formosa, og han havde afgivet en sydligere Kurs til Styrmand Mason. „Er det for meget for en Mand som mig at forlange en Smule Medbør en Gang imellem. Skulde en gammel ulykkelig haardt arbejdende og vel-tjent Skipper om Bord i en Skude som denne ikke have Lov til selv at vælge mellem Orkaner og Vindstille? Jeg spørger, men jeg faar ikke noget Svar. Jeg vilde ønske, at min gamle Kvinde derhjemme ikke altid vilde stikke sin forbandede Næse i mine Anliggender — og helst ikke, naar jeg vælger mine Styrmand. Hun raadede mig bestemt til at antage Dem Sam Mason som Førstestyrmand og Dem Tommy Trundle som Anden, og hvis jeg ikke gjorde det, kendte hun Grunden. Dette her med at hun kendte Grunden, forstod jeg ikke, for hun sagde ikke noget om, hvad Grunden var, men det slap ud af Munden paa hende som arrige Bjæf fra en Køter; og det var kun for at bevare Husfreden, at jeg gav efter og føjede hende. Men det skal blive Løgn næste Gang, jeg skal antage mine Styrmand, og det bander jeg paa — en forbandet Løgn, skal det blive, selv om det skal koste mig en sønløs Nat med den gamle Tøs. Jeg skal ikke have noget af at vælge mellem de Halunker, der kommer i mit Hjem til Te efter hendes Indbydelse, og som kun kommer for at gøre Haneben til mine Døtre — i hvert Fald mere af den Grund end for at faa et Job. Det er, hvad jeg siger, Mason, og det gælder ogsaa Dem, Tommy Trundle. Jeg kender jer begge i Bund og Grund — og jeres forbandede Hykleri og Rævestreger. Men I kender ikke mig endnu, og det er derfor, I ikke har den Respekt for mig, som I burde have, at I ved det. Nu har I hørt min oprigtige Mening om Jer, og nu er jeg træt af at ærgre mig; derfor tror jeg ogsaa, jeg vil gaa til Køjs. Jeg er

en meget ulykkelig gammel Mand med et Par ked-sommelige Styrmand, som er kommet paa den forkerte Hylde.“

Med den grædende Salut gik han ned i sin Kahyt og tørnede ind.

„Den gamle Slyngel,“ udrød Trundle og spyttede foragteligt ud over Siden.

„Han er en ynkelig, hylende Brøleabe,“ svarede Mason. „Og i Morgen slipper han Fanden løs.“

Styrmand Mason talte af Erfaring. Han vidste, at gamle Partridge, naar han havde klynket allermest, og han havde grædt sig i Søvn, vilde vaagne op igen som en Sø-Djævel af den allerværste Slags.

„Jeg undrer mig over, at en saadan gammel, for-drukken Svaber kan have en Datter som Mary,“ suk-kede Mason, mens han betragtede det svindende Dagslys ved den vestlige Horisont. „Mary er en god Pige, og hun er min. Hendes gamle Mor vidste jo nok, hvad hun gjorde, da hun bad mig om at tage Tjansen med hen-des Mand og være hans Barnepige. Men jeg maa rig-tignok tilstaa, at Hvervet er alt andet end behageligt, for det gamle Fjols af en Skipper bliver Dag efter Dag mere og mere stædig og umedgørlig, og han pimper mere og mere. Han vil saamænd aldrig blive kureret for sin Tilbøjelighed til at skære Hjørner af.“

Det skal indrømmes, at gamle Kaptajn Partridge en lang Tid havde Heldet med sig. Det er ogsaa sandt, at han ligefrem barberede alle de Hjørner, han kom i Nærheden af. Han stak sit skægede Fjæs ind mellem Ladrerne med en hylende Storm agterind og havde nær taget en Stump af Øen Gaum fra De forenede Stater. Derfra slumpedede han ind i milde og tøjelige Vind-forhold, som førte den gamle Bark gennem Caroliner-nes Netværk af Øer, hvor han ikke havde noget at gøre. Der var heller ikke Spor af Mening i, at hans Kurs gik saa langt vesten om Salomons Øerne, som den gjorde. Men det var nu efter hans Opfattelse den rigtige Kurs; og med denne hans Passion for, at den lige Linie mellem to Punkter paa Jordkuglens Over-flade skulde være den korteste Vej mellem disse Punk-ter, naar Overfladen blev lagt fladt ud i et Søkort, hav-de han paa et hængende Haar strandet sit Skib paa Ny Guineas sydøstlige Pynt ved Luisiade.

„Tro mig,“ sagde Førstestyrmand Mason henvendt til Trundle. „Her paa Lag er de Indfødte allesammen Hovedjægere. Men jeg vil vædde hele Skudens Last mod et enkelt Riskorn paa, at ingen af dem i Øjeblik-ket kan præsentere et Hoved, som i Vederstyggelighed kan staa Maal med den Gamles.“

Dette var uden Overdrivelse rigtigt nok. Thi Eks-perten i Rom, Kompassreger og Kurser gik det meste af Tiden omkring med et blisset og opsvulmet Hoved saa stort som en fuldmoden Vandmelon, og som det menige Mandskab rammende kaldte en Spruthallon.

„Hvem andre end jeg har Kommandoen over denne her prægtige, gamle Tusindtons-Tank, om jeg maa spørge,“ brummede den gamle Drukkenbolt højlydt hen i Vejret, mens Mason og Trundle i tilbørlig Afstand fra hans stinkende Aande stod paa Halvdækkets For-kant og betragtede Sejlføringen og Mandskabets Ar-bejde nede paa Stordækket og oppe til Vejrs. „For en Gangs Skyld har jeg nu den Vind, jeg forlanger. Et naadigt Forsyn skuer fra Himlens Kommandobro ned paa gamle „Trincomalee“ og siger: „Stakkels gamle

Partridge, som vi har plaget gennem et langt og sam-vittighedsfuldt Levnedsløb som Sømand af den gode, gamle Skole, og som af sin Kone er blevet belemret med et Par Styrmand, som ikke er det Salt værd, de spiser til deres Kød. Men nu vil vi give den stakkels gamle Mand en gunstig Lejlighed, og i Stedet for al dette Hekseri med Cykloner og Modvind, vil vi nu for-syne den saa haardt plagede Mand med det bedste paa Vind-Markedet — alle de bedste ledende Vinde, de herligste Passater og fine, føjelige Briser, saa disse to tarvelige Styrmand ikke vil have den ringeste Und-skyldning, hvis de gaar hen og render den gode gamle „Trincomalee“ op paa Land. Dette er, hvad Forsynet har lovet at gøre for mig, saa mas bare paa I to syge-lige Bangebukser, som er paatvunget mig ved en Kvin-des skadelige Indblanding i mine Affærer — en Kvin-de, som jeg skal ruske, naar jeg kommer hjem.“

Efter denne Snak hen i Vejret forlod han Dækket og gik til Køjs, og takkende sit særlige Forsyn for, hvad det havde gjort for ham, faldt han i Søvn.

Styrmand Mason smaabandede ved sig selv, men han indsaa, at der for ham ikke var noget at stille op med en Skipper af den Kaliber, og han holdt „Trinco-malee“ paa den Kurs, Kaptajn Partridge havde sat ud — en Kurs, der førte direkte mod Sandy-Cape, som er Nordpynten af den store Sandy-Island, som ligger ca. 180 miles Nord for Brisbane; og denne Kurs var saa lige som den med en Lineal kunde afstreges i et Mer-cator-Kort.

Imidlertid forløb Resten af Dagen uden yderligere Sensationer. Mandskabet skejede ud paa Dæk og til Vejrs. Der skaffedes til Aften baade For og Agter. Vag-terne skiftede, og Styrmand Mason overtog første Nat-tevagt, uden at noget af dette greb forstyrrende ind i Kaptajn Partridges Søvn.

Det stod klart for Mason, at den gamle Skipper fuldt og fast troede, at hans Dispositioner var afhæn-gige af Forsynets Tilskikkelser. Efter Partridges egne taagede Udtalelser forestillede han sig Forsynet som et luftigt Væsen — et Spøgelse i Menneskeskikkelse eller en Slags Vanderdecken, der sejlede omkring i et Fan-tom-Skib og dikterede ham sine Ordre.

Dersom den gamle Mand vilde drikke noget mindre og stole noget mere paa Observationer og paa mig, vil-de det være bedre for ham,“ tænkte Mason blandt me-get andet vedrørende Kaptajn Partridge, mens han paa denne Nattevagt travede frem og tilbage paa Halvdæk-ket; og med Eftermiddagens Tildragelse i frisk Erin-dring førte Tankerne ham ogsaa hjemover. „Naar jeg nu fortsætter mit Brev til Mary, saa har jeg da ogsaa en Del mere Spektakel at fortælle om end det, jeg sendte hende fra Foochow.“

Da Andenstyrmand Trundle efter otte Glas ved Mid-nat havde overtaget Vagten, gik Mason ned og gjorde sig klar til at fortsætte sit paabegyndte Brev. Han tændte sin Pibe, slikkede et Haar af Pennen, og saa grifledede han løs:

Kære Mary!

Jeg fortsætter mit Brev til dig, og jeg haaber, du er i en mere fredelig Stemning end jeg. Din Far vedbliver at være meget ubehagelig imod mig, og han larmer og snerrer mere og mere. Som jeg fortalte dig i mit Brev fra Foochow, er han ikke bange for din Mor, saa længe

den halve Verden er mellem ham og hende, og nu har han ogsaa svoret, at han vil ruske hende, naar han kommer hjem. Han drikker som en Svamp og er i sin spirituspaavirkede Tilstand en Plage for os alle om Bord. Dersom det ikke havde været af Hensyn til dig, kære Mary, vilde jeg have pakket min Sæk og taget Billetten i Foochow, som er den sidste Plads, Vorherre har skabt, og som han aldrig har faaet gjort færdig. Din Far er nu mere forrykt end tidligere med Hensyn til at sejle ligeud og skære Hjørner af. Vi kom igennem Ladroneerne i Halen paa en Cyklon, og det var et Guds Under, at han ikke rendte Skuden paa Land der. Men han tager ikke mod Fornuft eller Raad i nogen Retning. Han siger, at han stoler paa Forsynet. Men ser du, kære Mary. Dette med at stole paa Forsynet kan være meget godt, saalænge alt er paa Plads, som det skal være, men jeg haaber, at du ikke vil tage mig det ilde op, naar jeg siger, at det kan være en ødelæggende Vildfarelse til Søs. Maaske kan det gaa an paa Landjorden, som jeg jo ikke kender meget til; men den Mand, der stoler paa det til Søs, risikerer meget let at miste sit Certifikat — vel at mærke, hvis han er Skibsfører eller Styrmand, og dette vilde være en Katastrofe for ham. Vi vil nu snart være i Nærheden af Australien, og jeg vilde ønske, at jeg ogsaa var i Nærheden af dig, kære Mary, og at vi ikke behøvede at gøre en Hemmelighed af vore Følelser for hinanden, hvilket jo ogsaa i Øjeblikket er lidt indviklet for mig. Jeg er sikker paa, at din Far vilde rende den gamle Bark paa Land eller lave en eller anden lige saa idiotisk Fadæse, dersom jeg fortalte ham, at jeg har elsket dig fra den første Dag, jeg saa dig. Jeg skændes med ham baade Dag og Nat, og han siger, at jeg er lige saa stædig og lige saa stor i Kæften som din Mor. Men jeg vil nu ikke lade mig tilsidesætte eller rokke i mine Meninger, og hvis jeg er stædig, saa er det ikke af Ondskab, men tværtimod, for det vilde skære mig i Hjertet at se den gamle Mand miste sit Certifikat. Dersom han ikke havde været din Far, vilde jeg forlængst have masakeret ham for hans ærekrænkende Sigtelse til, at jeg kun har vist dig Opmærksomhed for at faa Tjansen som Førstestyrmand med denne gamle Pram. Du ved, kære Mary, at jeg let kunde have faaet den samme Stilling i et Skib, der var betydelig bedre end dette Bundt Pindebrænde. Du maa undskylde, at jeg taler saa nedsættende om din Fars Stolthed, men i den oprørske Stemning, der i Øjeblikket har taget Magten over mit Sind, kan jeg ikke finde en mere passende Benævnelse paa hans „Trincomalee“. Men nu skal jeg sove, kære Mary, og jeg maa derfor slutte for denne Gang. Jeg er forberedt paa det værste, men jeg stoler paa, at det ikke bliver saa slemt, som det tegner.“

Med dette svage Haab gav Mason sin Mary en lille Antydning om, at han ikke selv var helt fri for at vente sig noget af Forsynet; og efter at han saaledes havde udstøet sit Hjerte, tørnede han til Køjs.

Det var nu i Slutningen af Oktober, og den gamle „Trincomalee“ var kommet godt frem med fint Vejr og god Vind fra Ladroneerne og til Stenbukkens Vendekreds. Men sidst i Oktober er daarligere Vejrforhold med Storme fra Nordvest ret almindelig paa denne Bredder. Længere mod Syd kan ingen være sikker paa, hvad der i saa Henseende kan komme. De havde dog kun haft en enkelt haard Storm fra Nordvest, men fik Passaten, som

de til Skipperens store Misfornøjelse mistede igen tre Dage efter.

„Forsynet har svigtet mig,“ klynkede gamle Partridge og hikkede.

„Hvad nytter det at tale om Forsyn, naar der ingen Vind er,“ svarede Mason mut, og han tilføjede belærende. „De burde vide, at Passaten ikke blæser støttigt ved denne uoplyste Kyst før midt om Sommeren, og her begynder Sommeren først i November. Nu ligger vi her paa 153 Graders østlig Længde, men vi burde være paa 160.“

„Rejs ad Helvede til med Deres Visdom,“ svarede gamle Partridge. „Dersom vi skulde have sejlet efter Deres dumme Hoved, vilde De naturligvis have taget hende gennem Kina-Søen og sønden om hele Australien.“

„Jeg siger ikke, at jeg ikke vilde,“ kom det i en drillende Tone fra Styrmanden.

„Nej, men jeg spurgte heller ikke om Deres Mening,“ riposterede den Gamle. „Og her er vi nu ikke langt fra Sidney.“

„Men betydelig nærmere en farlig Kyst med Land i Læ,“ sagde Mason. Der er ingen Hjørner at skære af her; men det er maaske ogsaa Hensigten at Kassen skal rendes helt tør.“

Denne sidste Bemærkning var i høj Grad Insubordination, og Mason vidste det. Men Skipperen besvarede den bare med et Grin, for det morede ham at se Styrmanden foruroliget.

„De er en Kryster, Sam Mason,“ sagde han. „De kan maaske være modig nok, saalænge De har hele Stillehavet omkring Dem til fri Raadighed, men i en Snæver Vending er De en Kryster — en rigtig bange Køter.“

„Hvad!? Jeg!?“

„Ja,“ sagde Skipperen. „Det er, hvad De er, og jeg er Deres Kaptajn, og som saadan har jeg efter Loven Ret til at sige, hvad jeg vil, og dersom det ikke falder i Deres Smag, kan De stoppe det i Deres Pibe og lade det gaa op i Røg.“

Styrmanden traadte hastigt og truende hen mod den gamle Mand, som veg baglæns hen mod Kahyt nedgangen med begge Hænder strakt skærmende frem foran sig.

„Dersom De vover at lægge Haand paa mig, slaar jeg Dem ihjel, Sam Mason,“ kom det som et ynkeligt Nødraab fra ham. „Og jeg vil sige Dem, at hvis det passer, hvad jeg har gættet mig til, efter det jeg har hørt om Dem og Mary, saa tror jeg ikke, min Datter vil gifte sig med en Mand, der har lagt Haand paa hendes Far.“

„Mærk Dem vel, Kaptajn Partridge,“ udbrød Styrmanden ildrød i Ansigtet af indestængt Harmen, idet han opgav sin aggressive Holdning. „Dette er sidste Gang, jeg besværer Dem med min Mening. De kan for mig gerne rende denne gamle Trillebør op paa Land, dersom De ønsker det. Jeg vasker mine Hænder.“

Med disse Ord forlod han Halvdækket og slentrede forefter med begge Hænder knyttede i Bukselommerne.

Denne Aften, just da Solen i Nedgangen tangerede Horisonten, fik de Australiens Kyst i Sigte, og eftersom det mørknede, og de skintede nogle svage Lys over den styrbords Bov — Lys, som øjensynligt stammede fra Menneskeboliger inde paa Land, kom de til

det Resultat, at de maatte være i Nærheden af Brede-Bugten; og dette var, som Kaptajn Partridge udtrykte sig, en passende nær og sikker Landkending.

„Nu gaar det godt fremad,“ sagde han henvendt til Andenstyrmanden, der havde Vagten.

„Aa—h ja,“ bifaldt Trundle, og han tilføjede spydigt. „Vi er dejligt nær. Men jeg kender det, der kan gøre en Sømand mere tryk end at være klods inde paa læ Land under uberegnelige Vejrforhold.“

Men bortset fra denne spydige Bemærkning, som ikke blev besvaret, følte gamle Partridge sig i Øjeblikket fuldt ud lykkelig, og efter at han havde beordret en ny Kurs, gik han ned i sin Kahyt — ned til sine uundværlige Romflasker og lagde sin Sjæl i Blød.

Imidlertid sad Styrmand Mason og grifledede videre paa sit paabegyndte Brev til sin Mary; og hvad han nu

tilføjede var af en saadan Beskaffenhed, at det vilde faa Haarene til at rejse sig paa Hovederne af alle Board of Trade-Medlemmer, som beskæftigede sig med Handelsskibes Affærer.

„Din Far siger, jeg er en Køter,“ skrev den indignerede Elsker. „Men jeg siger, at dersom den gamle Holk ikke staar inde paa Land, inden der er gaaet ret mange Dage, saa vil jeg æde mit eget Hoved — og hans med. Jeg vilde ønske vi var gift, kære Mary, og jeg havde mit eget Skib. Jeg skal love dig, at det ikke skulde komme til at drive omkring som en Romtønde. Din stakkels gamle Fars Drikkældighed har været en god Lærestreg for mig — en sund Lærestreg, der har været meget bedre end alle de Traktater, jeg har læst — hvilket ganske vist ikke er særlig mange.“

Fortsættes i næste Nummer.

Dansk Skibsfart under Krigen

DANSK Dampskibsrederiforening plejer hvert Aar at udsende en Beretning for Landets Skibsfart, men Besættelsen medførte en Undtagelse fra Reglen. For at bøde paa dette har man i Stedet valgt at udsende en samlet Beretning for hele Besættelsesperioden. Paa Grund af den enorme Stofmængde, har man maattet dele Beretningen i to Bind, hvoraf det første er udkommet i December.

Bindet, der er paa 200 Sider, er sikkert det mest alvorlige af de Beretninger, der endnu er udsendt. De tørre Tal tolker bedre end mange handlingsmættede Bøger, hvad danske Sømand og dansk Søfart i det hele taget har lidt af Tab under den langvarige og skaaanselsløse Krig.

Beretningens første Del, oplyses der i Forordet, har særlig Interesse for Offentligheden. Den giver et godt Indtryk af Krigens Gang, idet man stadig kan følge Fragtpriser, Skibspriser, Lønninger, Skibsbygning, Skibstab og Tab af Besætninger gennem de fem onde Aar.

Blandt andet indeholder Beretningen nogle Tabeller med Tal for Handelsflaadens Størrelse den 9. April 1940 og den 31. December 1945. Disse Tabeller viser, at Hjemmeflaaden den sørgelige Apriildag i 1940 talte 306 Skibe over 100 BRT paa tilsammen 363.000 BRT, hvilket var 57,1 Procent af hele Flaadens Antal af Skibe. Naar man regner efter Tonnagetallet, var kun 34,8 Procent hjemme, da Landet blev besat.

Udeflaaden talte 230 Skibe paa tilsammen 680.000 BRT. Det viser, at det var de største Skibe, der var blevet lukket ude fra Danmark. F. Eks. havde vi 5 Damptankskibe hjemme, medens kun 1 var ude. De fem Skibe repræsenterede imidlertid kun ca. 2000 BRT, medens det ene, der var i Udlandet, var paa 9000 Tons.

Beretningen giver en meget fyldestgørende Oversigt over Afgangen for Flaaden fra den 9. April 1940 til den 31. December 1945. Afgangen var lang den største for Udeflaaden, idet der herfra afgik 136 Skibe paa tilsammen 416.667 BRT. De tilsvarende Tal for Hjemmeflaaden var 85 og 84.522. Man kan ikke herudfra slutte, hvor meget større Risikoen har været for Udeflaaden, fastslaar Beretningen, idet en stor Del af Hjemmeflaaden var oplagt under hele Krigen, og mange af de Skibe, der sank i danske Farvande, er senere

blevet hævet. Tabene er saaledes kun Nettotab, og det maa indskydes, at en langt mindre Del af Udeflaadens sunkne Skibe blev hævet under Krigen.

Afgangen fordeler sig saaledes for Udeflaadens Vedkommende: Under engelsk Flag — 72 paa 226.445 BRT, under amerikansk Flag — 24 paa 85.958 BRT, under fransk Flag — 20 paa 45.834 BRT, under neutrale Landes Flag 20 paa 58.430 BRT. Afgangen af Skibe, der gjorde allieret Krigstjeneste, skyldes udelukkende Krigsforlis eller almindeligt Forlis, medens Afgangen for Skibe, der var beliggende i neutrale Havne i Hovedsagen skyldes Salg.

Den 31. December 1945 bestod den danske Handelsflaade saaledes af 390 Skibe paa tilsammen 728.000 BRT. Før Besættelsen fandtes i indenrigske Farvande 4 Sejlskibe, men ved Krigsafslutningen var der ingen af disse tilbage. Af Dampskibene var afgaaet mere end 40 Procent, naar man regner Antallet, og 45 Procent, naar man regner med Tonnagetallet. Med Hensyn til Alderen var kun 11,3 Procent af den danske Handelsflaades Skibe ved Indgangen til 1946 under 5 Aar gamle, medens 47,2 Procent var over 26 Aar.

Beretningens alvorligste Afsnit er de fem Sider i Bogen, hvorpaa er trykt en Liste over de forliste Skibes Forlisdata m. m. samt Antallet af omkomne.

Gid Dampskibsrederiforeningen aldrig mere faar Lejlighed til at udsende en saadan Beretning. Snart kan vi vel forvente en Aarsberetning med et lysere Indhold.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

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 førhen. Endvidere omfattes i Artiklen Stormflodens Hærgen paa dansk Land og danske Havne.

BEFOFKNINGEN paa Øens lavere Steder havde som paa andre danske Kyststrækninger selv været ude for stor Fare under Floden. For Eksempel var Rydsbæk Fiskerleje helt raseret. En derværende Gaard, der laa paa en Brink, forsvandt saaledes helt med Indbo, Avl og Kreaturer. Floden havde iøvrigt skaaret Møn i tre Stykker. Den Rende, som Floden havde brudt gennem Klitten paa „Sletten“ ind til Borre Sø, var 30 Alen bred og 10 Alen dyb. Til Gengæld blev det ordinære Udløb fra Borre Sø tilstoppet med Sand. Kysten udfør Sletten var iøvrigt bræmmet med flere Hundrede Træer fra andre Kyster. — Floden havde vendt op og ned paa Tingenes Tilstand i Naturen!

Under *Kindvig* var en Jagt strandet, hvis Mandskab var omkommet, og den ene af 2 Jagter, som strandede under *Viemose*, var blevet sønderslaaet. En af *Koster-Færgerne* var løbet ind paa *Langø*, hvor der ogsaa stod en Jagt. Jagt „*Eleonora*“ af *Nakskov*, der havde maattet kappe sin Mast, strandede tilligemed en anden Jagt paa *Tærø*.

Inde i *Grønsund* var Ulykkerne mindre. 2 Jagter var strandet paa *Falster-Kysten* ved *Sortsø Gab*, og *Grønsund-Færgeren* var løbet op paa en *Mark* i *Oure* (ved *Stubbekøbing*).

Havnene, der laa Vest herfor, var mindre udsatte, men alligevel skete der stor Molest paa *Masnedssund Havn*.

Stubbekøbing Havn laa delvis i *Læ* inde i *Grønsund*, saa meget, at kun nogle *Fartøjer* sank, iblandt hvilke var en Jagt og *Konsul Benzons Lystkutter*. En Mand, der vilde forsøge at bjerge tre *Fade Petroleum*, som Floden havde bragt i *Drift*, havde nær sat *Livet* til. Han fik ikke bjerget mere end det ene, før han selv maatte søge *Sikkerhed* bag et *Havestakit*. — Ved *Abildvig* var *Evert „Wilhelmine Sophie“* strandet som *Vrag*.

Mærkeligt nok meldtes der ikke om *Skibsulykker* ved *Falsters Nordøstkyst*. Derimod skete *Strandinger* paa *Sydfalster*, fra *Bøtø-Bugten* og sydefter, men her kom i Forhold til hidtil nævnte *Strandinger* det nye, at der kun omkom een *Sømand*, hvorimod der i *Land* omkom 53 *Mennesker*: 26 paa *Bøtø* (1872 en *Halvø*, nu inddæmmet *Land*, paa hvilket blandt andet det kendte *Badested Marielyst* ligger), 6 i *Skelby* og 21 i *Gedesby*. Under *Bøtø-Boernes Kamp* for at redde deres *Liv*, saa en af disse, der som saa mange andre havde reddet sig op paa et *Loft*, under *Orkanens Højdepunkt* en *Sejler* staa ind over *Land* for derefter at vende *Bunden* i *Vejret* og forsvinde i *Bølgerne*. Man erfarede senere, at *Skibet*, der inden *Kuldsejlingen* var forladt af sit

Mandskab, var *Brig „Gefion“* af *Brahestad*, lastet med *Planker*. Da dens *Hækjolle* senere fandtes inddrevet paa *Bøtø-Kysten*, maatte det formodes, at *Briggens Mandskab* var omkommet.

2 andre *Skibe* var drevet ind omtrent samtidig med „*Gefion*“: En *Jagt*, der grundstødte paa *Tomten* af et *Hus*, som Floden kort forinden som saa mange andre *Huse* havde bortført, og *tysk Bark „De Zwaluw“*, der havde en *Last* af 73 *Tons* pressede *Klude* fra *Memel* til *West-Hartlepool*. Dens *Kaptajn* troede, at *Skibet* var strandet paa *Falsterbo* — altsaa til en vis *Grad* rigtigt! Paa *Bøtø* var der fuldkomment vendt op og ned paa almindelige *Forhold*, idet *Skibe* løb ind her og stod fast, medens *Husenes* *Lofter* og *Tage* med deres *Last* af *Mennesker* sejlede vestpaa, ind over *Bøtø Nor*, som var blevet et *vildene Hav*. I et *Par Tilfælde* reddedes disse *Folk* ved, at *Taget* holdt, indtil det naaede højt *Land* paa den anden *Side Noret*. Ogsaa en *Gaards Besætning* af *Køer* blev reddet efter denne *Overfart*. De maatte simpelthen følge med *Gaarden*, eftersom de stadig stod bundne til *Stolperne* i dens *Stald*. Under disse sælsomme *Forhold* hændte det for *Søfolk*, at de kom til at udøve *Sømandsdaad „paa Land“*, som følgende *Eksempel* viser. Fra det ved *Bøtø nær- og højtliggende Væggerløse* havde man, saasnart Floden havde væltet sig ind over *Bøtø*, sendt en *Rytter* til *Nykøbing F.* for at bede den derværende *Amtmand* om at foranledige en *Hjælpeaktion* sat i *Gang*. *Stiftamtmanden* bad omgaende en ung, *rask Nykøbing-Sømand, Fr. Olsen*, om at bemandede et *Par Baade*, som skulde køres til *Væggerløse*, hvorfra man saa skulde ro de nødstedte *Bøtø-Folk* til *Undsætning*. Det blev en *livsfarlig Redningsfærd*, som *Olsen* og hans 3 *Hjælper*, *Broderen Edvard*, *fhv. Lods Willert* og *Stenhugger Jens Jørgensen* begav sig ud paa. *Sørne brød* ind i *Baaden*, saa at 2 *Mand* maatte øse næsten hele *Tiden*. Desuden var man udsat for en *Fare*, som man ikke kendte paa *Havet*: at støde paa et af de mange, topafhuggede *Piletræer*, som skjultes af *Vandet*. Efter ca. 4 *Timers Roning* — *Distancen* var kun paa 2—3 *Sømil* — naaedes *Bøtø By*, hvor kun *Hustagene*, altsaa de paa de *Mure*, som endnu stod, var at se. Og det var kun et *Par Stykker*. I *Baaden* fik man reddet *Folk* fra *skrøbelige Lofter* over paa et af de mere sikre og derfra til *tørt Land*. Paa et *Loft* var forsamlet ikke mindre end 22 *Personer*. *Baaden* og dens *Besætning* blev derefter 5—6 *Dage* paa *Bøtø* for at bringe *Proviant* og *fersk Vand* dertil. Disse 4 *fyrgløse Mænd* var blandt de 12, som for deres *Indsats* under *Stormfloden* blev hædret med „*Medaljen for druknendes Redning*“. En

af ovennævnte udtrykte sig iøvrigt om Floden: "Jeg har i 32 Aar faret til Søs baade paa korte og lange Rejser og tror i den Tid at have mødt de fleste Ulykker, som en Sømand kan blive Vidne til, men en Ulykke og Elendighed som denne har jeg aldrig set Magen til. — Bølger, der kom væltende op til 100 Fods Længde, brølte og tudede, medens Hærskarer af Vade- og Svømmefugle fløj skrigende over det oprørte Hav" (som Bøtø Nor var blevet).

Syd for Bøtø havde Flodens Vande, da de efter Stormens Kulmination søgte tilbage til Østersøen, skaa-ret et nyt Løb fra Bøtø Nor. (Det fik senere hen Navnet „Faarevadsken“, fordi man deri vadskede Faarene, inden de skulde klippes). Noget sydligere laa det gamle Løb, ad hvilket man for et Par Hundrede Aar siden med mindre Baade kunde sejle ind til Gedesby. (Det lyder utroligt i Dag, naar man ser de Enge og Marker, der i Dag strækker sig mellem Byen og Østersøen). Falsters Sydøstkyst bestod iøvrigt, saa langt tilbage som Historien kan berette derom, af tre Øer; Langø, Bøtø og Fanget. De to sidste var allerede inden Stormfloden 1872 ved Tilsanding blevet omdannet til en Halvø, som dannede den lave og smalle Landstrimmel, der skilte Østersøen fra Bøtø Nor. Ligeledes var Fanget saa godt som blevet landfast med Bøtø.

Iøvrigt vil man paa meget gamle Landkort kunne se, at Gedesby endog engang har haft en Havn: „Rostocker Havn“. Byen, som er Danmarks sydligste Landsby, og som næsten blev helt udslettet af Stormfloden, har engang før gjort sit Navn bekendt. Det var i 1716, da Czar Peter den Store, som havde ladet sin Hjelpe-Flaade til Danmark ankre op ved Falster, satte sin Fod her for første Gang i Danmark. Gedesby var, efter at Floden 1872 havde trukket sig tilbage, blevet den mest medtagne By i Danmark. 21 Mennesker var druknede, og af hele Bygninger stod kun Kirken, Fattighuset og 2 Huse. Gribende er de Beretninger, som af Øjenvidner er nedskrevne om Beboernes Kamp med Floden. Naar denne kunde faa en saa stor katastrofal Virkning for Bøtø og Gedesby, skyldes det ikke alene dens overraskende Komme, men ogsaa, at de Dæmninger, der i 1860 var byggede ved Kysten udfor, og som efter at være blevet bortskyllede af Højvande 6 Aar senere igen var blevet opbyggede, hverken var høje eller stærke nok til at kunne modstaa den hidtil største Flod, som den i 1872 var.

Ofrenes Antal i Gedesby kunde maaske være blevet formindsket, hvis ikke „Bjergebaadene“, som tilhørte Byens Bjergelav, og som laa ved Kysten, allerede var kommet i Drift ved Flodens Komme. 2 af dem fandtes senere helt ovre paa Langeland. (Hver Baad, der havde en Besætning paa 6 Mand, brugtes ogsaa som Transport-Fartøjer, idet man i dem hentede Skovbrænde fra Lolland).

En Forpost til Gedesby, „Botøgaard“ paa Fanget, var mærkværdigvis nok blevet staaende, saaledes at dens Folk, der var søgt op paa Lofterne, havde reddet deres Liv. Derimod druknede flere Hundreder af dens Faarebesætning.

I Gaardens Nærhed stod strandet paa Dæmningsresterne Skonnert „Troheten“ af Gulland, endda paa ret Køl. Havde disse Rester ikke været der, vilde den kunne have sejlet næsten ind til Gedesby, thi der var Vand nok dertil Stormflodsagen. Dens Last bestod af

Brædder, Bødkertræ og Kalk, hvilket sidste, da Grundstødningen fandt Sted, ved sin rige Antændelses-Evne blev en Fare for Skibet. Kaptajnen, en aldrende Mand, havde da ladet Lugerne aabne, for at der kunde komme rigeligt med Vand til, men da „Troheten“ havde Slagside mod Land, slog Søerne blot over den. Saa havde han ladet Masterne kappe, hvorved Skibet havde rettet sig op, saaledes at der kom Vand i Lasten. Det havde været Besætningens Agt at redde sig i Land paa de kappede Master. De var imidlertid drevet bort, hvilket sikkert blev til Mandskabets Bedste. For ved at forblive om Bord paa sit Skib, som blev staaende, reddede Mandskabet Livet. (Skibets Last af Kalk og Brædder blev senere tilligemed den paa Bøtø strandede Planke-Last købt af Hjelpe-Komiteén til Brug ved Genopbygningen af de mange Huse, som ødelagdes paa Bøtø og i Gedesby). Og „Troheten“ selv blev som saa mange andre Lidelsesfæller solgt som Vrag. Helt ude paa Gedses Oddes Sydspids laa hamret ind i Klinten svensk 3/m Skonnert „Ulricka“. Da den tørnede imod, sprang Mandskabet fra Rigningen lige ind paa den 8—10 m høje Klint, men under Forsøg herpaa druknede Styrmanden. „Ulricka“, der var paa „Jomfrurejse“ fra Malmø til Stockholm med 3000 Tdr. Korn, havde faaet sin Bagbords Side knust af Søerne, saa at dens Last af Korn var skyllet ud og havde lagt sig som en Bræmme i Flodmaalet i vid Omkreds. Det kom nu Vildænder og andre Strandfugle til Gode.

Skonnertens Landingssted, der blev saa langt borte fra dets Kurs, var et Eksempel paa, i hvor høj Grad Skibene var blevet Kastebolde for Vind og Sø. Falsters Østkyst viste ikke mange Meter Flodmaal, hvor der ikke laa eller drev Vraggods af alle Slags: Master, Rignings-Dele, Joller, Skibskister, Nathuse, Møbler, Vandtønder, Tømmer og Navnebrædder. Blandt disse sidste var nogle med Navnene „Sophie“ af Gøteborg, „Flora“ og „Rodrich“. Af det ilanddrevne Gods var et Trug mærket med „Josephine“, Antwerpen, og en Skibskiste med „India“.

Paa Rødsand vest for Falsters Sydspids stod Vraget af tysk Brig „Alfred“, hvis Besætning var blevet bjerget ind til Nysted, og ved Kroghage-Løbet laa for Anker preussisk Bark „Johan Holzerland“ med kappet Stor- og Messan-Mast og uden Ror. 4 Mand af dens Besætning laa syge. Under Bøtø var dens Dækslast af Planker gaaget over Bord, og kun Flodens høje Vande var Aarsag til, at den overhovedet var kommet over Gedses Rev.

Nysted led ingen Skade i Forhold til andre Byer, idet dens Havn og lave Omgivelser nøjedes med at blive oversvømmede. Værre gik det med den nærliggende Rødby, i hvilken Vandet kom til at staa højt i Gaderne. Saasnaart man i Maribo og Bandholm havde hørt om Oversvømmelserne, lod man køre Baade den ca. 15 km lange Vej til Rødby-Kanten, for at de kunde bringe Folk fra de af Vandet omgivne Huse ind paa tørt Land.

Et Bjergelav paa 9 Mand fra Bjernæsegnen (syd for Rødby), som var taget ud til Hyllekrog til en Stranding, havde nær mistet Livet ved Drukning i Floden, som kom og overraskede dem. En lille Klit-Top, det eneste Punkt paa Øen, som ikke kom under Vand, blev deres Redning. Udfor Kramnitze Gab var om-



En samtidig Tegners Opfattelse af Stormfloden paa Sydfalster.

kommet to tyske Søfolk, da de fra deres Jagt vilde komme otte Mennesker til Hjælp, som drev forbi dem paa et Ilustag. Paa Sydvest-Lolland, der var blevet en Ø paa Grund af, at Nakskovs og Rødby Fjords Vande var mødtes, omkom ca. 30 Mennesker (heriblandt en Familie paa 9 Medlemmer). Her som paa Sydfalster var ogsaa mange Hustage med deres Menneskelast kommet i Drift for Østen-Stormen, men medens Tagene paa Falster havde Udsigt til at strande paa den sydfalsterske Højderyg, var der ikke noget nærliggende højt Punkt for de sydvestlollandske Tage at strande paa. De blev ført ud i Østersøen, om de ikke var kæntrret forinden. Et af dem var saa solidt sammentømret, at det holdt, til det strandede paa Femern, hvorved den ene Mand, som befandt sig paa det, undgik Drukne-Døden. En vidunderlig Redning blev en Dreng, der var drevet til Havs paa et Tag fra Danmark, til Del. Han blev opdaget af en fransk Brig, hvis Fører, Kaptajn Cabon, viste sig som en uforfærdet Sømand, for da man ikke kunde borde Taget fra Briggen, gik han med 4 Mand i Skibsjollen og fik under største Livsfare reddet den stakkels Dreng, som blev landsat i Kiel. Sydvestlolland blev næst efter Sydfalster det af Floden haardest hærgede danske Land.

Udfor *Ravnsholt* var strandet Jagt „Hippomenus“ af Arnis. Paa Albuen vilde Lodserne med deres Familie havde været i største Livsfare, om ikke de gamle Tang-Diger nogenlunde havde holdt Stand. At redde sig i Baade vilde ikke have været muligt af den Grund, at disse var bortdrevne.

I *Nakskov* var Floden trængt ind i de ved Havnen liggende Huse, og i de smalle Stræder havde Møbler, Tønder og Bjælker drevet rundt og knust Vinduer eller trykket Huller i Husmurene. Paa Vejlegade Bro, som

var ødelagt af Floden, var et Hestekøretøj gaet igenem, hvorved et af dets Passagerer, en Kvinde, var druknet. Besætningen paa et Skib, der var indkommet i Havnen den 16. og selv havde redet Stormen lykkeligt af, kunde berette om, at man i Østersøen havde passeret ikke mindre end 7 drivende Hustage.

I *Bandholm* Havn var D.F.D.S.s Skure bortskyllede og Baade ituslaet. En Jagt med kappet Mast stod oppe i Land.

Under *Fejø*, der ogsaa af Floden var blevet skilt i to Dele, laa den fra Kapsejladser saa bekendte Lystkutter „Ekcho“ til Ankers den 13. November. Ombord var kun een Mand. Den anden var gaet i Land. I Stedet for at sætte Kutteren paa Land med nogenlunde sikker Udsigt til at redde sit Liv stak den ombordværende Ankeret fra Kutteren, da det ikke længere kunde holde, satte Sejl til og begav sig til Søs, vestpaa til Langelandsbæltet. Fra Albuen saa Lodserne (der selv var i Livsfare) den lille Kutter komme nordfra gennem de store Søer holdende sig til Kysten saa nær som muligt. De saa med Forbavselse og Beundring, hvordan Kutterens ene Mand ikke alene passede Sejl og Ror, men ogsaa studerede Søkort og loddede ustandseligt, hvilket tydede paa, at Farvandet var ham fremmed. Med beundringsværdig Sikkerhed undgik han alle farlige Punkter, rundede Albuen og førte sit Fartøj sikkert ind i en lille Vig ved Vesternæs, hvor han kastede Kutterens sidste, lille Anker, for hvilket den red Resten af Stormen af uden Havari. Næste Dag kom hans Kammerat ombord over Land, hvorefter Kutteren stak til Søs igen. Denne Beretning viser et vel udført Sømandsskab, som mange i det Vejr ikke vilde kunne have gjort Matrosen efter.

Iøvrigt kunde der ogsaa paa *Fejø* og Nordlollands

Kyst meldes om Fartøjer, som var strandet højt oppe i Land, dog uden at være blevet Vrag.

Langeland, som vi nu paa vor Mindevandring er naaet til, havde lidt stærkt ved Oversvømmelserne, navnlig Fartøjerne i Rudkøbing Havn. Udfor Rødbjerg Hoved stod strandet som Vrag engelsk Bark „Margaret Jane“, der under Stormen havde mistet sine Sejl og faaet Lækager. Paa Neble Revler stod Vraget af tysk Skonnert „Johanne“. Ved Bagenkop var en Jagt drevet ind over et Stendige i Land og var først stoppet, da den jagede sit Spryd ind i et Hus. Udfor Hou stod Jagt „Neptun“ af Aarhus. Paa næsten hele Østkysten af Langeland laa en Mængde Drivgoods: Møbler, Vugger, Sengeklæder, Landbrugs-Redskaber og Hus-Dele, som hørte hjemme paa Lolland, ja, selv løse Pengesedler var at finde mellem disse Ting. En Mængde af de paa Lolland druknede Kreaturer havde Floden ogsaa ført til Langeland, hvor Befolkningen for at formindske Lollikernes Tab flaaede Huderne af Kørerne og solgte dem. 3 Børnelig fra Lolland var ogsaa drevet ind paa forskellige Steder paa Langeland, hvor de uidentificerede var blevet jordede under ærefuld Deltagelse fra den lokale Befolknings Side.

I *Svendborg* Havn var der kun sket den Skade, at Fartøjerne var drevet paa Land, og at Dampskibsbroen var revet bort af Floden. Paa Sydkysten af Taasinge var en Jagt drevet i Land og sønderlaaet.

For *Ærøskøbing* Havns Vedkommende blev Flodens Ødelæggelser af katastrofal Art. De paa Havnepladsen staaende Bygninger var delvis molesteret, 2 Fartøjer var drevet til Søs, 6 sunkne i Havnen, en Snes Stykker drevet paa Land og over et halvt Hundrede mindre Baade sønderlaaede, hvortil kommer, at de Fartøjer, der stod paa Stabel, enten var kastede længere op paa Land eller blevne beskadigede ved at vælte. Og midt i Rædsels-Timerne var en paa Havnen staaende Kalkovn kommet i Brand, da Højvandet naaede Kalken. At Drivgoods kunde blive ført mange Sæmil bort fra sit oprindelige Sted, var en ved Thorøhuse ilanddrevet, vægtig Tøjkiste et Bevis for. Den var kommet saa langt borte fra som Viet i Rødby Fjord. Og paa Avernakø var en Kiste fra Femern drevet ind.

I *Faaborg* Gader havde Vandet ogsaa staaet højt. Da Floden var kommet væltende, havde nogle af Byens modigste Mænd pr. Baad reddet syge og gamle fra vandtruede Huse op paa højere Steder.

Ogsaa Menneskelig krævede Floden paa Sydfyn, idet 2—3 Personer druknede. Naturligvis havde Floden foraarsaget materiel Skade paa andre Steder end de foran nævnte, men det var i Hovedsagen ikke mere end den Ravage, som man kunde forvente af enhver Oversvømmelse.

I Hølekenhavnfjord laa grundstødt „Pharao“, og til Nyborg var „Enigheden“ indkommet som Havarist. Hertil var ogsaa af nogle Omø-Fiskere indbragt Galeasen „Amandus“, som de havde fundet drivende som dødt Skib.

Kerteminde Havn havde ingen nævneværdig Skade lidt udover, at et Par Baade var sunkne, og at Fiskernes Bundgarn og Aaleruser var blevet ødelagte. Udfor Bøgebjerg stod Vraget af tysk Skonnert „Herbert“, som havde været paa Rejse fra Wismar til Leith med 1800 Tdr. Hvede. Skonnerten havde under Stormen kastet Anker under Sjælland, men da saa Kættingen sprang,

havde Skibets Kaptajn sat Kursen ned mod Storebælt. En Snetykning afskærer ham imidlertid fra al Landkending. Han kommer Kysten paa Fyn saa nær, at der ikke er andet for ham at gøre end at sætte sit Skib paa Grund, hvorefter han lader sine Folk gaa i Baaden for at bjerge sig i Land. En Braadsø faar Baaden til at kænre, men det lykkes dens 4 Mand at naa Land ved Svømning. Kaptajnen og hans Styrmand forsøger med en Line om Livet at svømme ind til Kysten, under hvilket Forsøg Styrmanden drukner. Samme Skæbne vilde Kaptajnen sikkert ogsaa have lidt, om ikke han var kommet saa langt ind, at Folk paa Stranden kunde faa Tag i ham.

De sydøstjydske Kyster blev, som den „Blindgade“ de var for Flodens Pres, højst oversvømmede. Kolding havde i sine Gader haft en livlig Baadetræfik, og i Havnealléen laa flere Fartøjer kænrede.

Udfor Palsgaard stod Vraget af norsk Skonnertbrig „Oscar“. Den, som var paa Rejse fra Korsør til Norge, havde den 13. ligget til Ankers udfor Refsnæs for at ride Stormen af. Men ved Middagstid havde man maattet kappe Masterne og stikke Ankrene fra sig og saa lade sig drive, om man vilde have en Chance for at redde Livet. „Oscar“s Besætning fik den, idet man efter at være strandet paa Jyllands Kyst kunde entre ud over Bovsprydet, der, saasnart Vandet var begyndt at falde, havde faaet tørt Land under sig. Ved Indløbet til Horsens Fjord var en Jagt fra Aarhus strandet.

I *Aarhus* Havn var ikke sket nævneværdige Skader udover, at de dér liggende Skibe var blevet noget beskadigede. Størst Skade var sket paa „Vikan“ af Christiania og et andet Skib, som havde ligget til Ankers midt i Havnebassinet, og som efter at have maattet kappe deres Ankerkættinger led Molest ved at drive ind paa Molen.

(Fortsættes.)

„Den niende Bølge“

Af Knud Andersen.

Gyldendal. Pris Kr. 11,75.

Hvor maa det Stof, der boede i Knud Andersen, have brændt i hans Sjæl, da han skabte Fortællingen om Sønderjyden og Sømanden „Frejdig Sønderhav“. Med de tre Bind „Den blinde Ørn“, „Tordnende Røg“ og den nu sidst udkomne „Den niende Bølge“ har han sat sig et varigt Minde som Romanforfatter.

I Anmeldelsen af „Tordnende Røg“ skrev Tom Kristensen i Politiken: „Den første Del, „Den blinde Ørn“, var god. Den anden Del, „Tordnende Røg“, er endnu bedre.“ Vi kan slutte og sige, at den tredje Del, „Den niende Bølge“, er bedst, for her naar Forfatteren en sublim Udfoldelse af sine Evner som Skribent. Det er ligesom Fortælleren selv træder noget tilbage, og selve Forfatterens Fantasi blomstrer i en begejstret Hyldest til Danmark. Knud Andersen hyl-der Princippet „Hvo, som elsker sine Børn, tugter dem...“ Men han giver ogsaa en begejstret Hymne til Pris for Kvinden, den Kvinde, som „Frejdig“ kalder „Den blaa Blomst“, og som for ham er det store Ideal. Til Lykke, Knud Andersen. Den Bog har du Ære af!

A. B.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Petroleums 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. Jepsen A/S
 D/S Orton
 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 Telegraf-selskab
 Navitas 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 Svanningen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bogselskab
 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. Aemussens Eftf.
 D/S Samso
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

Johnson-Linien

bygger 19,5 kn Lastbaade

Johnson-Liniens nye Skibsserie paa fem 9000 Tonnere har været under Konstruktion siden Efteraaret 1944. Rederiets tidligere Skibe i Farten paa Pacifikkysten har i Aarenes Løb faaet en stadig større og større Fart, men for den nye Serie er Farten sat helt op til 19,5 kn paa Last. Det betyder, at de bliver de hurtigste Skibe i Farten mellem Nordpacifik og Europa. De tilhører desuden Verdens hurtigste Lastbaade. Os bekendt har ingen andre Skibe bygget udelukkende som Lastskibe større Fart. Der regnes med, at ialt tre Skibe af denne Type vil være i Fart inden et Aar, og de to andre følger senere. M/S Seattle forlod Sverige paa sin Jomfrurejse til Nordpacifik i Slutningen af November.

Alle fem Baade bygges af Kockums i Malmø.

Skibene bygges som aabne Shelterdækkere, men med Materialedimensioner, der tillader dem at sejle med et øget Dybgaaende af 0,5 m.

Skroget er helsvejst. Selv Spanterne er svejst til Klædningen og samtlige Bjælker til Dækkene. Dobbelthunden er ogsaa helsvejst og forsynet med ekstra Dökkøle, saa Skibet kan dokkes med et Par Tusind Tons Last om Bord. Isforstærkningerne strækker sig helt frem til forreste Maskinrumsskod.

Brutto Register tonnagen er 6910 og Netto Register tonnagen 3480.

Skrogets Linier er først fastsat efter meget indgaaende Modelforsøg. Modelforsøg er ogsaa foretaget med Propellerne, som først er valgt, efter at flere forskellige Typer er prøvet i Forbindelse med Skrogmodellerne.

Maskineriet bestaar af to 7-cyl.

De har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt	152,46 m
Længde mellem Perpendikulærene.....	141,72 m
Største Bredde	19,50 m
Dybde til Hoveddækket.....	9,25 m
Dybde til Shelterdækket	12,14 m
Dybgang som aaben Shelterdækker	8,13 m
Tilsvarende Lasteevne	9085 ts
Dybgang som lukket Shelterdækker.....	8,53 m
Tilsvarende Lasteevne	9985 ts



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

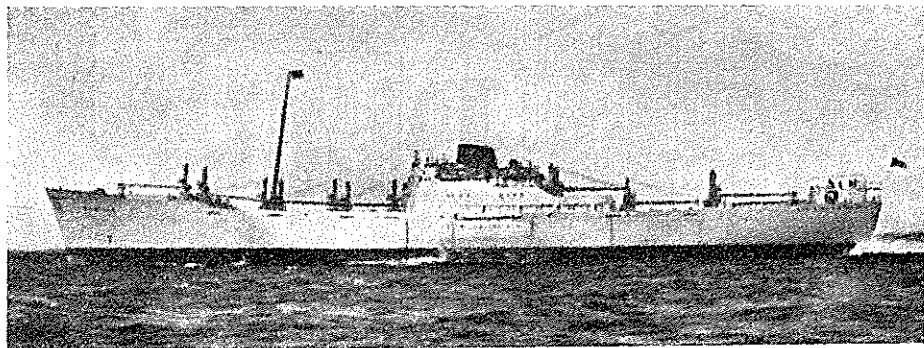
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Kockum-MAN Dieselmotorer med en Cylinderdiameter paa 720 mm og en Slaglængde paa 1200 mm. Ved 110 O/M yder de 14.000 A.H.K., der giver en Fart af 19,5 kn med fuld Last.

Som en Følge af den store Fart har Skibets Konstruktion i flere Henseender maattet ændres i Sammenligning med de gængse. Man har maattet ordne det saaledes, at Skibet under normale Forhold kan losse og laste særlig hurtigt, da den høje Fart ellers ikke kommer til sin Ret. Derfor forsynes det med 7 Lastluger. Antallet af Gæng, der kan holdes i Arbejde, bliver derfor væsentlig større end ved den sædvanlige Konstruktion, der som Regel omfatter 5 Lastluger. Man faar ved et større Antal Luger ogsaa større Mulighed for at placere Lasten saaledes, at man ved Losningen lettere kan komme til den.

Efter et nøje Studium er man som den mest formaalstjenlige Løsning af Problemet blevet staaende ved Dækskraner. Der er installeret 14 Dækskraner med en Udlægning paa 12,5 m. De er placeret saaledes, at man kan tage Gods fra det andet Jernbanespor paa Kajen. Kranernes Løfteevne varierer fra 5 til 2 ts, men de kan ogsaa paa en mindre Udlægning tage en betydelig større Last. Ved at koble to Kraner sammen kan der ved flere Luger tages Løft paa 10 ts. Kranerne er af en ny Konstruktion udført af ASEA i Forbindelse med Rederiet. De er bygget, saa Manøvreringen er yderst enkel, samtidig med at eventuelle Fejltagelser ved Betjeningen ikke kan medføre Ulykker. Kranføreren er placeret et godt Stykke over Dækket med god Udsigt over saavel Lasten i Lugen som paa Kajen. To Kraner kan tage Løft direkte fra Maskinrummet gennem Skylightet, hvilket har praktiske Fordele. De Kraner, der er anbragt paa Agterdækket, kan ved en speciel Anord-



M/S Seattle.

ning løfte Redningsbaadene. Desuden benyttes nogle af Kranstiverne som Ventilationsrør. For yderligere at lette Brugen af Kranerne er den agterste Mast bortfaldet. Skibet har saaledes kun een Mast, som ikke opfylder andet Formaal end at bære Lanternen, Antenne, Tyfon, diverse Fald etc.

Der findes 6 Kølerum med en samlet Kapacitet paa 2690 m³, hvoraf en Trediedel afkøles til -20°. De arbejder med Freonkølemaskiner, der er anbragt i Maskinrummet, og Luften, der nedkøles af Kølebatterierne, cirkulerer vertikalt i Kølerummene.

I de øvrige Lastrum er Støtter saa vidt muligt undgaaet, for at Lasten kan behandles saa hurtigt som muligt. Garneringen er for en stor Del vertikal og i alle Lastrum findes fast Belysning, hvorved Tilrigning af provisorisk Belysning undgaas. Samtlige Skærstokke i de almindelige Lastrum kan rulles til Side i Lugens Plan. Man behøver derfor ikke at løfte nogen Skærstok for at komme til Lasten. Samtlige Lastrum er forsynet med Anordning til Brandslukning i Lasten.

Ventilationen sker ved mekaniske Ventilatorer indbyggede i Huse paa Fordæk og Agterdæk. Kun et Faatal Ventilatorer af den sædvanlige Slags findes.

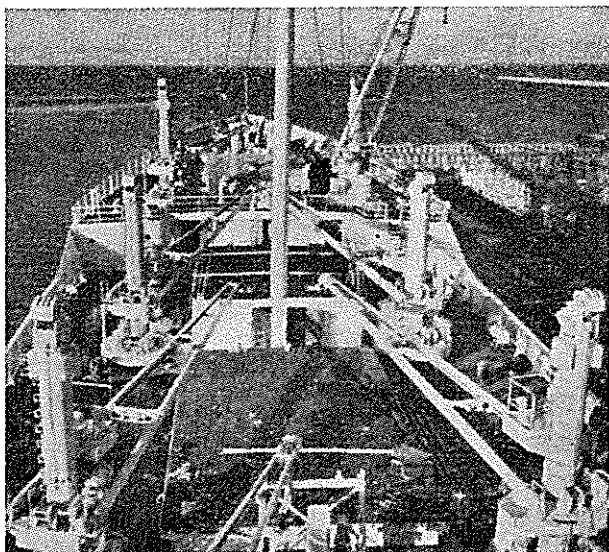
Der er ved Skibets Bygning lagt Hovedvægten paa dets Udnyttelse som Lastskib, men for de 12 Passagerer, som hvert Skib kan medtage, er der indrettet en luksuøs Apterung med store, rummelige Kamre, alle forsynet med Baderum. Foruden Rederkammer med Salon findes fire Enkelkamre, tre Dobbelkamre og Salon. Alle Passagerkamrene har Skodder af poleret Træ i svensk Løn og Alm, medens de øvrige for Passagererne afsete Rum har Skodder af poleret Mahogni i forskellige Variationer ligesom i amerikansk Alm og amerikansk Valnød.

Alle Officerer bor midtskibs ligesom Køkkenpersonalet, medens Matroser og Motormænd har rummelige Kamre i Poopen. For Officerer og Mandskab er der sørget ved lyse, velindrettede Opholdsrum og Messer.

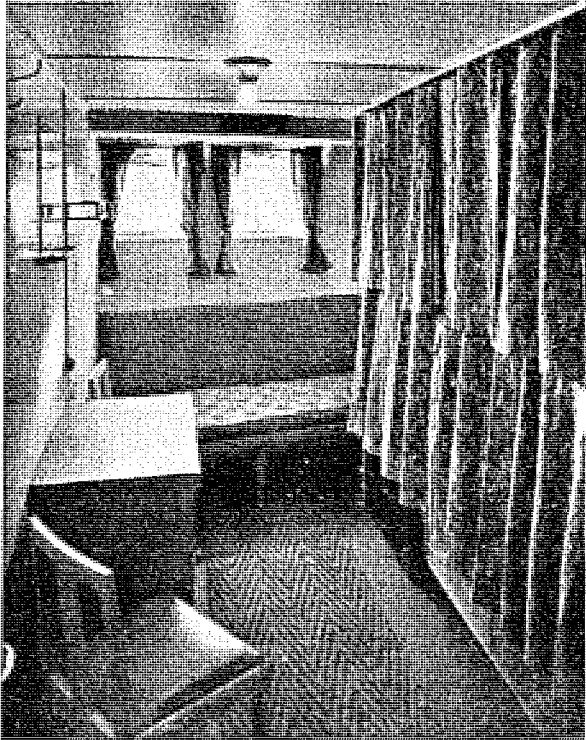
Samtlige Kamre og andre Beboelsesrum er ventilerede ved mekanisk Ventilation med filteret Luft, der, hvis det ønskes, kan opvarmes. Den almindelige Opvarmning sker ad elektrisk Vej.

Kabys, Stirridser, Proviantkølerum og Forraadsrum er indrettet med Anvendelse af rustfrit Staal i saa stor Udstrækning som muligt og opfylder de størst mulige Fordringer til Komfort og Modernitet.

Skibet er udrustet med alle moderne Hjælpemidler til Navigation, deriblandt Ekkoradio.



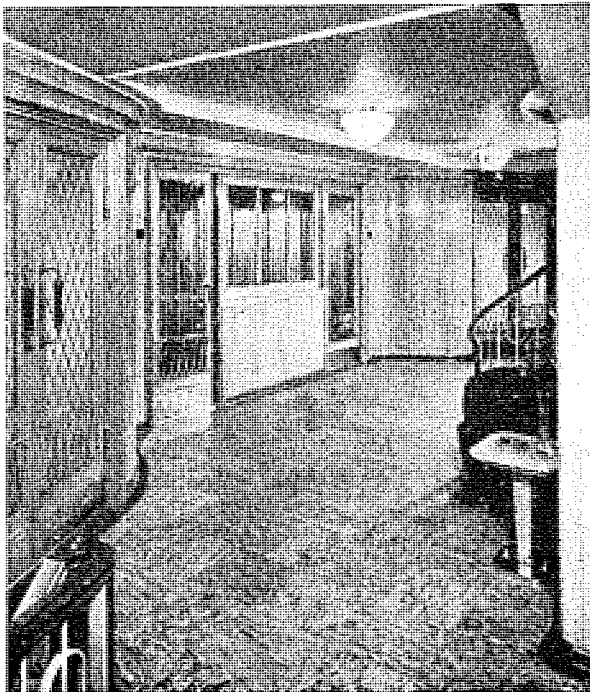
De elektriske Kraner sætter deres Præg paa Udsigten over Dækket.



Tomandskammer for Mandskabet.

I Indretningen af Apteringsen er der i Sammenligning med de tidligere af Rederiets Skibe foretaget forskellige Forbedringer.

Apteringsen for Passagererne er forelagt til Promenade- og Baadedækkene. De store gennemgaaende Trapperum med Vestibuler, som tidligere gik fra Shelterdækket og fortsatte op til Kaptajnshuset paa Baadedækket, er forsvundet, saa den store Plads, de optog, har kunnet udnyttes paa en fordelagtig Maade og skaffe



Vestibule i Passagerapteringsen ved Spisesalonen og Opholdssalonen.

bedre Plads til Officerernes Beboelse. Kamre og Messer er blevet større og Bade- og Toiletrum rigeligere. Kamrene har Møbler af poleret Mahogni, medens Skodderne er malede. Officererne har ogsaa deres egen Rygesalon uden Forbindelse med Passagerapteringsen og ved en Trappe direkte Adgang fra Gangen foran deres Messe.

Mandskabsapteringsen, der tidligere var forude, er nu i Poopen, hvor der er store, lyse, rummelige Tomandskammer. Hvert Kammer har to Køjer, to store Garderober, Kommode med Skriveplads, Sofa og Stole med rødt Betræk af Pegamoid og Gardiner for Køjer og Køjer. Møblerne er af lyst Eg og de glatte Skodder er malede. Mandskabet har et rummeligt Vaskerum med Brusere, to Baderum, Tørrerum for vaade Klæder, og hver har et Skab til Arbejdstøj. I det agterste Dæks- hus er deres Rygesalon og midtskibs ved Kabysen findes lyse Messer med tilhørende Stirridser.

Canadiske Krigsskibe til Danmarks Handelsflaade

I Canada har Kaptajn Clausen købt to Korvetter beregnet til Svendborg. Før Skibene kan bruges som Handelsfartøjer, skal de gennemgaa en Ombygning, hvorved de vil faa en Lasteevne paa 1000—1100 Tons. Farten vil komme til at ligge paa 20—22 Knob.

Under Krigen gjorde saadanne Korvetter værdifuld Tjeneste som Konvojbeskyttere, og var udstyrede med alle mulige tekniske Nyheder paa det maritime Omraade. De to canadiske Fartøjer er ved Købet forsynet med baade Ekkoradto, Ekkolod og Gyrokompas. Til Fyringen anvendes Olie.

Finsk Skibsfart

Trods store Skadeserstatninger til Sovjetrusland — ogsaa i Form af nybyggede, moderne Skibe — er Finlands Skibsfart atter paa Vej opad. Før Krigen havde Landet en Handelsflaade paa 284 Fartøjer med en samlet Tonnage af 593.800 Tons, men efter Krigen Afslutning var disse Tal reduceret til 125 Fartøjer og 22.290 Tons. Gennem Køb af udenlandske Skibe er Flaaden nu vokset til 191 Skibe paa tilsammen 423.423 Tons. Der er lang Vej endnu, før man naar op paa Førkrigstonnagen, og tilmed er det ofte de bedste Skibe, man har mistet, men alligevel giver Finnerne ikke op.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

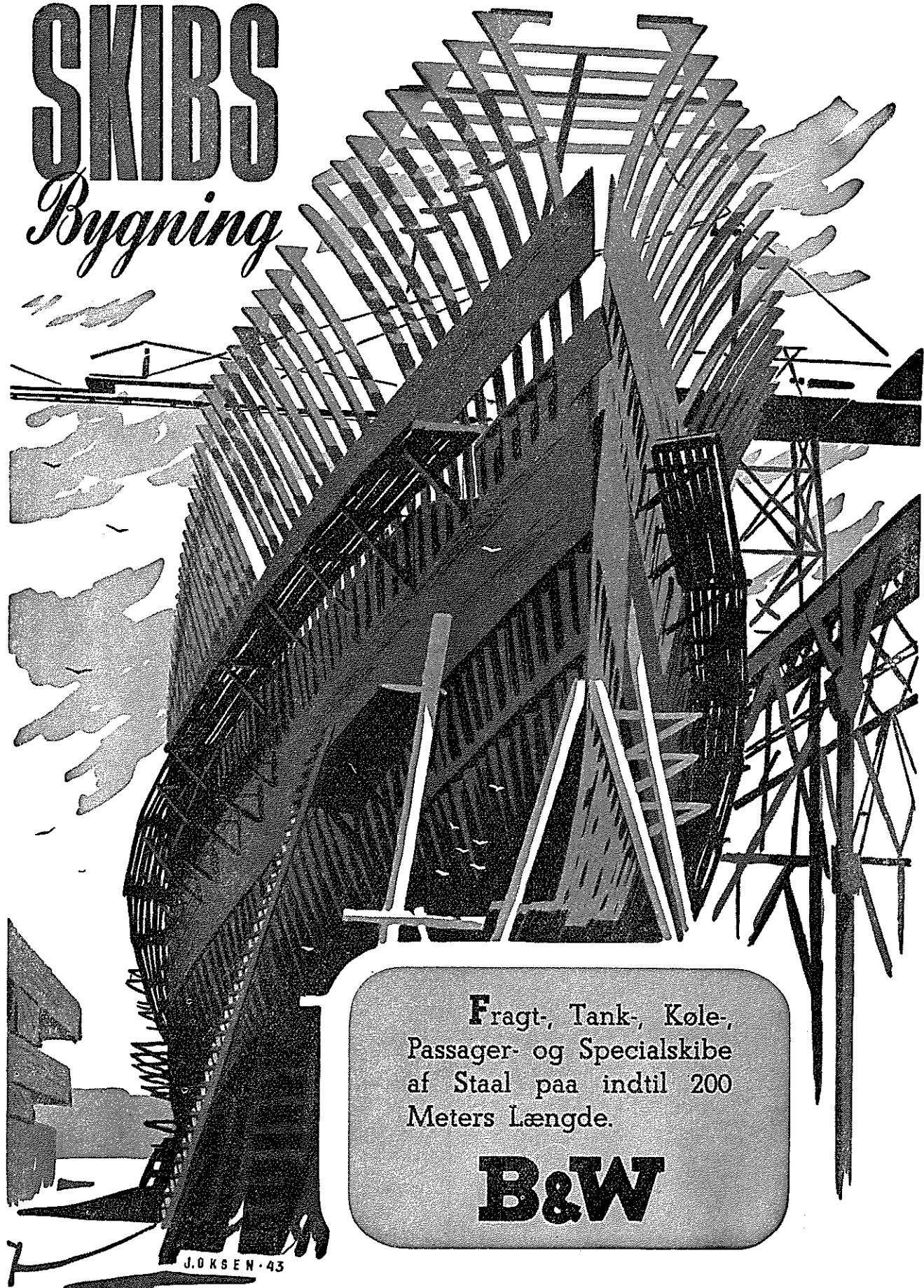
A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

SKIBS

Bygning



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

B&W

S/S POUL CARL

Dampskibsselskabet Heimdal foreviste den 2. December sin sidste Nybygning — den tredje i Aar — S/S „Poul Carl“ for Pressen og en Række særligt indbudte.

Skibet er paa 3410 T.D.W. all told, bygget hos S. P. Austin and Son Ltd., Sunderland, til Lloyds højeste Klasse. Det er bygget til Trampfart og er forsynet med fire store Luger, der betjenes af otte Spil og otte 5-Tons Bomme. Ved Nr. 2 Lugen findes desuden en 15-Tons Bom.

Midtskibs findes Kamre til Kaptajnen, Officerer og Restaurationspersonale samt Messer for Officerer, Matroser og Fyrbødere. Kabysen er anbragt i Agterkant af Dækshuset og har oliefyret Kabyskomfur. Der er indrettet to Passagerkamre, saa der kan medføres fire Passagerer. Hvert Passagerkammer har sit Bad og W.C. og er smukt udstyret med polerede Møbler bl. a. et „gammeldags“ Skrivebord, som kan lukkes med Skriveklappen. Spisesalon med Plads til syv Personer og Rygesalon findes i Forkanten af Dækshuset, hvor Kaptajnen ogsaa har sit Dagrum, Soverum, Bad og W.C. En Rygesalon for Officererne og et Hospital med to Senge og eget W.C. findes ogsaa.

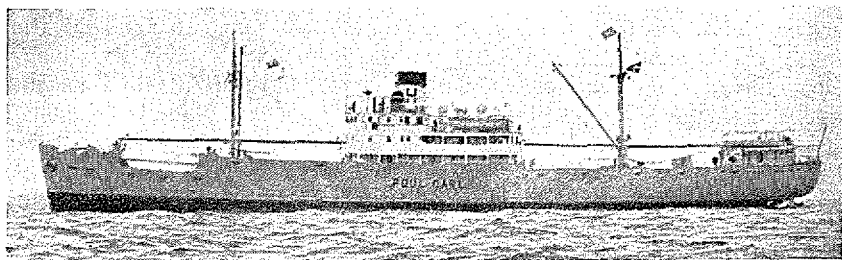
I Dækshuset agter findes Rygesaloner med mæglige Møbler for Matroser og Fyrbødere foruden Vaske- og Baderum, desuden smukke Kamre med polerede Møbler for Baadsmænd og Donkeymand. Neden under er der to Tomandskamre og fire Enmandskamre for Besætningen.

Paa Baadedækket findes paa Forkant Styrehus, Bestikhus og Radiostation. Desuden Kamre for Lods og Radiotelegrafist. Paa Agterkant er indrettet en Veranda, som kan dækkes af enkelt eller i Troperne dobbelt Solsejl. Redningsbaadene, hvoraf den ene er helsevejst af Staal, er opstillet under Patentdækket og kan hejses og affires med Haandspil.

Skibet er udstyret med Fkkoradio, Sperry Gyroskopkompass med automatisk Selvstyrer, Ekkolod, elektrisk Logviser, Radiopejler, Radio-Telegraf og -Telefon.

Hovedmaskinen er en Tregangsmaskine med reheatere (Mellemoverheder) paa 2000 I.H.K. De to Kedler er af den skotske Type med Overhederne indbygget i Forbrændingskamrene. Kedeltrykket er 15,5 kg/cm². Kedlerne er oliefyrede. Alt Hjælpemaskineri er dampdrevet, dog findes der en Dieseldynamo.

Skibsreder Hans P. Carl var Vært ved Forevisningen. Det var med synlig Glæde og berettiget Stolthed, Gæsterne blev ført rundt i det smukke Skib. Vi kon-



„Poul Carl“ fotograferet under Afmagnetisering.

staterede i hvor høj Grad, der var kælet for en Mængde Detailler, som tilsammen gør Arbejdet og Opholdet om Bord til en Glæde. Der er paa saa mange Maader sørget for Mandskabets Bekvemmelighed — bl. a. er der installeret Maskinvaskeri under Bakken — saa det maa da absolut finde sig vel til pas, vi kan da ikke tænke os andet. Skibsreder Carl udtalte desuden, at han ikke sagde Aptereringen i „Poul Carl“ ansaa det sidste Ord for sagt i denne Forbindelse, men stadig ved sine Nybygninger havde Øjnene aabne for yderligere Forbedringer til Gavn for Besætningerne. „Vikingen“ kan kun hilse en saadan Forstaaelse med Glæde og ønske, at Skibsrederen til Gengæld maa faa tilfredse Besætninger.

Uddevalla faar Skibsværft

En Premiere med Forsinkelse

Mellem 1881 og den 22. November 1947 har ingen Søsætninger af Skibe fundet Sted i Uddevalla, men nu har Byen igen faaet — eller er ved at faa — et Skibsværft.

Det skyldes Skibsreder Gustav Thordén's Initiativ. Med nogen Undren hørte man for et Aars Tid siden, at han havde købt et Skibsværft i Amerika og nu var ved at transportere det — Maskinerne — til Uddevalla. Det lyder helt amerikansk, men er altsaa Virkelighed.

Gustaf Thordén er barnefødt i Uddevalla. Han kom i sin Ungdom til England, hvor han var ansat hos en Skibshandler og senere hos en Skibsmægler. Forholdene var dog saa elendige, at han overvejede at søge Optagelse paa et professionelt Fodboldhold, hvilket imidlertid ikke blev til noget. Hjemkommen til Sverige var han i et Par Aar i Broström-Koncernen, men rejste i 1919 til Finland. Efter at have arbejdet et Par Aar i et Rederi laante han 4750 Pund Sterling til Køb af et Skib. Paa denne Maade blev Grunden lagt til Thor-



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«

dén's Rederier, som nu ogsaa har en svensk Gren, idet der i 1944 i Stockholm ogsaa oprettedes et Kontor, der nu er flyttet til Uddevalla og hedder Uddevalla Rederi A/B.

Paa Thordénvarvet er to Beddinger saa godt som færdige. Der mangler kun Overbygningen til en Kran. Den mindste, som har haft sin nedenfor omtalte Premiere, kan tage Skibe op til 2400 Tons. Bedding Nr. 2 kan tage Skibe op til 16.000 Tons og Nr. 3, som er halvt færdig, Skibe indtil 24.000 Tons. 4 Kraner er færdige af de 9, der skal bygges.

Værftet har for Tiden 440 Mand i Arbejde, men det er beregnet til 1500 Mand, naar det er helt udbygget.

Det har ikke været let at skaffe Arbejdere, dels paa Grund af manglende Arbejdskraft og dels paa Grund af Vanskeligheden ved at opdrive Lejligheder. Mellem 100 og 150 Mand hentes daglig med Busser i Omegnen. I Begyndelsen havde man kun 25 faglærte Folk, men man er begyndt at oplære unge Mennesker til Skibsbyggere, Svejsere og i andre Fag.

M/S „Ally Thordén“, som er den første Nybygning, har følgende Hoveddata:

Længde overalt 58,51 m, største Bredde paa Spant 9,60 m, Dybde 4,60 m, Dybgang 4,36 m, hvortil svarer 1000 T.D.W. Det er forsynet med en 4-cyl. Atlas Polar Dieselmotor, der ved 230 O/M yder 600 E.H.K., hvilket giver en Fart paa Last af 10,5 Knob.

„Ally Thordén“ er en Enkeltdekker med løftet Agterdæk. Det faar to Master og en Samsøpost. De to Lønger betjenes af fire 3-Tons Bomme og en 15-Tons Bom.

Mandskabsapteringen bliver dels for og dels agter, Officerernes agter.

Efter Daaben nægtede „Ally Thordén“ at bevæge sig. Skroget, der vejede 200 Tons, var for let til de svære, nye Afløbningsgrejer. Det er nemlig lige saa galt, som hvis Trykket er for stort, saa Smørelsen presses ud. Man forsøgte paa alle mulige Maader, med Dunkrafter, Kiler og meget andet, men det rippede sig kun nogle Meter. Uddevallas to 100 HK Bugserbaade maatte ogsaa give op. Til sidst satte man en 40-Tons Kran og en Bilkran til at løfte paa Skibet, og Kl. 18 gled det endelig langsomt og majestætisk ned i Vandet. De Tusinder Uddevallabeboere, der trofast havde ventet trods Kulden, kunde endelig gaa hjem efter at have overværet den største Begivenhed i Byens Historie i dette Aarhundrede.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til et Skib af samme Størrelse til Rederiet Almarco i Karlstad.

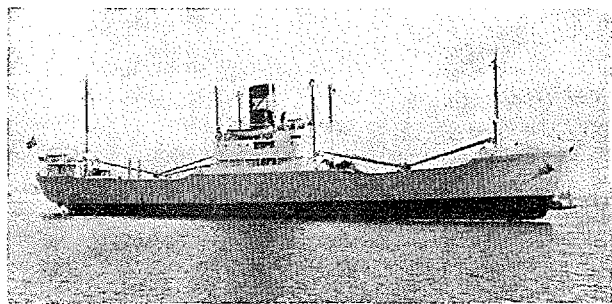
Man er allerede begyndt paa Afslagningen til en 16.000 Tons Tankbaad, der skal bygges for norsk Regning. Hvis man i en ikke altfor fjern Fremtid faar de 10.000 Tons Materiale, der er bestilt i U.S.A., har man imidlertid god Tid til Arbejdet. Den maskinelle Udrustning er bestilt ved Götaverken med Leveringstid den 1. Marts 1950. Desuden planlægges en Nybygning paa 6000 Tons til Thordén selv.

Nybygning fra Hälsingborg

Fra Hälsingborgs Varvs Aktiebolag foretoges den 18. Oktober Prøvetur med Lastdamperen „Bamse“, bygget til Fred. Olsen og Co., Oslo, bestemt til dette Rederis Jellølinie.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet, Værftet, Det norske Veritas m. fl.

Skibet er en moderne Singledækker med Bak, Brohus og Poop, fremfaldende Forstævn, forsynet med Gallionsfigur udført af den norske Billedhugger Ørnulf, samt Krydserhæk. Det er bygget til højeste Klasse i Det norske Veritas med Isforstærkning og udrustet til Oceanfart.



Lastdamperen „Bamse“.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

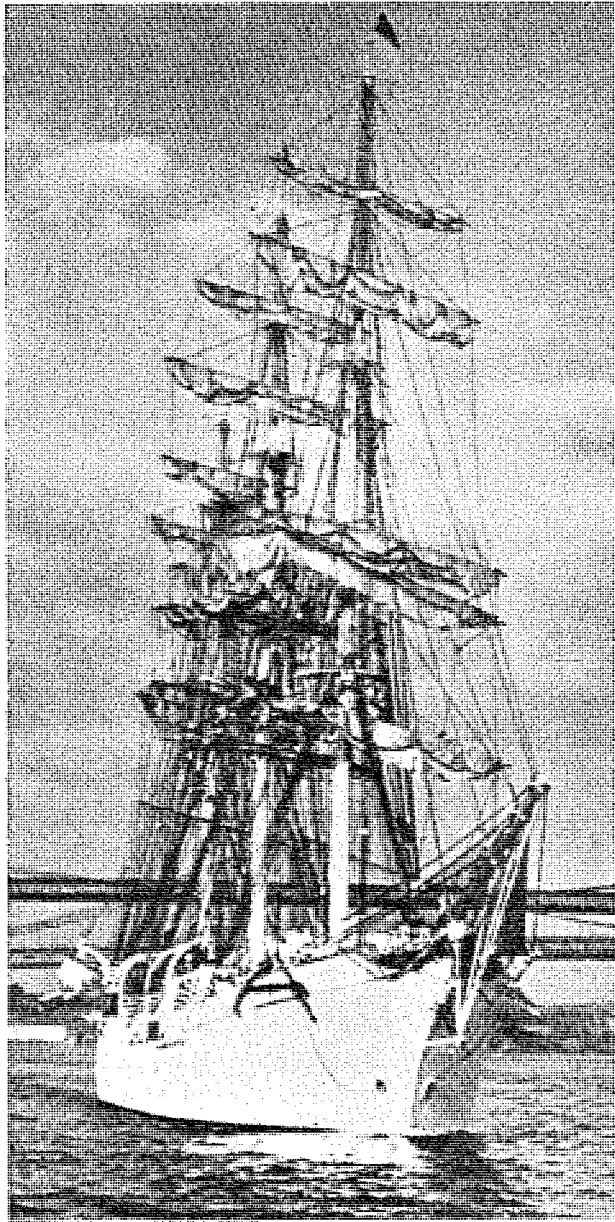
Længde mellem Perpendikulærerne	76,199 m
Største Bredde	12,649 .
Dybde til Hoveddæk	5,867 .
Dybde til Brodæk	8,534 .
Dybgang med fuld Last	5,131 .
Tilsvarende Lasteevne	2500 ts.
Bruttotonnage (Engelsk Regel)	1701,17
Nettonnage (Engelsk Regel)	930,73

Maskineriet, som er anbragt midtskibs, bestaar af en Dampmotor af Frederiksstads Mek. Verksteds Type og Fabrikat. Den udvikler 1000 I.H.K. ved 108 O/M. Kedlerne, som er fremstillet af Byggeværftet, er anbragt paa Hoveddækket, hvorfor Maskinrummet er meget kort.

Kedlerne er oliefyrede og forsynet med kunstigt Træk, Overhedning og Luftforvarmere.

Spil, Ankerspil og Styremaskine er dampdrevne og fremstillet af Byggeværftet.

Officererne bor midtskibs og Mandskabet agter, hvor der findes Messer og Enkelt- og Tomandskamre.



Skoleskibet „Danmark“

har udsendt sin Aarsberetning for 1946—47. Beretningen fortæller om Skibets Øvelsetogt i danske og udenlandske Farvande. Herhjemme var Skibet stærkt handicappet af Minefaren, men takket være Marinens Minestrykningsarbejde var det lykkedes at fremskaffe et Par Øvelsesfelter, hvor „Danmark“ havde ret god Bevægelsesfrihed. Besætning og Officerer blev under Togtet i indenlandske Farvande overalt mødt med den største Venlighed fra Myndigheders og Privates Side, og der er ingen Tvivl om, at det smukke Skib, hvor det er kommet frem baade herhjemme og i Udlandet, har været en god Propaganda for dansk Skibsfart. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at man under dette første Togt efter Krigen optog en Film af vore to Skoleskibe. Denne Film er isørigt blevet omtalt flere Gange i Bladet og er set af en Mængde Mennesker Landet over.

Den største Oplevelse havde „Danmark“s Besætning vel nok, da Skibet anløb Jacksonville i U. S. A., hvis

Indbyggere ikke havde glempt det smukke Skibs Ophold der under Krigen. Skibet modtog her — saavel som i mange andre Havne — en Mængde Indbydelser til Fester og Udflugter.

Skoleskibet har efter Krigen gennemgaaet et større Eftersyn paa Orlogsværftet, og det har ogsaa kostet et ikke uvæsentligt Arbejde at føre det tilbage til den Stand, hvori det forlod Danmark i 1939. Styrmand K. Langevad er isørigt fratraadt Tjeneste om Bord for Ansættelse i U. S. Coast Guard. I Stedet paamønstredes J. M. Stamphøj, og Styrmand Rømer er ligeledes fratraadt for at læse til Skibsførereksamen. Søgningen til Pladserne om Bord som Elever har været overvældende stor.

Billedet herover, „som er taget af en Fotograf ved „Gargoil“s maritime Tidsskrift, viser det smukke Skib i New Yorks Havn.

„Oceanet“

Der er skrevet en Mængde Bøger om Torpederinger og lignende voldsomme Tildragelser paa Havet under den sidste Krig. James Hanley's „Oceanet“, som lige er udsendt paa Dansk af Gyldendal, er en af dem. Men den adskiller sig en hel Del fra sine Forgængere, idet Søkrigen i denne Bog er et underordnet Begreb, der kun danner Indledningen til Resten af Stoffet.

„Oceanet“ er en psykologisk Skildring og er derfor ikke noget for dem, der foretrækker en handlingsmættet Roman. Fem Menneskers Reaktionen og Tanker gennem de seks Dage paa Havet i aaben Baad, som synes at vare en Evighed for dem, er mesterligt skildret. — Pris Kr. 8,50.

Søhistoriske Skrifter

„Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg“ og „Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner“ paabegynder nu Offentliggørelsen af en Serie: *Søhistoriske Skrifter*.

Nr. 1 er udkommet hos Høst & Søns Forlag lige inden Jul. Det er Louis E. Grandjeans *Skibbruddets Saga*, som behandler Strandingen, Bjergninger og Lovgivning fra Oldtiden til Svitzers Oprettelse i 1833. En fængslende og højst dramatisk Tilrettelæggelse af Stoffet, ledsaget af en Række aldrig før offentliggjorte Billeder.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

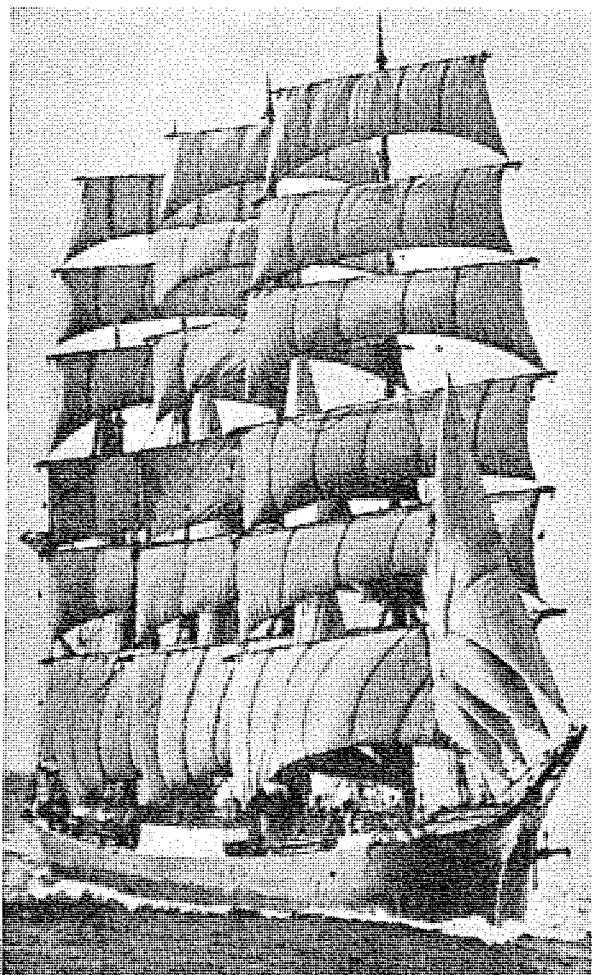
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36



4/m Bark „Pamir“ for fulde Sejl.

4/m Bark „Pamir“, som nu er hjemmehørende paa New Zealand (Skibet ejes af Staten og drives af Union Steamship Company of New Zealand Ltd.) afsejlede den 3. Oktober fra Wellington i Australien med fuld Last af Træ og Talg til London.

Pamir indgik tidligere i Kaptajn Gustaf Eriksons Flaade og blev beslaglagt 1941 og har siden ført New Zealands Flag. Under Opholdet i Wellington er Skrog, Rigning og Sejl blevet efterset og Besætningens Apterering moderniseret. Skibet er blevet forsynet med Radio, elektrisk Lys og Kølerum til Provianten. Fører er Kaptajn H. S. Collier, der ligesom de tre Styrmand i længere Tid har været ansat i Union Steamship Company. Besætningen er paa 35 Mand foruden Officererne.

Ekkoradio til Bugserbaade

I Amerika er der for nylig foretaget et interessant Eksperiment med et Ekkoradioapparat specielt konstrueret til at virke paa korte Afstande.

Med to store Lægtere lastede med 40 Jernbanevogne langs Siderne gik Bugserbaaden „Transfer“ fra 21 Bay

Ridge ved Brooklyn over til Greenville paa Jersey-Siden. Vinduerne i Styrehuset paa Bugserbaaden var helt dækkede med tykke Gardiner, og Skipperen var fuldstændig henvist til at navigere ved Hjælp af Ekkoradioen. Han førte imidlertid Baaden med Lægterne sikkert gennem Trafikken og forstøjede, stadig blind med Undtagelse af Synet gennem Ekkoradioen, paa Bestemmelsesstedet. Det siges, at han paa Ekkoradioens Skærm tydeligt kunde se Ankerkæderne paa forankrede Skibe.

Søsætning i Nakskov

Onsdag den 10. December Kl. 12,00 søsattes Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 100, et Lastmotorskib til Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet døbt „Madura“ af Baronesse Wedell-Wedellsborg, og det er et Søsterskib til M/S „Malacca“ og M/S „Malaya“.

Dimensionerne er følgende:

Længde 135,63 m

Bredde 18,59 m

Dybde til SHD 11,66 m

Skibet laster 10.000 T.D.W. og faar en Fart af 15 Knob. Det indrettes med al moderne Komfort for 12 Passagerer.

Maskineriet er en B. & W. dobbeltvirkende Dieselmotor, der udvikler 6700 I.H.K.

At Nybygningen har Nr. 100 betyder ikke, at det er Skib Nr. 100, der er bygget ved Værftet. Det er Værftets 112. Søsætning, og det er leveret Skibe med Numme helt op til 121.

D/s DRACO

Korresponderende Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

OVE SKOU

REDERI. BEFRAGTING. KLARERING

KØBENHAVN V

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

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.

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.



IVER C. WEILBACH & CO.

NAUTICAL INSTRUMENTS

AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN-K.

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER



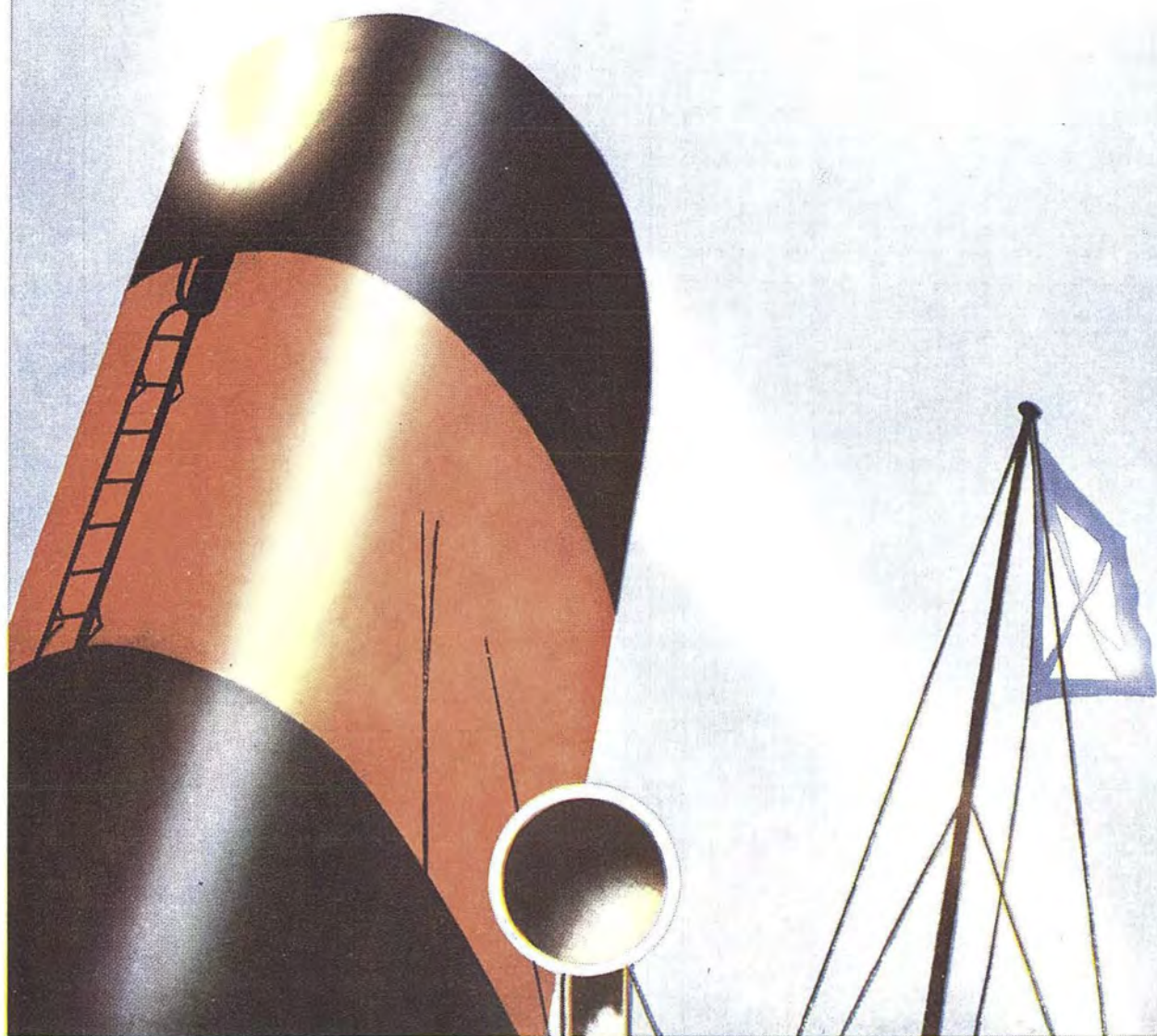
**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

1. Kr.
1. Februar

FRANSK DAMPER „COLOMBIE“

Akvarel af MAURICE R. MÉLISSENT

1948 - Nr. 2

25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

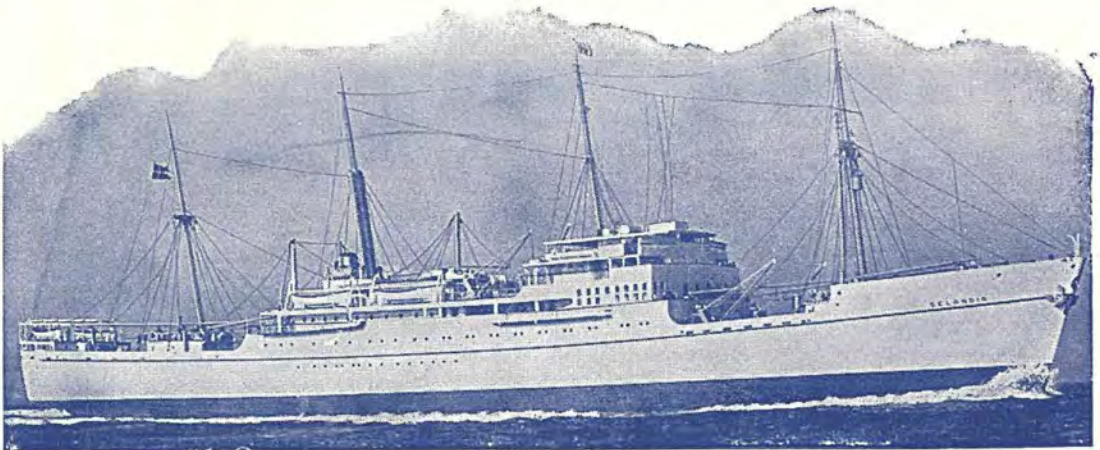
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

SKIBSFART

IMPORT

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

Om Søfartsmuseer i U. S. A.

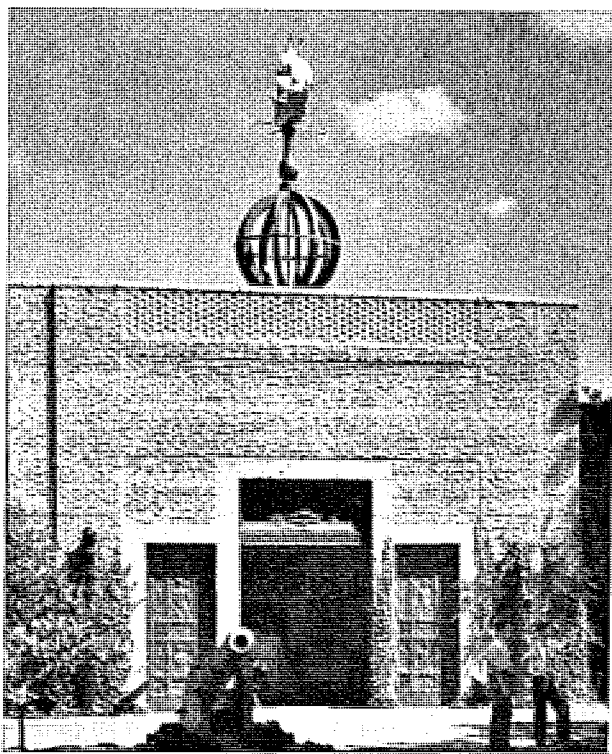
Museumsinspektør ved Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, B. Munthe af Morgenstjerne, hvis Indsats i Museumsarbejdet allerede har sat saa tydelige Spor paa Kronborgmuseet, har lige været paa en Studierejse i Amerika og bringer her en Artikel om sine Indtryk fra amerikanske Søfartsmuseer.

THE living museum of the sea", "What does a living museum accomplish?" er nogle af de Sætninger, man Gang paa Gang støder paa, naar man gennemblader det Katalog, der er udsendt af The Marine Museum i Mystic, Connecticut. Det „levende“ Museums Betydning er forlængst gaaet op for den amerikanske Museumsmand. Han fortæller ikke blot, at hans Museum er levende — hans Institution beviser tilfulde Sandheden af hans Ord.

At den amerikanske Befolknings Interesse for Søfartssamlinger er overordentlig stærk, herom vidner det store Antal Søfartsmuseer og -samlinger, der ligger spredt langs De Forenede Staters Kyster i Øst og Vest. Et Forhold, der straks overrasker den danske Museumsmand, der beskæftiger sig med disse Problemer, er, at disse Museer alle virker som *Centralmuseer* og ikke — som vi kender det i alle Tilfælde her i de skandinaviske Lande — at der findes *et* Centralmuseum og et vist Antal Lokalmuseer, der fortrinsvis beskæftiger sig med den paagældende Bys og Omegns Historie og Søfart. Ser man det imidlertid paa den Baggrund, at U. S. A. i Virkeligheden ikke er et Land men en Verdensdel omfattende 48 Stater, da bliver Overraskelsen væsentlig mindre.

Og dog havde i alle Tilfælde de seks Samlinger, jeg havde Lejlighed til at besøge, hver sit karakteristiske Præg — hver sit „Ansigt“. Ældre Sejlskibsfart, Clippersejlad, Hvalfangst, Fiskeri, Dampskibsfart osv. var gjort til Genstand for en særlig omfattende Behandling af de respektive Museer, hvorved disse foruden at virke som Centralmuseer samtidig ydede en meget væsentlig Indsats i Kraft af de udbyggede Specialsamlinger.

Fælles for næsten alle Samlingerne var den overordentlig klare og anskuelige Maade, hvorpaa Proble-

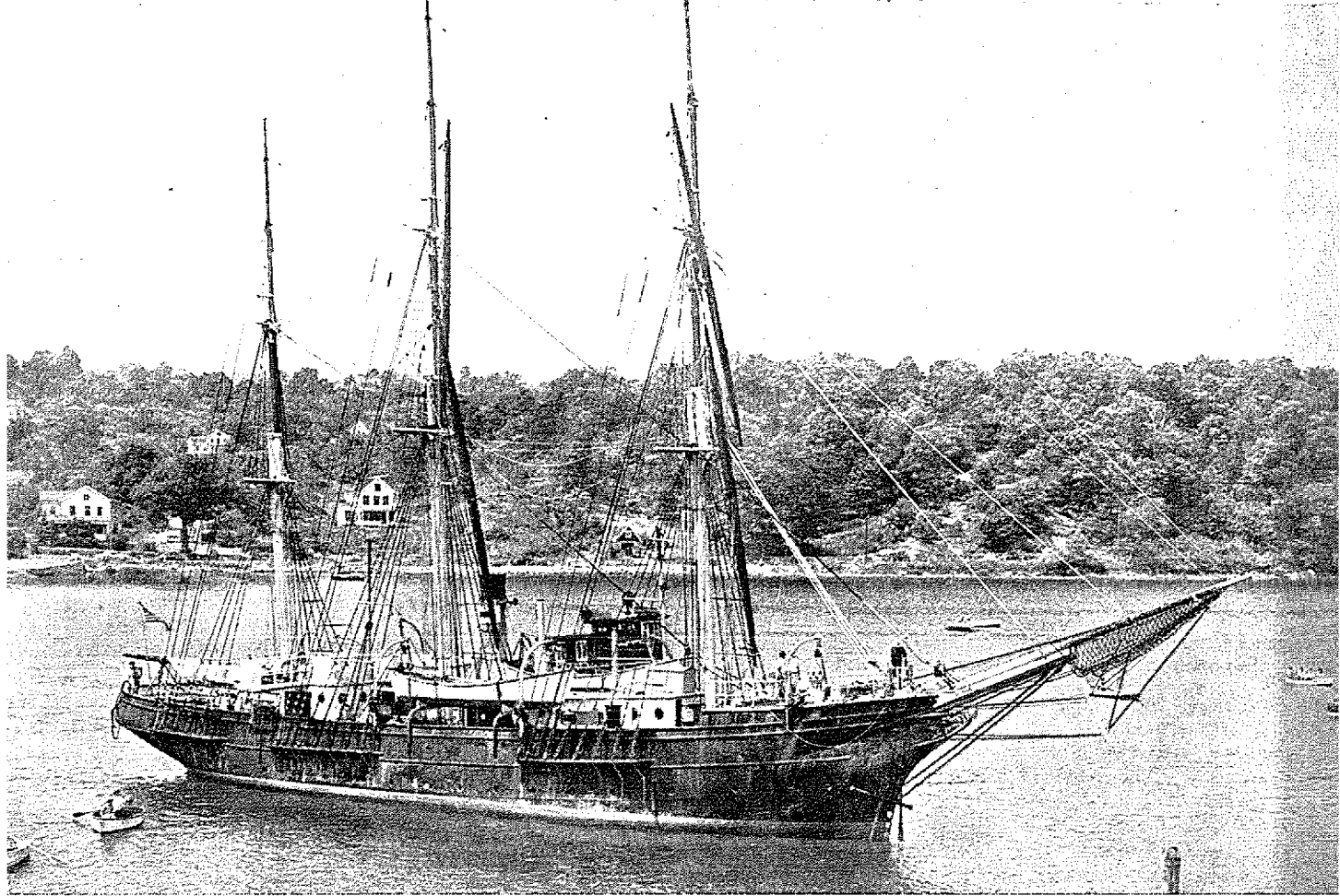


Hovedindgangen til The Mariners' Museum, Newport News, Virg.

merne blev fremstillet for den Besøgende, og den fremragende Organisation, der præger det meget betydningsfulde Forsknings- og Registreringsarbejde, der finder Sted skjult for det store Publikum.

I sit Valg af udstillingstekniske Midler har den praktiske og meget dygtige, amerikanske Museumsmand helt lagt det støvede og triste „Pulterkammersystem“ Æra bag sig. Forstaaelsen af, at et Museum ikke blot skal være et Sted, hvor man værner og for Efterverdenen bevarer Fortids Minder, men ogsaa et Sted, hvor Kontakten med det levende Nutidsliv er haandgribelig, kommer tydeligt til Udtryk i dette Lands Museer. Man søger i Kraft af en pædagogisk tilrettelagt Anskuelseundersøgning at give Publikum noget „med hjem“. Kort sagt at belære, vejlede og vække Interessen for de Problemer, den paagældende Institution har sat sig som Maal at sprede Oplysning og Kendskab til. I dette Tilfælde til den amerikanske Søfarts historiske Udvikling og dens Resultater levendegjort og sammenfattet i vor Tids tekniske, økonomiske og sociale Forhold. Og det er sandelig lykkedes at gøre det til en fornøjelig Adspredelse for den amerikanske Borger at gaa paa Museum.

De udstillingstekniske Principper, man har anvendt,



„Joseph Conrad“ — vor gamle „Georg Stage“ — ud for Museet i Mystic, Conn.

minder en Del om dem, der i en mere eller mindre udpræget Grad er taget i Anvendelse af forskellige Museer i Sverige og Danmark — deriblandt Søfartsmuseet paa Kronborg. I De Forenede Stater er man endog sine Steder gaaet nogle Skridt videre. Dette sidste skyldes maaske ikke mindst det Forhold, at man her raader over fint udviklede tekniske Hjælpemidler, og at man gør flittig Anvendelse af disse. Billeder, Genstande, Tekster o. s. v. er placeret i Hovedhøjde, og Genstandenes Antal er iøvrigt indskrænket til et Minimum. Herved har man opnaaet visse store Fordele, bl. a. at den Besøgende ikke „drukner“ i et Hav af uvæsentlige og for Helhedsindtrykket ganske uvæsentlige Detailler, samt at Vægge og Rum fremtræder paa en æstetisk set meget tiltalende Maade.

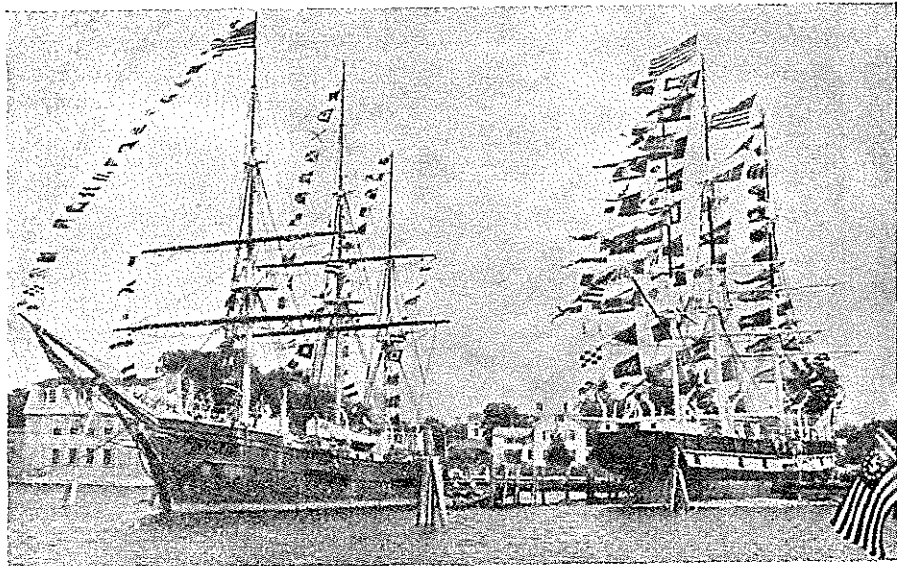
Hvad angaar Anvendelsen af tekniske Hjælpemidler, da var denne særlig iøjnefaldende paa Benjamin Franklin-Museet i Philadelphia, hvor den søhistoriske Samling udgør en Afdeling af et omfattende teknisk Museum. Interesserede i alle Aldersklasser flokkedes om fjerntstyrede, smukt udførte Modeller, der — som en inciterede Velkomst til den Besøgende — navigerede rundt i et umaadeligt Vandbassin. Naturligvis maa det erkendes, at et saadant Panorama ikke er af hverken historisk eller teknisk Værdi for et Museum — men *det skaber Effekt!* Den amerikanske Museumsgæst glemmer ikke straks sit Besøg paa dette Museum, og dermed har man uden Tvivl ogsaa opnaaet, at der i dennes Bevidsthed har indsneget sig visse Forestillinger om nogle af de Problemer, Museet gennem sin Udstil-

ling iøvrigt søger at belyse. Af tekniske „Raffinementer“ derudover kan nævnes elektrisk drevne Maskiner og Motorer, der med Lyseffekter anskueliggør disses Principper og Virkemaade, Værftsmodeller, hvorfra Skibe søsættes, en Kommandobro med Styrehus og Bestiklukaf omfattende alle moderne Navigationsmidler saasom Gyrokompas, Radiopejleapparat, Ekkolod m. v. End ikke Maskintelegrafene og Telefoner til Maskinrummets Styreplads, der var markeret paa en Sidevæg, manglede. Foran Styrehuset var iøvrigt placeret et stort Panorama visende Indløbet til et smalt Sund med elektrisk virkende Fyr og Lystønder o. s. v. Megen Fantasi for at føle sig hensat til et moderne Fartøjs Bro kræves ikke paa dette Sted af den Besøgende.

Men ikke blot ved Hjælp af teknisk Udstyr søger man at skabe Liv i disse historiske Samlinger. Ogsaa af Genstandenes historiske og etnologiske Egenart søger man at drage den størst mulige Nytte i Bestræbelserne paa at vække Befolkningens Interesse for Søfartens Problemer. Det nævnte Marine Museum i Mystic følger i en udpræget Grad denne Retningslinie. Paa tilsvarende Maade som vi kender det fra Frilandsmuseet i Lyngby og „Den gamle By“ i Aarhus er Arbejdet samlet i Bestræbelserne paa — ved Hjælp af originale Genstande — at skabe et naturtro og levende Milieu, der paa en naturlig Maade fører Museumsgæsten tilbage til en bestemt Tidsepoke. I dette Tilfælde drejer det sig ikke blot om Bygninger, men ogsaa om Fartøjer af forskellig Art og Størrelse. Og Tiden er 1800-Tallets barske og primitive Hvalfangerliv.

Ud for Museet ligger nedgravet i Strandkanten Amerikas sidste Hvalfangerskib „Charles W. Morgan“ bevaret i den Skikkelse, det havde, da det omkring Aarhundredskiftet vendte hjem med sin sidste Last af Spæk og Tran. Paa Dækket staar endnu det murede Trankogeri med sine primitive Kobbergryder og diminutive Ildsteder, som om det blot ventede paa at faa tændt det Fyr, der aldrig mere vil komme til at knitre paa de gamle Planker. Ud for Nedgangen til Kaptajnens Kahyt staar i ensom Majestæt „The Gaming Chair“ — den Stol, der ifølge Traditionen blev benyttet til at hejse Skipperens Kone til og fra Borde, naar Skibet

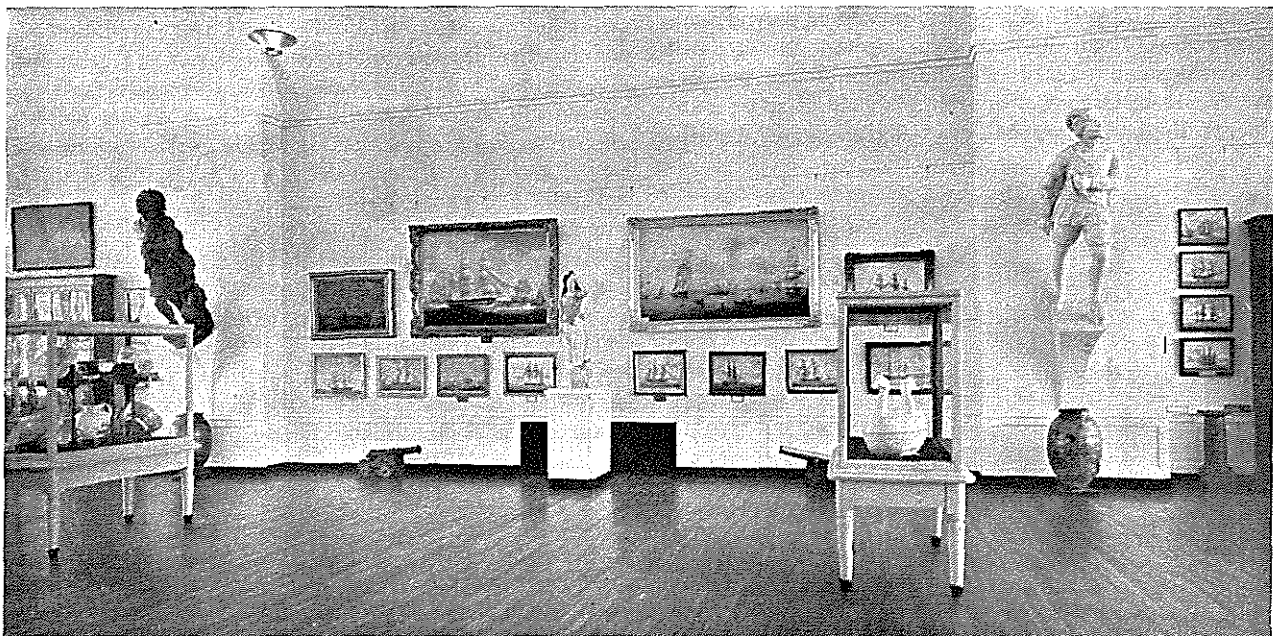
laa paa Reden. Naar man staar paa „Charles W. Morgan“s Dæk, tænker man med Vemod paa den Skæbne, der i nær Fremtid venter vor gamle Grønlandsfarer „Tjalfe“, naar denne skal slæbes bort paa sin sidste Rejse, for at Økse, Sav og Brækjern skal tilintetgøre en af Verdens sidste Brigger og dermed for stedse udslette Mindet om vort Lands Sejlskibsfart paa de store Have. Med Beklagelse maa man erkende, at Viljen og maaske Evnen til at bevare den Søens Kultur, et saadant Fartøj repræsenterer, ikke er til Stede i en gammel Søfartsnation som vor. Hvilken Turistattraktion og hvilket betydningsfuldt Supplement til Søfartsmuseets Samlinger vilde det ikke være, om man f. Eks. paa Grønnehave — lige ud for Øresundskysten og i Læ af gamle Kronborg — kunde skabe et sidste, værdigt Hvilested for gamle danske Skibstyper.



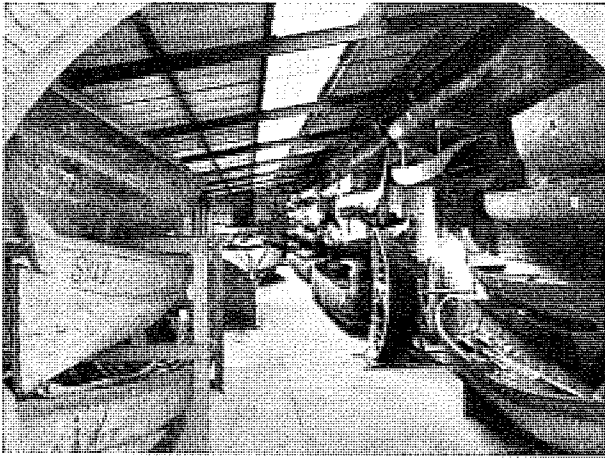
„Joseph Conrad“ og Hvalfangerskibet „Charles W. Morgan“ Side om Side.

Og faa Skridt fra „Charles W. Morgan“ ligger ved Bolværket endog et gammelt, dansk Skib, Fuldriggeren „Joseph Conrad“. Det er gamle „Georg Stage“ bygget hos B. & W. i 1882, der her har fundet en sidste fredfyldt Hvileplads. Og dog, ved Sommertide bliver der Liv om Bord. Amerikanske Søsøjdere — Dreng og Piger — faar i Dag en grundlæggende Undervisning i Søens Mysterier paa de samme Dæksplanker, hvor mangan ung Dansker for Aartier siden gjorde sine første vaklende Skridt, naar det smukke lille Skib duvede i vore Farvandes krappe Søer.

Det initiativrige Museum er imidlertid langt videre i sine Bestræbelser paa at genkalde og bevare Mindet om Mystics gamle Hvalfangerliv. Inden længe vil en Del af Havnebyens gamle Gader med Huse, Værksteder og Skibsværft være rekonstrueret ude ved Søen.



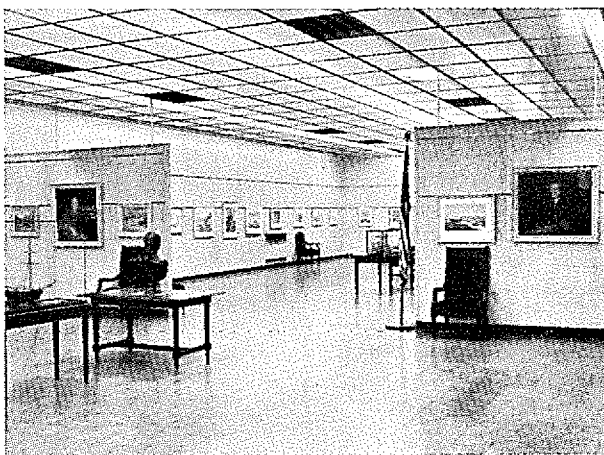
Interieur fra Udstillingen i Peabody Museum, Salem. Lokalet er den gamle Festsal i „The Maine Society at Salem in New England“, der blev stiftet 1766.



Baadhal med ældre Smaabaade og Kanoer i Mariners' Museum, Newport News, Virg.

Bygninger og Inventar er allerede taget i Museets Eje. — I Danmark bevarer vi med største Pietet gamle Gaarde og Købstadshuse. Lad os haabe, at den Dag er nær, da man ogsaa herhjemme maa komme til Erkendelse af, at ogsaa en Bevaring af Typer paa gamle, danske Skibe er af den aller største kulturhistoriske Værdi. Vor gamle, berømmelige Orlogsmænd, Fregatten „Jylland“ har indtil Dato lidt en overordentlig krank Skæbne, og hvad angaar Koffardiskibe, da er endnu intet søgt bevaret for Efterverdenen. For den danske Befolkning er det en stakket Trøst, at man kan studere gammel, dansk Skibsbygningskunst i Mystic og Miami, hvor Fuldskipet „Prins Valdemar“ nu er indrettet til Akvarium.

Saa vel Søfartsafdelingen i The United States National Museum i Washington, The Mariners Museum i Newport News samt det fra 1700-Tallet stammende Peabody Museum i Salem Nord for Boston udfører i Forskningsens Interesse et meget stort Arbejde, der bl. a. giver sig Udtryk i omfattende Serier af søhistoriske Skrifter og Publikationer. Førstnævntes metodiske gennemførte søhistoriske Undersøgelser maa her nævnes som forbilledlig. Hvad der som Repræsentant for et dansk Søfartsmuseum navnlig virkede imponerende paa En, var den faste Organisation, der prægede disse tre Samlingers Registreringsarbejder. Gengivelser og detaille-



Fra en Særudstilling i dertil afsete Lokaler i The Mariners' Museum, Newport News, Virg.

rede Oplysninger om Fartøjer, Skibsførere, Redervirksomheder o. s. v. var disse Steder samlet i lettilgængelige Registraturer præget af et gennemført System. Hertil skal dog indrømmes, at Antallet af Museernes Medarbejdere og Kontorhold laa væsentlig over det, Søfartsmuseet paa Kronborg beskæftiger. Alene det righoldige Søfartsbibliotek paa The Mariners' Museum beskæftiger flere Personer end vort Søfartsmuseums samlede Personale!

Paa Baggrund af det praktiske og friske Initiativ, der udfoldes fra de amerikanske Søfartsmuseers Side, er det forstaaeligt, at disse Institutioner omfattes med den største Interesse af den amerikanske Offentlighed — og dermed ganske naturligt ogsaa af Erhvervet og de Kredse, der ser det som deres Interesse paa forskellig Maade at støtte det Arbejde, der saavel direkte som indirekte virker for at skabe Forstaaelse for de mangfoldige Problemer, der er knyttet til Skibsfarten. Som en klar Erkendelse heraf muliggjorde Direktøren for Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co., Mr. Archer M. Huntington i 1930 Oprettelsen af det store og meget smukke Mariners' Museum. Gaven omfattede Bygninger, en meget stor Grund, hvoraf senere er foretaget en meget gunstig Udstykning, samt en ikke ubetydelig Pengegave i Form af Aktiebrev i det store Værft.

Betingelsen for at Tingene sker i denne Verden er, at nogen faar dem til at ske, og at „Viljen til at ville“ er til Stede. Denne Betingelse er tilfulde til Stede i De Forenede Stater — et Forhold, der ogsaa kommer til Udtryk, naar Spørgsmaalet gælder Søfartsmuseer og disses Arbejde.

B. Munthe af Morgenstjerne.

Søfartsfilm

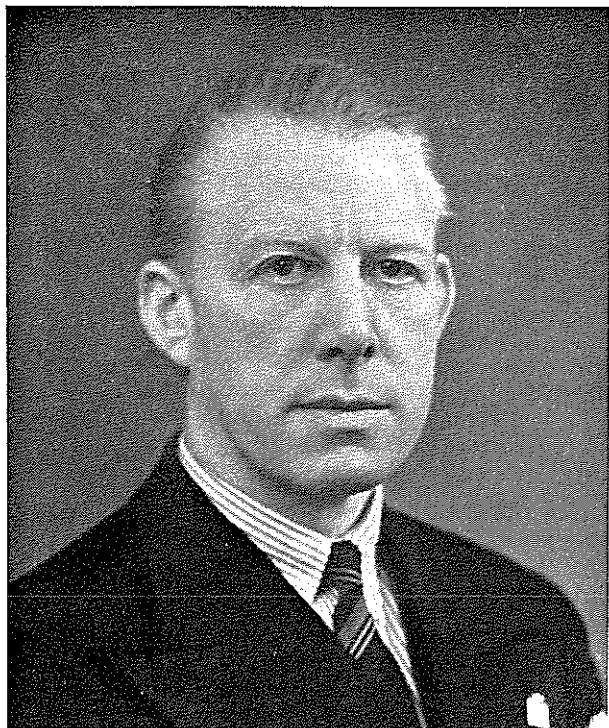
I vort Interview med Afdelingschef Ove Nielsen andetsteds i Bladet fortæller denne, at han kunde tænke sig at sende en Fotograf og en Instruktør ud paa en Jordomsejling for at lave den helt rigtige Søfartsfilm. „Svensk Flagg“, vor Kollega i Stockholm, meddeler nu, at en norsk Fotograf for Øjeblikket er paa en Tur Jordan rundt med Rederiet Wilhelmssens Motorskib „Toulouse“ med et saadant Formaal for Øje. Filmen vil faa en Spilletid af en Time, og det er Meningen, at den bl. a. skal vises for de norske Skolebørn. Der er ingen Tvivl om, at det er den Slags Propaganda, Søfarten bør benytte sig af, især naar den vil have Ungdommen i Tale.

Det meddeles endvidere, at AB, Sandrew Ateljéerne i Stockholm for Øjeblikket ligger i Forhandlinger med de svenske Søfartsmyndigheder om Indspilningen af en lignende Film. Man maa haabe, at Ove Nielsen maa faa Lejlighed og Midler til at faa sin Tanke ført ud i Livet snarest, saa Danmark ikke ogsaa paa dette Punkt skal komme sidst af de nordiske Lande.

—wig.

„Jul paa Havet“ købes

Vi har Købere til „Jul paa Havet“ fra 1941, for hvilket der betales Kr. 5,—. Henvendelse til „Vikingen“s Ekspedition, Christiansborggade 1, V. Telefon Byen 8040.



Afdelingschef Ove Nielsen.

SLAAR man op i den „Blaa Bog“, vil man under Navnet Ove Nielsen finde skildret en Karrière, der mere end de fleste fortæller om Initiativ, Flid og Eventyrlyst. Disse hans Egenskaber har været dansk Søfart til uvurderlig Gavn. Naar man hører, at Ove Nielsen er Søn af Oberstløjtnant Holger Nielsen, der bl. a. med sin Genoplivningsmetode har gjort Danmarks Navn kendt mange Steder i Verden, saa forstaaer man, efter hvem han har arvet i hvert Fald de to første af de nævnte Egenskaber. Eventyrlysten faar vist derimod staa for Ove Niensens egen Regning.

Vi lader imidlertid den „Blaa Bog“ blive staaende paa sin Reol og opsøger i Stedet Afdelingschefen paa hans Kontor i Ministerialbygningen paa Slotsholmen.

„Deres Karrière begyndte paa Søen?“ spørger vi.

„Ja, allerede som Dreng fik jeg Lyst til at komme ud at sejle. Men da der ingen Søfolk var i Familien, rystede det dens Medlemmer noget, da jeg fortalte dem om mine Planer. Far sagde først kategorisk Nej, men jeg holdt fast paa mit. „All right,“ sagde han saa, „men du skal først tage din Realeksamen.“ Det gjorde jeg saa, og i 1908 tog jeg ud med Skoleskibet „Viking“. Det var ikke for at blive Navigator, men fordi jeg vilde ud at se mig om, og det kom jeg ogsaa. Jeg var Jorden rundt et Par Gange, og engang var jeg i Søen paa Vej til Vladivostock i 184 Dage, og Turen hjem med en Last Soya varede 192 Dage.“

„Men De blev Navigator alligevel?“

„Ja, i 1913 tog jeg Styrmandseksamen og den udvidede Styrmandseksamen og blev samme Aar Understyrmand i „Georg Stage“.“

„De maa have været en ung Styrmand?“

„Jeg var kun tyve Aar.“

„Hvornaar begyndte De saa i Ministeriet?“

„Da vi laa og riggede „Georg Stage“ til, kom Bo

Fra Skoleskib til Ministerium

Samtale med Afdelingschef Ove Nielsen, Handelsministeriets Søfartsafdeling

styreren for Navigationsskolen, Karl D. Neergaard, om Bord. Man vilde knytte en ung Navigator til Handels- og Søfartsministeriet, og han spurgte derfor, om det var noget for mig. Men det interesserede mig egentlig ikke, jeg vilde meget hellere sejle. Det blev dog foreslaaet mig at prøve, og jeg var her saa i et Par Maaneder, hvorefter vi talte sammen igen. Resultatet var blevet, at jeg havde faaet Interesse for Arbejdet. Jeg vilde dog kun fortsætte, hvis der blev givet mig Mulighed for at komme ud at sejle en Gang imellem og helst med andet end lige netop Sejlskibe.“

Ove Nielsen har vidst, hvad han har villet. Hans Stemme bærer da ogsaa Præg af Selvsikkerhed. Han behøver ikke at lede efter Ordene, og hans Ordstrøm bliver kun afbrudt, naar vi stiller et nyt Spørgsmaal, eller naar Telefonen kimer. En Gang er det en Journalist, der stiller nogle Spørgsmaal angaaende de mange Radiofonitelegammer, som synes at irritere mange af Radioens Lyttere. Efter at have afsluttet Telefonsamtalen bemærker Ove Nielsen i Forbifarten, at man bør flytte disse Telegrammer hen paa andre Tider af Døgnet, hvor Udsendelserne ikke bliver aflyttet af saa mange, og hvor de ikke kan genere Radioavisen, der i Forvejen ikke har for megen Tid til Raadighed.

„Hvor langt kom vi egentlig?“ spørger han saa.

„De vilde ud at sejle igen.“

„Ja, saa sejlede jeg en Del for D.F.D.S. og i Ø.K., i sidstnævnte Rederi under Kaptajn Berg fra Nakskov Skibsværft. Da jeg skulde møde hos ham, fik jeg et Brev med fra min Overordnede her i Ministeriet, Kontrollør Krogh. I Brevet stod bl. a.: „Jeg sender en ung Mand om Bord. Prøv ham og kritiser ham alt, hvad De kan.“ Krogh viste mig selv Brevet inden jeg gik med det, og jeg mente, at det var helt all right. Vi brugte nu ogsaa Tiden godt om Bord. Jeg lærte en Masse om Beregninger af Rulningsperioder og meget mere. En Tid var jeg ogsaa Styrmand paa Amerikabaaden „Frederik VIII“. Derefter kom jeg om Bord paa en tremastet Skonnert fra Marstal. Jeg skulde prøve det hele. Med den var jeg i Finland, da den første Verdenskrig brød ud. Vi vidste ikke, om Danmark var med, og da vi sejlede hjem, kom vi lige op i Mine-spærringen ved Drogden. Omsider blev vi standset af en Torpedobaad, der spurgte, om vi var rigtig kloge.“

Ove Nielsen fortæller videre om sin Karrière i Ministeriet. „Udviklingen i Søfartsministeriet stod stille under den første Verdenskrig,“ siger han. Men man forstaaer, at den unge Navigator ikke spildte Tiden. Midt under Krigen gjorde han Tjeneste som Reserveløjtnant i Marinen, og derefter begyndte han at læse paa Polyteknisk Lærestalt til en Eksamen, der svarede til den, Navigationslærere har i Dag.

I 1920 blev han udnævnt til Skibsinpektør i Sta-

tens Skibstilsyn, og næste Aar blev han Fuldmægtig samme Sted, medens han stadig gjorde Tjeneste som Søkyndig i Handelsministeriet. I 1931 blev han Ekspeditions- og Ministersekretær. Forinden havde han iøvrigt taget Skibsførereksamen. I 1937 blev han Kontorchef, og endelig blev han Afdelingschef i 1945.

„Mener De selv, at Deres Liv som Sømand har været Dem til Gavn i Arbejdet her?“ spørger vi.

„Jeg har ikke fortrudt, at jeg kom ud at sejle. Jeg kunde ikke have bestridt mit Embede tilfredsstillende, hvis jeg ikke havde faret til Søs, og jeg lider forresten den Dag i Dag af ulykkelig Kærlighed til Søen.“

„Er De ikke glad for Deres Stilling?“

„Jo. Jeg kunde ikke finde mig i altid at sidde paa et Kontor, og jeg er derfor glad for stadig at have Lejlighed til at komme ud at se mig om. Jeg er stadig paa Rejse. Bl. a. var jeg med til den store Søfartskonference i Seattle.“

„De har Ord for at være et meget aktivt Medlem af Foreningen til Søfartens Fremme?“

„Foreningen interesserer mig stærkt, og jeg mener, at den har en Mission blandt andet med at gøre Propaganda for Søfarten.“

„Propagandaen indtager en stor Plads i Deres Arbejde, ikke sandt?“

„Propagandaen for Søfarten er kun min Hobby. Noget andet er det, at jeg maaske har haft lettere ved at skaffe mig Ørenlyd i Kraft af min Stilling. Jeg mener iøvrigt, at Propagandaen har stor Betydning især blandt Drengene. Trangen til at komme ud i Verden ligger i ethvert sundt Menneske, og vi vilde naa meget længere herhjemme, hvis alle vore Unge kunde faa Lejlighed til at komme ud at rejse et Stykke Tid — og i saa Tilfælde ikke bare til Sverige.“

„Det var jo Foreningen til Søfartens Fremme, der tog Initiativet til Skoleskibsfilmene. Havde De ikke ogsaa en Finger med i Spillet?“

„Jo, jeg var ganske rigtig med til at lave denne Film. Det var noget, jeg aldrig havde prøvet før, og det var med blødende Hjerter, jeg saa paa, at man maatte skære nogle Billeder fra, for at den ikke skulde blive for lang.“

„Kan man vente flere Film om Søfarten?“

„Ja, der kommer flere Kortfilm. Men jeg kunde forresten tænke mig, at man sendte en Fotograf og en Instruktør Verden rundt fra det ene af vore Handelskibe til det andet. Saa vilde man faa den helt rigtige Film om dansk Søfart. Men dette er foreløbig kun Planer. Iøvrigt er man jo for Øjeblikket i Gang med en stor Helaftefilm, der hedder „Støt staar den danske Sømand“. Da jeg fik Manuskriptet op og begyndte at læse det, rettede jeg til at begynde med nogle smaa Fejl paa det maritime Omraade, men snart blev jeg saa fængslet af det, at jeg glemte at rette mere og derfor

maatte læse det igennem en Gang til. Denne Film bliver i Klasse med „De røde Enge“, og jeg venter mig meget af den.“

„De har selv sejlet med Skoleskib. Mener De, at Sejlskibsuuddannelsen er nødvendig i vore Dage, og bør Skoleskibe ikke være lastførende?“

„Nogle har ment, at Sejlskibsuuddannelsen ikke er nødvendig, og andre, at den er det. Den sidste Opfattelse har efterhaanden vundet mest Indpas. Uddannelsen er karakteruddannende og giver et godt Grundlag at bygge videre paa. Naar man spørger, om Skoleskibene skal være lastførende, saa maa jeg svare, at dette maaske vilde være meget godt. Det vilde give Eleverne Kendskab til mange Ting vedrørende Lastning og Losning. Men det vil være umuligt at gennemføre, hvis Skibet skal drives af Staten. Det er nemlig svært at stille et Budget for et saadant lastførende Skib. Som det er nu, kender man altid forud Udgifterne i Forbindelse med de unge Søfolks Uddannelse, der paa den Maade ogsaa foregaar inden for bestemte Rammer.“

„Hvad er dansk Skibsfarts største Problem i Dag?“

„Genopbygningen er det største Problem. At bruge Ordet „Genopbygning“ er iøvrigt kun til en vis Grad rigtigt. Vi skal nemlig ikke blot genopbygge, men ogsaa gerne udvide.“

„Tror De, at der vil komme en Krisetid for Skibsfarten?“

„Der kommer altid en Bølgedal mellem Bølgetoppe,“ svarer Ove Nielsen og tilføjer lidt efter: „Men naturligvis kan der være Forskel paa Afstanden imellem dem. Jeg tror iøvrigt, at vi staar godt rustet herhjemme.“

Vi sætter alle vort Haab til, at Ove Nielsen har Ret i sin sidste Antagelse. Men ikke nok med det. Vi ved selv, at vore Redere og Søfolk vil gøre alt for, at dansk Søfart stadig vil kunne hævde sig. At der er Krummer i Søens Folk herhjemme, er Ove Nielsen et godt Eksempel paa.

Otto Ludwig.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



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«

Danmarks største Naturkatastrofe -

Ved
CARL ØSTEN

Stormfloden d. 13. Novbr. 1872

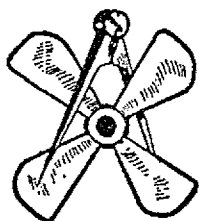
(Fortsat)

Paa Gjerrild Strand stod strandet dansk Jagt „Diana“. I Raabjerg Sogn var inddrevet et Navnebrædt „Ircenbrunkhorst“. Syd for Frederikshavn stod strandet norsk Skonnert „Anna“, der havde maattet kaste sin Dækslast af Træ overbord, og i Nærheden af Frederikshavn var inddrevet Kister, Vragstykker og Journal fra Galeasen „Margrethe“ af Nykøbing F., hvilket kunde tyde paa Forlis. Dette blev bekræftet et Par Dage efter, ved at Liget af Galeasens Kaptajn drev ind paa Græsholmene, hvorfra det blev ført til „Contumazhuset“. To Flaskeposter, som var drevet ind paa Gjer-aa Forstrand, var et næsten sikkert Tegn paa Forlis af Skib og Menneskeliv. I den ene stod paa en Seddel: „S. E. Christensen Slup Birtha Sørine. Orkan ved Anholt. Vær hilset Slægt og Venner. 16. Novbr. 1872.“ (Datoen er tre Dage senere end Stormflods-dagen, men Kaptajnen kan have taget Fejl heraf, om ikke det endelige Forlis virkelig har fundet Sted tre Dage senere). I den anden Post laa andre Papirer lydende paa samme Person, og at Sluppen var hjemmehørende i Tønsberg.

Paa Anholt var strandet preussisk Bark „Ernestine“, men dens Mandskab var reddet. Paa Hesselø stod Vraget af en norsk Bark „Hilda“. Dens Besætning paa 10 Mand var blevet reddet ved, at Øens Fyrpersonel havde faaet etableret Forbindelse med Barken gennem en Line, som man fra Skibet havde fastgjort til et stort, tomt Fad og ladet dette drive ind til Øen. Udfor Rørvig var strandet som Vrag Jagt „Ane Kirstine“ af Rødvig. Mandskabet var ogsaa i dette Tilfælde blevet reddet. Paa Refnæs Rev var tysk Brig „Germania“ løbet paa.

Bornholm havde været lige midt i Uvejrs-Centret. Det fik dens Havne med Skibe i tilsvarende Grad at føle. Mindst var det gaaet ud over Rønne og Hasle Havne, som jo laa i Læ paa Øens Vestside. Sandvig havde heller ikke lidt megen Molest paa sine Fartøjer, idet man i Tide havde faaet trukket de fleste af dem op paa højt Land. Langt værre var det gaaet ud over dens Naboby, Allinge, i hvis Havn Vandet den 13. Kl. 12 Middag stod 4 Alen over dagligt Vand. Stormflods-Morgenen havde Vandet gennembrudt Dosseringen samt væltet Ydermolens Sten, hvorfra flere var paa 3—4 Tons og sammenboltede, ned i Havnen. Beskyttelses-Muren til den indre Havn var ogsaa gennembrudt, hvorved blandt andet 2 Skonnerter var kastet op paa

Havnepladsen. Den ene havde tilmed jaget sit Bovspryd gennem Muren til en Bygning. I Havnen laa Toldkrydsbaaden sunket, ligesom en Mængde Fiskerfartøjer var sunkne, knuste eller kastet op i Byens Gader, i hvilke en Mængde løsrevet Tømmer under Stormens Rasen var kastet hid og did til et Akkompagnement af nedraslende Tagsten. Gudhjem Havn, der lige var blevet bygget, var for en stor Del blevet ødelagt. En Jagt, der laa i den, var knust, medens to andre var blevet stærkt beskadigede og tre Fiskerbaade slaadet til Pindebrænde. Svaneke's nye Bolværk havde lidt stor Molest. Dets store Sten, som fastholdtes af Jernbolte, var kastet Hulter til Bulter, Havnehuset laa styrtet sammen og 5 mindre Fartøjer næsten knuste. I Christiansø Havn laa sunket svensk Brig „Trois frères“ med sin Ladning af Stykgods. Paa Bornholms Kyst rundt var i det hele taget en Mængde Fiskerfartøjer blevet ødelagt, og af Strandinger og Forlis var følgende: I Østermarie Sogn en strandet Skonnert, som formodedes at være „Lord“ af Visby, Nord for Nexø en strandet, preussisk Skonnert, ved Malkværnen en strandet, preussisk Galliot „Thomas“, ved Bobbeaaen en strandet, russisk Skonnert og ved Balke en strandet, norsk Jagt. Paa Hammeren strandede Stormflods-dagen Barkentine „David“ af Riga, som var lastet med Kul til Hjemstedet fra England. Hele dens Besætning paa 9 Mand var hovedsagelig blevet reddet ved Redningsapparatets Hjælp. Paa Hammeren laa ogsaa Brig „Caledonia“ af Montrose strandet. Den sloges sønder ved Grundstødningen, og af dens Besætning paa 9 Mand blev de 8 reddet. Ved Tein var norsk Barks-kib „Medora“ (drægtig 300 norske Læster) gaaet paa Grund og ituslaet. Den var paa Rejse fra Sundswall til England med Tømmer. Af Besætningen paa 15 Mand var kun en 17aarig Dreng blevet reddet. I Begyndelsen af December indbragtes til Hasle det kæntrede Vrag af en trælastet Tjalk, som var blevet fundet drivende 1 Mil nordvest for Hasle, og som man formodede maatte være tysk „Johanna“. Desuden fandtes et ituslaet Vrag af en trælastet Galease, „Marie“ af Perow, gisnede man. — I Nærheden af Randkløve Skaar havde Folk fra „Søgaarden“ set en Skonnert løbe paa Klipperne og kæntre. De var straks ilet ned til Kysten, hvor de saa en Mand klamre sig til Klippen, medens Søerne overskyllede ham. Da han fik Øje paa dem, vinkede han



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)



Vraget af „Troheten“ udfor Gedsbj.

om Hjælp, som det dog var Folkene umuligt at bringe ham under de Omstændigheder. Snart saa de ham blive revet bort af en Styrtso. Skonnerten selv var i Løbet af en halv Times Tid blevet hamret i Stumper og Stykker mod Klipperne. 6 Mand fra den ovenfor nævnte Skonnert ved Bobbeaen blev reddet takket være en modig Bornholmer, Snedker *Peder Jensen* fra Gudhjem. Han kæmpede sig ud i Brændingen for at faa fat paa en Tovende, som man havde stukket ud fra Skibet, men Gang paa Gang reves han om af Søerne, inden det lykkedes ham at faa Tag i den, og han var næsten livløs, inden han selv blev reddet i Land af sine Hjælpefæller. Ved alle disse Strandinger var Heldet mellem Uheldene faa. Et Barkskip, som stødte paa ved „Hvide Odde“, fik det Held, at det kom flot ved egen Hjælp, hvorefter det af Dykkerdampskibet „Skandinavien“ blev indbugseret til Rønne.

Hermed er Minde-Vandringen paa den Skibenes Kirkegaard, som Danmarks Øst-Kyster var blevet, til Ende. Et lignende Billede vilde man have faaet at se paa de nordtyske (ogsaa sydslesvigske) Kyster, ja ogsaa til dels de sydsvenske. Paa den nordtyske Kyst var ved Heiligenhafn og Kunkel af danske Skibe henholdsvis strandet Jagterne „Lykkens Prøve“ (af Præstø) og „Enigheden“. Utvivlsomt var der endnu flere danske Skibe saavel som udenlandske strandede paa fremmede Kyster, Hændelser, der paa Grund af Datidens ringe Meddelelses-Midler, herunder ikke mindst Presse-Nyheder, vil blive vanskelige at rekonstruere i Dag. I det hele taget vil det vist være umuligt at kunne gengive det nøjagtige Antal af Ulykker, som Stormen den 13. November 1872 anrettede paa hele Skibsfarten. Dertil er Omraadet for stort, hvortil kommer, at man ikke kan fremskaffe konkrete Oplysninger om eller Antal

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

af de Skibe, som med deres Mandskab gik til Bunds i Østersøen i dette skrækkelige Døgn. Kun kan man med nogenlunde Sikkerhed anføre, at Tallet for sunke Skibe, totale eller delvise Skibsvrag paa dansk Kystomraade ligger mellem 75 og 100 (excl. Fiskerbaade).

Kort efter Stormens Ophør begyndte Havaristernes store Skare at søge Havn for Reparationer eller Løsning af beskadiget Last, som i de fleste Tilfælde blev solgt paa Stedet ved Auktion. Anløbshavnene blev hovedsagelig København og Helsingør, hvilke jo laa naturligtst for. Den 14. og 15. November indkom nedennævnte Skibe som de første til Helsingør Havn (citeret efter „Berlingske Tidende“).

De lidte Havarier siger noget om Uvejret og de forskellige Laster lidt om Datidens Handelssamkvem:

Barkskipet „Christine“ af Tønsberg. Fra Roneå til Calais med Tømmer. Strandet udfor Sletten efter at have mistet Ankere og Kætting. To Master kappede.

Brig „Atalanta“ af Tønsberg. Fra Sverige til Rochefort med Træ. Kollideret den 14. med Barkskip „Nornen“ (Tømmer fra Piteå til Rochefort). Denne led kun ubetydelig Skade ovenbords, medens „Atalanta“ havde faaet knækket sit Bovspryd og Boven beskadiget. Begge indbragt af „Bien“.

Skonnert „William & John“ af Sunderland. Fra Køningsberg til Boston (England) med Oliekager. Skal løse paa Grund af Havari.

Barkskip „Nathalie“ af Nantes. Fra Hernøsand til Rouen med Tømmer. Indbragt i læk Tilstand med knækket Klyverbom og beskadiget Bov.

Brig „Dalkarliä“ af Stockholm. Fra Stockholm til Kap det gode Haab med Jerngods og Trælast. Mistet et Anker. Klyds beskadiget.

Bark „Falcon“ af Tønsberg. Fra Sundswall til London med Tømmer. Knækket Storraa og mistet Sejl.

Skonnert „Nowa“ („Nora“?) af Christiania. Fra Stettin til Newcastle med Kartoffler. Ved Kollision med andet Skib knækket Bovspryd og lidt Skade paa Forrigningen.

Skonnert „Cosmopolit“ af Schiedam. Fra Pernau til Maasfloden med Byg. Mistet Sejl og lidt Skade paa Skanseklædningen.

De mange knækkede Bovspryd eller beskadigede Bove vidner utvivlsomt om lige saa mange Kollisioner i de Timer, hvor Skibene drev hjælpeløse og umanøvreringsdygtige om for Stormens Vælde. Fra den 16. til den 21. November indkom af Havarister yderligere til Helsingør: 11 Barkskibe, 11 Brig'er, 4 Skonnerter, 1 Skonnertkuf (eller -galiot) og 1 Fregatskib, hvilke tilfældigmed de ovenfor navngivne giver et Antal af 37. Mellem alle disse var kun et dansk Skib. Størsteparten var norske, og Skonnerten „La Virginia Immaculate“ havde sit Hjemsted saa langt borte som i Italien. Den engelske Brig „Aun & Sarah“ havde ikke alene været i Kollision med et andet Fartøj i Østersøen, men ogsaa mistet sin Styrmand. Brig'en „Tasso“ havde indbragt 8 Mand fra svensk Brig „Edela“, som i synkefærdig Stand var blevet forladt af sin Besætning ud for Stevns. Herfra havde ogsaa svensk Bark „Arnon“ indbragt Besætningen fra den engelske Brig „Arve“, som led Total-Forlis. Det hed i Forbindelse med sidstnævntes Redning, at „Mandskabet intet fik reddet.“ Men saadan var det vist gaaet i næsten alle andre Tilfælde.

Fortsættes i næste Nummer.

M/S „TASMANIA“'S sidste Rejse

Til Erindring om et godt, dansk Skib og dets raske Gutter

Af Kaptajn H. C. RØDER

DEn sidste Halvdel af Aaret 1942 og Begyndelsen af Aaret 1943 var en særlig haard Tid for de allierede Handelsskibe. Tyskerne satte alt ind paa at vinde „Slaget om Havene“, og de Allierede havde endnu ikke faaet deres nye Forsvarsmidler mod U-Baadene sat rigtigt i System. I det Indiske Hav var U-Baadene i Begyndelsen af 1942 begyndt at optræde ret livligt mod Handelsskibene, som fra Indien og Afrika bragte haardt tiltrængte Varer til Storbritanien, men senere syntes de at koncentrere deres ødelæggende Virksomhed paa Strækningen fra Kapstaden til Storbritanien. Fra Kapstaden til Freetown i den engelske Kronkoloni Sierra Leone paa Vestkysten af Afrika sejlede Skibene enkeltvis, men mange gode Skibe — og blandt disse mange danske Skibe — endte deres Krigstjeneste hernede saa langt fra deres Bestemmelsessted. I Freetown samledes de Skibe, som det lykkedes at naa saa vidt, for derfra at gaa i Konvoj det sidste allerfarligste Stykke Vej til England og Skotland.

I Oktober 1942 laa jeg i Freetown med mit Skib M/S „Tasmania“, som siden April 1940 havde sejlet under britisk Flag. Vi kom fra Indien med en fuld Ladning til Storbritanien. Under vort Ophold i Freetown havde vi næsten dagligt en lille Oplevelse med at skyde efter franske Flyvemaskiner, som fra Dakar i Fransk Vestafrika fløj over Freetown — antagelig for at spionere for Tyskerne. Skønt der vist nok af diplomatiske Grunde — aldrig er kommet noget officielt ud om dette Forhold, var alle allierede Søfolk overbevist om at Dakar af Tyskerne blev benyttet som Basis for deres Undervandsbaade, og at der var et ret intimt Samarbejde mellem det tyske Militær og de franske Vichy Autoriteter i hele Fransk Vest-Afrika og i Fransk Marokko.

Omsider kom Afsejlingsdagen, og Kaptajnerne paa de Skibe, som skulde deltage i Konvojen, blev tilkaldt til „Konference“ ledsaget af deres Radiotelegrafister. En saadan „Konference“ fandt altid Sted umiddelbart før en Konvojs Afsejling. Konvojkommandøren — „the Commodore“ — samt Seniorchefen for de ledsagende Krigsfartøjer holdt instruerende Foredrag, hele den forestaaende Rejse blev gennemgaaet og alle „hemmelige Papirer“ udleveret og forklaret. I disse Papirer var bl. a. meddelt Navne, Numre og Kendingssignaler for alle Skibene i Konvojen — Handelsskibene saavel som de ledsagende Krigsskibe. Det fremgik af Papirerne, at Konvojen bestod af 41 Handelsskibe, men det fremkaldte en ikke ringe Forbavselse blandt disse Skibes Førere, da de fik at vide, at der til Skibenes Beskyttelse kun var bestemt 4 Korvetter. Disse smaa Korvetter med forholdsvis ringe Armering og kun løbende 14 Knobs Fart var ikke videre vel anset som Beskyttelsesskibe, og efter Konferencens Slutning var der nogle af de ældre engelske Kaptajner, som henvendte sig til Kommandøren og gav deres Forundring over den daarlige Be-

skyttelse Luft, samt forespurgte, om det ikke var muligt, at Korvetterne kunde blive suppleret med et Par hurtige Torpedojagere. Kommandøren beklagede, at der var ikke noget at gøre — „Forhold, som jeg ikke kan fortælle de Herrer noget om, foraarsager, at Beskyttelsen ikke kan blive bedre med denne Konvoj. Jeg kan ikke sige mere nu, men De vil selv engang senere blive klar over Aarsagen“. Dette lød meget mystisk — senere er det gaet op for os, at Grunden til vor Konvojs daarlige Beskyttelse var den forestaaende amerikansk/britiske Invasion af Nordafrika, hvortil de Allierede skulde bruge alt det Fartøjsmateriel, de kunde skraabe sammen, og hvortil særligt de hurtigsejlende Jagere var meget nødvendige. Efter Forliset af vort Skib har jeg senere været sammen med flere britiske Kaptajner, som ogsaa mistede deres Skibe i denne Konvoj, og disse Britter var meget bestemte i deres Paastand om, at denne Konvoj med Forsæt var blevet brugt som „Lokkedue“ til at tiltrække de tyske U-Baade, stationeret langs den nordvestfranske Kyst, saa Invasionsflaaden kunde have frit Spil. Hvor meget der er om denne Paastand, er det naturligtvis umuligt at udtale sig om — Faktum er, at det U-Baadskobbel, som tilsidst angreb vor Konvoj, blev fuldstændigt splittet og tilintetgjort af Torpedojagere sendt ud fra Gibraltar, og Invasionsflaaden landede sine Tropper i Afrika uden Besvær fra U-Baade, saa de Efterlevende fra vor Konvoj har maaske Ret til at tilskrive sig en Del af Æren for Troppernes heldige Landing, og selvom vor Konvoj led store Tab af Skibe og Menneskeliv, har disse Tab dog ikke været lidt forgæves.

M/S „Tasmania“, som var et af de 4 danske Skibe, der var Deltagere i Konvojen, var et godt, moderne Motorskib paa ca. 9000 Tons Dødvægt. Vi havde en udmærket dansk/britisk Besætning. Det egentlige Mandskab var dansk med Undtagelse af de tre Radiotelegrafister og 4 Drengene. Kanonerne Stambetjening bestod af 8 britiske Soldater — 4 fra Hæren og 4 fra Marinen. Iøvrigt blev Kanonerne ogsaa betjent af Skibets egentlige Mandskab. Der var et godt indbyrdes Forhold mellem alle ombord, og de danske Søfolk var saa gæve Gutter, som man kunde ønske sig i et Skib under Krigsforhold.

En smuk Oktobermorgen lettede Konvojen og stod ud fra Freetown. De 41 Handelsskibe blev ordnede i Kolonner — 8 Kolonner med 5 Skibe i hver — 6 i sidste Kolonne. De 4 Korvetter saa vi ikke ret meget til — en saadan Konvoj spænder over et stort Areal, og da Korvetterne skal afpatroillere Farvandet omkring Konvojen var det sjældent, at Skibene, som var placeret i Midten af Konvojen, saa noget til dem. Det er et ganske imponerende Syn at se en saadan Konvoj komme sejlede. For at gardere mod Angreb fra Luften har de fleste af Skibene en Barrage Ballon til Vejrs fastgjort til en lang Staaltraadswire, og naar jeg fra min Kom-

mandobro skuede over Skibene, som med lige stor Afstand fra hinanden gled hen over Vandet hver med en lille Ballon svævende over sig, kom jeg ofte uvilkaarligt til at tænke paa de Skoleskovture, jeg som Dreng havde deltaget i — ogsaa der kom vi marcherende i Række og Geled og hver af os med en lille Ballon svævende over vore Hoveder.

Skibene var af alle forskellige Størrelser og Arter, men da Farten i en Konvoj bestemmes af de langsomste Skibes Fart, var det ret ærgerligt for os, som nemt kunde holde 12 Knob, at maatte nøjes med at gøre 7. Alt gik imidlertid godt de første Dage, og vi nærmede os stærkt til de Kanariske Øer.

Da sker det en Aften en Times Tid efter Solnedgang, og før Maanen var staaet op, at vi pludseligt ser stærke Flammeskær i Udkanten af Konvojen, og røde Raketsignaler samt Melding over Radioen gjorde os det straks klart, at to Skibe var blevet torpederet i de to yderste Kolonner. Der var en hel Del Skyderi og senere Knald af Dybvandsbomber. Der er ingen Grund til at tro, at der er sket U-Baaden nogen Skade. Korvetterne var saa langt ude i Udkanten af Konvojen, saa før disse langsomme Fartøjer er naaet hen til, hvor det foregik, har U-Baaden været langt væk. Der skete imidlertid ikke mere den Nat og heller ikke den følgende Dag, men saa om Aftenen igen ca. 1 Time efter Solnedgang, da alt var bælgmørkt, skete der igen to Torpederinger, og denne Gang var det nær ved os, nemlig i de to Kolonner nærmest os paa vor Styrbord Side, hvor de to forreste Skibe var blevet ramt — det ene var Kommandørskibet. Vi kom tæt forbi det andet ramte Skib, som havde været i Kolonnen nærmest os. Den signalerede, at den var ved at synke og bad om Hjælp. Jeg stoppede vort Skib, holdt os i Læ af det synkende Skib — som viste sig at være det britiske S/S „Hopecastle“ — og signalerede til Besætningen om at gaa i Baadene, saa vilde jeg tage dem op. Det blæste ret frisk, og der stod temmelig høj Sø, saa det tog nogen Tid at faa vort Skib manøvreret rundt og faa de skibbrudne Søfolk ombord. De kom i to Redningsbaade og en Redningsflaade. Kaptajnen og to Mand var haardt saaret og maatte straks under Behandling. Da vi havde faaet hele Besætningen paa 45 Mand — samt en Abe — ombord, satte vi Kurs efter Konvojen, som vi indhentede om Eftermiddagen før Mørkets Frembrud. Paa Vej til Konvojen mødte vi en af Korvetterne, som signalerede, at den gik til Gibraltar med Overlevende fra Kommandørskibet.

Om Aftenen, nøjagtigt paa samme Tid som de to foregaaende Aftener, blev igen to Skibe torpederet, og vi var nu klar over, at det maatte være en enkelt Undervandsbaad, som fulgte os i sikker Afstand om Dagen, og saa histaaet af Mørket om Natten sneg sig ind mellem to Kolonner i Konvojen og lagde sig i Stilling, saa den kunde pille et Skib ud af hver Kolonne — et med sit forreste og et med sit agterste Udskydningsrør, og derefter dykke ned og forsvinde i Mørket, før vore langsomme „Beskyttere“ kunde naa frem. Vi var klare over, at vi med vor daarlige Beskyttelse ikke havde store Chancer mod vor listige Angriber. Vi vidste, at den hver Aften vilde tage 2 Skibe ud af Konvojen, saa det var ret spændende at spekulere paa, hvem de næste to vilde blive. Imidlertid var der Fare for, at den „ensomme Ulv“ kunde faa Lejlighed til at tilkalde flere

Kammerater til at hjælpe den med at tilintetgøre hele Konvojen — den maatte snart have opdaget, at vi var ret forsvarsløse. Paa den anden Side haabede vi paa, at der fra Gibraltar skulde blive sendt os Hjælp i Form af nogle hurtige Torpedojagere. Som vi senere skal se, blev begge Muligheder til Virkelighed.

Ombord i „Tasmania“ havde vi vore egne private, alvorlige Bekymringer. 1. Styrmanden fra „Hopecastle“ meddelte mig, at han var meget urolig for sine Folk, som for Størsteparten var unge, uøvede Mænd, og han havde haft Besvær med dem, da deres Skib blev torpederet, og det kun med Nød og Næppe lykkedes ham at faa deres saarede med i Baadene, da Flertallet af Besætningen i vild Panik blot søgte at komme væk fra Skibet. For at berolige de skibbrudne Britter holdt vi en Baadmanøvre og viste dem, hvorledes min Besætning var indøvet. Naturligvis var det et Problem for os nu at skulle skaffe Baadplads til 45 ekstra Mand i Tilfælde af Forlis, men ved Hjælp af to lange Kapokfendere, vi tilfældigvis havde, riggede vi vor Jolle til som Redningsbaad, og desuden havde vi jo vore gode Redningsflaader.

Saa oprandt endelig den fjerde Aften — hvilket var den 30. Oktober 1942 — og jeg stod paa Broen sammen med alle mine Styrmand og ventede spændt paa, hvor Slaget vilde falde den Aften. Vor Plads i Konvojen var nu Nr. 2 — vistnok i 3. Kolonne. Skibet foran for os var en fransk Passagerbaad, der, som vi senere fik at vide, havde ca. 350 Personer ombord — Besætning og Passagerer. Vi fik ikke Lov at vente længe — vi saa et Skib blive torpederet i Udkanten af Konvojen. Da vi troede, at vor Forfølger stadigt var alene, mente vi nu, at vi ogsaa havde klaret os denne Aften, men pludselig hørte vi et Brag og saa Skibet foran os — Franskmanden — indhyllet i Røg og Flammer. Det var tydeligt, at der nu var mere end en U-Baad paa Spil, og vi maatte hellere se at smøre Haser, saa jeg satte *Fuld Kraft* paa Maskinen og styrede op mellem bagbords Side af Franskmanden og Skibet i Kolonnen paa den bagbords Side af os. Da vi naaede op tværs af Franskmanden, kunde jeg se, den havde faaet Torpedoen i sin bagbords Side, og da jeg gik ud fra, at U-Baaden, som havde torpederet ham ikke kunde være kommet langt væk, gav jeg Ordre til Agterdækket om at lade gaa en Dybvandsbombe. Disse Dybvandsbomber er noget kraftigt Skab, som egentlig kun blev benyttet i meget hurtige Skibe, da det gælder for Skibet, som kaster dem, at komme tilstrækkelig langt væk fra dem, før de eksploderer. Imidlertid blev de efterhaanden ogsaa indstalleret i 12 Knobs Skibe. Bomberne, vi havde ombord, var indstillet til at eksplodere, naar de kom ned paa 250 Fod under Vandspejlet, og vor Ordre var, at vi skulde løbe mindst 11,5 Knobs Fart, naar vi lod en Bombe falde. Vi var paa det paagældende Tidspunkt sikkert ikke kommet op paa mere end ca. 10 Knobs Fart, men jeg syntes, der var god Grund til at tage en Chance. Den tjenstivrige Kanoner agter vilde gøre det rigtig godt — saa han lod to Bomber falde — den anden lige efter den første, og jeg skal love for, det var Bomber med Knald i — da de sprængtes gav det en saadan Rystelse i Skibet, at det var, som løftedes det helt ud af Vandet. Om vi gjorde Fjenden nogen Skade med vore Bomber, er det umuligt at vide, men vi har jo Lov at haabe. I alle Tilfælde havde vi den Tilfreds-

stillelse, at vort Skib var det eneste, som løsnede Skud mod Fjenden i denne Bataille. Vi fortsatte vor Kurs væk fra Konvojen, da vi pludselig ser den store Franskmand styre lige ned mod os. Efter hvad vi senere fik at vide fra Kaptajnen paa det norske Skib M/S „Alaska“, som frelste de 60 Overlevende fra Franskmanden, havde Besætningen paa dette Skib fuldstændig tabt Besindelsen. Maskinbesætningen var stormet op fra Maskinrummet uden først at stoppe Maskinerne, og Skibet kom nu uden Kommando lige ned mod „Tasmania“. Vi maatte sætte ekstra Fart paa Maskinerne, og ved at lægge vort Ror haardt Styrbord lykkedes det os lige at komme klar af det vilde Skib, som fortsatte ned mod Konvojen. Da vi var kommet et Stykke væk fra Konvojen, satte jeg Farten ned til *Langsomt*, men umiddelbart efter blev vi torpederet. Torpedoen ramte os i Bagbord Side foran for Stormasten. Maskinerne blev stoppet, og da jeg var klar over, at Skibet vilde synke, gav jeg Ordre til at sætte Baadene ud og forlade Skibet. 1. Styrmand havde Kommandoen ved Baadens Udsætning, medens jeg bistaaet af 1. Telegrafisten gik i Gang med at faa de hemmelige Bøger kastet overbord. Det er af allerstørste Vigtighed, at disse Bøger, som fornemmelig bestaar af hemmelige Telegrafkoder, ikke kommer i Fjendehænder. Ved Forlis bliver de lagt i en dertil bestemt Sejldugspose og kastet overbord. I denne Sæk er indsyet en svær Vægt, foruden at Siderne i Sækken er gennemhullet, saa Vandet trænger ind og Sæk med Indhold straks gaar tilbunds. Jeg var klar over, at selv om Skibet var dødsdømt, vilde det tage nogen Tid, før det sank. „Tasmania“s Besætning opførte sig mønsterværdigt, men denne anden Torpedering i Løbet af et Par Dage var lidt for meget for det uøvede Mandskab fra „Hopecastle“. Straks de mærkede, „Tasmania“ var ramt, stormede Flertallet af dem op og satte sig til Rette i den styrbords Redningsbaad, som lige skulde til at fires af. Dette er selvfølgelig ikke Meningen ved et Forlis, men rent bortset fra det etisk forkastelige ved en saadan Handlemaade, var den under de forhaanden-værende Forhold ogsaa farlig. Det blæste en stiv Kuling med høj Sø, og firer man under saadanne Omstændigheder en med Mennesker fuldt lastet Baad i Vandet, risikerer man, at en Sø slaar op under Baaden, og at denne da brækker itu, saa 1. Styrmanden beordrede Britterne ud af Baaden. Det var ved denne Lejlighed, at vor „Helt“ gjorde sig bemærket. Vor „Helt“ var en 14 Aars Dreng, jeg havde paamønstreret i Kalkutta som Erstatning for en dansk Sømand, jeg matte efterlade syg paa Hospitalet. Raymond Rundell var født i Rangoon som Søn af en engelsk hvervet Soldat og en Kvinde fra Malta, og da Japaneserne indtog Rangoon, var han kommet væk fra sine Forældre, hvis Skæbne han ikke kendte, og var omsider bleven evakueret til Kalkutta, hvor han var indlogeret paa Sømandsmissionens Hotel. Da jeg antog ham, spurgte jeg ham, hvorfor han vilde ud at sejle, og han svarede nok saa frejdigt: „Jo, for Handelsmarinens Søfolk er Helte, og jeg vil ogsaa være en Helt.“ Naa, jeg forklarede ham, at dette med „Heltevæsenet“, det fik han nok ikke saa meget at gøre med — Hovedsagen var, om han kunde skrubbe og gøre rent, for det vilde blive hans Job. Raymond viste sig at være en rask og flink Dreng, som snart blev populær og afholdt af alle ombord. Da vi blev torpederet, prøvede han at gøre sig nyttig ved

at følge i 1. Styrmandens Køl vand, men da Styrmanden beordrede de engelske Søfolk ud af Redningsbaaden, udrød Raymond: „Oh, Chief, give the poor fellows a chance.“ („Aah, Styrmand, giv de stakkels Fyre en Tjans.“). Styrmanden bød ham skrubbe af over til bagbords Baad, hvor han hørte til. Imidlertid skammede Styrmanden og Baadsmanden fra „Hopecastle“ deres Folk ud og beordrede dem til at gaa til Redningsflaaden og lade „Tasmania“s Folk bemane Baadene. Engelskmændene klatrede slukrede ud af Baaden, og de fleste af dem fulgte deres Baadsmand til Redningsflaaden agter. Styrbord Redningsbaad kom snart i Vandet, blev bemanded og kom væk fra Skibssiden, men ved bagbords Baad var der sket det Uheld, at en overivrig Maskinmester fik sin Haand i Klemme i Baadtaillen, saa Baaden maatte løftes igen, og da 1. Styrmanden kom over her, fandt han „Helten“ travlt beskæftiget med at dirigere Folk i Baaden, som imidlertid var bleven søsat. Med den høje Sø gjaldt det om at tage Chancen, naar Baaden var oppe ved Rælingen — og saa springe før den igen forsvandt i Dybet. Agterdækket var ved dette Tidspunkt helt under Vand, og Skibet begyndte at faa bagbords Slagside. Styrmanden fik fat i „Helten“ og beordrede ham til at se at komme i Baaden, men „Helten“ trak sig høfligt tilbage og sagde: „After you, Sir!“ („Efter Dem, min Herre!“). Naa, Styrmanden tog ham selvfølgelig i Hoved og Hale og smed ham ind i Baaden.

Alt dette var foregaaet, medens jeg havde været beskæftiget, først paa Broen og derefter med at dirigere Redningsflaaden paa Agterdækket sat i Vandet og faa den væk fra Skibssiden fyldt med Søfolk, og da jeg kom hen ved bagbords Baad, var de sidste af Folkene ved at springe i den, saa jeg fulgte dem, og vi fik Baaden manøvreret væk fra Skibssiden, hvilket blev vanskeliggjort ved, at Havet omkring os var fyldt af Vragods — Tøndegods, som havde været surret paa Dækket, og Kasser med Te, som flød ud af Hullet i Skibssiden frembragt af Torpedoen. Imidlertid opdagede vi et af Konvojens Skibe, som laa stoppet tæt ved os, saa vi signalerede til det, om at tage os ombord. Vor Baad var overfyldt, saa vi havde Besvær med at bruge Aarerne. Det lykkedes os dog omsider at faa Baaden manøvreret hen langs Siden af det stoppede Skib, men vi kunde ikke holde os langs Siden — antagelig har Skibet haft nogen Fart frem over. Trods alle vore Anstrengelser for at forhindre det, kom vi ind under Agterenden af Skibet, og da det satte i Søen, kæntrede vor Baad — og Skibet forsvandt i Mørket. Jeg var kommet ind under Baaden, da den kæntrede, og kunde ikke komme klar, men da jeg omtrent havde opgivet Haabet om at komme ud af denne Fælde, løftede en mægtig Sø Baaden klar af mig, jeg kom fri og laa nu halvt bevidstløs i mit Redningsbælte og hev efter Vejret, medens jeg saa Baaden drive væk fra mig. Under Krigen var alle Redningsbælter forsynet med en rød elektrisk Batterilampe. Meningen var, at kom man i Vandet, kunde man ved at dreje paa en Kontakt faa Lampen til at lyse, saaledes at eventuelle Redningsmænd om Natten kunde finde den Skibbrudne. Denne Foranstaltning har reddet mangfoldige skibbrudne Sømands Liv. Ligeledes var Redningsbaade og Flaader forsynet med kraftige elektriske Batterilamper, som tændtes, naar Fartøjerne kom i Vandet. Disse Lamper var hvide og

kunde ses langt væk. Da jeg vaagnede af min Bedøvelse og saa en Del kraftige hvide Lys samt mangfoldige smaa røde Lys, som dukkede op og ned i Bølgerne, følte jeg mig i min Døs som hensat til Tivoli en Sommerfestaften, naar Illuminationen er tændt — det var livagtigt som nede ved Tivolisøen, hvor de kulørte Lamper er anbragt i Buer rundt Søen — blot syntes det hele at være blevet levende, fordi Lamperne jumpede op og ned, som om de dansede. Det var virkelig pragtfuldt at se — indtil jeg pludselig blev klar over, at jeg selv var et af disse Blus og laa fortabt midt ude paa det store Atlanterhav og saa det kraftige hvide Lys fra min Baad fjerne sig længere og længere fra mig. Saa fik jeg travlt. Jeg var klar over, at naaede jeg ikke Baaden, var jeg fortabt. Jeg havde svært Tøj paa og Gummistøvler, som jeg uden Held prøvede at sparke af mig, men der var intet andet at gøre end at svømme efter Baaden — og jeg skal love for, man kan gøre en Del i den Retning, naar man ved, det gælder Livet. Jeg er ikke helt ung længere, saa jeg var flere Gange ved at give op — men det gør man nu ikke, naar det gælder det kære Liv — saa, hæng i, Københavner, Livet er kært — og det lykkedes mig ogsaa omsider at naa hen til den kæntrøde Baad og klamre mig til dens Side. Folkene laa oven paa Bunden af Baaden og ned langs dens Sider, holdende sig fast i de Reb, som var spændt rundt Baaden netop med en saadan Situation for Øje — saa at man ved Hjælp af disse Reb kan faa Baaden halet rundt paa ret Køl igen. Jeg havde tabt baade Vejr og Stemme, men det blev snart opdaget, hvem den nye Gæst var — „her er Skipperen“ — „all right, lad os faa ham op her“ — saa de masede mig helt op paa Kølen af Baaden — havde jeg kunnet tale, tror jeg, jeg havde protesteret mod den uceremonielle Maade, de behandlede deres ærværdige Kaptajn paa — heldigvis kunde jeg altsaa ikke sige noget, og jeg var ret glad over at blive placeret paa et forholdsvis sikkert Sted paa Toppen af Baaden, da jeg ikke havde ret mange Kræfter at holde mig fast med. Jeg fik dog snart min Stemme igen: „Hør dette her gaar ikke. Saa snart jeg faar lidt af mit Vejr igen, maa vi se at faa Baaden væltet rundt paa ret Køl.“ Jeg havde knapt sagt dette, saa kom der en ordentlig Brækker, som slog lige over Baaden og slyngede mig ud i Vandet igen. Jeg fik travlt med at svømme tilbage til Baaden, men Søen havde nu gjort Arbejdet for os — Baaden var atter paa ret Køl, saa vi skramlede ind i den og sad nu i den i Vand til Halsen. Vi prøvede at faa lagt Baaden til Vinden for at se, om vi kunde faa Vandet øst ud af den, men det var umuligt — der var ikke andet at gøre end at klamre os til Tofterne og vente. Jeg rystede over hele Kroppen — ikke saa meget af Kulde som af Anstrengelse — og jeg hakkede Tænder, saa jeg næsten ikke kunde tale. Det var jo ikke saa godt, og jeg foreslog, vi skulde synge for at holde Varmen og Humøret, saa vi stemte i med alle mulige og umulige Sange — jeg opdagede, at jeg lige som Folk, der stammer, bedre kunde forme Ordene, naar jeg sang, end naar jeg talte. Vi hørte nu Raab fra Søen og saa et rødt Lys nærme sig. Det var en af Letmatroserne, som raabte, han ikke kunde mere. Vi rakte en Aare ud til ham og fik ham halet ind. „Er der flere derude?“ spurgte jeg — syngende. „Ja, Tømmermanden, men han er saa langt væk, at det vil være umuligt for ham at naa ind her.“ Det

gjorde mig meget ondt. Tømmermand Andersen var et Stykke af en Original — ikke helt almindelig. Dygtig i sit Fag og en god Sømmand, saa han havde prøvet mange Ting i sit lange Liv, men han havde en meget livlig Fantasi, som ofte løb væk med ham, og det var lige meget, hvad Talen var om, saa havde han prøvet det og var efter sit eget Udsagn Ekspert i det — „Ak, Gud, jeg er jo saa kendt med dette her — det har jeg jo haft med at gøre i saa mange Aar“ — det var ikke altid let at afgøre, hvad der var Virkelighed, eller hvad der var Fantasi.

Som vi sad her i Baaden havde vi en Slags „Første Parketpladser“ — selvom de var lidt klamme — til et pragtfuldt, men frygteligt Skuespil. Rundt om os saa vi de mange kraftige, hvide Lys fra drivende Baade og Flaader fra torpederede Skibe — og en Masse røde Lys, som dog efterhaanden blev færre og færre — vi haabede saa inderligt, at det var fordi, de blev taget op af Fartøjerne. Desuden fik vi Vished for, at vor oprindelige „ensomme Ulv“ havde faaet Lejlighed til at tilkalde en Del Kammerater; thi vi saa det ene Skib efter det andet blive torpederet. Jeg har senere faaet at vide, at 11 Skibe blev sænket den Nat, saa i det hele mistede vi i den Konvoj 17 Skibe af de oprindelige 41, som forlod Freetown. Jeg har ogsaa senere faaet at vide, at den følgende Dag ankom der en Del britiske Jagere til Krigsskuepladsen fra Gibraltar, og at disse gjorde det af med Størsteparten af U-Baadene, som havde opdaget Konvojens daarlige Beskyttelse og derfor i opdykket Tilstand var begyndt at beskyde Skibene med Kanoner. Hvor mange U-Baade, Jagerne fik tilintetgjort, kunde vistnok ikke konstateres, men de havde taget Fanger fra tre.

Imidlertid sad vi i Baaden og sang, men jeg var ikke glad ved Situationen. Man kan ikke holde den gaaende ret længe siddende i Vand til Halsen i en bordefyldt Baad, saa vi maatte haabe paa, at vi snart vilde blive taget op af et Skib, eller at Vejret vilde bedre sig, saa vi kunde faa Vandet ud af Baaden. Gud ske Lov, var Redningen nær. Vi blev sigtet fra det gode britiske S/S „Baron Elgin“, som signalerede til os om at komme langs Siden af ham. Vi maatte svare tilbage, at vi var „waterlogged“, saa han maatte komme til os, og det varede heller ikke længe før, han var der, og med megen Besvær kom vi ombord i vort Rednings-skib. Jeg var saa fuldstændig udkørt, at jeg ikke kunde staa paa Benene og blev anbragt paa Sofaen i Kaptajns Kahyt. „Baron Elgin“ havde ombord Besætningen fra et britisk Skib, som ogsaa var torpederet samme Nat, og senere lykkedes det vore raske Redningsmænd at komme langs Siden af en af „Tasmania“s Redningsflaader og derfra tage vor 1. Styrmand og 9 Mand til ombord. Jeg havde været meget bekymret for Styrmand Brems-Petersen's Skæbne og var glad, da jeg saa ham og hans Mænd i Sikkerhed. De havde haft en eventyrlig Redning, idet Flaaden, de var paa, var blevet hammeret saa meget mod Skibssiden, at den var i Færd med at skilles ad, saa Styrmanden var glad, da de omsider kom langs Siden af et britisk Skib, som stoppede for at tage dem ombord, men da de skulde til at entre op ad Skibssiden, blev dette Skib ogsaa torpederet, saa Vragstumper regnede ned over dem, og i Stedet for at komme i Sikkerhed paa det britiske Skib, var der to Mand fra dette, som sprang ned paa Flaa-

Fortsettes Side 18.

Skipperen

PAA „TRINCOMALEE“

Fortsat fra forrige Nummer.

SOM enhver havde tænkt sig, og som Styrmand Mason ogsaa havde forudsagt, løjede Vinden den følgende Dag af til nogle korte, svage Pust fra vidt forskellige Retninger. Sydost-Passaten viste som sædvanlig sit rette Sindelag, som den plejede ved denne Kyst i Begyndelsen af November, ved at holde sig omkring 30 miles ude til Søs, og de Vinde, der nu og da aandede paa den gamle „Trincomalee“ var saa mange, at der vanskeligt kunde findes Navne til dem. Det ene Øjeblik var det en „irsk Orkan“ med Vinden ret op og ned ad Masterne, og derefter blæste det i fem Minutter fra Øst og seks Minutter fra Vest med faa Minutter fra Nord eller Syd imellem. Gamle Partridge var helt gaaet fra Koncepterne og havde lavet sit eget „Variable Bælte“, og i sin Daarskab skældte han ud paa Forsynet, bandede og svor og bælgede endnu mere Rom i sig end nogensinde tidligere.

Den eneste helt ligevægtige Mand om Bord var Andenstyrmand Trundle, thi foruden Førstestyrmand Mason, der til Stadighed gik omkring med Hjertekvababbelse paa Grund af Skipperens vrangvillige Indstilling til Forholdet mellem sin Datter og ham, var Folkene foran Stormasten ogsaa tilnærmelsesvis desperate over deres hudløse Fingre og Haandflader, som de havde paadraget sig ved den evindelige og efter deres Opfattelse nytteløse Halen i Braserne for at fange enhver nok saa lille, let Luftning. Hver eneste af dem vidste, at der længere ude til Søs blæste den herligste Vind, de kunde forlange for en magelig Sejlads; og dersom deres Ønsker for Skipperen var gaaet i Opfyldelse, vilde hans Udseende have været endnu mere utiltalende, end det var i Forvejen.

„Den elendige, gamle Slyngel burde slaas ned som en gal Hund,“ sagde Styrbordsvagten.

„Han skulde spærres inde i en Galeanstalt,“ tilføjede Bagbordsvagten, og de sammenlignede deres Ønsker og enedes tilsidt om, at det vilde være allerbedst for alle Parter, dersom han faldt død om af Solstik.

„Og nu driver vi ind mod Land, og der kan naar som helst blæse en Storm op fra Sydøst,“ sagde begge Vagter. Men heri tog de fejl; thi det var som sagt endnu i Begyndelsen af November, og Storme fra Sydøst paa dette Lag indtræffer først senere.

Det var heller ikke Storme, som den stædige Styrmand Mason frygtede mest, og som det viste sig, behøvede han heller ikke at ængstes herfor. Det, han var mere bange for, var Landets Nærhed i Forbindelse med eventuelt usigtbart Vejr; thi man var nu temmelig klods inde paa Landet, og om Bord fandtes ikke særlig gode Kort over Kysten. „Trincomalee“ var i det hele taget lige saa daarligt udstyret med Kort som med

Skipper. Begge Dele var af ældre Dato og ude af Kurs.

Den anden Nat, efter at Mason havde haft sit sidste og haardeste Sammenstød med den gamle Skipper, var lige saa mørk som et Fattiglems Udsigt til at blive Millionær. Der var meget lidt Vind, og den Smule, der var, kom fra Nordvest. Ikke en Stjerne var synlig, og Maanen befandt sig paa den anden Side af Jorden. Udkiggen paa Bakken kunde ikke se en Haand frem for sig — i hvert Fald ikke mere end ethvert andet Menneske vilde være i Stand til at se gennem det Mørke og den Dis, der nu ogsaa, som Styrmand Mason frygtede, havde lagt en klam Haand over Skibet, og antagelig fandt han det derfor formaalsløst at anstrenge sine Øjne. Han tyggede paa sin Skraa og spekulerede for øvrigt paa alt det, han vilde foretage sig med sin Afregning, naar han atter havde Londons faste Stenbro under sine Fødder, og ved to Glas Kl. 1 afleverede han højlydt den samme Lektie, som enhver Udkigsmand under normale Forhold og i klart Vejr aflirer hver halve Time, naar Skibsklokken melder Tiden med de reglementerede Glas. Han sang ud, at Sidelanterne brændte klart, skønt han ikke kunde se det ringeste Skær fra dem, og at alt var vel, uden at han havde den mindste Anelse om, at „Trincomalee“ var i Færd med at lodse sig selv ind gennem en Labyrint mellem et Virvar af Sandbanker. Han saa intet og bemærkede intet, før den gamle Bark sindigt og majestætisk spadserede op paa Land. Det foregik saa selvfølgelig, som om det var en Pligt for ethvert gammelt og udtjent Skib at lægge sig til den evige Hvile paa en blød og behagelig Sandbanke saa langt fra den øvrige Verden som vel muligt. Den formelig slæbte sig selv op, gispede lidt som en halvdød Flynder, og saa stod den fast.

„Saa! Hvad sagde jeg?“ udbrød Styrmand Mason, da han følte den jævne Skuren under Forskibets Bund.

Han var straks klar over Situationen, og nu viste han sig fra en helt anden Side end under de foregaaende Dages nervøse Rivninger med Skipperen. Han gik roligt agterover, indtil han i Nathuslampens svage Skær kunde se Rorsmanden ved Rattet.

„Vi staar fast paa Land, Wills,“ sagde han.

„Det føles saadan,“ svarede Wills og slap Rattet.

Uden at Sagen i Øjeblikket syntes at anfægte Styrmanden yderligere, blev han roligt staaende og stoppede sin Pibe, Enhver anden vilde vel i hans Sted have vist Tegn til Nervøsitet, men det gjorde Mason absolut ikke.

„Gaa ned og væk Kaptajnen og sig, at vi staar fast paa Land,“ sagde han.

„Javel, Styrmand,“ svarede Wills, og han begav

sig sindigt hen mod den bagbords Trappe, som fra Halvdækkets Forkant førte ned til Stordækket, hvorfra der ogsaa var Indgang til Salonen og Officerernes Kahytter.

„Og pas paa ikke at blive ramt, dersom han kaster noget fra sig,“ tilføjede Mason.

„Javel,“ svarede Wills og kluklo indvendig. „Mange Tak, fordi De advarer mig, Styrmand. Jeg skal nok tage mig i Agt.“

Halvvejs nede ad Trappen tørnede han mod Andenstyrmand Trundle, som var blevet vækket ved Skibets lempelige Forsøg paa at bane sig Vej over Sandbanken, og som straks var jumpet ud af Køjen og nu var paa Vej op til Halvdækket.

„Hvad er der paa Færde, Wills?“ spurgte Trundle og traadte ned paa Stordækket igen for at lade Matrosen komme forbi.

„Skibet er løbet paa Land,“ svarede Wills. „Og Styrmand Mason sagde, jeg skulde gaa ned og varsko Kaptajnen.“

Det lød, som om han var ængstelig for, at Andenstyrmanden vilde overtage Hvervet, men da Trundle med en Haandbevægelse bød ham at fuldføre sit Ærinde og derefter selv fortsatte op mod Halvdækket, aandede Wills lettet op over ikke at blive berøvet den spændende Oplevelse, som han forestillede sig i Forbindelse med det Hverv, der var ham paalagt, og uden flere Afbrydelser naaede han Døren til Kaptajnens Kahyt.

„Op og se Land, gamle Sprutballon,“ mumlede han ved sig selv og bankede lempeligt paa Døren, uden at der indvendig fra blev reageret. Jeg gad vide, hvad han vil sige — om han virkelig vil kaste noget efter mig.“

I saa Henseende fik Wills hurtigt sin Nysgerrighed tilfredsstillet, efter at han med større Voldsomhed havde gentaget sin Banken.

„Kom ind!“ kom det nu fra gamle Partridge med grødet Stemme efterfulgt af nogle kraftige Hikkelyde.

Wills aabnede Døren paa Klem og stak forsigtigt Hovedet ind gennem Aabningen.

„Undskyld, Hr. Kaptajn,“ sagde han høfligt. „Styrmand Mason sagde, at jeg skulde meddele Dem, at Skibet staar paa Land.“

„Hvad gør det?“ kom det nu som et hæst Brøl fra Skipperen.

„Det staar paa Land,“ gentog Wills — „Haardt og fast paa Land.“

Skipperen rakte ud efter det, der var ham nærmest ved Haanden. Dette var naturligvis en Romflaske, og lige saa naturligt var den tom. Men ved dette Syn trak denaarvaagne Budbringer hastigt Hovedet til sig, og Flasken knustes mod Døren, som han havde smækket i efter sig; og det faldt ikke Wills ind at efterkomme den Gamles Opfordring til at komme tilbage og gentage Meddelelsen. Derimod skyndte han sig op paa Halvdækket, hvor begge Styrmandene nu var begyndt at lodde Dybden paa begge Sider af Agterskibet.

„Undskyld, Styrmand,“ sagde han henvendt til Mason, og det trak i hans Lattermuskler. „Kaptajnen gjorde Forsøg paa at slaa mig ihjel med en Flaske; men jeg tænker, han kommer op nu og beder om Forlædelse.“

Netop som Wills havde udtalt den sidste sarkastiske

Bemærkning arriverede gamle Partridge paa Halvdækket med sine Bukser i Haanden. Han var umiskendelig drukken — saa romforgiftet, at han i Øjeblikket nærmest gav Indtryk af at være sluppet for tidligt ud af en Galeanstalt, Bukseløs og uden at mæle et Ord brasede han med hele sin Vægt ind paa den forbløffede Mason, som ved det uventede Stød gik bagover paa Dækket, og som ikke straks var i Stand til at rejse sig igen for Latter.

„Jeg skal lære Dem, De forbandede Misforstaaelse af en Styrmand, som har sejlet mit Skib paa Land,“ hvæsede den nu ovenud desperate Skipper. „Op med Dem, De fejge Kujon, hvis De tør slaas med en ærlig og arbejdsom Mand, som De har ruineret.“

Han fraadede af Raseri og Spiritus, og dersom Trundle ikke havde taget Affære, vilde han sikkert have kastet sig oven paa Styrmand Mason, inden denne endnu var kommet paa Benene.

„Ikke noget af den Slags, Kaptajn,“ sagde Andenstyrmanden, idet han med et fast Greb om begge Skipperens Arme holdt ham tilbage. „Man slaar ikke paa en Modstander, der ligger ned.“

Gamle Partridge brændte et helt Fyrværkeri af de frygteligste Eder og Forbandelser af, mens han rev og sled for at faa sine Arme fri, men da dette ikke lykkedes ham, begyndte han at sparke om sig, indtil han udmattet opgav al videre Modstand, og saa begyndte han at jamre.

„Tag Deres Bukser paa, Kaptajn,“ sagde Trundle. „Det sømmer sig ikke for en Mand i Deres Stilling at optræde paa Dækket i en saa mangelfuld Paaklædning. Hvad maa Folkene ikke tro om Dem?“

Den gamle, drukne Skipper adlød flæbende som et lille Barn; men straks efter himlede han op igen.

„Hvad er det for Styrmand, min Kone har prakket mig paa ?Føj for Satan — saadan noget Krapyl! De har ikke saa megen Forstand, at de ved, hvad et Lod bruges til, og derfor er jeg nu en ruineret Mand og et ynkeligt Syn at se paa for mine Folk. — Ja, og disse to umulige Styrmand behandler mig, som om jeg er Luft. Og de har ikke saa meget Omløb i deres dumme Hoveder, at de kan sanse at tage et Lodskud. De ved mere om Bøf og kødfulde Skinkeben end om Navigation — ja, og jeg er en uheldig Mand, og jeg vilde ønske, jeg var død.“

Med Hensyn til Skipperens Hentydninger til Loddet, havde Styrmand Mason virkelig vist Forsømmelighed ved ikke at tage Lodskud; men efter hans egen Opfattelse kunde han kun indrømme det til en vis Grad. At han ikke havde gjort det, skyldtes til Dels, at han havde følt sig overbevist om, at gamle Partridge under alle Omstændigheder havde haft til Hensigt at rende sit Skib paa Land og dels, at Skipperen opbevarede baade Haandlod og Dybdelod i sin Kahyt, fordi han, som han havde sagt, ikke ønskede Styrmandenes Indblanding i hans Navigering, og at han ikke vilde udlevere dem nogen af Delene, medmindre han var saa syg, at han ikke var til at faa i Tale. Ved et saa svært Sygdomstilfælde hos denne Mand kunde Diagnosen efter Masons Mening kun faa Betegnelsen „Døddrukken“. Ganske vist havde Skipperen Dagen før udleveret Haandloddet, og nu ønskede Mason, at dette ikke var sket.

„Maaske mister jeg mit Certifikat,“ tænkte han

ængerlig og henvendt til den stadig jamrende Skipper gav han Luft for sin oprigtige Mening om ham, og jo mere han brugte Mund, jo højere jamrede gamle Part-ridge, mens Mandskabet nede paa Stordækket lyttede og morede sig.

„Som den Styrmand da kan bruge Kæft,“ sagde Masons egen Vagt, og Styrbordsvagten gav med Beundring sin Tilslutning hertil.

„Men et saadant Sprog mellem os vilde være meget fornærmeligt,“ bemærkede Wills. „Hør, hvor den Gamle hyder og klynker som et lille Barn.“

„Jeg er færdig. Jeg giver op,“ jamrede den drukne Skipper. „Jeg vil lægge mig til at dø. Og de Fyre, der har rendt mit Skib paa Land, kan bringe det flot igen.“

Med stort Besvær klavrede han ned i sin Kahyt, hvor Dørken var overstrøet med Glasskaar fra den knuste Flaske, som havde været tiltænkt Wills. Og Forsynet, som havde tilladt, at hans Skib befandt sig, hvor det var, begyndte igen sin Virksomhed og afværgede ham fra at træde paa Skaarene. Han tørnede ind og halede en anden fyldt Flaske frem under sin Madras.

„Jeg er gjort til en gammel, elendig Tigger,“ lallede han. „Men i Morgen skal jeg fortælle Mason, hvad jeg mener om ham. Nu vil jeg ikke beklage mig mere, men jeg vil jage den Fyr forud i Lukafet til de andre Bolværksmatroser. — Er han Styrmand? Nej, jeg kan lave en bedre Styrmand ud af en gammel Søstøvle. — Men jeg er Sømand og har ogsaa været Styrmand, og nu er jeg Skibsfører og en habil Navigator. Det er, hvad jeg er, og det er, hvad jeg er bekendt for over hele Verden. Og nu føler jeg mig godt tilpas; og nu har jeg kun Grund til at være lystig og glad. — Ja, og Tommy Trundle han er god nok — en god Dreng — og gamle Mason er heller ikke af de værste — og sagde de, at hun staar fast paa Land. Jeg maa have drømt — en allerhovedes Drøm . . .“ Han slap Flasken, og den faldt ud over Køjekanten og knustes mod Dørken. „Jeg gad vide, hvad det var for et Spektakel, jeg hørte. Det lød mærkværdigt — som Glas. Det er nok Stewarden, der er fuld — meget fuld. Ja, hæ. Jeg vil —“

Han var nu fuldkommen lykkelig og faldt i en salig Søvn, mens Styrmandene oppe paa Dækket virksomme ventede paa en Smule Dagslys og Opklaring, saa de kunde tage et Skøn over, hvor de befandt sig, og hvad der var at gøre. Mason var i daarligt Humør — nærmest mismodig med sig selv over Loddet, og fordi han i Øjeblikket var afskaaret fra at lade sit onde Lune gaa ud over Skipperen; og Trundle var ikke i Stand til at opmuntre ham.

„Den gamle Drukkenbolt havde desværre Ret i sin Bebrejdelse over, at jeg ikke havde taget Lodskud,“ sagde Mason. „Jeg tænker ogsaa, at Board of Trade vil mene, at jeg burde have været mere forsigtig, fordi jeg vidste, hvordan han var. Det vil blive et frygteligt Slag for Mary.“

Han tænkte paa sit lange Brev til hende og grundede over, hvad han nu vilde tilføje, og mens han grundede, gryede Dagen i Øst, og Disen littede. Det blev hurtigt saa lyst og klart, at enhver om Bord, som havde Øjnene aabne, kunde se, at den gamle „Trincomalee“ stod godt fast, hvor den stod, og det var et Under, hvorledes den havde fundet Vej ind i denne Fælde.

Rundt om til alle Sider stak gule Sandbanker op over Havfladen. Kun den, hvorpaa Skibet hvilede med en Femtedel af sin Køl fra Forstavn og agterefter var usynlig.

„Jeg gad vide, hvordan i Alverden vi er kommet her,“ sagde Andenstyrmand Trundle spejdende ud over det Netværk af Grunde, hvis synlige Overflader i Morgensolens Belysning dels tog sig ud som sovende Havskildpadder og dels som strandede Hvaler, som omgav dem i alle Retninger, og mellem hvilke der ikke syntes at være nogen passabel Rende for det mindste søgaaende Fartøj og slet ikke for et Tusindtons Skib som „Trincomalee“. „Ingen Lods i hele Verden kunde have taget os her ind, og jeg siger, det er et Mysterium, hvordan vi er kommet her.“

„Jeg vil se lidt nøjere paa det,“ sagde Mason og entrede til Vejrs i Stortoppen.

Han kravlede saa højt op, som han kunde komme, og efter at han staaende paa Røjltraaen med sin ene Arm omkring Stangen ihærdigt havde forsøgt at orientere sig, maatte han give Trundle Ret.

„Djævelen selv eller en anden af de onde Magter, som den Gamle altid raaber paa, maa have ført Skuden ind i denne Labyrinth,“ mumlede han skuende ud over de trøstesløse Omgivelser. „Og kun den samme Magt eller maaske Forsynet kan faa den ud igen. Men jeg tror aldrig, det vil ske — aldrig. Nej, vivil aldrig i Tid og Evighed komme ud herfra. I hvert Fald vil den gamle Bark komme til at lægge sine Ben her.“

Styrmand Masons pessimistiske Enetale under hans Bedømmelse af Forholdene fra Røjltraaen var fuldt be-rettiget. Ikke en Plet med klart, blaat Vand havde han kunnet faa Øje paa inden for den Omkreds, hvori han selv var Centrum, og som havde en Radius af mindst to Sømil. Han saa kun gule Sandbanker med gult eller brunt Vand imellem — nogle i Vandskorpen, andre højere og helt tørre. Langt bort mod Vest og i en Afstand af ca. fire Sømil skimtede han en Stump af den femte Verdensdel i Form af en lav Kystlinie. Der blæste en let Landbrise, og skønt det strandede Skib som sagt stod ca. fire Sømil fra Kysten, kunde han her oppe — saa højt hævet over Skibets egne Dunster — tydeligt fornemme den fremmedartede Odeur fra det store sydlige Kontinent. Og med den Duft i Næsen entrede han til Dæks igen.

„Hvorledes ser det ud oppe fra Vejrs?“ spurgte Trundle, da Mason forpustet atter stod paa Halvdækket.

„Vi har ikke mere Udsigt til at komme herfra, end om Skuden havde staaet midt inde i den australske Ørken,“ svarede Mason. „Hvorledes jeg har kunnet finde Vej herind er mig en Gaade. Og dersom jeg mister mit Certifikat for den Historie, sætter jeg et Avertissement i Bladene om, at jeg har Erfaring i et sejle Skibe over tørt Land. Men tro mig, Trundle. Dette bliver et haardt Slag for Mary.“

„Op med Humøret, Styrmand,“ svarede Trundle. „Det er ikke sikkert, at det bliver saa slemt, som det kan se ud til.“

„Saa gaa selv op til Vejrs og se om De kan finde nogen Udvej,“ sagde Mason synlig nedtrykt. „Dersom Mary havde været mig ligeegyldig, vilde jeg ønske, at jeg aldrig havde set den fordrukne Skipper. Ja, jeg vilde ogsaa ønske, at jeg aldrig mere maa faa ham

at se.“ — Dette Ønske skulde dog ikke gaa i Opfyldelse; thi allerede et Kvarters Tid efter at det var udtalt, saa Mason Skipperen igen, og det var langtfra noget tiltalende Syn.

En nærgaaende Solstraale var trængt ind gennem Køjet i Kaptajnens Kahyt. Den havde ramt gamle Partridge paa Næsen og havde halvvejs vækket ham. Han laa en kort Stund og missede med Øjnene og smagte paa sin Tunge, som forekom ham umaadelig stor og tør, hvilket i høj Grad generede ham. Saa fik han pludselig en Krampetrækning i Benene, som gjorde ham mere vaagen, men endnu huskede han intet om, at hans Skib stod fast paa en Sandbanke ved Australiens Østkyst; og denne Virkelighed begyndte ikke at dæmre i hans omtaagede Hjerne, før han havde halet endnu en Flaske Rom frem under sin Madras og havde taget en Slurk af den. Denne Slurk og en anden til at skylle efter med friskede efterhaanden op i hans Hukommelse, og da han omsider blev klar over, hvad der var hændet, tumlede han med et Brøl ud af Køjen, og han udstødte et endnu højere Brøl af Smerte, da han landede paa Dørken og skar sine Fødder paa Skaarene fra de knuste Romflasker. Med rystende Hænder fik han Strømper og Bukser paa, og efter at han havde taget endnu en Slurk af sin Romflaske, famlede han sig op paa Halvdækket. Han var nærmest saa forrykt, som et Menneske kan blive, og begge hans Styr mænd saa det i samme Øjeblik, han stak sit uhyggelige Hoved op over Kahytstrappen. *Fortsættes i næste Nummer.*

¹¹/₅ „Tasmania“s sidste Rejse *Fortsat fra Side 14*

den og fik denne manøvreret væk fra det synkende Skib sammen med Danskerne. Dette var naturligvis en stor Skuffelse for Søfolkene paa Flaaden, som de nu ikke havde meget Haab om vilde holde sammen ret meget længere, men straks efter kom dog „Baron Elgin“ til Stede og reddede dem alle.

„Baron Elgin“ havde ialt 81 overlevende fra tre torpederede Skibe ombord, og Kaptajnen besluttede at gaa ind til Madeira og landsætte dem der. Vi var da ca. 150 miles vest for Madeira Øen. Da jeg den næste Dag var blevet noget udhvilet og atter kommet paa Højkant, var jeg ude for at mønstre mine Folk — og hvem ser jeg gaa roligt paa Dækket og ryge sin Pibe? Tømmermand Andersen! „Hvad Pokker,“ sagde jeg forundret, „er De ikke druknet?“ „Hvem? Jeg? — Ak, Gud, jeg er saa vant til dette her — jeg har jo været i Redningsvæsenet — dette her kender jeg saa godt —“ „Jamen, for Pokker, Mand, De var jo ude at svømme — hvor var De henne?“ „Jeg? Aah, jeg svømmede blot en lille Tur over til Skibet — jeg vilde se, hvordan den laa, men der var ikke noget at gøre — Boven stod næsten ret i Vejret — det vilde ikke vare længe, før den sank, saa jeg svømmede tilbage til Baaden.“ „Ved De, hvad De er, Tømmermand? De er Verdens største Løgnhals!“ „Hvem? Jeg?“ grinte Tømmermand Andersen, „ikke Spor. Ak, Gud, jeg er jo saa vant til den Slags — jeg . . .“ Jeg flygtede fra den uforbederlige Tømmermand, „Helten“ laa paa Sofaen i Salonen — en træt lille Dreng, men med et stort Smil paa Læberne. „Naa, har du saa faaet nok af Sømandslivet?“ „Nej, Sir, jeg er klar til at gaa ud igen.“ „Ja, saa maa vi jo se at finde et godt brittisk Skib til dig, naar vi

kommer til England.“ „No, Sir, I want a Danish Ship — I want to follow my Captain.“

Og dette var Aanden — ikke alene hos denne brave Dreng, men ogsaa hos mine andre Gutter. Som Matros Frandsen sagde til mig nogle Dage senere, da vi paa den dejlige Ø Madeira blev forkælet af Befolkningen: „Man skulde tro, at man efter en saadan Tur havde faaet nok af Sejlads under Krigsforhold, men alle Kammeraterne har netop drøftet dette Spørgsmaal, og vi er alle enige om, at saadan en Hændelse blot gør os stædige, og vi vil ud igen, saa snart der er et Skib til os.“

Nogen Tid efter jeg var kommet hjem til Danmark efter 10 Aars Fravær, traf jeg i Nyhavn Tømmermand Andersen. Vi var begge glade ved Gensynet. „Lige kommet hjem fra England, Kaptajn, sammen med min Kone.“ „Hvad? Jeg troede, De var Enkemand?“ „Jo, men jeg giftede mig igen med en engelsk Kvinde — hende jeg sendte Penge til i Newcastle.“ „Hjertelig til Lykke, Tømmermand, — men hvad — Ak Gud, De er jo saa vant til den Slags — det kender De jo saa godt —“

Søfolk er et vidunderligt Folkefærd.

November 1947.

H. C. Roder.

Redningsvæsenet og Minerne

Kravet om et 50—100 Meter sikkert Bælte bag Havklitten og Rydning af Pigtraadsspærringer.

Dette i sig selv saa naturlige Krav blev fremsat paa Aarismødet i Lemvig sidste Aar, og som Motivering anførtes den Minefare, der lurar flere Steder langs Jyllands Vestkyst, idet Tyskernes Efterladenskaber i Form af Landminer, Pigtraad, Tankgrave stadig ligger gemt i en saadan Mængde, at ingen Opsynsmand tør tage det fulde Ansvar ved at lade Kyststrækningen afpatruljere lige saa effektivt som før Tyskertiden. Hvad er der siden sket med omtalte forlangte Rydning? Intet. De paa-gældende Strækninger er stadig et Ingenmandsland, som ingen tør betræde.

Det blev paa Mødet hævdet, at Grunden til, at Kaos stadig raader med Hensyn til Rensningen for Landminer, var manglende Arbejdskraft.

Et kan man i hvert Fald fastslaa, at saa længe disse Forhold er raadende langs store Dele af vore mest udsatte Kyster, kan en fuldstændig effektiv Afpatruljering næppe finde Sted.

Forhen, altsaa før Klitterne blev tilsvinet med Landminer, mødtes vore Redningsmænd fra Skagen til Gedser i Stormnætter og taaget Vejr. Det vilde være en Tryghed, om dette Forhold kan oprettes igen.

Redningsvæsenet har saa store Traditioner og et saa stort Ansvar, at intet, absolut intet, maa træde i Vejen for en stadig Hævdning af disse Begreber.

Selvfølgelig gaar der nu som før Strandvagter, kun ikke paa de Arealer, hvor Minefaren er udtalt, men lad os faa disse Arealer rensat, jo før jo bedre. Vi er — berettiget — stolte, hver Gang vore Redningsmænd sætter deres Liv i Vove for at redde skibbrudne Søfolk, og vi havde Grund til at være særlig glade for Løkken Redningsbaads Indsats. Derimod smerter det altid, hvis der skulde være Grund til Kritik. *Maagen.*

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Daanebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleums A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendilla
 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. Jepsen A/S
 D/S Orion
 Andreas Christensen
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Borholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjerogaings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
 Navitas 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 Svenningsen
 J. Saabye & O. Lørche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bugseriskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankeskibrederi
 D/S Draco
 A/S Rederiet Mathilde
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S Jyden
 A/S Christiansholms Fabrikker
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samsø
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

M/s „Høegh Silvermoon“

Fragtmotorskib til Leif Høegh & Co. A/s Oslo

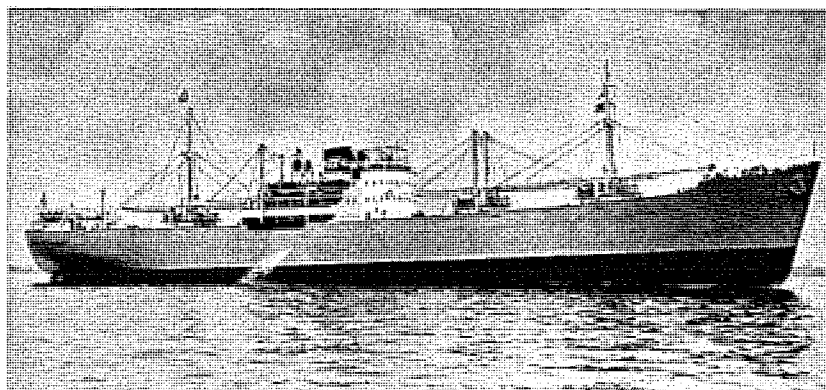
Med Motorskibet „Høegh Silvermoon“, der er A/S Burmeister & Wain's Nybygning Nr. 668, har Rederiet Leif Høegh & Co. A/S atter tilført sin Flaade en værdifuld Forøgelse.

„Høegh Silvermoon“, der er bygget som aaben Shelterdækker til

Dødvægt 8100 Tons
 Fart paa lastet Prøvetur . 17,16 Kn.

Skibet har 4 Lastrum og en Høj-tank for Lastolie indrettet under Hoveddækket samt 5 Shelterdæksrum.

Kapaciteten af samtlige Lastrum er 13.662 m³ Grain og 12.102 m³ Ba-



„Høegh Silvermoon“ paa Prøveturen.

Norsk Veritas Klasse 1. A. 1*, har følgende Data:

Længde overalt 134,327 m
 Længde mellem Perpendikuler 126,491 -
 Bredde moulded 17,069 -
 Dybde moulded til Hoveddæk 8,712 -
 Dybde moulded til Shelterdæk 11,430 -
 Dybgang 7,849 -

les, og af Højtanken 1185 m³ Grain og 1101 m³ Bales. Der er installeret Rottesikringsanlæg.

I Shelterdækket midtskibs er indrettet Provirantrum med Kølerum for Kød, Fisk og Grøntsager.

Dobbeltbunden, der strækker sig fra Forpeakskod til Agterpeakskod, er delt i 6 Tanke indrettet til Vandballast eller Brændselolie med en samlet Kapacitet af 937 Tons Olie.

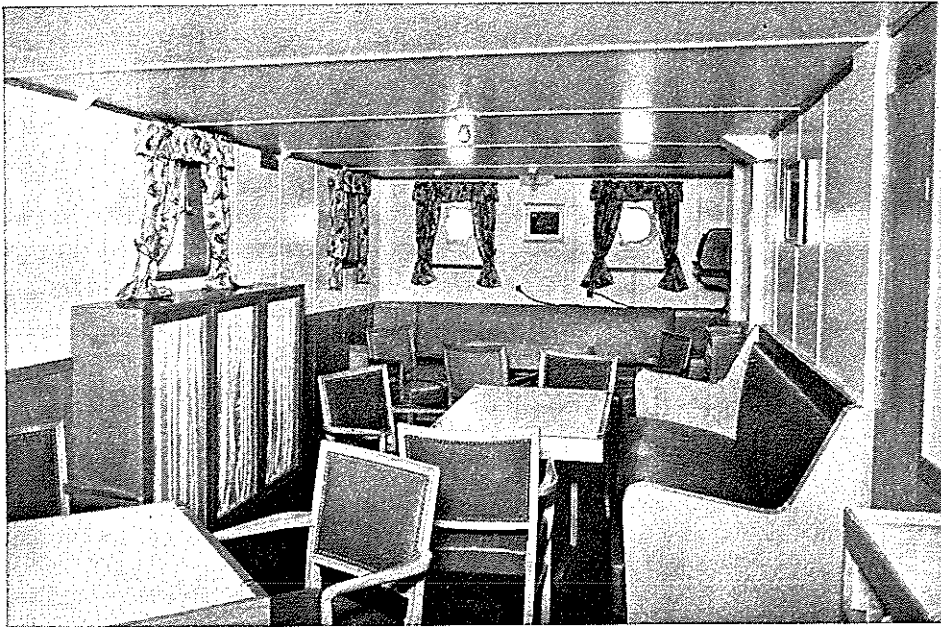
Skibet er rigget med 2 Master



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Opholdsrum for Mandskabet.

samt 4 Lademaster. Der findes 10 Stk. 5 Tons Bomme, 4 Stk. 3 Tons Bomme, 1 Stk. 1 Ton Bom samt 1 Stk. 5 Tons Maskinbom.

Dæksmaskineriet udgøres af 12 Stk. 3 Tons og 2 Stk. 5 Tons Spil, 1 Stk. 5 Tons Varpespil, Ankerspil samt Styremaskine, alt elektrisk og af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Et Kulsyrebrandslukningssystem for Lastrummene er installeret svarende til Board of Underwriters of New York's Fordringer for Bomuldsfart.

Indretningen af Beboelses- og Opholdsrum for Officerer og Mandskab er yderst bekvem og smukt udført.

I Agterskibet, dels under øverste Dæk og dels i Dækshuset, findes Mandskabets Kamre, der hvert er indrettet til 2 Mand, samt en rummelig Opholds- og Rygesalon.

I Dækshuset midtskibs findes Officerernes Kamre, Messe samt Rygesalon.

Her er desuden indrettet særskilte Messer for Sømand og Motormænd.

Passagerateringen findes i Dækshuset paa Promenadedækket. Her er indrettet 8 Kamre med tilhørende Baderum for 12 Passagerer, samt rummelige og smukt udstyrede Saloner.

Paa Baadedækket findes Kaptajnshuset med Opholdsrum, Soverum og Bad for Skibets Fører og i Styrehuset Radiostationen samt Beboelse for Telegrafisten.

Alle Kamre har naturlig Ventilation samt Dampopvarmning.

Skibet er udrustet med Gyrokompas og Gyropilot samt Ekkolod.

Maskineriet er bygget til det Norske Veritas.

En Burmeister & Wain direkte omstyrbar, enkeltvirkende 2-takts, 9-cylindret Krydshovedmotor med Trykforstøvning, Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm, Normal Ydelse 6300 IHK svarende til 5150 EHK ved 140 O/M.

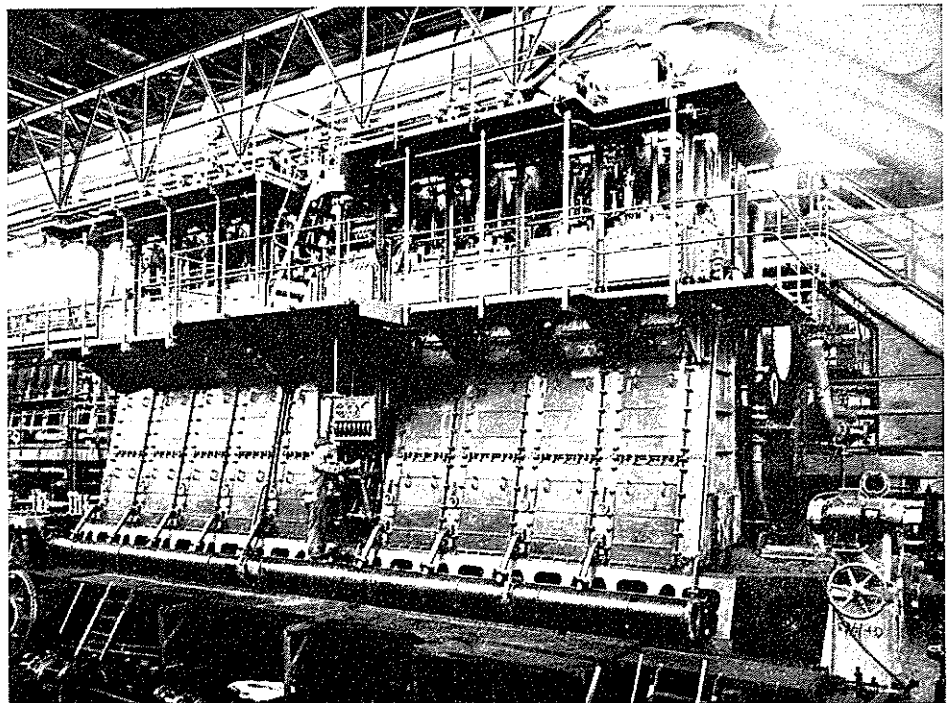
Denne Motortype er et af Resultaterne af den Udvikling, som før Krigen var foregaaet inden

for B. & W.'s 2-takts Motorer, og Motoren, som i det væsentligste svarer til B. & W.'s Standardkonstruktioner har paa to væsentlige Punkter været Forbillede paa de enkeltvirkende, 2-takts Krydshovedmotorers Omraade.

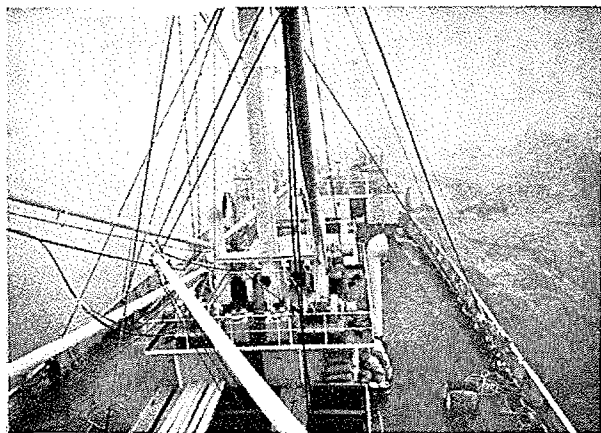
De roterende Skylleluftpumper er i Henhold til B. & W.'s Praksis anbragt paa Bagsiden af Motoren, hvilket giver den kortest mulige Maskine.

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 Krumtap-hus.

Den første Motor af denne Type blev leveret kort



Hovedmotoren.



Dækket set mod Agterstævnen.

før Krigen og har siden givet et excellent Resultat. Antallet af Cylindre af B. & W.'s 2-takts Krydshovedmotorer udført eller i Ordre er siden 1939, da den første Motor blev leveret, pr. 1. December 1947 vokset til ialt 807 Cylindre.

3 enkeltvirkende, 2-takts, 3-cylindrede Trunkmotorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 120 kW ved 220 Volt. Dieselcylindrene har Diameter 220 mm, Slaglængde 370 mm og en Ydelse paa 180 EHK pr. Motor ved 400 Omdrejninger pr. Minut.

Samtlige større Pumper er vertikale Centrifugalpumper direkte koblet til Elektromotorer med elastiske Koblinger for Hovedmotoren. Der findes 2 Smøreoliepumper, hver med en Kapacitet paa 190 m³/Time ved 3,5 at Tryk, og 2 Saltvandskølepumper, hver paa 210 m³/Time ved 2,1 at Tryk, samt 1 Ferskvandskølepumpe paa 210 m³/Time ved 2,1 at Tryk.

For Hjælpemotorerne findes fælles Ferskvandspumpe paa 25 m³/Time til Brug i Havn. Smøreolien suges fra Bundtanken under Hovedmaskinen, trykkes gennem Filter og Smørekøler til Hovedmotoren, hvor den dels anvendes til Køling af Stempler, dels til Smøring af Lejer, hvorefter den løber retur til Bundtanken. Der findes en Oliekøler udført af Staalplade med Støberjernsdæksler med Metalrørplade og Metalrør af samme Type. Ferskvandspumpen 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 Oliekøler til Ferskvandskøler og over Bord.

Af andre Pumper findes en vertical, selvansugende Centrifugalpumpe paa 150 m³/Time som Ballastpumpe,

en 2-cylindret Stempelpumpe paa 2×30 m³/Time som Last- og Sanitærpumpe, samt en Tandhjulspumpe paa 20 m³/Time ved et 3,6 at Tryk som Brændselolietransferpumpe.

Starteluft til Dieselmotorerne leveres af tre 2-trins Manøvreluftkompressorers koblet til Hjælpemotorerne. Der findes to 8 m³ Startluftbeholdere med et Tryk paa 25 at.

Stabelafføbing fra Götaverken

Fra Götaverken søsattes den 22. December 1947 Tankmotorskibet „Ernest A. Hedén“ paa 19.500 Tons for Skibs A/S Eidsiva, Oslo. Værftet har dermed i det sidste Kvartal af 1947 søsat tre store Tankskibe, og kan derfor siges for Alvor at være kommet i Gang med sit Nybygningsprogram for de norske Rederier.

Med Navnet „Ernest A. Hedén“ har Rederiet ønsket at hædre Götaverkens tidligere Direktørs Minde. Daaben forrettedes af Fru Berit Svärd, en Datter af Direktør Hedén.

Rederiet tilhører Ditlev-Simonsens Rederikoncern, med hvilken Götaverken fra gammel Tid har haft livlig Forbindelse. Nybygningen er saaledes det tolvte Skib for denne Koncern.

Skibet bygges til Det Norske Veritas højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt	157,0 m
Største Bredde paa Spant	19,5 .
Dybde	11,6 .
Middeldybgang paa Sommerfribord	9,04 .

Skibet er helsejst og bygget med langskibs og tværskibs Skodder af Götaverkens Type. Dæksoverbygningerne er strømlinieformede.

Besætningen vil faa rummelige og smukke Kamre, Messer og Opholdsrum. En stor Del af Mandskabet faar Enmandskamre, og der indrettes Maskinvaskeri, ligesom Badstue staar til Raadighed.

Hovedmotoren er af Götaverkens Konstruktion og Fabrikat. Den har otte Cylindre og er totakts og enkeltvirkende med en Cylinderdiameter paa 680 mm og en Slaglængde paa 1500 mm. Med 112 O/M. udvikler den 7350 I. H. K. Det beregnes, at Skibet paa fuld Last faar en Fart af 14,5 Knob.

OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTING, KLARERING

KØBENHAVN V

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Moderne Raketmateriel

Redningsstationer langs farlige Kyststrækninger er almindeligvis udrustet med Raketter til Udskydning af en Line fra Land til nødstedt Fartøj; men der er ofte langt mellem Redningsstationerne og derfor ikke altid et Raketapparat rettidigt disponibelt paa Strandingsstedet; desuden er det som Regel mod Stormretningen, at Raketten skal udskydes, hvilket nedsætter dens Rækkevidde, og det er vanskeligere fra Land at træffe et mindre Fartøj med Linen end fra Fartøjet selv at række Land med en Raketline, der endog hjælpes frem af Stormen.

Ledet af saadanne Betragtninger konstruerede William Schermuly sit Raketpistolapparat til Brug ombord og arbejdede gennem mange trælse Aar for Indførelsen af Systemet i britiske Skibe. Lige før hans Død i 1929 vedtog Parlamentet endelig en Lov, der foreskrev Medførelse af Raketpistoler i alle britiske Skibe over en vis Størrelse.

Nu er mere end 90 % af alle britiske Last- og Passagerskibe og praktisk talt alle Trawlere o. l. udrustede med Schermuly's Raketpistoludstyr, og utallige er de Tilfælde, hvor Anvedelsen af disse Apparater har reddet store materielle Værdier foruden Menneskeliv fra Undergang. Schermuly's Slogan er: „Forliste Skibe kan erstattes, Menneskeliv aldrig“. Hvor det gælder Søfolks Liv, bør intet spares.

Til Redning af Mand overbord er Raketpistolen uovertruffet; den kan øjeblikkelig udskyde en Raket med Flydehoved, hvortil er befæstet en stærk, specielt imprægneret Line, som holder sig flydende paa Havets Overflade, og hvis Tamp er fastgjort ombord; ved Hjælp af den kan man hive den nødstedte Mand hen til Skibssiden, — forudsat naturligvis, at Linen udskydes saaledes, at Manden kan naa den. Om Natten viser en paa Flydehovedet anbragt elektrisk Lampe, forbundet med et Element indeni Hovedet, dets Position. Paa den Maade bringer man hurtigst mulig Hjælp til den druknende og kan imens vende og stoppe samt udsætte en Baad; Udkastning af en Redningskrans ved Haandkraft er godt nok, — hvis det gøres straks, men ikke hvis der først gaar 10—15 Sek. under f. Eks. 6 Knob, endsige ved større Fart. Til Redning af Badende findes specielt byggede Raketpistolæt at betjene inde fra Stranden.

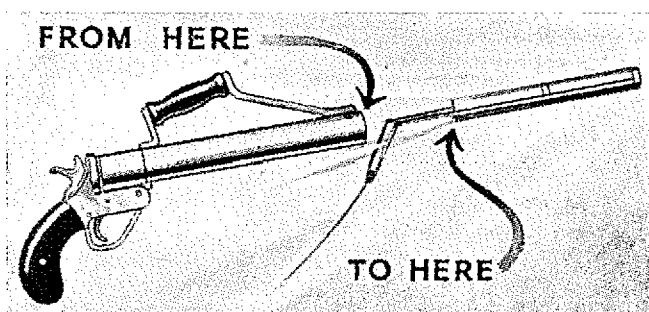


Fig. 1.

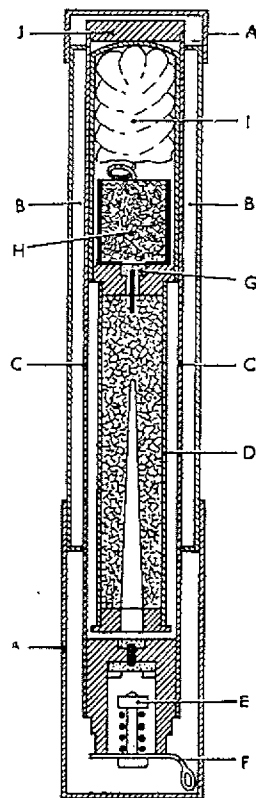


Fig. 2.

Selve Udskydningsapparatet (se Fig. 1) er en grovkalibret Pistol af Metal med et langt Staalrørsløb. Den er alt efter Type og Størrelse foruden den sædvanlige Kolbe samt Laasemekanisme forsynet med et Haandgreb paa Oversiden eller med en Fatning til Befæstelse af Pistolen paa en Trefod eller til Tværstangen paa en Linekasse eller andet ombord. Selve Raketten bestaar af et sømløst Staalrør, som indeholder Fremdrivningsladningen og i Bagenden er lukket med en vandtæt Skive; til Rakettrøret er fastgjort en Hængselbøjle med en kort Staalwire, til hvis frie Ende Raketlinens forreste Tamp fæstes umiddelbart inden Raketens Benyttelse.

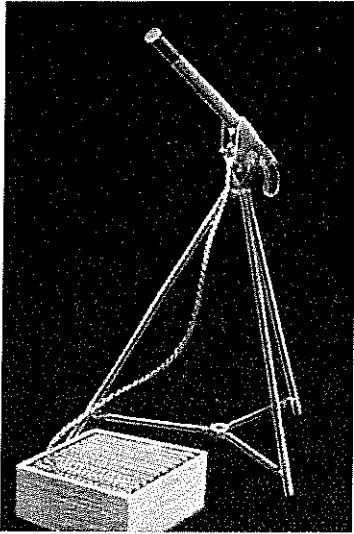
I Pistolens Kammer anbringes en af de medfølgende Patroner, Raketten med vedhængende Line indføres dernæst i Løbet gennem Munden, hvorefter Pistolen lægges an i Sigeretningen med passende Elevation og Hensyntagen til eventuel Sidevind (ringe Indflydelse paa Raketens Fart). Ved Affyringen driver Patronens Ladning Raketten ud af Løbet og tænder samtidigt selve Raketladningen, som derefter ved sit Reaktionsstryk under Forbrændingen driver Hylsteret videre frem til Maalet med Linen. Forinden Affyringen fastgøres Linens Tamp til den Trosse, man ønsker overført til Land eller til et andet Fartøj ved Hjælp af Linen.

Paa Grund af Pistolens og Raketens samlede Vægt maa den største Type affyres fra Trefod eller paa anden Maade støttet; selve Rekylen fra Skuddet er derimod ringe, til Forskel fra Raketudskydning fra Gevær eller lign.

Schermuly's patenterede Linepakningsmetode sikrer Linen frit Udløb under Raketens Fart under de ugunstigste Omstændigheder. Ved alle afholdte Konkurrencer har Schermulys Apparater vist sig overlegne i Træfsikkerhed, ligesom de udmærker sig ved Betjeningens Lethed.

Raketens Ildhale og Røg viser saavel ved Dag som ved Nat den fulgte Bane og Skuddets Resultat. Rækkevidden er alt efter Størrelsen fra 125 m til 325 m.

Et Schermuly Pistolraket Udstyr passende for mindre Skibe er „Nr. 3“, bestaaende af 1 Pistol med tilhørende 5 Patroner i vandtæt Æske, 4 Raketter og 4 Hampeliner a 135 m med 175 kg Brudstyrke samt en



*Pistolens anbragt paa Trefod.
Nederst Linekassen.*

malet Kasse af galvaniseret Jernplade med Metalhængsler o.s.v., som rummer alt det nævnte Udstyr, hvoraf Linerne hver for sig er opskudt i vandtæt Æske, som først aabnes ved Brugten. Pistolens affyres for Haanden, hvorved det paa dens Overside anbragte Greb for venstre Haand letter Signet med passende Elevation for største Rækkevidde af Skuddet.

Pistolens Vægt med isat Patron og Raket samt Line er

kun $3\frac{3}{4}$ kg; hele Udstyrets Vægt er ca. 17 kg.

Udstyr Nr. 3 anvendes ogsaa i Fiskefartøjer; de britiske Forsikringsselskaber kræver saadanne Apparater ombord i de hos dem forsikrede Trawlere o. l.

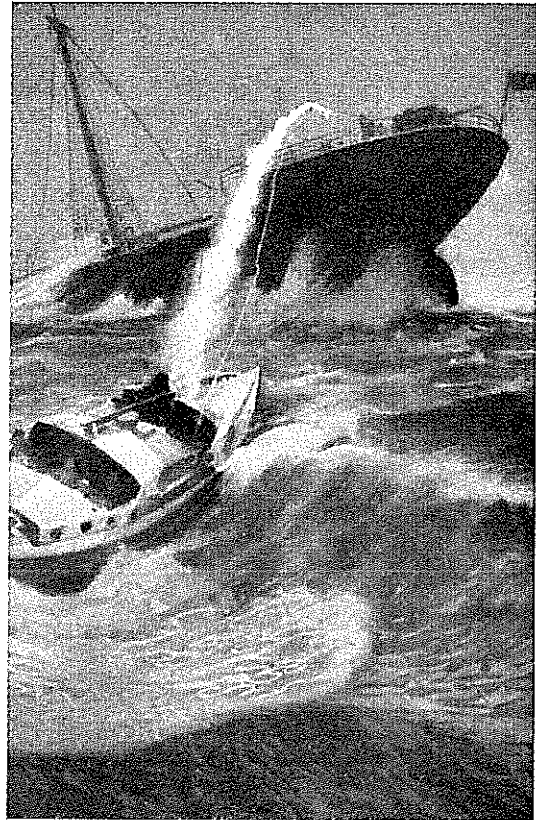
Ombord i Skibe af 500 B. R. T. og derover kræver Board of Trade medført et Sæt af Størrelsen „Nr. 2“ med noget kraftigere Raketter og længere Liner, med Rækkevidde 200—225 m; dette Udstyr vejer ca. 27 kg.

I store Skibe benyttes Udstyr „Nr. 1“ med Raketter af ca. 325 m Rækkevidde; Vægten af det hele Udstyr er ca. 44 kg.

Til Brug for det engelske Kystredningsvæsens Baade leverer Schermuly specielle Raketudstyr med en let Pistol, som naturligvis er langt nemmere at haandtere, naar Baaden i haard Sø nærmer sig det nødste Fartøj, end den hidtil i saadanne Tilfælde almindeligt anvendte Karabin for Raketens Udskydning.

Schermuly Fabrikerne fremstiller endvidere kraftige Faldskærms-Nødsignaler for Skibbrudne, der ønsker at tilkalde Hjælp; disse Raketter stoves i Redningsbaadene sammen med det iøvrigt foreskrevne Udstyr og er saaledes konstruerede, at de kan taale ret ublid Behandling og modstaa Fugtighed. Foruden fra Redningsbaade kan Raketterne naturligvis ogsaa anvendes direkte fra Skibe i Havsnød.

Raketternes Konstruktion er som følger (se Fig. 2): Inderst inde sidder selve Raketten D, et sømløst Staalrør, som i sin øverste Ende rummer en Beholder med en Beholder med en langsomt brændende Ladning H, der udvikler et meget kraftigt Lys, og allerøverst ligger



Raketten afskydes fra Redningsbaad.

sammenfoldet en Faldskærm I, som er fæstet til Blusbeholderen ved Liner; iøvrigt rummer Raketrøret selve Fremdrivningsladningen. Raketten er omgivet af det cylindriske Flydelegeme B—C, som foroven er vandtæt lukket med en Hætte og ligesaa forneden med et aftageligt Brudstykke A, som beskytter Tændmekanismen E—F, der sættes i Virksomhed ved at udtrække Stiften F, hvilket udløser Slagstiften E til Antændelse af en langsomt brændende Sats, som efter ca. 45 Sekunders Forløb igen tænder selve Raketladningen, der uddriver Raketten af Flydelegemet B—C under Afkastning af Proppen J. Naar Flydelegemet efter Udtrækning af Sikringsstiften kastes i Vandet, i læ Side, indstiller det sig lodret, og ved Skuddet stiger Raketten op til en Højde af 300—350 m, hvor Faldskærmen udfolder sig og Bluset automatisk tændes derunder.

Det større Nødsignal udvikler ca. 150.000 Lys Styrke og er om Natten i klart Vejr synligt indenfor 40—45 Sømil Afstand, om Dagen i ca. 10 Sømil Afstand; Brændetiden er ca. 50 Sekunder.

Det mindre Nødsignal („Twistsignal“), som under Affyringen holdes i Haanden, men iøvrigt virker paa samme Maade som det større, stiger til samme Højde, men udvikler kun ca. 75.000 Lys Styrke i ca. $\frac{1}{2}$ Minut og er om Natten synligt indenfor 25—30 Sømil Afstand, om Dagen i ca. 8 Sømil Afstand.

Til Oplysning af Havets Overflade indenfor en Sømil Radius fremstiller Schermuly Raketblus, som affyres fra et Stativ paa Styrehuset og stiger op til ca. 350 m Højde, hvor et Blus af ca. 150.000 Lys Styrke tændes og holdes svævende ca. 1 Minut.

Faldskærms-Nødsignalerne for Redningsbaade koster i Dag ca. Kr. 45 pr. Stk. Omend de endnu ikke er



Redningsaktion fra Damp.

foreskrevet medført i danske Fartøjers Redningsbaade, burde de findes der; i Norge har Myndighederne henstillet til Rederierne at udruste Redningsbaadene dermed. Til nærmere Angivelse af det nødste Fartøjs Position, naar Undsætning nærmer sig det om Natten, leverer Schermuly Signalblus, som kan holdes i Haanden, men alligevel brænder med ca. 75.000 Lys Styrke i henved et Minut.

Et Schermuly „Twistsignal“ ses indenfor fem Gange større Afstand end den normalt foreskrevne stjernekastende Signalkast og kan altsaa tiltrække sig Opmærksomheden indenfor et femogtyve Gange større Areal, d. v. s. forøge Udsigten til at faa Hjælp tilsvarende. Hertil kommer den længere Brændetid, som atter forøger Chancerne.

Under den sidste Krig fremstillede Schermuly Fabrikerne, som nu er det største pyrotekniske Foretagende i Europa, mange specielle Rakettyper til Brug for de Allierede, saaledes de overordentlig kraftige Faldskærmsblus, som benyttedes af R. A. F. under Bombetogter over Fjendeland, ligesom Raketter til automatisk Udskydning af Redningsliner fra Baade, som nedkastedes til Flyvere, der efter Forlis af Flyvemaskiner drev rundt paa Havet i Gummibaade; endvidere Raketter til Udskydning af faldskærmsbaarne Liner, som

anvendtes til Sikring af Skibe og Aerodromer mod angribende Flyvere.

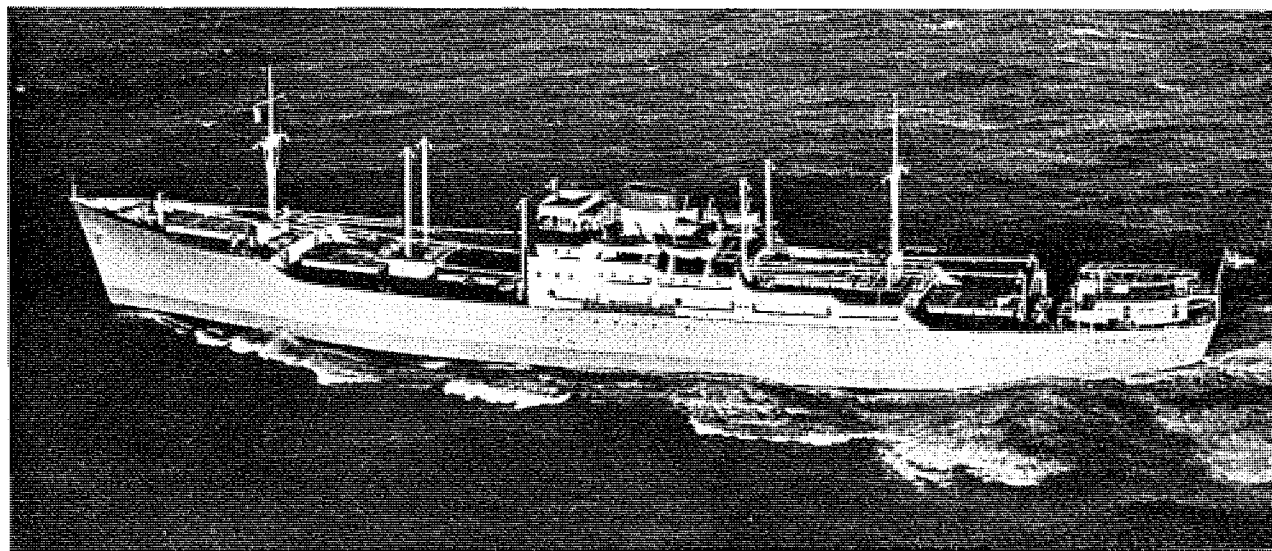
Der findes Schermuly Raketudstyr specielt konstrueret til Brug for Brandvæsen, naar en Line ønskes ført op til en isoleret Person i en brændende Bygning; ligesom til Brug ved Demolering af Ruiner efter Brande o. l. Mange Opdagelsesrejsende har medført Schermuly Udstyr til Etablering af Forbindelse tværs over Kløfter eller Strømme.

Indenfor Luftfarten anvendes forskellige Schermulyprodukter, f. Eks. stærke Blus til Oplysning af Landingssteder, ligesom Raketapparater til Udskydning af Liner for Forbindelse til Land fra Hydroplaner.

Da den gamle Schermuly som anført selv var Sømand og hans Sønner, som nu leder Fabrikerne og har udviklet Virksomheden overordentligt, ligeledes har intime Forbindelser med Søfartens Folk, udmærker Firmaets Produkter sig ved stor Hensigtsmæssighed for Anvendelse ombord og ved robust Konstruktion, saa de kan modstaa ret haardhændet Behandling. Schermulybrødrene er som Anerkendelse af deres store Arbejde for Fremme af Sikkerheden til Søs blevet udnævnt til Æresmedlemmer af „National Union of Seamen“.

Firmaet Schermulys Repræsentant i Danmark er Scandinavian Steel and Shipping Agency.

M/S „Nimbus“ afleveret



M/S „Nimbus“.

Vi har ved Stabelafløbningen udførligt omtalt (Vikingen Nr. 7 1947) M/S „Nimbus“, som den 13. December 1947 blev afleveret fra Götaverken til Rederiet Transatlantic.

Det sensationelt hurtiggaaende Lastlinieskib har allerede før sin Aflevering vakt den største Interesse i Søfarts- og Skibsbyggerkredse baade i Sverige og i Udlandet. Nybygningen er ikke blot det hurtigste Skib i Göteborgs Handelsflaade, men indtager desuden sammen det nylig til Johnson-Linien leverede M/S „Seattle“ Pladsen som Sveriges og Verdens hurtigste Lastlinieskib.

De svenske Rederiers Bestillinger af disse ekstra hurtige Linieskibe er blevet fulgt med stor Interesse i

hele den maritime Verden, og den udenlandske Fagpresse har allerede indeholdt mange Kommentarer til, at de svenske Rederier og Værfter er gaet i Spidsen paa dette Omraade.

Transatlantic, som altid har haft en moderne og hurtig Flaade, har i længere Tid i Samraad med Götaverken planlagt og forberedt den nye Skibstype, som nu har taget Form i „Nimbus“, og som er et langt Skridt i Udviklingen mod Fremtidens Skibe.

Nybygningen adskiller sig i Profil og Linieføring betydeligt fra Rederiets tidligere Skibe selv om de fleste af de Træk, som man har lært at kende som karakteristiske for Transatlantics Skibe, gaar igen i Nybygningen.

„Kina“s Forlis

Julen 1947 vil for mange Danske, der har Tilknytning til Søen, staa som et uhyggeligt Minde langt frem i Tiden. I en usædvanlig voldsom Taifun fandt Ø. K.'s store Motorskib „Kina“ sin Skæbne paa et undersøisk Skær ved Philippinerne 1. Juledag.

Af Skibets 49 Mands Besætning er kun reddet 18. Af de 16 Passagerer blev 12 bragt frelst i Land. Flere af Besætningen blev først reddet efter at have svømmet rundt i det oprørte Hav i flere Timer, og Skibets Baadsmænd blev først fundet paa en lille Ø 14 Dage efter Katastrofen.

Naturligvis blev der straks iværksat en større Efterøgning omkring Ulykkesstedet. Både Skibe og Flyvere deltog i den storstilede Aktion, der desværre efter et Par Ugers Forløb maatte indstilles uden Resultat. Af de savnede har man hidtil kun fundet Maskinassistent Weywadt, der var druknet. Den unge Maskinassistent har nu fundet sit sidste Hvilested paa Samar.

„Kina“ førtes af Kaptajn Aage Valdemar Hjernum, der udviste en beundringsværdig Optræden under Arbejdet med at faa sat Baadene i Vandet, og som staaende paa Broen gik ned med sit Skib. Iøvrigt viste der sig, takket være Officerers og Besætnings rolige og disciplinerede Væremåde, intet Tegn paa Panik om Bord, efter at Ulykken var sket. Efterhaanden som Haabet om at finde flere af de Savnede svandt herhjemme, gik Flagene paa halv Stang mange Steder. Mange af de Omkomne havde Hjem med Kone og Børn, der nu sørger over det haarde Tab, men Ulykken har ogsaa vakt Sorg hos mange andre Danske.

Forliset viser, at vore Søfolk altid har et farefuldt Arbejde at udføre.

Fiskeriaarbogen 1948

er udkommet, udgivet af Fiskeriministeriet, Pris Kr. 4,00.

Aarbogen indeholder alt, hvad en Fiskeskipper behøver at vide, nautiske Tabeller, Søvejsreglerne, Love, Anordninger og Bekendtgørelser vedrørende Saltvandsfiskeriet for Danmark, Færøerne og Grønland, Radio-

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

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

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI
SVENDBORG
Aarhus - Kolding - Haderslev

fyr ved danske Farvande og Nordsøen, Register over Fiskefartøjer, Vejledning ved Ulykkestilfælde, Adresser paa Institutioner m. m.

Udstyret er smukt, og det solide Bind skulde vel kunne holde Aaret ud selv ved Brug om Bord.

Nautisk Almanak 1948

er udkommet, udgivet af Iver C. Weillbach og Co (Sølver og Svarer), Pris Kr. 4,50.

Almanakken indeholder alle til Navigationen brugelige Tabeller paa en meget overskuelig Maade for hver anden Time Aaret rundt efter de mest moderne Principper.

Endvidere findes i Almanakken de internationale Søvejsregler in extenso, Højvandstabeller for en Række Havne i Nordeuropa samt flere Tabeller til Nytte for Navigatorerne.

Bogen fremtræder med et Omslagsbillede af et Søkort over Indsejlingen til Københavns Havn, paa hvilket er projekteret et Billede af samme Omraade, set gennem et Ekkoradioapparat. I en længere Artikel forklares indgaaende dette nye Hjælpemiddel for Skibsfarten.

Almanakken fremtræder i det sædvanlige smukke typografiske Udstyr.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

Søhistoriske Skrifter

Med den største Interesse modtager man det af Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg sammen med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner lige udsendte søhistoriske Skrift „Skibbruddets Saga“ af Louis E. Grandjean. Denne Publikation er den første i en Række af Skrifter behandelende Emner om Søfart og dermed beslægtet Stof, der er planlagt udsendt af Søfartsmuseet og dets Vennekreds. Forfatteren er kendt for sine søhistoriske Bøger og har lige udsendt Bogen med Titlen „Verdens ældste Bjergnings-selskab“, og dette nu fra hans Haand foreliggende Skrift maa nærmest betragtes som en Fortsættelse af denne Bog. Det behandler Skibbruddets Historie lige fra Oldtiden til Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, da Bjergnings-selskaber blev oprettet, og Bjergning kom ind under ordnede Forhold. Det var jo saaledes, at i Oldtiden var et strandet Skib og dets Mandskab dens Ejendom, der havde Strandretten der, hvor det drev ind paa Kysten, og Mandskabet maatte prise sig lykkelige, hvis de ikke blev slaaet ihjel, men fik Lov til at beholde Livet og kun blev gjort til Trælle, hvilket var skibbruden Mands Skæbne dengang og langt senere, idet der i de muhammedanske Stater, der kransede Middelhavet, endnu i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var Skik, at alle Skibbrudne, der bjergedes i Land, blev solgt som Slaver. Kristendommens Indførelse her i Norden mildnede noget paa Strandrettens Haardhed ved den Lovgivning, der i Landskabslovene, f. Eks. „Sjællandske Lov“ fra Slutningen af 1100 Tallet, lovgav om, hvorledes Befolkningen ved Rigets Kyster skulde forholde sig overfor Stranding og Skibbrudne samt hvad Godtgørelse, de skulde have for den ydede Hjælp, d. v. s. det var Kongen, der i Loven havde fastsat de Regler, hvorefter der skulde ydes Befolkningen Betaling for den Hjælp, de havde givet et strandet Skib og dets Mandskab. Dette var ogsaa godt, men med Haandhævelsen af Loven var det saa som saa. Gammel Sædvane er meget svær at udrydde, og Middelalderen med de urolige Tider gjorde ikke Stillingen for de Søfarende lettere, selv om der skete Fremskridt, og først i de efterfølgende Aarhundreder bedredes Forholdene langsomt, saaledes at Sikkerheden ved Besejlingen af Farvandene blev noget bedre, da der oprettedes Fyr og udlagdes Bøjer for at markere de farligste Grunde. Men disse Foranstaltninger faldt absolut ikke i Kystbefolkningens Smag, da det gav dem mindre Næring, og de gjorde, hvad de kunde, for at formindske Virkningen af de oprettede Fyr, idet de har tændt falske Fyr for at lokke Sejlerne ind paa Stranden og derved faa Bjergning af disse. Falske Fyr tændtes saa sent som i 1627. Da de kejserlige Tropper havde besat Vendsyssel, var en af deres første Handlinger at tænde det „falske Fyr“, som Vendelboerne havde haft ved Børglum Kloster, idet Bjergning var for stor en Indtægt for Kystboerne til, at de vilde finde sig i de Foranstaltninger, der forringede deres Indtægt. Forfatteren beskriver og

saa de første professionelle Bjergere og nævner her bl. a. en *Mikkel Jensen* kaldet *Vrager*, der 1560 fik Kgl. Brev paa „at fiske i Stranden alt, som han kunde med sine Redskaber“. Han har været en driftig Mand, der var paa Færde overalt i Rigets Farvande. Han maa have været særlig i Yndest hos Kongen, for han forlenedes med en Gaard i Kastrup og fik tillige i 1578 Forleningsbrev paa Kronens Part af Tienden i Farum Sogn kvit og frit. Han maa have været dygtig. I Omtalen af professionelle Bjergere omtales ogsaa Bjergningsmetoder fra de første primitive Redskaber til senere Tiders mere udviklede Teknik, og ligeledes omtales de Metoder, der bragtes i Anvendelse for Bjergning af sunke Skibe og Ladninger i Midten af det 18. Aarhundrede efter et meget interessant Manuskript fra Marinens Bibliotek skrevet af *Sæmund Magnussen Holm* i 1784, der viser Eftersøgningen, Mærkningen af Vrag og de Redskaber, hvoraf man betjente sig ved Bjergning af sunkne Fartøjer. Men først i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede organiseredes Bjergningen rationelt, og Svitzers Bjergningsentreprise, stiftet 1833, betragtes altid som det første af denne Slags i danske Farvande, men er det ikke, idet der allerede i 1821 af nogle Kendtmænd i København har været sendt Ansøgning til Cancelliet med Anmodning om at maatte gaa ud med deres *Bjergningsfartøj*, og at det maatte blive fritaget for Lodspenge og Havneudgifter, naar det var paa Arbejde med deres Fartøj. De fik Lov til at drive Bjergningsforretning, men Havnepenge skulde de betale, naar de løb i Havn med reddede Skibe eller selv førte Varer ud eller ind. Der har ogsaa været andre, der har drevet Bjergningsforretning, men det vilde føre for vidt at blive ved at citere af denne interessante Bog, der slutter med et Tillæg af Civilingeniør Knud E. Hansen, omhandlende Aarsagerne til, at Skibene forliste. I korte Træk giver det Oplysninger herom, og man skal læse det for at forstaa, hvilke Vanskeligheder Skibsfarten havde at kæmpe med i den Tid, der i denne Afhandling er omtalt.

Man kunde blive ved med at give Uddrag af dette interessante Skrift, som paa det bedste kan anbefales alle, der er interesseret i dansk Søhistorie, ligesom man maa haabe, at dette Initiativ fra Søfartsmuseet og dets Venners Side maa blive fortsat til Gavn for dansk Søhistorie. Bogen er udstyret med mange hidtil ikke offentliggjorte Billeder, der af Billed-Redaktøren Munthe af Morgenstjerne er fremdraget saaledes, at man faar et fyldigt Uddrag af de forskellige Tidens Bjergningsmetoder og Søfart. Papir, Tryk og Clicheer er leveret af De danske Papirfabriker, Bogtrykker Vald. Petersen og Brd. Bærentzens Clichéanstalt og tjener disse Firmaer til Ære, idet det er et nydeligt og fint udført Stykke Bogtryk.

Bogen er tilsendt af Firmaet Andr. Fred. Høst & Søns Forlag, Bredgade 35, hvor den kan faas, og Prisen er Kr. 9,50 pr. Eksemplar. OBNA.

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.

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 – KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601
Amager 1483



Telegr.-Adr.:
HOLZANDIA

FARVER OG LAKKER
Specialitet: SKIBSFARVER

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK A/S

Deres

Bankforretninger



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

34 Afdelinger i København og Omegn

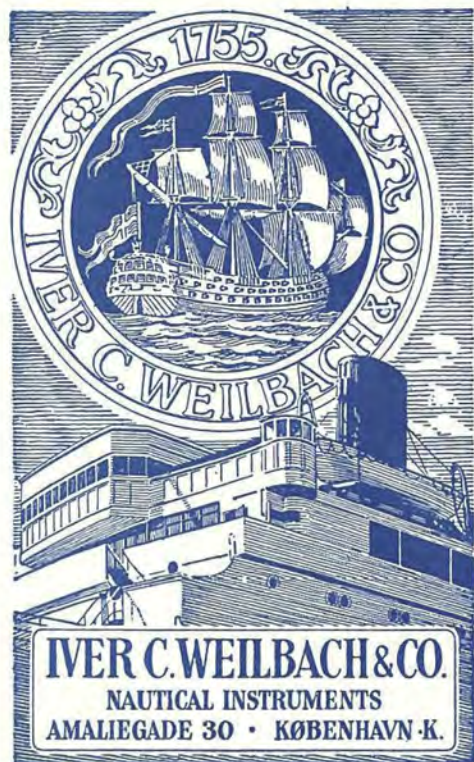
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



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

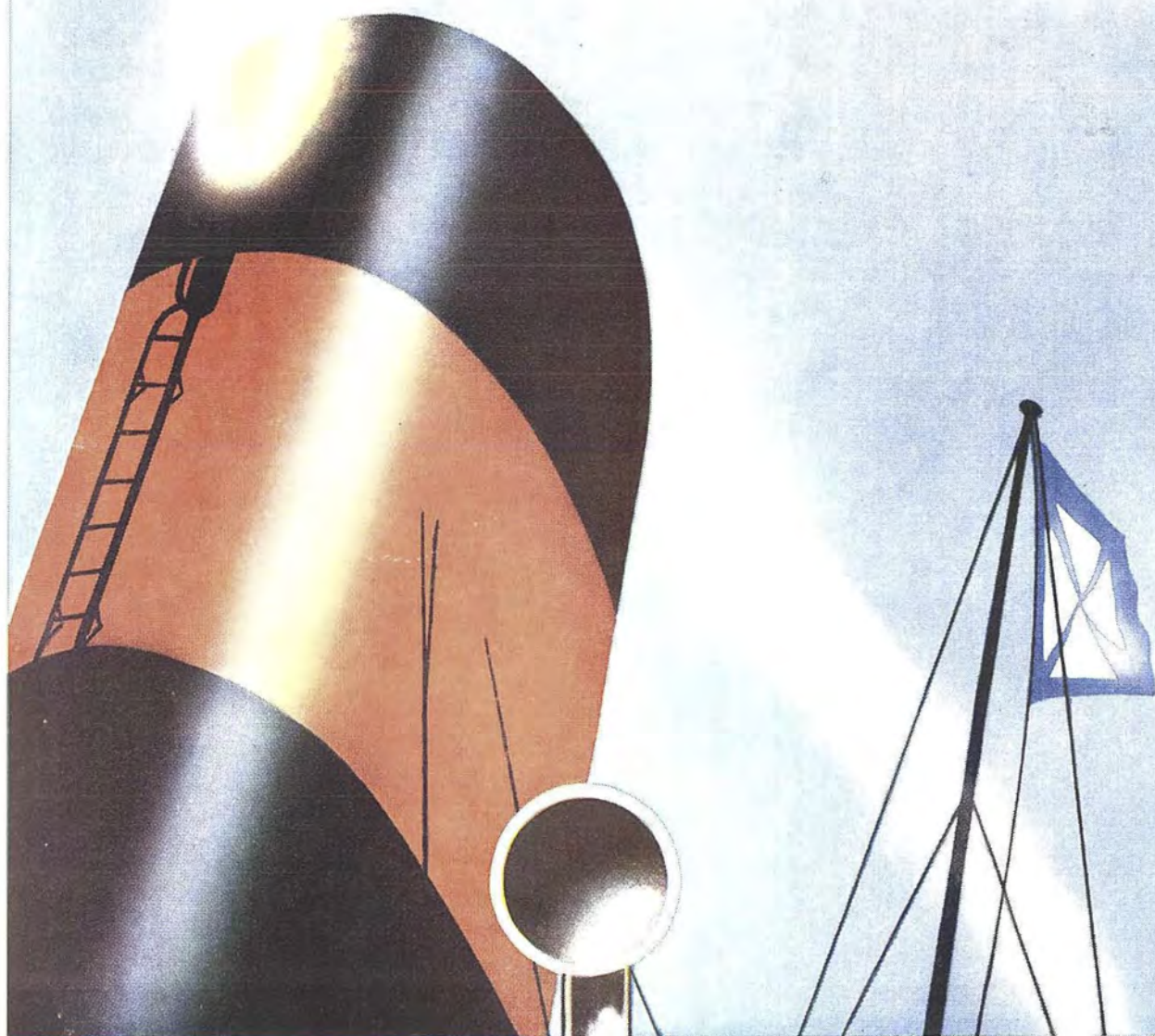
**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

1. Kr.
1. Marts

KONVOJEN VENTER

Maleri af V. QVISTORFF

1948 - Nr. 3
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

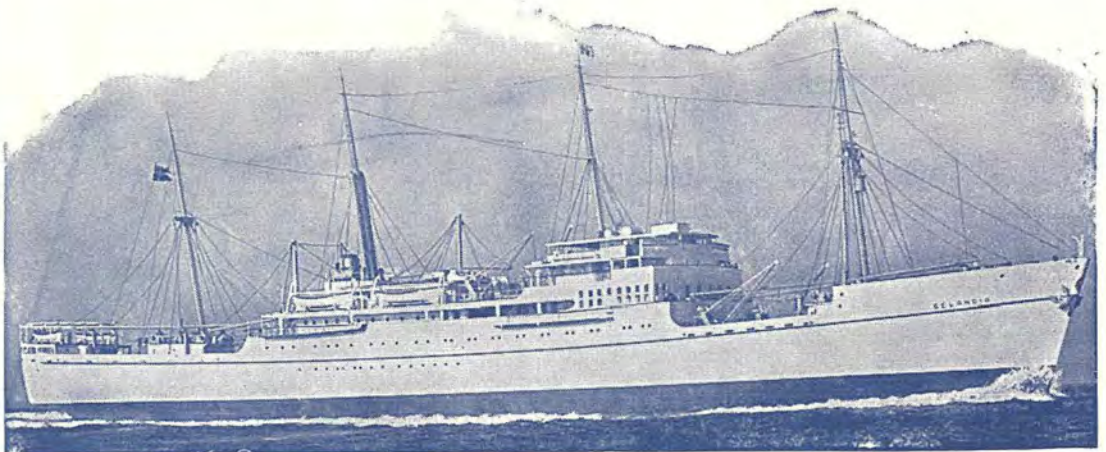
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

SKIBSFART

IMPORT

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

NORDENS SKOLESKIBE

Af OTTO LUDWIG

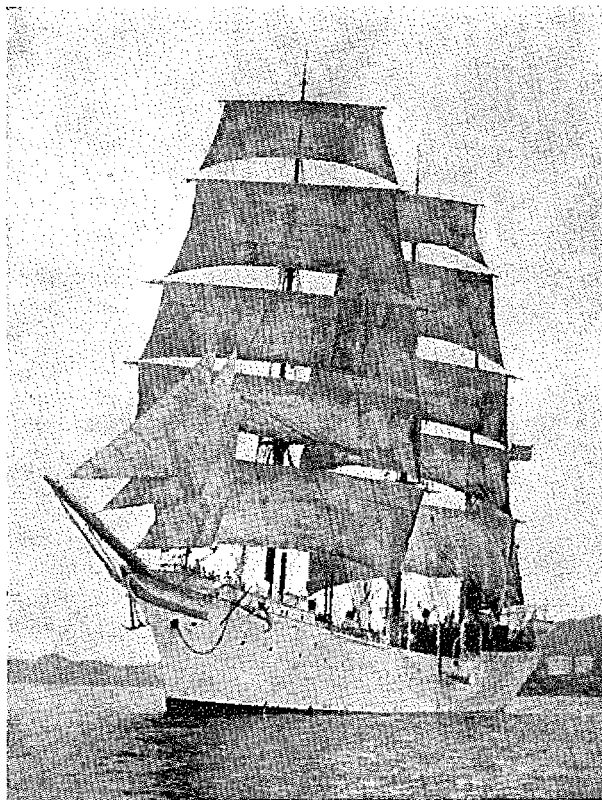
Skoleskibene Verden over har under og tildels ogsaa efter Krigen fort en omtumlet Tilværelse. I en Artikelserie, „Alverdens Skoleskibe“, vil „Vikingen“ fortælle Lærerne lidt om, hvordan man har grebet Skoleskibssagen an i de forskellige Lande og om, hvilken Skæbne der er blevet de mange Skibe til Del i de sidste Aar. Serien indledes i dette Nummer med en Beretning om de nordiske Skoleskibe.

SYNET af et rigtigt Sejlfragtskib er efterhaanden lige saa sjældent som Synet af Bananer i en københavnsk Forretning. Med Hensyn til Bananerne, saa har vi imidlertid begrundet Haab om, at de kommer igen. Sejlskibenes Tid er derimod definitivt forbi. Men trods de sorte Brændstoffers fuldstændige Sejr over de hvide Sejl, saa holder man flere Steder Verden over stadig paa Sejlskibsuddannelsens Betydning for Søfarten. De mange Skoleskibsbesøg herhjemme sidste Aar var et tydeligt Bevis paa dette.

Flere af de større Søfartsnationer har efter Krigen vist øget Interesse for Sejlskoleskibene og er gaaet ind for Anskaffelsen af saadanne. Maa den, hvorpaa man griber Sagen an i de forskellige Lande, er imidlertid meget varierende. F. Eks. har man inden for den danske Orlogsmarine engang udtalt, at man ikke kan overkomme at uddanne en Søofficer til baade at være Soldat og Sømand. I visse andre Lande har baade Handelsmarinen og Orlogsmarinen derimod deres Sejlskoleskib, ja, i nogle er Søværnet endog ene om at holde paa Sejlskibsuddannelsen. Uddan-

nelsen om Bord paa Skoleskibene varierer naturligvis ogsaa de forskellige Nationer imellem. Selv her i Norden er Programmet for de fire Landes Sejlskibsuddannelse forskelligt.

Vi Danskere er stolte over vore Skoleskibe og deres Historie. Især er vi glade, fordi „Danmark“ fik Lov at være med i Kampen mod Nazisterne. Imidlertid er „Danmark“ ikke det eneste Skoleskib, der fik Krigens Haardhed at føle. Verden over deltog Skoleskibe paa begge Sider i Kampen. Nogle slap uskadt, andre med synlige Ar, og atter andre, endte paa Havbunden.



„Statsraad Lehmkuhl“ er det største af de norske Skoleskibe. Sidste Sommer var det paa Danmarksbesøg.

Norske

Skoleskibsskæbner.

Nordmændene led i langt højere Grad end vi under den tyske Okkupation, og det samme gjaldt deres Skoleskibe. Medens „Georg Stage“ fik Lov at fortsætte sit Arbejde inden for afgrænsede Omraader, saa sluttede Skoleskibsuddannelsen i Norge straks den Dag, den tyske Krigsmaskine rullede ind over Landet. I 1940 havde Norge følgende Sejlskoleskibe: Fuldriggen „Christian Radich“ hjemmehørende i Oslo, Fuldriggen „Sørlandet“ fra Kri-

stianssand, Barkskibet „Statsraad Lehmkuhl“ af Bergen, Barken „Tordenskjold“ af Trondhjem og Briggen „Statsraad Erichsen“, der var hjemmehørende i Porsgrund. Kun de tre første af disse Skibe bruges endnu som Skoleskibe. „Tordenskjold“ benyttes i Dag som Fiskefiletfabrik, og „Statsraad Erichsen“ gør Fyldest i Fisketransporten.

Ingen af de nævnte norske Skoleskibe holdes i Gang af Staten, men udrustes og drives for private Midler. Hver By er naturligvis stolt af sit Skoleskib og sætter en Ære i, at det er i Stand til at repræsentere Hjemstedet paa bedste Maade, hvor det kommer frem.

Oslo var den første norske By, der tog fat paa Skoleskibssagen, idet Institutionen „Oslo Skoleskib“ blev startet i 1881. Byen var blandt de heldige, der efter Krigen var i Stand til at sende deres Skoleskibe ud. „Christian Radich“ stod den 11. April 1939 ud paa sit sidste Togt, inden Kanoerne begyndte at tordne. Under Kronprins Olavs Protektion aflagde det smukke Skib bl. a. et mindeværdigt Besøg i New York. Da det kom hjem, blev det paa Grund af Krigen indlemmet i den norske Orlogsflaade, hvor det skulde tjene som Logiskib for en Betaling af 1000 Kroner pr. Maaned. Noget senere blev Lejen dog forhøjet til 1500 Kroner.

Da Krigen den 9. April skyllede ind over Norge, laa „Christian Radich“ ved Flaadestationen i Horten, hvor det straks blev overtaget af Tyskerne. For at virke saa korrekt som muligt betalte den tyske Hær i Begyndelsen den samme Leje for Skibet, som den norske Marine havde gjort. Naturligvis forsøgte Nordmændene af alle Kræfter at faa Skibet udleveret, men Tyskerne svarede blot med at erklære det for Krigsbytte og samtidig standse Betalingen. „Christian Radich“ førte en omtumlet Tilværelse, hvorunder det bl. a. kom til Narvik, hvor man brugte det som Fængsel.

I 1944 kom Skibet tilbage til Oslo, og Tyskerne foreslog nu, at Nordmændene atter skulde begynde Uddannelsen af unge Sømænd om Bord paa det. Men da Skoleskibet stadig skulde være tysk Ejendom, nægtede Skoleskibsstyrelsen at gaa ind paa Forslaget.

Senere paa Aaret fik man at vide, at „Christian Radich“ var havnet i Flensborg, hvor det laa stærkt havareret. Det blev nu bugseret tilbage til Oslo for Skoleskibsinstitutionens Regning, hvorefter det blev dokket. Efter kostbare Reparationer var Skibet klar til nyt Togt i 1947.

Som før nævnt begyndte Oslos Skoleskibshistorie i 1881. Det første Oslo-Skoleskib var en gammel The-

Trader ved Navn „Christiania“. Der staar megen Mystik om dette Skibs Ungdom, da det først findes opført i Lloyd's Register Book i 1874 som hjemmehørende i North Shields og bærende Navnet „Lady Grey“. I næsten en Snes Aar laa „Christiania“ for-tøjet paa Reden som Vartegn for den norske Hovedstad, og mange unge Mænd fik deres første Sømandsuddannelse her om Bord. I Begyndelsen af dette Aarhundrede købte man imidlertid af den norske Marine en udrangeret Lærlingebrig „Statsraad Erichsen“, der var bygget paa Carljohansvern i 1858. Prisen for Briggen var 5000 Kroner. Disse Penge blev skænket af Dampskibsassuranceforeningen „Nora“.

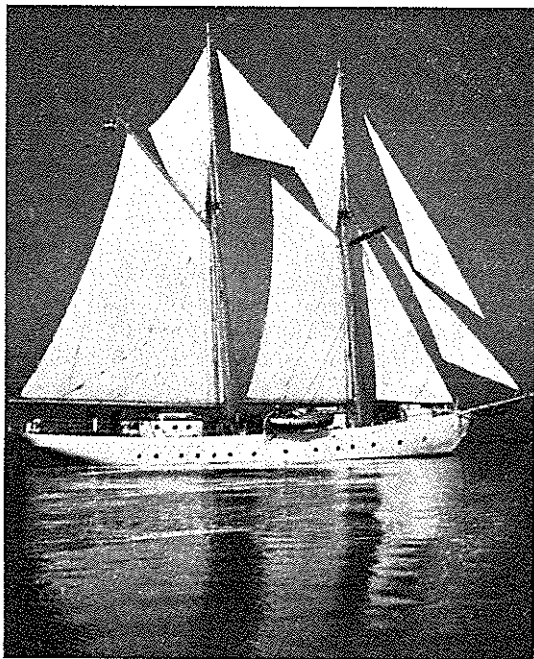
„Statsraad Erichsen“, der var paa 119 Brutto Tons og maalte 115 Fod og 9 Tommer i Længden, havde oprindelig Hamperig, men denne blev ved Ejerskiftet

erstattet af en moderne Wirerig. Skibet blev Norges første sejlene Skoleskib, og Tilstrømningen for at komme med paa Togt med det var meget stor. Første Aar meldte der sig 167 Ansøgere, men kun 46 blev optaget. Aar efter Aar gik det lille smukke Skib ud paa Togt i nordeuropæiske Farvande og skaffede Norge mange Venner. Det blev imidlertid hurtigt klart for Skoleskibsstyrelsen, at man maatte have et nyt og større Skoleskib, og i 1916 testamenterede Ritmester Christian Radich 90.000 Kroner til Køb af et nyt Skib. Kort efter fik man Tilbud om at købe en Fuldrigger paa 1847 Brutto Tons, nemlig „Transatlantic“ (ex „Mersey“). Man fik hurtigt samlet den fornødne Sum paa 410.000 Kroner sammen gennem frivillige private Bi-

drag, og Købet blev sluttet. „Transatlantic“ blev imidlertid hurtigt solgt igen, da Priserne paa Skibe var i voldsom Stigning, og Skoleskibsinstitutionen tjente en pæn Sum, som skulde bruges til et endnu bedre Skib, naar Tiden var moden.

Den 24. August 1936 blev Kølen lagt til et nyt Skoleskib ved Framnæs mek. Værksted, Sandefjord, og næste Sommer kunde Eleverne skifte over fra den gamle „Statsraad Erichsen“ til Fuldriggeren „Christian Radich“. Det smukke hvide Skib har Plads til ca. 60 Elever. Det har en Længde over alt paa 62 m, en Bredde paa 9,7 m og et Dybdegaende paa 5,7 m. Det er forsynet med en 200 HK. Hjælpemotor. Skoleskibets første Togt, som kun var af kort Varighed, gik til England. Næste Aar stod Fartøjet ud med 44 Dækslever, 6 Maskin- og 6 Kokkelever. Turen gik denne Gang til Stockholm, Helsingfors, Frederikshavn og Leith.

Da Eleverne i 1937 gik om Bord i deres nye Skib, blev „Statsraad Erichsen“ samtidig overtaget af Ele-



Den svenske Marines Øvelsesskonnert „Falken“ fotograferet paa sit første Togt sidste Sommer.

ver fra Porsgrund. Med Hurraraab hilste Oslos Skoleskibs elever deres gamle Skib Farvel, da det strøg ganske tæt forbi dem.

Fra Skoleskib til Cocktailbar.

Bergen var den anden af de norske Byer, der fik Skoleskib. Dets første Fartøj var ligesom Oslos første stationært. Det var en gammel Bark, „Karlsrona“, der var bygget i 1855. Stifterne af Bergens Skoleskibs-institution døbte imidlertid Skibet om til „Bjergvin“. Der uddannedes aarligt 50—56 Elever om Bord. Kort efter Oslo fik ogsaa Bergen et sejlene Skoleskib. Man havde i Oslo haft Valget mellem „Statsraad Eriksen“ og et andet udrangeret Orlogsfartøj, Korvetten „Alfen“. Da man valgte det første, købte Brødrene Giertsen det andet for 5000 Kroner og forærede det til Skoleskibsinstitutionen i Bergen. Med omkring 40 Elever sejlede „Alfen“ i de følgende Aar paa Togt langs Norges Kyst og stak ogsaa af og til en Tur over Nordsøen.

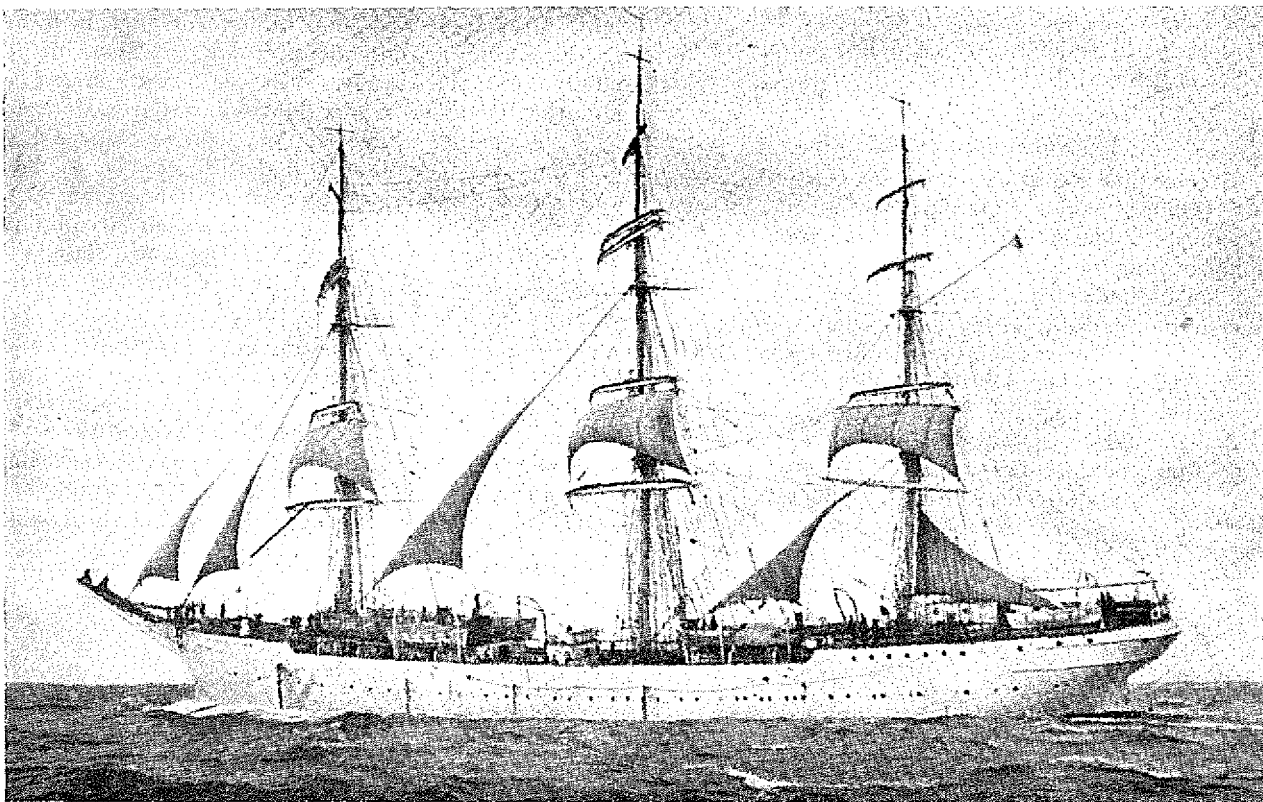
I 1925 fik Bergen et nyt Skoleskib. Efter den første Verdenskrig maatte Tyskerne afstaa Skoleskibet „Grossherzog Friedrich August“ til England. Allerede i 1921 blev det købt af det Bergenske Dampskibsselskab og to Aar senere stillet til Disposition for „Bergens Skoleskib“. Efter afsluttet Prøvetogt blev det købt af Norges Rederforbund, der skænkede det til Bergens Rederiforening, som igen skænkede det til „Bergens Skoleskib“. Skibet fik nu Navnet „Statsraad Lehmkuhl“.

„Statsraad Lehmkuhl“ er barkbygget og har føl-

gende Dimensioner: Længde 75 m, Bredde 12,60 m, Middeldybdegaende udrustet 5,10 m og Deplacement 2350 Tons. Sejlarealet er 2000 Kvadratmeter. Der optages ved hvert Togts Begyndelse 200 Elever, hvoraf 40 gør Tjeneste som Motorelever, medens 20—30 er Kokkelever. Man maa haabe, at det gamle Ordsprog om, „at mange Kokke fordærver Maden“ ikke passer om Bord paa „Statsraad Lehmkuhl“!

Det bergenske Skoleskib blev ved Krigens Udbrud udlejet til Marinen som Løgiskib, efter at det meste af Inventaret samt Baade, Sejl og Presenninger var blevet anbragt i et af Marinens Oplagsskure i Bergen. Ved en Eksplosion den 8. Maj 1940 gik alt dette op i Luer. Man modtog derfor en Erstatning fra Forsikringsselskabet paa 69.151 Kroner.

Forinden Eksplosionen var „Statsraad Lehmkuhl“ blevet beslaglagt af de tyske Myndigheder, der erklærede det for at være Prise. Fartøjet blev omdøbt til „Westwärts“ og blev i de følgende Aar brugt som Øvelses- og Skoleskib for den tyske Marine. Ved den tyske Kapitulation var Skibet beliggende i Eidsvåg med omkring 200 tyske Soldater om Bord. Det engang saa stolte Skib var frygteligt tilredt. Intet af Riggen var tilbage, Dækket var revet op flere Steder, og en stor Del af Træværket brændt. Maskineriet var ved at blive ødt op af Rust, og det elektriske Anlæg var fuldkommen ubrugeligt. Desuden havde Tyskerne indrettet Pejsestue om Bord samt Cocktailbar og Fængselsceller. Først den 25. Oktober 1945 blev Skibet leveret tilbage til dets retmæssige Ejere af den norske Marine, hvorefter det slæbtes til Damgaardssundet. Allerede i Sommeren 1946 kunde „Stats-



Det finske Skoleskib „Suomen Joutsen“ paa Slør. Hvornaar Skibet atter sætter Sejlene for et Udenlandstogt, staar endnu ben i det visse.

raad Lehmkuhl" dog trods de store Ødelæggelser staa ud paa Togt igen.

Kristianssands Skoleskib hedder som allerede nævnt „Sørlandet“. Det blev bygget i 1927 i Kristianssand, hovedsagelig for en Pengegave skænket af Skibsreder Skjelbred og dennes Hustru. Skibet er paa 577 Brutto Tons og medtager hvert Aar paa sit Togt, som varer et halvt Aar, 95 Elever. „Sørlandet“ er et Staalskib og har Hjælpemotor om Bord, hvorfor det ogsaa medtager nogle faa Maskinelever paa Tøgtterne. Endvidere er der om Bord beregnet Plads til Kokkelærlinge. Eleverne betaler en lille Sum for Undervisningen, men Kosten og Uniformen er fri. Iøvrigt indtager „Sørlandet“ en Særstilling blandt Norges Sejlskoleskibe, idet det hvert Aar modtager et fast Tilskud af Stat og Kommune. Grunden til dette er, at Undervisningen om Bord er arrangeret som en praktisk Fortsættelsesskole for Drengene og derfor er godkendt af Ministeriet.

Før Krigen opererede Kristianssands Skoleskib væsentligst i nordeuropæiske Farvande, men har ogsaa taget Turen over Atlanten. „Sørlandet“ er sikkert det af de norske Skoleskibe, der led mest under den tyske Besættelse. Ogsaa det maatte tjene en Tid som Logiskib, men under et Ophold i Kirkenes blev det sænket af allierede Flyvere, og man troede efter Kapitulationen, at det aldrig mere vilde komme til at flyde. Det blev imidlertid hævet og slæbt til Høivolds sek. Verksted i Kristianssand. Skoleskibets Kaptajn Selmer Lindeberg og Bestyrelsens Formand, Skibsreder Herlof Andersen haaber, at Fartøjet til Sommer igen kan komme ud at sejle.

Inden vi forlader Norge og gør Springet til Nabolandet Sverige, skal det lige nævnes, at den Kongelige Norske Marine, som et Par Gange har leveret Skoleskibe til Handelsmarinen, i Dag ikke selv ejer noget Sejlskoleskib.

Lystyacht bliver Skoleskib.

Sverige har for Øjeblikket kun eet Sejlskoleskib for Handelsflaaden i Drift, nemlig en tremastet Skonnert „Sunbeam“, der er identisk med Lord Runciman's tidligere Lystyacht „Sunbeam II“, der løb af Stablen i Dumbarton 1929. Skibet blev købt af Abraham Rydbergs Stiftelse for 18.500 Pund og sejlede ud paa sit første Togt under svensk Flag i Juni 1946.

Abraham Rydbergs Stiftelse, der blev stiftet 30. November 1846, har før „Sunbeam“ haft fire Skoleskibe. Det første, som hed „Carl Johan“ og var en Brig, fungerede fra 1848 til 1878. Derefter kom der tre Skibe, der alle hed „Abraham Rydberg“. Det første, som sejlede for Stiftelsen i Aarene 1879—1911,

var en tremastet Bark. Den blev afløst af en Fuld-rigger paa 150 Tons, der fungerede til 1928, da den blev solgt til Amerika. „Abraham Rydberg II“ sejlede i flere Aar som Lystyacht under Navnet „Seven Seas“, og vi Danske husker den specielt for Kapsejladsen med den gamle „Georg Stage“, som sidstnævnte forøvrigt vandt. Samme „Seven Seas“ blev ved Krigen Begyndelse overdraget til den amerikanske Marine, for hvilken det gjorde Tjeneste som Skoleskib for Søofficersaspiranter.

„Abraham Rydberg“ Nummer tre sejlede under svensk Flag fra 1929 til 1942. Det var en firemastet Bark bygget i 1892 i Glasgow for en Honolulu-Kaptajn, som kaldte det „Hawaiian Isles“. Barkens første Tur var ikke videre vellykket, idet det tog den seks Maaneder at sejle fra Swansea i England til San Francisco. I 1910 blev Skibet solgt til Alaska Packers Association, der døbte det om til „Star of Greenland“. Under dette Navn satte Barken ny Rekord for Sejlskibe ved at tilbagelægge den 2400 miles lange Rejse fra San Francisco til Unalaska paa syv Dage.

Da „Star of Greenland“ i 1929 blev omdøbt til „Abraham Rydberg“ og kom under svensk Flag, blev der foretaget visse Forandringer om Bord. Saaledes blev Beboelsesrummene gjort større for at give Plads til ca. 40 Elever foruden Mandskab og Officerer. Som de foregaaende i Rækken af svenske Skoleskibe, blev ogsaa det tredje „Abraham Rydberg“ benyttet til Fragtfart og gjorde mange vellykkede Rejser med Korn fra Australien til England.

I 1945 blev „Abraham Rydberg“ overtaget af Julio Riberio Campos fra Oporto i Portugal, og igen maatte det skifte Navn. Denne Gang blev det omdøbt til „Foz Do Douro“, der betyder „Floden Douro's Ud-løb“. To Aar senere blev Skibet forsynet med to Fairbanks Morse Dieselmotorer, der er i Stand til at udvikle 690 Hestekræfter ved 500 Omdrejninger i Minuttet. Desuden er der blevet installeret Motorer til Brandpumper og Ventilation, og den stolte Bark er i det hele taget blevet moderniseret i en saadan Grad, at den næsten ikke er til at kende igen. Det mest bemærkelsesværdige ved den er en strømliniet Skorsten anbragt midtskibs. „Foz Do Douro“ har følgende Maal: Længde over alt 79,48 m, Bredde 15,11 m og Bruttotonnagetallet 2520 Tons.

Rydbergsstiftelsens nuværende Skoleskib „Sunbeam“ er ikke lastførende, og iøvrigt skal det kun gøre midlertidig Tjeneste som Skoleskib, idet man ved en given Lejlighed vil købe et større og mere velegnet Skib, som saa skal føre Navnet „Abraham Rydberg“ videre.

Vi hævdede længere oppe i Artiklen, at „Sun-

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



beam" er Sveriges eneste Sejlskoleskib for Koffardimarinen. Dette er kun til Dels rigtigt. Under Krigen byggedes nemlig paa Lindholmens Værft i Gøteborg en firemastet Motorskonnert „Albatross" til Rederiet „Motorfart", der er en Afdeling af den store Brostrøm-Koncern. Skibet blev bygget som Uddannelsesfartøj, men som „Vikings" i en tidligere Artikel om Søens Videnskabsmænd har oplyst, saa bruges det for Øjeblikket som Ekspeditionsskib og er paa en Tur Verden rundt. Ifølge svenske Meddelelser har „Albatross" dog ogsaa paa dette Togt enkelte Elever om Bord. Da „Albatross" første Gang gik ud paa Øvelsestogt, fulgte det ikke det Program, der paa faa Undtagelser nær er gældende for de fleste Skoleskibe. Det medbragte 16 Elever, der i Løbet af et Aar tørnede om Tjenesten paa Dæk og i Maskine. Endvidere fik de allesammen tillige Lejlighed til at faa et Indblik i Regnskabsføring og Madlavning. Hvert halve Aar udskiftedes Halvdelen af Eleverne, saadan at man aldrig havde en Besætning udelukkende bestaaende af Begyndere. „Albatross" er iøvrigt forsynet med alle moderne nautiske Hjælpemidler som f. Eks. Ekkolod og Radiojuleapparat. Skibet er paa 1050 Brutto Tons, og Sejlaræalet er 1120 Kvadratmeter. Dette Skib er maaske et Mønster paa Fremtidens Skoleskib, der vil gøre det muligt for Eleverne at faa den rigtige Sejlskibsuddannelse samtidig med, at de stifter Bekendtskab med Ting, de vil møde paa et moderne Damp- eller Motorskib.

Et Skoleskibsforlis.

Sverige har imidlertid ogsaa haft andre Skoleskibe. I 1915 købte det svenske Rederi A/B Transatlantic saaledes af et norsk Rederi „Dunboyné", der var bygget i Skotland i 1888 eller 89. Ved Købet blev det døbt om til „G. D. Kennedy" og tjente efter en Ombygning som Skoleskib. Endnu en Gang blev det imidlertid solgt og skiftede atter Navn. Som „Af Chapman" var det i flere Aar et prægtigt Øvelseskib for svenske Søofficersaspiranter. For indtil ganske kort Tid siden gjorde det Fyldest som Logiskib for Marinen i Stockholm, men der er nu Mulighed for, at det skal ophugges inden længe.

Endnu et svensk Skoleskib vil blive husket: „C. B. Pedersen". Dette Skib, der var en firemastet Bark, blev søsat i Italien i 1891 under Navnet „Emanuele Accane". Skibet havde i sin 46-aarige Levetid ialt fem Navne, idet det ogsaa havde heddet „Fern", „Elsa Olander" og „Succia". Fartøjet var 88,09 m langt og 12,11 m bredt. Sejlaræalet var paa 5000 Kvm.

Som svensk Skoleskib blev det 1841 Brutto Tons store Sejlskib sat ind i Kornfarten fra Australien til Europa. Det var i 1922. Femten Aar senere, den 25. April 1937, blev den stolte Bark imidlertid paasejlet af en 5400 Tons stor Damper, „Chagres" af Glasgow. „C. B. Pedersen" sank ca. 600 Sømil SW. for Azorerne.

Sverige er et af de Lande, der stadig har Skoleskibe for baade Søværn og Koffardiflaade. Flaadens ældste og største sejlene Skoleskib er den 48 Aar gamle Fregat „Jarramas" paa 550 Tons. „Jarramas" har følgende Maal: Længde 52,92 m, Bredde 8,25 m og Dybdegaende 5,66 m. Sidste Aar fik den svenske Marine imidlertid to nye Sejlskoleskibe. Det er to Øvel-

sesskonnenter af samme Størrelse og samme Type. De er begge bygget paa Orlogsværftet i Stockholm. „Falken" løb af Stablen i Foraaret, medens „Gladan" blev søsat i Efteraaret. Det er Mening, at de to Skibe nu til Foraaret skal sejle Kapsejls mod hinanden.

„Falken" og „Gladan" har følgende Maal: Længde over Stævn 54,42 m, Længde i Vandlinien 28,5 m. Bredde 7,27 m og Dybdegaende 4,15 m. Sejlaræalet er noget over 500 Kvm. Maskineriet udgøres af en 50 HK Bolinder Motor. Tonnagetallet er 218 Tons. De to Fartøjer har hver en Besætning paa 42 Mand.

Interessen for Skoleskibssagen er i Sverige meget stor. Saaledes stiftede „Besætningen Rydbergsgasterne" i 1936 i Stockholm „Nordeuropeiska Skoleskepps-förbundet", hvis Formaal det er at fremme Skoleskibssagen ved bl. a. at bringe Skoleskibenes Besætninger og Elever i nærmere Kontakt med hinanden. Dette sker f. Eks. gennem et Forbundsblad, som regelmæssigt bringer Nyheder om Skoleskibene og Mændene om Bord i dem. Medlemsskabet er gratis. Baade Besætninger, Elever og Skibe kan blive Medlemmer. Foruden de svenske Skoleskibe er de norske, de finske, de danske, de tyske, de polske, de engelske, de hollandske og de belgiske Skoleskibe Medlemmer.

I Sejlskibenes Land.

Finland har gennem hele dette Aarhundrede gjort sig fortjent ved paa sine store oceangaaende Sejlskibe at tage Elever fra Ind- og Udland med paa de lange Togter til de fjerneste Egne af Kloden. Finska Skolskeppsrederiet i Helsingfors havde saaledes i Begyndelsen af dette Aarhundrede Elever med paa Sejlskibene „Fennia", „Favell" og „Glenard". De unge Mænd fik her en praktisk Sømandsuddannelse og tillige en teoretisk Undervisning i Navigation o. l. I den første Tid modtog Eleverne ingen Løn, men efterhaanden kunde de naa op paa en Hyre, der svarede til den, en Sømand med lignende Tjenestetid plejede at modtage. Eleverne skulde ved Tiltrædelsen om Bord helst have Studentereksamen eller i det mindste Mellemkoleeksamen.

Ogsaa Skibsreder Gustaf Eriksson fra Mariehamn har gennem Aarene taget mange Elever med om Bord i sine Sejlskibe, hvis Navne er kendt af enhver gammel Sømand. Den store Skibsreder er nu selv død, men de Skibe, der endnu er tilbage af hans engang saa store Sejlskibsflaade, giver stadig unge Søfolk en Uddannelse, der er værd at bygge videre paa. Det tidligere danske Skoleskib 4-mastet Bark „Viking" er et af Rederiets endnu eksisterende Sejlskibe. Desuden ejer Rederiet „Passat" og „Pommern".

Af deciderede Skoleskibe har Finland kun eet. Det hedder „Suomen Joutsen" og tilhører Marinen. Skibet er ikke for Øjeblikket sejlklart, da det under hele Krigen har været afrigget. Efter Vaabenstilstanden har det tjent som Moderskib for Minestrygningsfartøjer, og man ved ikke, hvornaar det atter vil komme til at tjene sit oprindelige Formaal.

„Suomen Joutsen" er et smukt Skib, når det er udrustet. Det har en største Længde paa 96,4 m, og

Længden i Vandlinien er 80,0 m. Bredden er 12,4 m og Dybdegaaende i Ballast 5 m. Deplacementet er paa 2900 Tons, og Sejlarealet er paa 2200 Kvadratkilometer. Stormastens Højde fra Vandlinien er 52 m. Maskineriet, der udvikler 400 HK giver Fartøjet en Fart af 5 Knops Fart under normale Forhold.

Skibet er bygget i 1902 i Sant Nazaire i Frankrig, hvor det fik Navnet „Laennec“. Det ejedes til at begynde med af Selskabet „Société des Armateurs Nantes“. Senere overtoges det af Compagnie Plisson, hvorefter det i 1923 købtes af Norddeutscher Lloyd, under hvilket Selskab det sejlede som Skoleskib for Handelsflaaden. Det blev nu døbt om til „Oldenburg“ og sejlede under dette Navn, indtil det i 1931 toges i Brug af den finske Marine. Den finske Stat havde allerede købt det smukke Fartøj i 1930, men da det hidtil havde ført Last paa sine Rejser, skulde der foretages en Del Ændringer om Bord. Paa sin første Rejse under finsk Flag besøgte Skoleskibet

bl. a. København, men naaede ogsaa helt til Las Palmas og Ponta Delgada. Lige til 1938-39 fortsatte „Suomen Joutsen“ sine lange Togter, der gerne strakte sig over ca. et halvt Aar. Besætningen varierede paa disse Rejser mellem 170 og 185 Mand, og Eleverne blandt disse bestod baade af Medlemmer fra Officers-, Kadet- og Underofficerskorpset. Naturligvis var ogsaa det værnepligtige Personel repræsenteret om Bord. Hver Personelgruppe fik iøvrigt Uddannelse hver for sig.

Fra Foraaret 1934 til Foraaret 1937 fungerede Skibet som flydende Udstilling, idet det paa sine Rejser medbragte et Udvalg af indenlandske Produkter, som udstilledes i de forskellige udenlandske Havne, det anløb.

Forhaabentlig faar „Suomen Joutsen“ og iøvrigt alle de mange Skoleskibe, der under Krigen blev brugt til saa vidt forskellige Formaal, snart igen Lov til at vise deres Hjemlands Flag paa fremmede Have.

Det danske Redningsvæsen

Naar man læser det danske Redningsvæsens nys udsendte Aarsberetning, og det deraf fremgaar, at der paa Danmarks lange Kyststrækninger er anbragt 54 Redningsstationer samt 5 Bistationer, og at der ved disse Stationer findes 25 Roredningsbaade og 23 Motorredningsbaade, Raketapparater, Materiel, Huse og ikke mindre end 239 Telefonstationer, samt at der er ansat 569 Personer i Redningsvæsenets Tjeneste, og naar man saa ser, at hele Aarsudgiften er 745,392 Kr., saa gætter man paa, at dette „Væsen“ blandt alle Statens „Væsener“ er det, der præsenterer den forholdsmæssig mindste Udgift, for de nævnte 569 Tjenestemænds Lønninger er jo ogsaa indbefattet i Summen. Sammen med Driftsudgifterne udgør de nævnte ikke særlig svimlende Beløb.

I Beretningen staar der at læse, at den samlede Personalestab oppebærer et Vederlag paa 525,251 Kr., og der er som nævnt Tale om 569 Personer.

Gaar man i Detailler, saa finder man, at Bestyrelsen, Fuldmægtigen og Assistenten oppebærer tilsammen 51,680 Kr., og en Telefonkonsulent maa nøjes med 840 Kr., ialt 32,320 Kr. Tilbage er til Lønning af Redningsmandskabet 292,751 Kr.

Iøvrigt kan tilføjes, at saavel Bestyrer som Fuldmægtig og Assistent lønnes i Henhold til Tjenestemandsløven, samt at Grundlønnen for Opsynsmænd udgør 600 Kr. (af disse er der 54), Baadmand 480 Kr. (af disse er der 40), Baad- og Betjeningsmænd 560 Kr. (af disse er der 469). Til disse Grundlønstakster kommer saa et mindre Dyrtidstillæg, der for Tiden udgør 15, 12 og 9 Kr. pr. Maaned. henhv. for Opsynsmænd, Baadmand og Baadmænd.

Ved at blade videre i Aarsbudgettet læser man:

„Det bemærkes, at Tjenesten ved Redningsvæsenet er at opfatte som en Bibeskæftigelse, da Personalet i Forbindelse dermed i overvejende Grad driver Fiskeri saavel som andet Erhverv.“

Man hæfter sig ganske særlig ved Slutningen af denne Sætning og genopfrisker en Del særdeles

velbegrunder — Kritik fremsat fra Personalets Side, netop imod Ansættelsen af Personer, som ikke er praktiske Fiskere, idet man har hævdet, at Ansættelsen af saadanne mindre søkyndige Folk som Baadmænd sænker det Kvalitetsniveau af Menneskemateriale, der altid har været om Bord i vore Redningsbaade.

Grunden til, at der har været en vis mærkbar Mangel særlig i Havnebyerne paa Tilgang til Redningsvæsenet, siges fra een Side at hidrøre fra de større Indtjeningsmuligheder ved Fiskeriet, medens man fra Redningsmandskabet selv hævder, at det er den lille Aflønning, som man fra Statens Side byder for den ansvarsfulde Tjenestes Udførelse, der er Aarsagen.

Hvorom alting nu er: en Ting er sikkert, og det er, at man fra Ledelsens Side aldrig bør gaa paa Akkord i dette Spørgsmaal og antage en ukyndig Mand for at faa Mandskabet fyldt ud. Giv Betjeningsmandskabet ved vore Redningsstationer en Løn, der i nogen Grad staar i rimeligt Forhold til det Ansvar, man paalægger dem, saa vil ogsaa den dygtige unge Fisker melde sig til Tjeneste som før.

Og endelig understreges det, at det er et Bierhverv, der er Tale om, og det er næsten rigtigt, men der er dog det at sige hertil, at det er et Bierhverv, der stiller større Krav, end de fleste andre, der gaar under samme Benævnelse. Hver Time i Døgnet maa Baadmanden med kortest muligt Varsel være parat til at sætte sit Liv ind i Kampen for at redde Mennesker i Nød, og han maa ikke være borte fra sin Tjenestetid uden at søge Orlov.

— Naa, men det var Tanker, som fremkom under Læsningen af dette Punkt i Beretningen, og forhaabentlig vil da ogsaa selve Lønsituationen komme i roligt Leje — sker dette, saa mener ihvertfald ogsaa den, der skriver disse Linier, at Personalespørgsmaalet samtidig er løst.

M a a g e n.

Skipperen

PAA „TRINCOMALEE“

Fortsat fra forrige Nummer.

ALLE Mand var paa Dækket, skønt to Glas paa Morgenvagten havde forkyndt, at Klokkeren endnu kun var fem. De havde samlet sig uden for Kabyssen, hvor de stod og slubrede skoldhed Kaffe i sig, hvilket Førstestyrmand Mason havde beordret for at stramme dem op til det haarde Arbejde, der kunde synes at være nær forestaaende. Længe forinden havde Mandskabet selv fastslaaet „Trincomalee“s Skæbne. De saa alle som een, at den gamle Bark maatte blive staaende, hvor den selv havde anbragt sig, medmindre der skete et Mirakel, og Mirakler var ingen af dem særlig tilbøjelige til at tro paa.

„Hør Wills! Du havde Roret, og det var dig, der satte den gamle Tøs herind,“ sagde Baadsmanden. „Fortæl os, hvordan du bar dig ad, og saa maa du hellere se at faa hende ud igen.“

Da Wills efterhaanden var blevet pirrelig over alle de Skoser, han havde maattet høre som Mirakelmager, gav han et kort og affejende Svar, og i det samme viste Skipperen sig i Kahytskappen. Han ravede op paa Halvdækket med nogle sælsomme Fagter, der straks forudsagde Spektakel.

„Her har vi den Gamle!“ udbrød Folkene i Kor, og med dette Udbrud forstummede Talen om Wills' Mirakel.

„Pas nu paa,“ sagde Tømmermanden. „Jeg tror, der er Knallerter i Luften, saa det er vist bedst, vi holder os paa Afstand af den gamle Deliriumskandidat.“

Der var ingen Tvivl om, at denne Titel var fuldt ud berettiget over for Kaptajn Partridge i hans nuværende Tilstand. Enhver Læge vilde ved Synet af ham have bedømt ham som værende paa det sidste Stadium før Delirium tremens. Skønt hans Klumpnæse var rød som en bagbords Lanterne, var den Rest af hans Ansigt, der ikke var dækket af Skæg, hvidt som Sne, og der sprang nu og da ligesom Flammer ud fra hans ellers matte, glasagtige Øjne — Flammer, der blussede af Vildskab. Han indledede sin Tilsynkomst paa Halvdækket med nogle spottende Bemærkninger til sit eget specielle Forsyn, som han udslyngede i et Sprog, der vilde kunne faa Haarene til at rejse sig paa Hovedet af enhver Ateist. Hans tidligere Besværgelser over, at Sam Mason var hans Førstestyrmand, dukkede efterhaanden langsomt op i hans Bevidsthed, og da hans Hukommelse omsider var klaret saa meget op, at han var i Stand til at tale direkte til Styrmanden, tog den kaffedrikkende Forsamling uden for Kabyssen Mod til sig og stimlede agterover i Haab om at se deres Kaptajn blive lagt fladt i Dækket som en opskudt Klyvernedhaler.

I saa Henseende blev de dog skuffede; thi Mason

var klar over, at han havde gjort sig skyldig i en Forsømmelse. Han var heller ikke helt sikker paa, om det ikke havde været hans Pligt at gøre Indsigelse, da han opdagede den Gamles Tilbøjelighed til at „skære Hjørner af“. Vel var Kaptajn Partridge hans Foresatte, og en Styrmands Indblanding i sin Kaptajns Dispositioner kunde maaske udlægges som Insubordination — men alligevel? — Nej, han var ikke sikker i saa Henseende. Men med Hensyn til ikke at have benyttet Haandlodet havde han gjort sig skyldig i en Forsømmelse, og det vidste han. Han stod ganske stille i et Par Minutter og lyttede til Skipperens vrøvlede Talestrøm. Men saa kunde han ikke længere tie.

„De har Ret, Kaptajn Partridge,“ sagde han. „De ærgrer Dem over, at jeg er Deres Styrmand, men det kan let ændres. Maaske kan jeg til Deres Tilfredshed gøre Fyldest som Matros, og dersom De ønsker det, kan jeg flytte forud i Lukafet; og saa kan De lade en af de Djævle, som De har saa mange af i Munden, indtage min Plads.“

Det var ikke første Gang, at Styrmand Mason havde tilbudt at yde dette Offer, og som en fast Regel havde gamle Partridge hver Gang angret med Graad i Halsen. Men ved denne Lejlighed viste han absolut ingen Tilbøjelighed til at fælde Taarer. Det kunde se ud, som om den Galskab, Spiritusdjevlen havde indpodet ham, pludselig havde gjort ham mere lig et virkeligt Mandfolk, end han havde givet det Udseende af at være i mange Aar.

„Gaa ned i Deres Kammer, De, som overhovedet ikke er Sømand,“ sagde han bydende og pegede mod den bagbords Trappe ned til Stordækket.

Uden at tage til Genmæle saa Styrmand Mason et Øjeblik overrasket og tvivlraadig Skipperen lige ind i Ansigtet. Saa snurrede han rundt paa Hælen, og uden at sige et Ord adlød han Ordren. Skipperen fulgte efter ham hen til Halvdækkets Forkant. Her standsede han brat og kastede et saa ondt Blik ned mod Søfolkene paa Stordækket, at de fleste af dem pludselig kom i Tanker om, at de havde et eller andet at udrette henne paa Fordækket, og de luskede ud af Syne.

„Tømmermand!“ gjaldede Skipperen, og den anraabte „Spaan“, som var en meget lille, ydmyg og underdanig Udøver af sit Haandværk, svarede med et spagt „Hallo“. „Hent nogle store Søm og en Hammer, og lad det gaa lidt villigt!“

Tømmermanden var villig nok, men han viste ogsaa Tegn til at være overrasket, og han gav sin Overraskelse endnu tydeligere til Kende, da Kaptajn Partridge beordrede ham til at spigre Styrmand Masons Dør til.

Tømmermanden nølede, for han vidste, at Styrmand Mason var inde i sit Kammer, og han saa spørgende paa Skipperen, som besvarede hans Nølen og hans Blik med at pege paa ham med en Revolver, som han havde halet op fra Baglommen i sine Bukser.

„Driv Sømmene helt ind, eller jeg blæser Hjernen ud af dit dumme Hoved,“ bandede den nu helt desperate Skipper. „Helt ind med dem, saa Døren sidder ordentlig fast i Karmen.“

Mens Tømmermanden uden yderligere Nølen punktligt efterkom, hvad der var ham paalagt, anbefalede Partridge spydigt den indespærrede og stadig tavse Mason at benytte den uforstyrrede Ro, han nu vilde faa, til at læse i sine Lærebøger om Navigation og Sømandsskab.

Imidlertid var Andenstyrmand Trundle arriveret i Gangen og havde protesteret mod Skipperens Forehavende. Men gamle Partridge havde lukket Munden paa ham med en Bemærkning om, at dersom han vovede at sige et Ord mere, vilde det blive hans sidste. Denne Trusel udslynget af en tilsyneladende gal Mand med en Revolver i Haanden forekom Trundle saa oprigtigt ment, at han frygtsomt trak sig tilbage i Tvivl om, hvad der nu vilde ske.

Uvisheden herom varede dog ikke længe — heller ikke for hans indespærrede Kollegas Vedkommende. Nogle faa Minutter efter at Kaptajn Partridge og Tømmermanden havde forladt Gangen uden for Styrmandenes Kamre, hørte Mason, at Baadene blev gjort klar til at sættes ud. Han hørte Skipperens ubehagelige og gennemtrængende Stemme give Ordre og udstaffere dem med de frygteligste Sprogblomster, og han var ikke i Tvivl om, at alle hans Ordre blev udført foran Munden af hans sekskamrede Skyder. Han prøvede at aabne Døren, men da han snart indsaa, at dette var ugørligt, satte han sig paa sin Skibskiste og tændte sin Pibe. Han tog i det hele taget Situationen med Ro, for han vidste, at han kunde bryde ud, naar det passede ham. Den Omstændighed, at han var efterladt alene om Bord, bekymrede ham ikke synderligt. Langt mere tyngede det hans Sind, at han i et Anfald af Ligegyldighed havde sejlet Skibet paa Land. Jo, det passede, men hvad var Aarsag til Ligegyldigheden? Skyldtes den ikke Irritation over Skipperens Opførsel? — Vist saa. Der kunde ikke være nogen anden Aarsag; det var han aldeles sikker paa. Men at spekulere mere over det bragte jo ikke Skibet flot igen eller forandrede i mindste Maade Sagen. — Nej, absolut ikke. Men selv om Mason var nok saa sikker i saa Henseende, sagde en indre Stemme ham, at der dog maaske atter kunde indtræffe et Mirakel, der kunde faa Skibet til at flyde igen, og han blev enig med sig selv om, at dersom han ikke havde været indespærret, vilde han have nægtet at forlade det. Han tænkte paa sin kære Mary og pulsede ihærdigt paa sin Pibe. Der var trods alt Stof i Sam Mason, og skønt gamle Partridge var af en anden Mening, havde hans Datter dog kastet sin Kærlighed paa en rigtig Sømand.

Imidlertid var Skibets to Baade sat ud, og Folkene blev kommanderet ned i dem. Enkelte protesterede mod at forlade Skibet, men Skipperen vendte det døve Øre til alle Protester. Trundle, der ellers var rapmundet nok, følte sig i Øjeblikket helt kuert af de frygtelige Trusler, gamle Partridge slyngede ud mod enhver, der

ytrede det mindste Gran af Utilfredshed med hans Dispositioner. Men Trundle var ogsaa ret ung — knapt to og tyve — og denne Rejse var kun hans anden som Skibsofficer. Ikke desto mindre dristede han sig til at komme med en Indvending.

„Det er vel ikke Deres Mening at efterlade Styrmand Mason om Bord, Kaptajn Partridge?“

Som Svar paa dette Spørgsmaal affyrede Skipperen sin Revolver uden dog at ramme hverken Spørgeren eller nogen anden. Men Trundle, som netop havde faaet Fodfæste paa Baadens Essing, hvor han endnu stod og holdt sig fast i Taljen, slap af Forskrækkelse sit Tag og faldt over Bord. Saa kom Skipperen som sidste Mand paa Dækket glidende ned ad Taljen, og han dumpede ned paa Agtertoften, netop som Trundle blev halet op i den anden Baad.

„Det ærgrer mig, at jeg ikke ramte Dem, De forbandede oprørske Søn af en Tøvehund,“ prustede Skipperen synlig anstrengt efter Glidturen ned ad Taljen, og han pegede truende med Revolveren efter Trundle. „Nu bliver De, hvor De er og holder Dem paa Siden af denne Baad, hvis De vil undgaa, at jeg plaffer Dem ned.“

I øjeblikkelig Ængstelse for deres Liv og med bange Anelser for, hvad der senere vilde ske, roede Folkene i de to Baade bort fra „Trincomalee“, og Styrmand Mason hørte Lyden fra Aaretagene svinde mere og mere, indtil de tilsidst helt døde hen. Saa lagde han pludselig Piben fra sig, tørrede sig om Munden med Bagen af sin venstre Haand og stak med et kraftigt Spark sin højre Fod igennem den underste Fyldning i den tilspigrede Dør. Med nok et Spark sprængte han ogsaa den øverste Fyldning, hvorefter han med sin Kniv fjernede Stumperne fra Rammen, og hermed var der sat en Stopper for gamle Partridge's onde Hensigt. Gennem den ganske vist trange Døraabning forlod Sam Mason sit Kammer og gik som en fri Mand op paa Dækket, hvor han ikke uden en øjeblikkelig trykkende Følelse af Ensomhed gav sig hen i stum Betragtning af de to Baade med de bortdragende Skibskammerater, som nu allerede var langt borte. Han løsrev sig dog hurtigt fra det Syn og gav sine Tanker en anden Retning.

„Jeg maa skrive alt dette til Mary,“ sagde han ved sig selv og sukkede dybt. „Det vil naturligvis gøre hende bedrøvet, naar hun læser det, men det faar være. Det vil dog være bedre, at hun faar det at vide af mig end af sin egen Far, som ikke altid ved, hvad han selv siger.“

Hans Tanker tog pludselig en anden og mere materiel Retning, og tilskyndet heraf begav han sig ned i Stewardens Pantry, hvor han fandt noget spiseligt, som han tog med sig op paa Dækket. Saa optog Udsigten til eventuel Vejforandring med eet hans Opmærksomhed.

„Vi vil snart faa Regn,“ tænkte han og vejrede. „Det føles, som om der er Fugtighed i Luften. Men jeg tror ikke, der vil følge Vind med.“

Med en Luns Preservekød i Haanden gik han ned i Salonen og kastede et Blik paa Barometeret. Det viste den samme Stand, som det havde vist i flere Døgn uden ringeste Tegn til Forandring.

„Ja,“ sagde Mason. „Det staar støttigt. Men jeg kan nu mærke, der er Fugtighed i Luften. Vi vil sikkert

faa Regn, og de vil blive vaade i Baadene — meget vaadc hvis ikke, maa man kalde mig en falsk Profet.“

Han fuldendte sin Frokost oppe paa Halvdækket. Saa tændte han igen sin Pibe, gik en Runde paa Stordækket, og nu følte han sig atter meget ensom.

„Det er første Gang, noget saadant er overgaaet mig,“ tænkte han, og som om han talte med en anden, tilføjede han højlydt. „Jeg vil vædde ti mod een paa, at det vilde skræmme Livet af Mary, dersom hun pludselig fik Underretning om min Stilling i Øjeblikket.“

Han satte sig paa Reservespiren og fortsatte sin Tænkning, og omsider kom han til det Resultat, at der for ham ikke var noget at gøre, før eventuelle Vragplyndrere tilfældigt fik Færten af den Knibe, han var i, og de kom anstigende for at gøre den gamle Bark i Penge.

„Saa længe jeg er om Bord, er Skibet ikke forladt,“ sagde han til sig selv, og denne Kendsgerning var den eneste Trøst, han i Øjeblikket fandt i sin prekkære Stilling. — Nej, Skibet er ikke forladt, og jeg vil, saa længe jeg lever, vedblive at være en falsk Profet, om jeg ikke vil klamre mig fast til den gamle Tøs, til hun er totalt Vrag, eller til jeg har spist al den Proviant, der findes om Bord. — Ja, det er, hvad jeg vil. Og dersom Vejret vedblivende holder, vil den gamle Tøs ogsaa holde i mange Aar.“

Dette var langt fra lyse Udsigter, men Mason var en Ynder af Fred, og han følte, at gamle Partridge's Fraværelse vilde være et lille Lyspunkt i de mørke Udsigter.

„Naar jeg nu tænker nøjere over det, saa er jeg jo altsaa Kaptajn nu,“ fortsatte han sin Enetale. „Mary har altid holdt paa, at jeg skulde være Skipper, før vi gifter os.“

Som tilskyndet af disse Tanker, gik han beslutsomt ned i Salonen, rødede lidt i Bordskuffen og fandt et Stykke hvidt Papir med Rederiets Firmamærke, og herpaa skrev han med store Bogstaver: „Sam Mason, Skibsfører“. Dette selvlavede Certifikat behagede ham i den Grad, at han straks hentede en Kost og fejede Flaskeskaarene ud fra gamle Partridge's Kahyt, hvorefter han flyttede alle sine Ejendele ind i den.

„Dette er altid en Begyndelse,“ smaalø den forhenværende Styrmand. „Og selv om den maaske kan synes naragtig, giver den dog mig en behagelig Følelse.“

Det hører vist til Sjældenhederne, at en Sømand føler det som en Behagelighed at være ene Mand om Bord i et Skib, der er strandet paa en Sandbanke ved en fjern og uciviliseret Kyst i det store Ocean, hvor en Storm naar som helst kunde indtræffe og splintre Skibet til Pindebrænde. Men Sam Mason var i Øjeblikket følelsesløs for enhver Fare af den Slags. Det eneste, han i sit Inderste frygtede, var Følgerne af, at han før Strandingen havde forsømt at bruge Haandloddet.

„Den Fejl kommer jeg aldrig udenom,“ mumlede den selvlavede Skipper og rystede misbilligende paa Hovedet. „Jeg burde jo sendes fra Borde med et Spark. — Hvad mon Mary vil tænke om mig?“

Alt iberegnet var Behageligheden ved at være Skipper ikke særlig stor under de forhaandenværende Forhold. Den gamle „Trincomalee“ laa lige saa ubevægelig som den Sandbanke, den stod paa. Alle dens Sejl var blevet gjort fast, før Folkene havde faaet deres

Morgenkaffe, og længe forinden gamle Partridge var blevet vækket af den generende Solstraale, som var faldet skraat ind gennem Koøjet i hans Kahyt og havde ramt ham paa Næsen. Nu stod Solen højt paa Himlen og sendte sine brændende Straaler næsten lodret ned over det strandede Skib, mens Kystlinien i det Fjerne var indhyllt i en tyk Dis. Ude i Nordvest sejlede nogle faa Skyer langs Horisonten; men til Trods for det støttige Barometer havde Mason alligevel en Forudfølelse af, at der kunde ventes Forandring i Vejret. Det var dog langt fra, at han af den Grund følte sig foruroligt. Han røg i Mag sin Pibe ud og gik saa ned og fortsatte med sit Brev til Mary. Han lagde i dette ikke Skjul paa noget, men meddelte hende den fulde Sandhed:

„Saaledes staar det nu til med mig, kære Mary,“ skrev han. „Hvad Enden paa det hele vil blive, kan jeg ikke sige noget om, for jeg er jo ikke Profet. Jeg antager dog, at Skibet vil blive liggende her, indtil der ankommer nogle Repræsentanter fra Lloyds med en Slæbebaad, for det kan jo tænkes, at Strandingen bliver rapporteret af en eller anden Kyster, som faar Sagens Sammenhæng i Kikkerten. Men hvad der end sker, bliver jeg om Bord, og hvis jeg aldrig mere skal se dig, saa ved du, at jeg elsker dig og fremdeles vil elske dig, saa længe jeg lever, og som jeg har elsket dig fra det første Øjeblik, jeg saa dig. Dersom jeg nogensinde kommer velbeholden fra dette her, vil jeg melde mig ind i en Afholdsförening. Din stakkels gamle Far er et Bæst. Det er min oprigtige Mening om ham, hvilket jeg maaske ikke burde sige til dig, kære Mary. Men baade du og din Mor ved, hvor sandt det er.“

Med en vis Følelse af Tilfredshed over at have nedskrevet sin Mening om sin tilkommende Svigerfar tørnede Mason ind og tog sig en Eftermiddags-Skraber. Det var sent, da han vaagnede i den øjeblikkelige Tro, at han var purret ud til Vagtafløsning. Han gik straks paa Dækket — lige tids nok til at se Solen gaa ned i en kulsort Skybanke. Luften forekom ham tung og trykkende.

„Det bliver sikkert til Regn, som jeg har sagt,“ tænkte han og gik atter ned og saa paa Barometeret, som nu var faldet en Ubetydelighed.

Da han havde konstateret dette, slog han sig til Ro med et Maaltid kold Mad og et Krus kold Kaffe, for han gad ikke tænde op i Kabyssen. Og efter at han havde sat dette Maaltid til Livs, tørnede han til Køjs igen. Han havde ikke sovet mere end en halv Time, før han blev vækket ved et voldsomt Tordenskræld, der i hans Øren lød, som var det et Mærsejl, der pludselig tog Afsked med sit Lig, og inden han fik sig rejst paa Albuerne, hørte han Regnen tromme paa Dækket over Hovedet paa sig.

„Sagde jeg ikke nok, at det vilde regne,“ udbrød Kaptajnen og Mandskabet paa „Trincomalee“ i een og samme Person. „Jeg var dødsens sikker paa, at det vilde, og jeg skal love for, at det pøser ned.“

Der kunde heller ikke være den mindste Tvivl om, at han havde Ret; thi skønt Tordenbragene fulgte hurtigt efter hinanden, var de dog kun hørlige som en Anelse gennem den øredøvende Larm, Regnens Trommen paa Dækket foraarsagede, og da Mason lindede Døren mellem Kahytsgangen og Stordækket og kiggede ud, var det, som saa han ind i en hvid Røg. Regnen

kom ikke ned i Draaber, men i tykke Straaler, og han kunde høre Vandet fosse ud gennem Spygatterne. Aldrig før under nogen tropisk Byge havde han set Regn strømme ned i en saa kompakt Masse og lave en saa øredøvende Larm. Snart kunde Spygatterne ikke længere tage det, saa det steg helt op til Overkanten af det høje Dørtrin ind til Kahytsgangen, men da det nu ogsaa begyndte at vælte ud gennem Lænseportene i Stordækkets Skanseklædning, syntes Stigningen at være standset.

„Det gør mig ondt for de stakkels Fyre, som har forladt mig, dersom de ogsaa har dette her,“ sagde Mason. „De vil ikke kunne holde Baadene læns, og de vil drukne. Det er næsten lige saa sikkert, som jeg hedder Sam Mason.“

Med den triste Mulighed i Tankerne gik han tilbage til sin Kaptajnskahyt, blandede sig en stiv Grog og tørnede atter til Køjs, og et Par Minutter efter sov han fast. Sam Mason havde Nerver saa stærke som Skibmandsgarn, og bortset fra den lille Historie med Haandlodet havde han en saa ren Samvittighed, som nogen Sømand kan prale med. Men ved at sove saa trygt gik han Glip af et enestaaende Syn og en Oplevelse, som han i Søvne aldrig vilde have drømt om. Thi Regnen var endnu kun en lille Begyndelse paa det, der fulgte efter, da han med et langt Suk og i en rum Tid var tabt for denne Verden og alle dens Sorger.

Fortættet i næste Nummer.

Sjöhistorisk Årsbok for 1947

Fra Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm foreligger nu Sjöhistorisk Årsbok for 1947 under Redaktion af Museumsdirektør Gerhard Albe. Man tager med Glæde mod denne Aarbog, der som altid fremtræder i et fornemt og gedigent Udstyr og med et Indhold, der maa fryde enhver, der er interesseret i Skibsbygning, Søfart og dermed beslægtede Emner.

Aarbogen indeholder foruden Direktør G. Albes Aarsberetning fra Statens Sjöhistoriska Museum for 1946 ogsaa Beretning fra Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseums Virksomhed i det forløbne Aar, samt 7 Afhandlinger om Skibsfart, Skibsbyggeri og Værfter i Sverige, Danmark og Finland. Den første Afhandling af Docent John Granlund om Søfart, Skibe og Baade hos Olaus Magnus er meget interessant. Den gennemgaar kort de hos denne omtalte Typer Fartøjer, Baade og Byggetoder samt berører Sejlads og Livet om Bord paa hans Tid i Slutningen af det 15. Aarhundrede.

Fil. dr. Manne Hofrén giver en koncentreret Skildring af Træskibsværfter og Byggepladser paa Sveriges sydøstlige Kyst fra Västervik til Thorhamn Udde, d. v. s. hele Smaalandskysten med Kalmar som Midtpunkt, og Afhandlingen omtaler de Værfter og Byggepladser, hvorom man har sikre Oplysninger, og deres Antal gaar op til 75—80 Værfter og Byggepladser, hvorfra der i Løbet af det 19. Aarhundrede er søsat 1100 Nybygninger for svensk, dansk og finsk Regning. Han nævner ogsaa de danske Skibsbyggere, der har haft Værfter eller været Ledere af disse og omtaler den Indflydelse, de har haft paa Udviklingen der, hvor de virkede, saa her skal blot nævnes et Par af de mest kendte, nemlig H. P. Carstensen og Herman Olsson, Kolboda, der begge byggede Fartøjer, der er blevet bygget i det Tidsrum i Sverige.

Endvidere er der en Skildring af det Skibsværft, som Stockholm By anlagde 1687 og drev til 1694, da Byens Magistrat bortforpagtede det til en Kreds af Stockholm Redere, idet det ikke kunde betale sig for Byen at drive det som Stadsværft. Artiklen er skrevet af Karl-Erik Forsmark og er meget interessant. Theodor Hellman skriver om Skibsværfterne og Skibsbyggeriet i Angmanland, og Sven Brun behandler Søfarten

og Skibsbyggeriet i Hälsingeland, ligesom Gabriel Nikander behandler gamle Byggepladser og Skibsværfter i Österbotten (nu Finland). Alle tre Artikler er meget interessante, idet de hver for sig behandler et Afsnit af det udstrakte Skibsbyggeri og den Skibsfart, der blev drevet paa disse Kyster med der beliggende Byer.

Til Slut indeholder Aarbogen en Artikel af Arkivar Erik Kroman om Marstal Skibsbyggeri, som det maa glæde enhver, der har Interesse for dette Emne, at læse, men hvor glædeligt det end er at se, at der herhjemme er nogen, der har taget Emnet om dansk Skibsbyggeri op til Behandling, samt at Afhandlingen offentliggøres i Sjöhistorisk Årsbok, maa man forbavset spørge om, hvorfor denne Artikel om Skibsbyggeriet i Marstal ikke er fremkommet i Aarbogen fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Denne Artikel havde unægtelig passet bedre i Aarbogen end Knud Oldendows, iøvrigt udmærket Artikel om Grønlands Fiskeri, der rettelig hører hjemme i Meddelelser fra Grønland og ikke i Aarbogen. Søfartsmuseet paa Kronborg burde have haft denne Artikel, før den fremkom i Sverige, hvor nu Direktør G. Albe og Sjöhistorisk Årsbok faar Æren af at have bragt den første Afhandling om et Afsnit af dansk Skibsbyggeri, som man skulde mene, burde have været med i Kronborgmuseets Aarbog for i Aar. Medlemmer af Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum betaler 10 Kroner om Aaret og faar tilsendt Aarsbogen gratis. Bogen koster i frit Salg 18 Kroner. OBNA,

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Danmarks største Naturkatastrofe -

Ved
CARL ØSTEN

Stormfloden d. 13. Novbr. 1872

(Sluttet)

I de samme Dage anløb eller indbragtes et endnu større Antal Havarister, ca. 60, til København. Iblandt disse, der ogsaa tilhørte mange forskellige Nationer, var der noget saa sjældent som Dampskibe, nemlig de 3 engelske: „Nordfolk“, „Golden Horn“ og „Clausmann“, hvilken sidste var saa havareret, at den skulde sælges som Vrag. De 2 førstnævnte havde været paa Rejse fra Kronstadt til Hull med Hørfrø. Som Vrag blev i København ogsaa solgt det under Møn fundne drivende og døde Brigkskib „Lolo“.

Som Assistance for strandede eller havarerede Skibe blev Kanonbaaden „Willemoes“ sendt ned i Østersøen den 15. November.

Medens Havaristerne søgte Havn, og de „Vandlidte“ paa Landjorden søgte at bringe Orden i Kaos'et af ødelagte Huse, fyldtes Kysterne daglig med usandsynligt store Mængder af Drivgods, som i Dagspressen fremlystes under „Bjergede Sager“. Her var alt fra alt tænkeligt Hus- og Skibs-Inventar til levende Ænder og saa — Tømmer og atter Tømmer i en næsten ubrudt Bræmme paa Kysterne fra København til Gedser. Navnlig var der paa Møn inddrevet saa meget Tømmer, at man heraf kunde have aabnet flere velassorterede Trælasthandeler, om man havde villet. Men om al denne Mængde Tømmer kunde det kun siges, at det kom tilpas. Der var sandelig god Brug for det til Genopbygning og Reparationer af Huse og meget andet, og endelig var det en Erstatning for de af Floden væltede og bortførte Skovtræer. Floden tog og Floden gav! Og udfør Kastrup (Amager) var navnlig utrolige Mængder af Skibsdele drevet ind. Fra Dragør fremlystes blandt andet saaledes „— — 3 Spandvante med 6 Jomfruer, Værdi 14 Rdl. — —“. Gods blev ved med at drive ind i Maanedvis, saa at Annonceringen om „Bjergede Sager“ fra hin 13. November kunde ses saa lang Tid efter som i April 1873. Omtrent lige saa langt frem i Tiden kunde man finde Annoncerne om „Strandings-“ eller „Vragauktion“ i hvilket det desværre alt for ofte hed „— — uden levende Folks Medfølge landdrevet Skib — —“. Og Tid efter anden drev Lig af forliste Søfolk ind, ved hvis Jordfæstelse paa danske Kirkegaard de tilsvarende Kirkebøger oplyser som særlig Vedtegning: „ubekendt Mandsperson“.

Hvor haardt Livet egentlig havde været paa Søen den 13. November giver følgende autentiske Beretning af en Skipper Indtryk af:

„Morgenen til den 13. mellem Kl. 5 og 6 synes for Østersøens og Formiddagen mellem Kl. 10 og 12 for Københavns og Sundets Vedkommende at være de Øjeblikke, hvor Stormen naaede sit Højdepunkt, og om end Søen først senere kan siges at have kulmineret med sine Rædsler, var disse Tidspunkter dog vist de mest skæbnesvangre for Skibsfarten, thi paa dem kændrede, saavidt man ved, de fleste Skibe. De laa underdrejede for Takkel og Tov uden en Stump udspændt Sejldug til at gøre Vinden Modstand, men alligevel tog

denne og krængede dem over, saa først læ Ræling, dernæst de læ Underraaokker kom under Vand, og var man ikke snar i Raad og snar paa Næve med at kappe Rejsningen fra sig, var for manges Vedkommende den sidste Dom fældet. Vinden bragte Skibet til at krænge mere og mere, Dækslasten rev sig derved los og skylledes af Søen op i læ Vand, og — nu var det muligt for Skibet atter at rejse sig. Nogle Øjeblikke efter saas kun den glatte jævne Bund af Skroget. Resten var med alle de, det havde inde, begravet i Bølgerne. Det er os selvfølgelig umuligt at sige, hvormange Skibe, der paa denne Maade er gaaet tilgrunde, og hvormange Menneskeliv derved er gaaet tabte, men paa nogle faa Dages Kryds har vi ikke set mindre end 10 Vrag, der drev med Bunden i Vejret, og vi har dog sikkert kun set den mindste Del af Ødelæggelsen. Mange af de kændrede Skibe var allerede, da vi kom ud, blevet kastet paa Land, mange undgik visselig vor Opmærksomhed, thi i det oprørte Hav var det ikke let at blive dem var, og om Natten kunde man passere dem nær forbi uden at ane deres Tilvær, og endelig er utvivlsomt flere, der foruden Trælast ogsaa havde Jern ombord, gaaet tilbunds. I Opgangen til Sundet mellem Stevns og Drogden ses alene Mastetoppe af 3 forskellige Skibe rage over Vandet, under Møn har vi set et fjerde, men der er utvivlsomt endnu flere, hvis afknækkede Rejsninger er saa dybt begravede under Overfladen, at man ikke faar Vished for deres Tilstedeværelse, før maaske en Gang ad Aare et eller andet Skib kommer til at tørne paa dem.

Om Aftenen den 13. begyndte Stormen, i det mindste ved den sydlige Indgang til Sundet, at aftage noget, og samtidig trak den sig helt østlig. Det blev atter muligt at sætte enkelte Sejl, og hvert Skib, i hvilke Rejsningen endnu stod, og som befandt sig i Nærheden af en læ Kyst, gjorde sit yderste for at komme fra den. Det lykkedes for mange, men adskillige, hvis Sejl Stormen havde pisket i Læser, maatte endnu hugge paa Stranden, før Dagen til den 14. gryede med mere moderat Vejr, der endelig satte en Stopper for Ødelæggelsen.

Det var et mælerisk, men sørgeligt Syn at se den ene Sejler efter den anden arbejde sig op til Drogden. Nogle faa, der havde været heldige, kom prangende med hele deres Rejsning, ligesom hoverende over, at de havde mægtet at ride den forfærdeligste Storm, vi i vore Farvande kende, af uden Havari, men langt flere kom med umiskendelige Spor af, hvor voldsom Vind og Sø havde raset. Nogle, der havde ligget til Ankers under Skanør, hvor iøvrigt mange kom i Drift og en stor Mængde Kollisioner forefaldt, kom op for en god Vind, thi de havde Højden. Andre, der var drevet ind i Køge Bugt, og der havde betroet sig til deres Ankre, maatte møjsommeligt arbejde sig frem ved at krydse op mod den stive, østlige Kuling. Nogle kom med Nød-Master („Jury“-Master kalder Søfolk dem), paa hvilke de havde rigget de Sejl, de havde som Reserve, eller de

enkelte, de havde bjerget, da de faste Rejsninger gik overbord eller maatto kappes. Andre kom paa Slæb af Dampere, der havde truffet dem hjælpeløse, stundom endog uden levende Folks Medfølge, atter andre har faaet alt det opstaaende slaaet bort af Søen, og sluttelig kom der nogle med Lasten fuld af Vand og derfor liggende saa dybt, som om de hvert Øjeblik skulde til at synke. — Den 15. gentog de samme Scener sig, thi det blæste da endnu friskt af SO — en gunstig Vind for de mange Havarister sydpaa, som vilde naa Sundet, og den 16. fik vi smukt Vejr med flov Kuling, som hjalp de sidste op til Københavns sikre Rhed. — Endnu flyder mangt og meget omkring paa Havet, skønt selvfølgelig ikke nær saa meget som i de første Dage efter Stormen, da Søen var oversaaet med Planker, Tømmer og Brædder for Tusinde og atter Tusinde af Daleres Værdi.“ — Som Slutning paa foranstaaende Beretning henleder den paagældende Skipper Centralkomitéens Opmærksomhed paa, at det ikke alene er de ulykkesramte i Land, der har Hjælp behov, men ogsaa de Søfolk, som har mistet alle deres Ejendele, samt Enkerne og Børnene efter de Søfolk, der satte Livet til.

Som nævnt før foreligger der ikke mange skriftlige Beretninger om Stormen fra Sømands-Haand, i hvert Fald ikke herhjemme. En af de enkelte, *J. Jørgensen*, fra Nykøbing F., har afgivet en Beretning i sin Tid:

„Den 30. Oktober 1872 afsejlede vi fra England bestemt for Karrebæksminde, hvor vi først kom den 29. November. Rejsen over Nordsøen blev lang paa Grund af Storm fra Nord og Nordost, til Tider en hel Orkan, og for et lille Skib var der en Sø, saa at ingen Sejlads var mulig. Omsider fik vi bedre Vejr, saa at vi kom op ved Skagen, hvor ialt en 15—20 smaa, danske Skibe kommende fra England laa samlet op. Alle havde de lidt Havari paa Rig og Skrog, og flere af dem havde mistet Mandskab. Da Vand og Proviant var sluppet op, anløb vi Frederikshavn. Her hørte vi, at der havde været Højvande i Danmark, at der var sket store Ødelæggelser, og at mange Mennesker var forulykket, navnlig paa Falster. Som Nykøbingenser var jeg meget længselsfuld efter at høre hjemmefra, hvorfor jeg rejste hjem, saa hurtigt jeg afmønstrede i Karrebæksminde. I Januar 1873 kom jeg ombord i Briggen „Anna Mathilde“, som laa i Præstø og lastede Vrag-Planker til England. Vi atgik 3. Marts (?). Aldrig vil jeg glemme det, vi her var Vidne til at se. Over Præstø og Køge Bugter, Sundet igennem, ja, helt Skagen ud, drev der Gods i Søen. Vrag paa Vrag var spredt over Bugten, dog mest paa Møn-Siden. Der laa store og smaa Skibe, Skibsvrags gods af alle Slags, Størstedelen dog drivende Gods fra Landjorden. Det var bedrøveligt og uhyggeligt at se. Hustage, Rester af Vogne, Borde, Stole, Senge, Køkkenrekvisitter, Sengeklæder, Baljer, Bænke o.s.v. Mest Indtryk gjorde det paa os Sømænd at se alle de Kreaturer, der drev i Søen. Over Køge Bugt og Sundet var der ogsaa et bredt Bælte af Vrag gods. Først da vi kom op mellem Anholt og Læsø, aftog det kendetligt, men endnu Skagen ud saas Gods fra Landjorden.“ — —

Endnu mere gribende og rædselsfulde er Beretningerne fra Landjorden om Menneskenes Kamp for Livet, da Floden kom væltende. Fra Gedesby har det før nævnte Øjenvidne til Floden, Lærer Petersen, skildret, hvorledes et Tag under Drift skiltes ad, saa at dets

Menneske-Last forsvandt i Bølgerne, en gammel Mand løb om paa Taget af sit Hus vridende og foldende sine Hænder i Dødsangst, en ung Mand blive slaaet bevidstløs af en drivende Vandløbsbro, da han var ved at faa Tag i en Trætop, og saa fremdeles, alt medens det ene Hus efter det andet forsvandt, revet med af Flodens Malstrømme. Og saa, efter at Floden havde trukket sig tilbage, kom de hjertegribende Scener, hvor Forældre fandt deres druknede Børn eller disse en druknet Far og Mor. Sorgen hos Folk i disse haardt ramte Egne af vort Land var stor, saa stor, at den levede meget længe blandt de nærmest følgende Slægter.

Men i disse Sorgens Beretninger kunde der ogsaa forekomme Episoder, der ikke var uden Stænk af Humør. Følgende er knyttede til Sydvestlolland:

Paa Hummingen drev en Mand af Sted paa Taget af sit Hus. Da det nærmede sig et andet, som endnu stod, var det hans Tanke at ville springe over paa det, hvilket han dog ikke kom til, da det blev for risikabelt. Men da han saa kort efter tørnede mod et andet Hus, sprang han over herpaa, og ved at kravle ned gennem dets Skorsten reddede han sit Liv. I Hoby havde en Familie i et Hus faaet reddet sig op paa Loftet, men havde ikke faaet Tid til at bjerge nogle Fødevarer med sig. Stor blev Familiens Glæde, da Husets eneste Brød kom gyngende paa Vandet udfor Loftslugen, hvorigennem Manden ikke var sen til at faa det bjerget. Et andet Sted paa Sydvestlolland, hvor Familien ogsaa var tyet op paa Husets Loft, styrtede Skorstenen ned, efter at den var blevet undermineret af Vandet. I Faldet knuste den Svinestien, hvilket paa en Maade var et Held, idet Familiens eneste Gris, som man antog for druknet, nu kunde krybe op til Loftet ad den Dynge Bygningsdele, som Stien var blevet reduceret til. I et Hus var dets Ejerman, da Vandet begyndte at trænge ind i dets Stuer, retireret op paa Loftet medbringende sin Seng, som han lagde sig i, trods det at Bølgerne slog mod Husets Loft. Han — saaledes berettes der — faldt i Søvn deroppe. „Da jeg vaagnede, var Vandet faldet, men Væggene ude af mit Hus“ sagde han bag efter. En ung Husmandskone, der boede i et Hus under Grevskabet „Christianssæde“, laa alene og i Fødselsvæer, da Flodens Vande begyndte at komme. Hun fik sig reddet op paa Loftet, hvor hun fødte, medens Vandet skulpede under hende. Sit nyfødte Barn fik hun svøbt i noget Uld, der lige var klippet af Faar, og hun maatte tilbringe en halv Snes Timer under disse farefulde Forhold, inden man fik hende reddet pr. Baad. De mange Pilehegn, som frembyder en egnsartet Naturskønhed, blev flere Personers Redning. En af disse, en Kone, som havde klamret sig fast til en Piletop efter at være blevet ført med af Floden, fandt man, da man pr. Baad var kommet frem til hende, oven i Købet med sin Kat paa Skulderen, paa hvilke den havde søgt Redning. Hvem, der ogsaa søgte at redde Livet, var Rotter og Mus, som til at begynde med kravlede op paa Borde og Bænke, men som efterhaanden tilligemed Mennesker søgte op paa Tage og Lofter, hvor Rotterne endog gik angrebsvis til Værks overfor Folk, som jagede dem. Og ved sit Komme drev Floden, alt efter som den væltede sig længere og længere ind over Land, foran sig Markens og Skovens Dyr, saasom Harer og Ræve, der under disse Forhold smurte Haser i broderlig Fordragelighed. — I et Hus — ogsaa under

„Christianssæde“ — fejrede man en Fødselsdag den 12. November, hvilken Fest trak saa længe ud, at man ved Morgenens Komme endnu sad ved „Kaffe-knægtene“. Manden til Huset saa da pludselig ud af Vinduet, hvorefter han udbrød: „Nu faar vi flere fremmede, det er Hans Majestæt Søkongen, som kommer.“ Der blev stor Forvirring blandt Gæsterne, af hvilke en straks raabte: „Red Brændevinen.“ Men hele Selskabet fik i største Hast Besvær med at redde sig selv op paa Loftet.

Omfanget af denne store Lands-Ulykke, som Stormfloden var, begyndte først at komme udførligere frem i Københavner-Pressen den 15. November. Samme Dag anmoder i Pressen en Komité om hjælpende Bidrag til Fiskere, der har lidt Tab paa Redskaber og Baade, samt iøvrigt til Søens Folk. I Køge, Præstø, Nykøbing F., Rødby og Marstal dannes Komiteer for Tilvejebringelse af Bidrag eller Naturalier til de „Vandlidte“ (Betegnelsen for de paa Landjorden skadelidte), og i København stiftes med samme Formaal en stor Centralkomité, som gennem Bazarer, Koncerter og anden Underholdning søger at skaffe Midler tilveje. En af Bazarerne afholdtes paa selve Christiansborg Slot, hvor Louise Dannemand (Grevinde Danner) var blandt de assisterende. Fra hele Landet strømmede Bidragene ind, og da Centralkomiteens Indsamling ophørte engang i Begyndelsen af 1873, var der ialt indkommet ca. 1 Million Rigsdaler — et dengang meget anseligt Beløb. Blandt de første og største Bidragydere var Enkedronning Caroline Amalie, Chr. IX og Dronning Louise, Kong Georg af Grækenland, Kong Oscar af Sverige-Norge (1000 Rdl.) og Prinsessen af Wales (den senere Dronning Alexandra,) som gav et saa stort Beløb som 100 £. Yderligere arrangeredes Indsamlinger af danske Immigranter i U.S.A. Fremmede Lande viste ogsaa deres Sympati, idet der kom Biidrag fra Norge, Sverige, Frankrig, England (hvor især Dagbladet „Morning Post“ agiterede ivrigt for Hjælp) samt Hamborg, der ikke havde glemt den Hjælp, som fra Danmark var kommet til den i Anledning af Ødelæggelserne ved en stor Brand i 1842.

Utvivlsomt var alle fremmede Søfolk, der var kommet levende paa dansk Land, blevet hjulpet og herbergeret paa næstekærligste Maade af den lokale Befolkning, hvilket i hvert Fald en Annonce i „Berlingske Tidende“ den 20. November er et Bevis for. I den takker en Række navngivne Skibsførere Beboerne paa Faxe

D/s DRACO
Korresponderende Roder: R. Fischer-Nielsen
Amaliegade 35 B Telf. Palæ 5906

Ladeplads og Omegn „for Frelse fra Døden og modtaget med Menneskekærlighed.“

Da det paa Lolland-Falster, de af Floden haardest ramte Steder, kneb stærkt for Befolkningen med at faa udbedret Digerne, ryddet op i Kaos'et og bygget de mange af Floden ødelagte Huse op igen, fik man i Slutningen af November ifølge et Regerings-Dekret sendt 100 Ingeniør-Tropper til Hjælp under en Obersts Ledelse. Disse kom fra København, medens forskellige Provins-Garnisoner maatte afgive yderligere Hjælpe-mandskab, hvorved den samlede militære Arbejdskraft kom op paa flere Hundrede Mand, og den 5. December bragte Kanonbaaden „Willemoes“ yderligere 30 Mand til Albuen (ved Nakskov). Soldaterne, der maatte sove i Ladernes Hø og Halm, skaffede sig Befolkningens store Taknemlighed for deres hjælpende Haandsrækning. Op mod Jul kunde de fleste af dem forlade deres Virkefelt, medens Resten forblev til den 15. Januar 1873.

For at afværge en eventuel ny Stormflods Skader vedtog Regeringen samme Aar en Lov om Bygning af stærkere Diger paa Lolland-Falster for Højvande udsatte Steder, et Arbejde, der paabegyndtes inden Udgangen af 1873. Disse Diger ligger i Dag meget brede og mange Kilometer lange og danner nogle af Danmarks bedste Badestrande. Naar man en Sommerdag ligger mellem Digernes Marehalm og enten kaster Blikket ind over det bagved liggende yndige Landskab eller ud over en blaanende, solglitrende Østersø, har man vanskeligt ved at forestille sig de ragnaroks-agtige Tilstande, som Stormfloden skabte her den 13. November 1872. Men inde i Land, paa Kirkegaardens Gravstene, paa Huses Minde-Plader eller fritstaaende Minde-Støtter findes de overbevisende Inskriptioner om denne bitre Dag i Danmarks Historie. *Carl Østen.*

Axel Juel fylder 65

Den 12. Februar fyldte vor nationale Digter Axel Juel 65 Aar.

Digteren, der lige er kommet hjem fra Hospitalet efter et længere Sygeleje og endnu ikke er helt rask, blev paa sin Festsdag hædret fra alle Sider, og Gylden-dal udsendte i Dagens Anledning en Serie af Axel Juels Digte med Titlen „Himmel og Hav“. Disse Digte er kendt i Søfartskredse, men at have dem samlet i denne skønne lille Bog er for alle Elskere af Axel Juels Digting en Hjertesag. Det er unødvendigt her at fortælle, hvilken betydelig Plads Axel Juel indtager hos den danske Sømandsstand, men hans Digting vil sikkert sent blive glemt, og „Flaget“ vil leve, saa længe Dannebrog vajer fra et dansk Skib.

Bogen „Himmel og Hav“ vil sikkert blive revet væk med det samme. *A. B.*

Vi har Købere til „Vikingen“ Nr. 6 1945, for hvilken vi betaler Kr. 2,00 pr. Stk. Henvendelse til Ekspeditionen Christiansborggade 1, V., Telefon Byen 8040.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



Skolens Elever sammen med Leder og Lærere.

Københavns Maskinskoole

afholdt Aarsfest Lørdag den 17. Januar.

Efter Indledning af Direktionens Formand, Borgmester Alfred Bindslev, der bød Eleverne og de mange Gæster velkommen, holdt Direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Festtalen.

Direktør Christensen gav en Oversigt over Skibsmaskineriets Udvikling fra Aarhundredets Begyndelse og omtalte derefter den Forskningsperiode, vi nu er inde i, og de Muligheder, den indebærer. Det kan allerede siges, at der endnu kræves betydelig Udvikling, før man naar til at anvende Atomenergien til Kraftmaskiner. De Resultater, man foreløbig er naaet til i U. S. A., svarer desuden langt fra til de fantastiske Ideer, man i den sidste Tid ofte har set fremsat om Atomkraftmaskinen.

Men der er andre Muligheder, af hvilke man kan vente sig Fremskridt paa Kraftmaskinens Omraade. Den nyeste Udvikling er Gasturbinen eller Forbrændingsturbinen, der arbejder med sammentrykket Luft, som opvarmes ved direkte Indsprøjtning og Forbrænding af Brændselolie i et Forbrændingskammer. Man venter at opnaa betydelige Fordele baade med Hensyn til Plads, Vægt, billig Drift og Forenkling i Betjeningen.

Bestræbelserne tager alle Vegne Sigte paa en mere økonomisk Udnyttelse af Brændslet, og der vil frem-

over blive stillet store Krav til Maskinpersonalet, udtalte Direktør Christensen henvendt til Maskinskolens Elever. Det vil være af stor Værdi for Dem, at De følger de tekniske Fremskridt gennem Tidsskrifter og Faglitteratur. Det er Dem, der skal føre den Tradition videre, som er skabt af den dygtige danske Maskinmesterstand, en Stand, der nyder stor Respekt og Anseelse ude i Verden.

Derefter sang et Kor af Maskinskolens Elever under Ledelse af Organist Alfred B. Pedersen.

Maskinskolens Forstander, Civilingeniør E. Mathiesen aflagde Beretning om Skolens Virksomhed i 1947.

Ved Aarets Begyndelse var Elevantallet 580 og ved dets Slutning 648.

Forstanderen opfordrede de Unge i videst mulig Udstrækning at gennemføre Læsningen til Maskinmester paa Dagskolen, da Resultatet bliver bedre end efter en hel Dags Arbejde paa Værkstedet. Desuden opfordrede han de Elever, der ønsker at fortsætte med den udvidede Maskinisteksamen eller Elektroinstallatørprøven til at læse hertil i umiddelbar Fortsættelse og ikke først at gaa til Søs, da det senere vilde være sværere igen at følge Undervisningen.

Dansk Dampskibsrederiforening har i det forløbne Aar oprettet et Studiefond, hvor værdige og trængende Elever kan opnaa rentefrie Laan paa meget lempelige

SOVÆRNET

Unge Mænd (ca. 18—25 Aar) antages ca. den 15. April 1948 til frivillig, midlertidig Tjeneste ved Søværnet (Kystdefensionen) som

OVERKONSTABEL-ELEVER

med en Tjenestetid af mindst 18 Maaneder, hvoraf 6 Maaneder som Overkonstabel (Befalingsmand).

Værnepligten aftjenes samtidig.

Anmeldesskema samt nærmere Oplysninger, herunder om Lønning, Uniform, pligtig Tjenestetid, Avancementsmuligheder m. m., faas ved Henvendelse (skriftlig eller mundtlig) til Søværnskommandoens Personelkontor, Holmen, København K. Telf. Sundby 5671.

Ansøgningsfristen udløber den 6. Marts d. A.

Betalingsvilkaar. Betydningen af denne økonomiske Støtte til de Unge er meget stor, hvilket bl. a. ses deraf, at der i det forløbne Aar af Elever paa Københavns Maskinskole paa denne Maade er stiftet Laan paa til sammen 83.000 Kr. I Statsunderstøttelse er der udbetalt ca. 33.000 Kr. til Skolens Elever, ligesom et stort Antal Fonds, Institutioner og private Personer har ydet adskillige Elever værdifuld Støtte.

Forstanderen redegjorde derefter for Eksamenresultaterne og uddelte Flidspræmier til Kr. Kaj Kristensen, Carl Therkildsen, Kaj Johannes Rasmussen, Gunnar Lindgren, Svens Ejvind Jensen, Poul Nielsen, Andreas Thomsen og Helge Tvernøe.

Præmierne tildeltes af „Bogfonden paa Københavns Maskinskole“, der er en selvejende Institution, stiftet og ledet af nuværende og tidligere Elever. Med disse Præmier har Bogfonden i det forløbne Aar uddelt Præmier til 14 Elever til et Beløb af 1375 Kr.

Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingeniør E. Stahl, aflagde derefter Beretning om Maskinistundervisningen i Danmark i 1947. Den kan nu se tilbage paa 74 Aars Udvikling, der er foregaaet paa Grundlag af en formaalstjenlig Lovgivning og afdøde Direktør A. H. M. Rasmussens Pionerarbejde.

Maskinistkolernes Forhold er gode, i København enestaaende, blot savnes der et Skibsdampanlæg til Øvelsesbrug.

Der er uddelt 12 Præmier til Eksaminander fra den almindelige Maskinisteksamen af Skrikes Legat til: C. H. Poulsen, København, H. P. E. Hansen, København, C. P. Hansen, København, K. Majbom, Aarhus, B. H. Andersen, Odense, H. E. Davidsen, Odense, B. Rasmussen, Odense, J. I. Chr. Nielsen, Aalborg, A. von Bülow, Esbjerg, C. Chr. S. Nielsen, Esbjerg, B. P. Honoré, Fredericia, og J. G. Rasmussen, Nakskov.

Maskinmestrenes Forening udsætter til hver Eksamen i København et Diplom og en Flidspræmie paa

200 Kr. I Juli 1947 tildeltes dette Oskar Henner, Odense, og i Januar i Aar E. W. Petersen, København.

Endelig omtaltes Maskinistkolens Studiefond, oprettet paa Initiativ af Skibsfører Knud Lauritzen. Fondet havde i Oktober indbudt seks nordiske Maskinistkolerepræsentanter til et vellykket Besøg af 14 Dags Varighed. Det er Hensigten at udsende danske Repræsentanter i Aar. Fondet har stor Betydning for det nordiske Samarbejde.

Overfor de Elever, der forlod Skolen for at gaa til Søs, fremhævede Direktøren, at god Tjeneste i dansk Skibsfart i høj Grad betyder Arbejde for Danmarks Genopbygning.

Bog om Norge

Odd Hølaas' „Norge“. H. Hirschsprungs Forlag, København.
Pris: Kr. 6,75.

Den norske Presseattache i Danmark, Odd Hølaas, har skrevet den anden af Bøgerne i Hirschsprungs Forlags Serie „Verden af i Dag“. Stilen er frisk, og Bogen vrimler med interessante Oplysninger om vort Broderland mod Nord.

Af det afvekslende Indhold, der giver et godt Indtryk af det moderne Norge, kan nævnes Afsnittet om Norge under Krigen, en Beretning om Retsopgøret efter den tyske Kapitulation og den politiske Kurs i Norge i Dag. Af de mere erhvervsskildrende Afsnit er et om norsk Søfart sikkert det, der vil interessere vore Læsere mest. Odd Hølaas giver heri en kort, men ret udtømmende Skildring af den norske Handelsflaades Indsats i Krigen samt af dens Genopbygning. Endvidere behandles specielt Norges Fiskeri og Ilvalfangst.

Ved Gennemlæsning af denne Bog faar man et godt Indtryk af den Vilje, vort Broderfolk har til at gøre en Indsats for deres Lands Genopbygning.

O. L.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

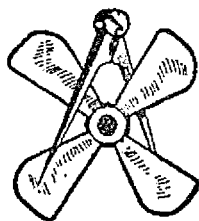
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



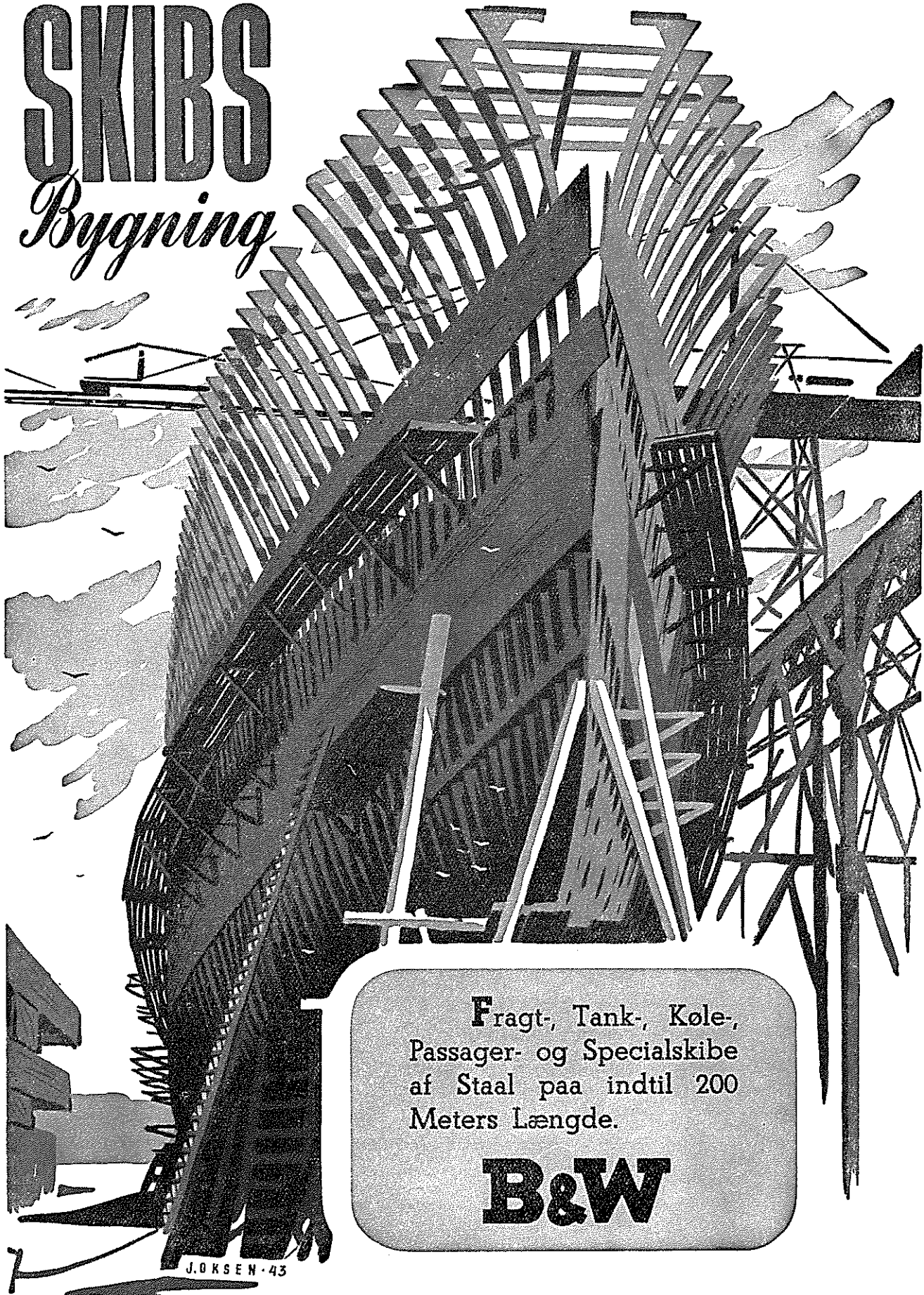
KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Elektroinstallatørprøve, 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)

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. ØRSEN · 43

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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. Jebsen 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. Sviters Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab
 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. Lørche 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 Tankskibrederi
 D/S Draco
 A/S Rederiet Mathilde
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S Jyden
 A/S Christiansholms Fabrikker
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samso
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

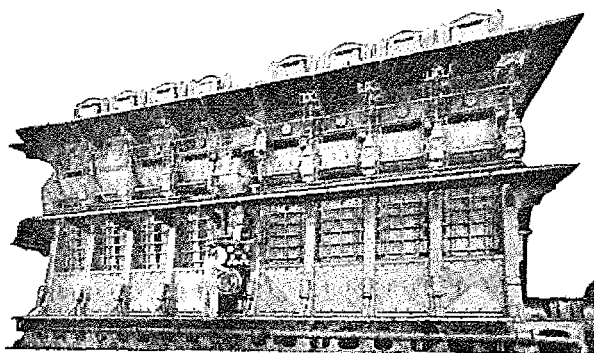
S/M Stockholm

Svenska Amerika Liniens nye Amerikabaad

Götaverken har til Svenska Amerika Linien afleveret M/S „Stockholm“ beregnet til Passager- og Fragtart paa Ruten Göteborg—New York.

I 1936 bestilte Rederiet sit hidtil

den af en Konvolut i November 1941 efter Salget af det ovenfor nævnte. Det nye Skib skulde først og fremmest bygges til Passagertrafikken over Atlanten. Da imidlertid en regelmæssig og hurtig Godsbefordring



En af Skibets Hovedmotorer.

største Skib ved Monfalconeværftet i Italien. Da dette Skib, som var betydelig større end sine nye Navne — 30 390 B.R.T. — blev færdig 1941, var det paa Grund af Krigen ikke muligt at faa det hjem til Sverige, hvorfor det blev solgt til Italien, og under italiensk Flag blev det bombet og sank 1944.

Den første Skitse til det nye „Stockholm“ blev gjort paa Bagsi-

til og fra Amerika er mindst lige saa vigtig, enedes man om, at Skibet skulde være et kombineret Passager- og Lastskib.

Med det nye „Stockholm“ begynder en ny Epoke i den svenske Passagertrafiks Historie. Det er ikke blot Amerikaliniens første Skib bygget i Sverige, men samtidig det største Passagerskib, der er bygget i Sverige.

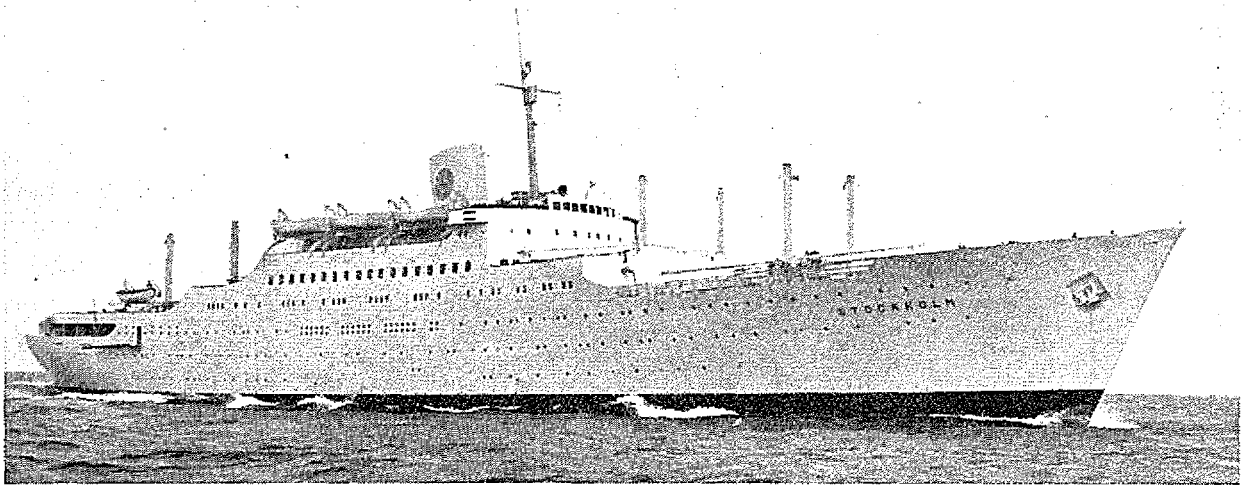


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH,

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Stockholm“ paa Provetur. Solgt til ØST-TYSKLAND under navnet (Folkevensk

„Stockholm“'s Hoveddata er følgende:

Længde overalt	159,93 m
Længde mellem Perpendikulærene	144,78 m
Største Bredde paa Spant	21,03 m
Dybde til Hoveddækket	9,30 m
Dybde til Shelterdækket	11,44 m
Dybgang paa fuld Last	7,55 m
Tilsvarende Deplacement	ca. 13.000 ts
Dødvægtsbæreevne	ca. 4.700 ts
Bruttotonnage	ca. 11.000 ts
Lastrumskubik	ca. 8.500 m ³

Hovedmaskineriet be-
staar af to 8-cyl. totakts
enkeltvirkende Dieselmotorer af Götaverkens
Konstruktion og Fabri-
kat. De udvikler tilsam-
men 14.600 I.H.K. ved
110 O/M. Cylinderdia-
meteren er 760 mm,
Slaglængden 1300 mm.
Hjælpmaskineriet be-
staar af tre 6-cyl. og to
3-cyl. enkeltvirkende fi-
retakts Dieselmotorer,
hvis tilkoblede Genera-
torer tilsammen yder
960 kW, Jævnstrøm med
220 V. Hjælpmotorerne
Cylinderdiameter er
300 mm, Slaglængde
450 mm, og de løber
350 O/M.

„Stockholm“ har en
Fart paa 19 kn. og med
en Diesellooliebeholdning
paa 1500 ts er Aktions-
radien ca. 14.000 Sømil.

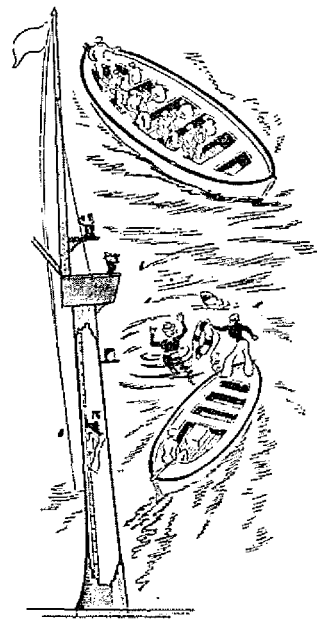
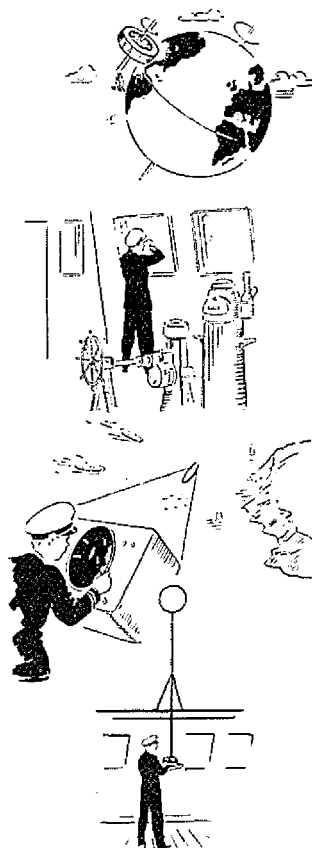
Besætningens Stør-
relse er 172 Mand. Af
Passagerer kan medføres
395, deraf 52 paa I. Kl.,
61 paa ombyttelig Klas-

se, d. v. s. Klasse, der
dels kan benyttes som
I. Kl. og dels som Tu-
ristklasse. Hvis det øn-
skes, kan hele Skibet be-
nyttes som en eneste
Klasse. Alle Kamre,
baade for Passagerer og
Mandskab, ligger, saa de
har Køjgne. Foruden Ba-
dekamrene findes finsk
Badstuebad og Svømme-
hal.

Til Udsmykning af
Saloner og Trapper har
adskillige svenske Kunst-
nere bidraget med Male-
rier, Mosaikker, Relief-
fer, Gobeliner o. a.

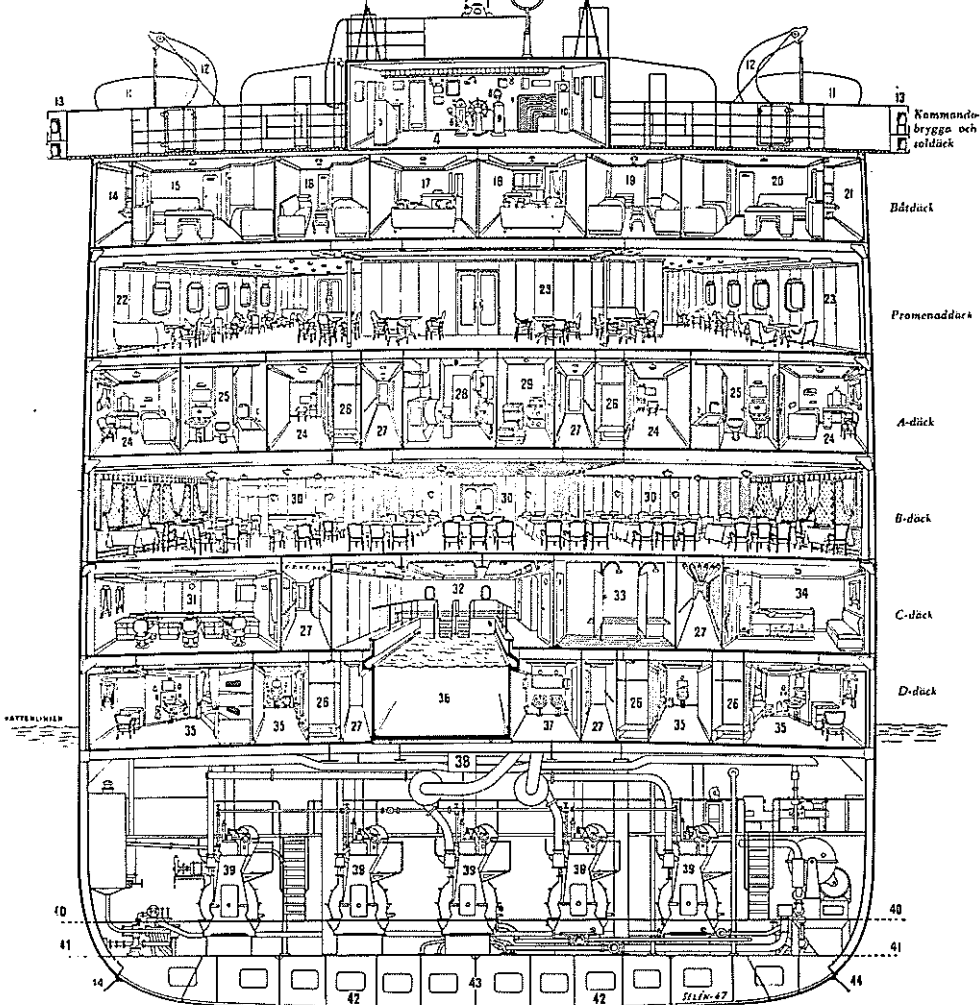
Ventilation og Op-
varmning sker ved Hjælp
af Luftkonditionering.

I Spørgsmaalet om
Passagerernes og Skibets
Sikkerhed er der ikke
sparet noget. Skibet er
ved brandsikre Skodder
delt i Sektioner. Desuden
er installeret et Sprink-
leranlæg, som træder i
Virksomhed, hvis Tem-
peraturen stiger til over

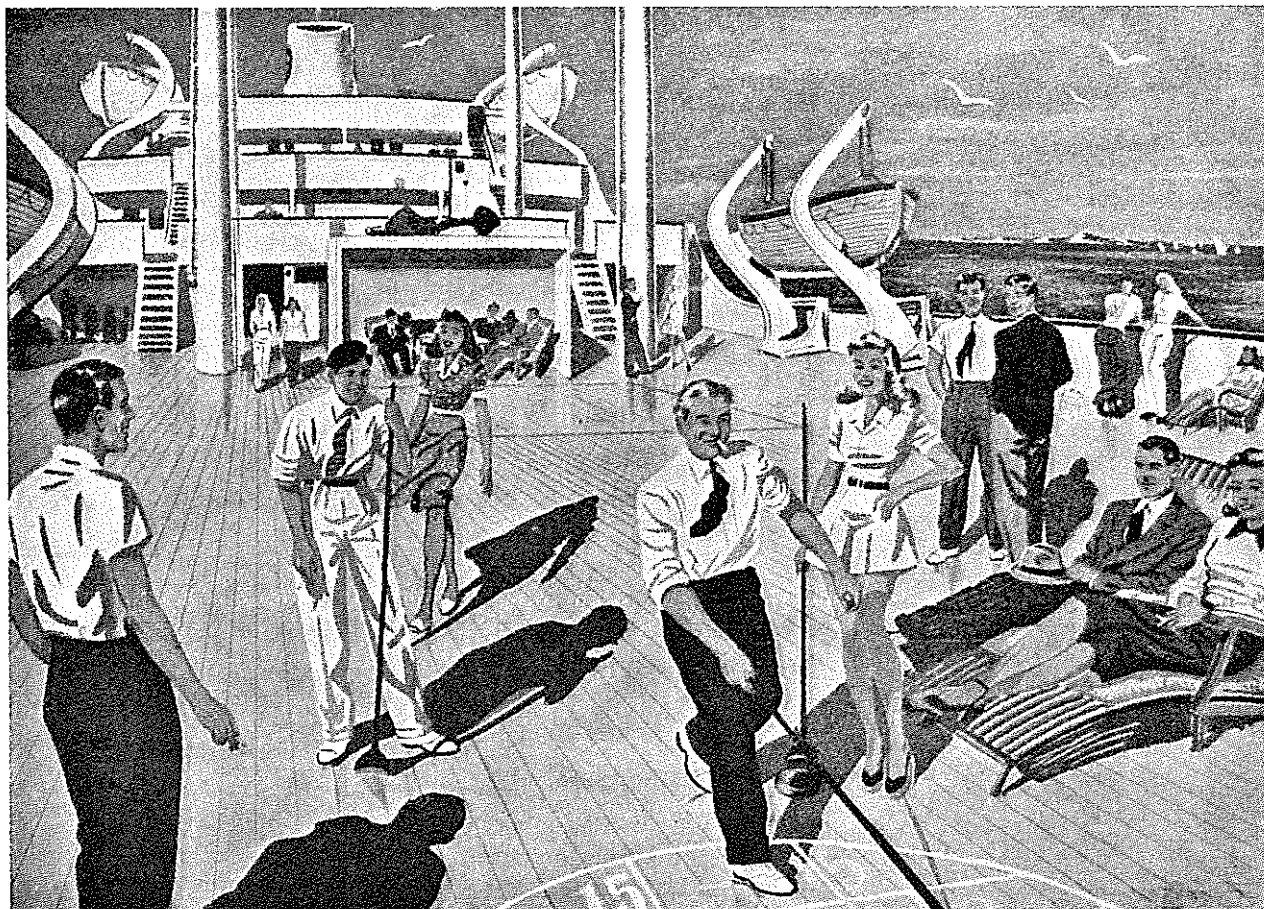


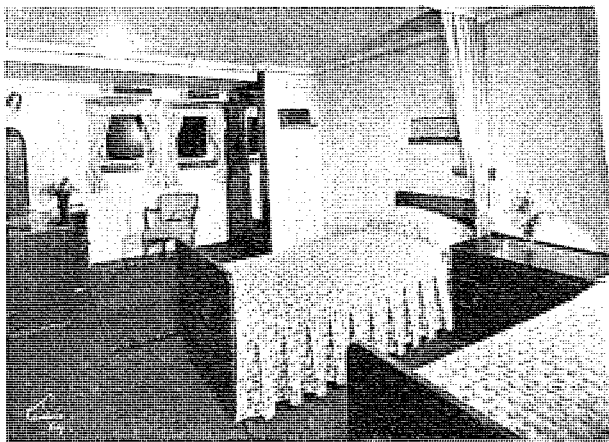
Tværsnit af „Stockholm“.

1. Stands.dkompas.
2. Pejlræame.
3. Morse.lamper.
4. Styrehus.
5. Ekkoradio.
6. Styrekompas.
7. Telemotor til Haandstyring.
8. Gyrokompas.
9. Automatisk Styring.
10. Røgdetektor.
11. Redningsbaade.
12. Davider.
13. Sidelanterner.
14. Overstyrmandens Toilet.
15. — Kummer.
16. Kaptajens Sovokammer.
17. — Opholdsrum.
18. Maskinchefens Opholdsrum.
19. — Sovokammer.
20. Overmaskinistens Kammer.
21. — Toilet.
22. 1. Kl. Bar.
23. 1. Kl. Opholdsrum
24. 1. Kl. Kamre.
25. 1. Kl. Baderum.
26. Garderobes.
27. Korridorer.
28. Rum for Ventilatorer.
29. Bagagerum.
30. Spisesaloner.
31. Damefrisørsalon.
32. Svømmehal.
33. Styrtebadstom.
34. Enmandskammer for Besætningen.
35. Kamre for Turistklassen.
36. Svømmebassin.
37. Damtoilet.
38. Hjælpemaskinrum.
39. Hjælpemotorer.
40. Maskinrumsdørken.
41. Inderbunden.
42. Bundtanke.
43. Kolsvin.
44. Slingrekole.



γ A-Dækket.

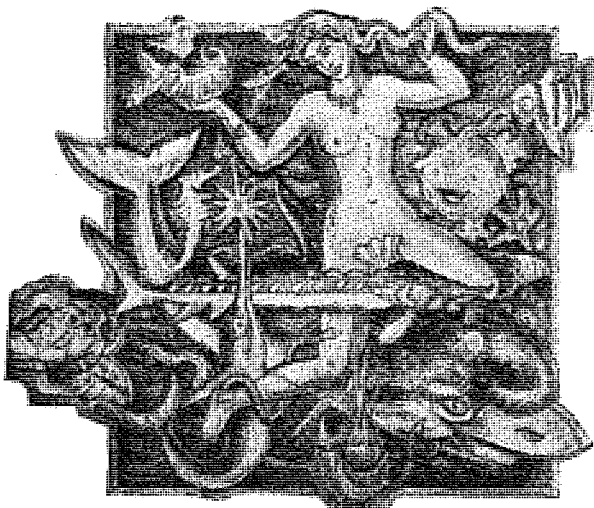




1. Kl. Kahyt.



Baren paa 1. Kl.



Svømmehallens Mosaik, udført af Salviasi, Venedig.

70 Gr. i et af Opholdsrummene. Der er i Lastrummene installeret Røgdetektorer, saa man i Styrehuset kan se, om der er Brand i noget Rum, hvortil saa kan ledes Kulsyre ind i det fra Rør, der er tilsluttet Staalflasker. I Motorrummet kan der foruden med Kulsyre ogsaa slukkes med Skum.

Foruden Skibets almindelige Pumper findes ogsaa en Brandpumpe, der er anbragt paa D-Dækket og drives af en hurtigstartende Dieselmotor. Den kan levere 40 ts Vand i Timen med et Tryk paa 60 m Vand søjle. Brandvagter patrouillerer Døgnet rundt overalt i Skibet. De ildbestandige Materialer Marinite og Isolit er forsøgsvis anvendt til Vægbeklædning i en Del Rum.

De nyeste Hjælpemidler til Navigationen findes som f. Eks. Gyrokompas med automatisk Styreanord-

ning, Ekkolod, Ekkoradio, SAL-Log og Radiopejler.

Mellem 30.000 og 40.000 kg Letmetal er anvendt bl. a. til Overbygninger og seks af Redningsbaadene. De Redningsbaade, som ikke har Motorer, er forsynet med haanddrevne Propellere, Fleming-Gear. Der behøves kun en Mand til at sætte en Redningsbaad ud eller tage den om Bord igen.

Den temmelig lave Mast er af Letmetal med strømlinieformet Tværsnit. Den er indvendig forsynet med en Lejder op til „the crow-nest“.

Hansens Hyretabeller

Firmaet Iver C. Weilbach har udsendt en ny Udgave af Hansens Hyretabeller. Den er en Udvidelse og Omarbejdelse af den tidligere Udgave, som forlængst er udsolgt, og som der er stor Efterspørgsel om blandt Skibsredere, Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre. Prisen er Kr. 10.—.

Tabellerne kan anvendes paa hvilket som helst Beløb i hele Kroner fra 70 til 720 Kr., og for hver 5 Kr. fra 725 til 1200 Kr. Udregningerne kan foretages baade for Dage og Maaneder. Desuden er Pensionsbidragene udregnet med henholdsvis 6 % og 7 % af Hyren.

Tryk og Udstyr er Firmaets sædvanlige gedigne. Vi vil dog gerne foreslaa, at der i næste Udgave anbringes Udhugninger i højre Side. Det vil gøre Brugen af Tabellerne hurtigere.

^A/_s Dampskibsselskabet "VENDILA"

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



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»

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601
Amager 1483

INDREG.
VARE MÆRKE

Telegr.-Adr.:
HOLZANDIA



STIFTET 1899
FARVER OG LAKKER
Specialitet: SKIBSFARVER

C. K. HANSEN



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

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

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

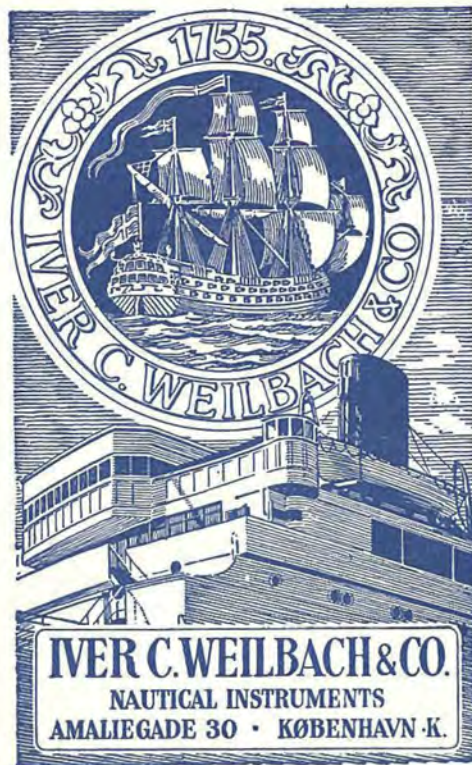


HANDELSBANKEN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



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

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

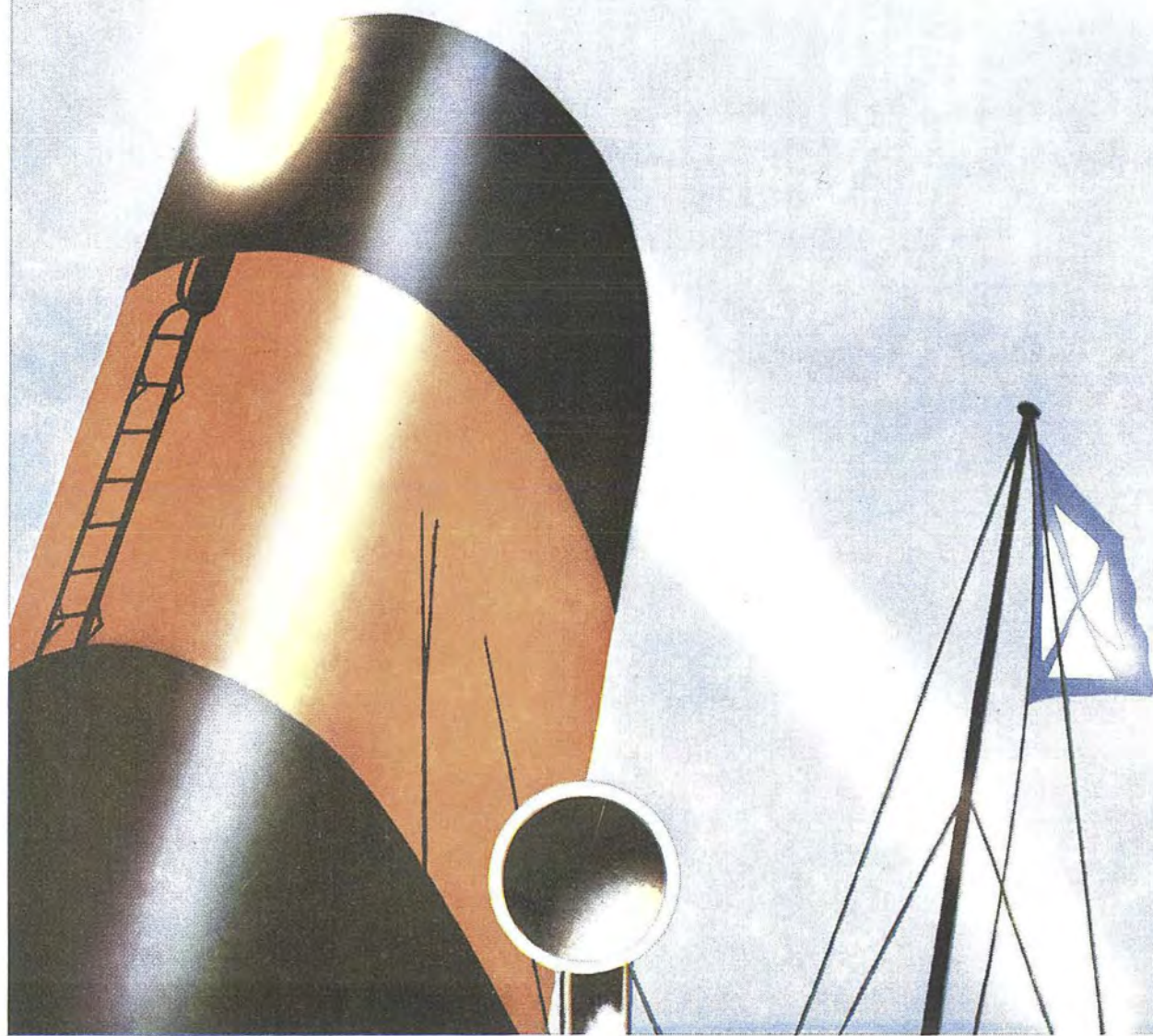
Bunkers:

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

AALBORG  TAFFEL
AKVAVIT

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



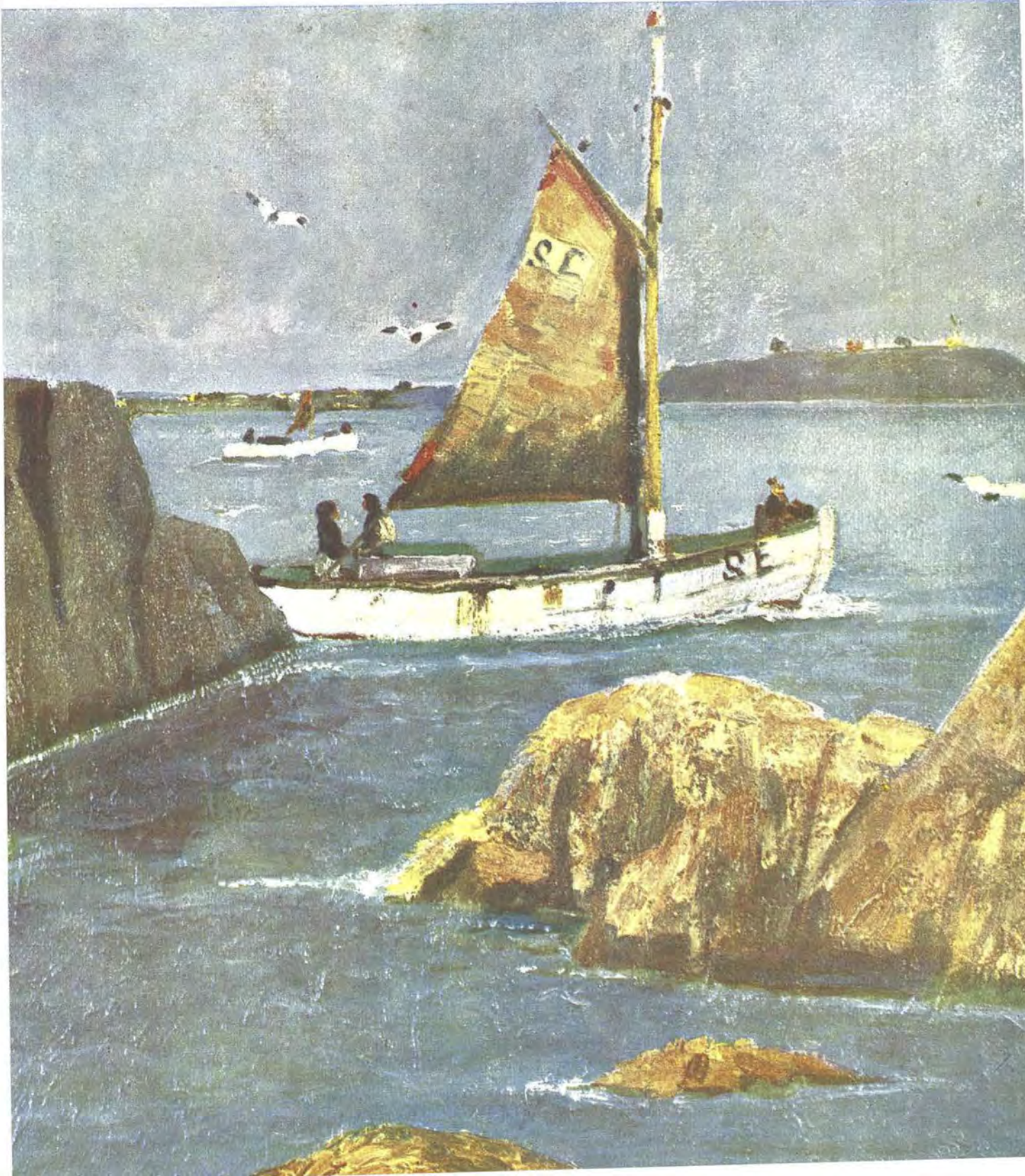


VIKINGEN

1. Kr.
1. April

Fiskebaad fra „Bornholm“
Maleri af JOHAN KOCK

1948 - Nr. 4
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

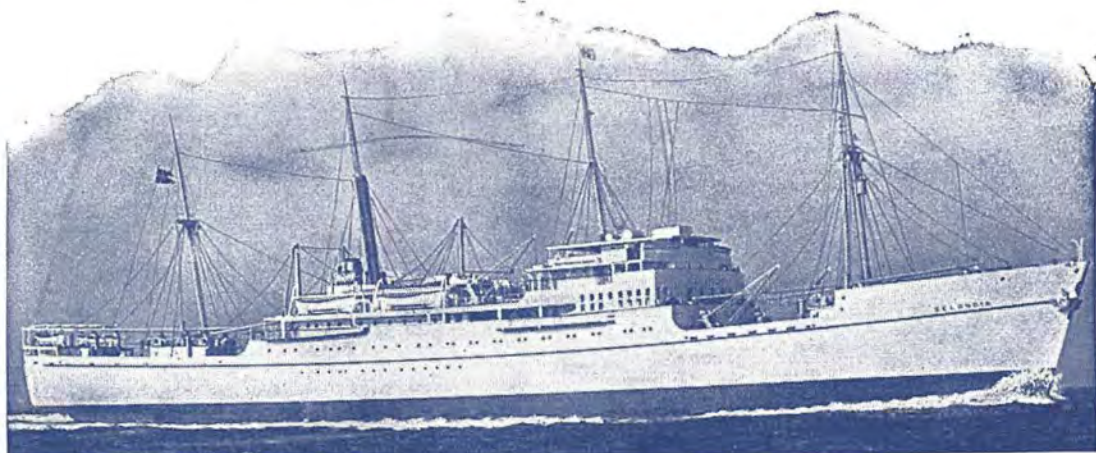
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Siam



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Bangkok

Bombay
Buencs 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 Dampskibsrederforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

„Jeg tror paa Søslangen“

siger Danmarks førende Havforsker

Af OTTO LUDWIG

DET smukke, hvide Charlottenlund Slot har ført en omskiftende Tilværelse. Fra at være Sommerresidens for danske Konger er det i vore Dage blevet Hovedsædet for de europæiske Landes Havundersøgelser. Havets Videnskabsmænd har her faaet et fornemt „Værksted“, men deres Arbejde har ogsaa skaffet Danmark en fornem Plads i Udlandets Omdømme.

Foruden Centralkontoret for internationale Havundersøgelser rummer Barokslottet i Charlottenlund tillige Kontorer for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser med et Fiskeri-Laboratorium, et Plankton-Laboratorium, et hydrografisk Laboratorium og et marinbiologisk Laboratorium. Denne Afdeling arbejder hovedsagelig med Undersøgelser uden for danske Farvande. Desuden giver Slottet Plads til Dansk Biologisk Station, under hvilken Hav- og Fiskeriundersøgelserne i danske Farvande sorteres. Der er til dagligt beskæftiget ca. 50 Mennesker paa Charlottenlund Slot. — Havundersøgelserne sorteres under Fiskeriministeriet, men til Arbejdet inden for Centralkontoret for internationale Havundersøgelser betaler alle de deltagende Lande hvert Aar et vist Tilskud.

De deltagende Lande er foruden de fem nordiske Stater England, Skotland, Irland, Holland, Belgien, Frankrig, Portugal, Spanien og Polen.

Vi har opsøgt Direktøren for Dansk Biologisk Station, Dr. phil. H. Blegvad, for at faa ham til at fortælle lidt om Havundersøgelserne og deres Betydning. Dr. Blegvad leder Undersøgelserne i de

danske Farvande inden for Skagen og har til sin Disposition for dette Arbejde Havundersøgelsesskibet „Biologen“, medens „Dana“ arbejder i internationale Farvande eller paa Havene omkring Færøerne eller Grønland. Selv om Dr. Blegvads Arbejdsomraade saaledes er indskrænket til Danmarks Grænser, saa har han deltaget i mange Forskningsarbejder fjernt fra Hjemlandet. Saaledes undersøgte han før Krigen Mulighederne for Fiskeri i den persiske Havbugt. Undersøgelserne foregik fra en stor Esbjerg-Kutter. Sidste Aar fik Dr. Blegvad isvrigt et meget ærefuldt Tilbud om en Silling som Chefbiolog i FAO. Han skulde i denne Egenskab rejse Jordan rundt og organisere forskellige Landes Fiskeri, men skønt han følte sig stærkt fristet af



Dr. Blegvad ved sit Skrivebord paa Charlottenlund Slot. Paa Væggen ses et Billede af Havundersøgelsesskibet „Biologen“.

det smigrende Tilbud, sagde han Nej Tak til Stillingen for at kunne vie sine Kræfter til Arbejdet for det danske Fiskeri.

Vi har den kendte Videnskabsmand siddende over for os ved sit Skrivebord paa hans Kontor, hvorfra der er en glimrende Udsigt ned gennem Slotsalléen og ud over Øresund.

„I de internationale Havundersøgelser deltager kun de europæiske Søfartsnationer,“ siger vi, „hvorfor er f. Eks. U.S.A. ikke med?“

Dr. Blegvad stopper sin Pipe færdig og tænder den, hvorpaa han svarer: „Amerikanerne er blevet opfordret til at være med, og det samme gælder for Canada og New Foundland, men ingen af dem har ment, at det var opportunt at gaa med for Øjeblikket. Vi har ogsaa spurgt Rusland, men ikke faaet noget Svar. Tyskland var med lige til Krigen, men da Landet ikke har nogen Regering, og da de internationale Havundersøgelser er en Sammenslutning af Regeringer, kan Tyskland ikke være med i Arbejdet nu.“

„Hvornaar begyndte man egentlig at interessere sig videnskabeligt for Havbunden og dens Dyr- og Planteliv?“

„Det er ikke saa forfærdelig mange Aar siden. Da man begyndte at udlægge Telegrafkabler, maatte man ogsaa vide noget om Havbunden, og de Ekspeditioner, der blev sendt ud i det. Anledning, gav saaledes Stødet til en virkelig Havforskning. I 1872—76 udsendtes en Ekspedition paa en Jørdomsejling, der udelukkende var beregnet paa Havundersøgelser. Interessen var nu vakt, men man tænkte dengang ikke paa Forskningens Betydning for Fiskeriet. Man troede til at begynde med, at alt Dyreliv hørte op 300 Favne nede, men nu har man fundet Liv 6000 Meter under Havoverfladen. Man havde jo dengang ikke Loddeapparater til at maale de store Dybder med, men senere begyndte man at udskyde Kanonkugler med Maaleliner i. Naar Kuglen naaede Bunden, udløste man den ved Hjælp af en Slippemekanisme. Der ligger mange saadanne Kanonkugler rundt om i Havene.“

„Der maa vel være en Grund til, at Havforskerne har valgt Danmark til deres Hovedsæde?“

„Ja, det er ikke tilfældigt. De gjorde det, dels fordi Danmark var langt fremme paa Havforskningens Omraade, da Sammenslutningen blev til i 1902 ved et Møde i København, og dels, fordi København ligger forholdsvist centralt for de deltagende Nationer.“

„Hvad regner De for Havforskningens største Resultat gennem Aarene?“

„Det største Resultat er vel nok Udforskningen af Aalens Liv. Det var Danskeren Johannes Schmidt, der fandt Aalens Ynglepladser paa det dybe Atlant. Et andet Resultat af Betydning er Paavisningen af, at visse Aargange af Fisk dominerer i Fiskernes Fangster. En Gang var det saaledes en Aargang Sild fra 1904, der var kolossalt talrig. I 1910 kom disse Sild frem i uhyre Mængder og blev ved at dominere til omkring 1914.“

„Hvordan gik det Havforskningen under den sidste Krig?“

„Krigen betød til en vis Grad en Standsning, men vi holdt Arbejdet i Gang med de skandinaviske Lande, og det skal siges, at der gennem Sverige ogsaa gik nogle Traade til England.“

„Har Krigens maritime Opfindelser haft Betydning for Efterkrigstidens Havforskning?“

„Ja, Asdic f. Eks. vil faa stor Betydning. Ved De Internationale Havundersøgelsers sidste Møde blev der holdt Foredrag om det, og det blev ogsaa demonstreret. Hvis det holder, hvad det lover, vil det komme til at betyde meget for Opsporingen af Sildestimerne og Hvalerne.“

„Apropos Hvalerne. Bør Danmark ikke tage Del i Hvalfangsten?“

„Det er vanskeligt at svare paa. Vi har ikke de samme Betingelser som f. Eks. Norge. For det første tager det jo sin Tid at faa uddannet en dygtig Stab af Hvalfangerfolk, men vi kunde ganske vist leje Specialister fra Udlandet. For det andet er der Spørgsmaalet om, hvor vi skal drive Hvalfangsten, Maaske vilde det være muligt i Farvandene omkring Grønland og Færøerne, men det vilde aldrig blive noget i den helt store Stil, og vi kan sikkert ikke komme med i Fangsten ved Sydpolen.“

„Men Havene er dog internationale —“

„Det er de nok, men vi faar alligevel ikke Lov. Der er særlige Bestemmelser om, hvor man maa skyde Hvalerne og om, hvor mange man maa skyde for ikke at udrydde Bestanden. Det vil blive meget svært at komme ind i en Pulje og faa Base i Sydpolaregnene. Det viser f. Eks. Diskussionen mellem England og de syd-amerikanske Stater. Men noget andet er det, at vi kunde faa Nytte af en eventuel Hvalfangst. Vi savner jo i høj Grad Fedtstoffer.“

„Hvilke Fremtidsplaner har da dansk Fiskeri og danske Havforskere?“

„Foreløbig arbejder vi paa at udvide og konsolidere det danske Fiskeri. Vi kan ikke længere nøjes med at fiske i de danske Farvande. Vi maa søge længere bort. Vi har taget for mange Millioner Kroner hjem fra Nordsøen, men dette Hav kan ikke længere holde til det store Fiskeri. Medens andre Lande har mistet deres Fiskefartøjer under Krigen, har vi forøget vor Flaade med ca. 50 Procent. Disse Baade kan ikke i Længden finde Beskæftigelse i Nordsøen, og vi har derfor søgt andre Udveje. Saaledes har vi aabnet Sildefiskeriet i Nordsøen og Haj- og Tunfiskeriet. Det sidste er ikke helt nyt, men er blevet meget udvidet.“

„Til hvilke Farvande skal danske Fiskere saa søge hen?“

„Vi tænker paa Grønland, hvor der er store Chancer for danske Fiskere. Der er en meget stor Torskerigdom deroppe, men ogsaa Rødfisk og Havkatte. Desuden er der Havkalen, i hvis Lever der er Mængder af Tran, og af dets Hud kan forarbejdes Læder. Af Kødet kan laves Fiskemel.“

„Er vore Fiskekuttere egnede til Fiskeri under Grønland?“

„Ja, men der skal flere Folk med og Transportfartøjer. Endvidere skal der opføres Anlæg i Land og Konserverfabrikker.“

„Har Havforskerne andre Fremtidsplaner?“

„Vi skal have et Møde i København i Oktober med ca. 100 Deltagere fra alle de deltagende Lande. Vi har flere Ting paa Programmet for dette Møde. Blandt andet skal vi tale om de Forandringer, der er sket med Temperaturen i de nordlige Farvande. Disse Forandringer har bevirket, at Bræerne smelter, og at de nord-

lige Fiskearter trænger endnu længere nordpaa. Torskerigdommen ved Grønland er et Eksempel herpaa, og Temperaturforandringen vil faa stor Betydning for Fiskeriet i disse Farvande.“

„Kan man da regne med, at denne Temperaturforandring vil holde sig? Er den ikke kun forbigaende?“

„Paa Mødet vil vi høre Talere, som har studeret dette Problem, ogsaa Geologer. Vi ved ikke, om Forandringen vedbliver, men vi har haft andre lignende Perioder før. Dette kan man bl. a. se paa visse Træers Aarringe. Men vi vil undersøge, om der er en vis Rykme i disse Temperaturforandringer, saa vi evt. kan forudsige dem, hvilket vilde være af stor Betydning. For blot 50 Aar siden fandtes der ikke Torsk i Nærheden af Grønland. Naar vi endnu ikke har fastslaaet Temperatursvingningens Varighed, kan man maaske med nogen Rimelighed forvente, at et evt. Torskefiskeri ved Grønland pludselig vil holde op. Men efter min Mening bør vi skynde os og tage det, der er, mens det er der.“

„Hvordan ser De paa Salget af mange af vore bedste Fiskekuttere til Udlandet?“

„Jeg er ikke henrykt for det. Men i Øjeblikket er det tvivlsomt, om vi kan holde den store Fiskerflaade. Principielt er jeg dog imod, at vi giver det fra os, vi tjener vore Penge ved.“

„Mon ikke Tysklandsmarkedet vil blive aabnet igen?“

„Det haaber vi alle stærkt paa. Der er noget vist urimeligt ved, at Tyskerne sulter, medens vi gerne vil sælge. Forhandlingerne er hidtil strandet paa, at den amerikanske og engelske Administration i Tyskland ikke vil betale kontant, og Fiskerne har naturligvis kviet sig ved at give Kredit. Der forhandles dog stadig.“

„Er Havforskerne glade for, at vi har faaet et Fiskeriministerium?“

„Ja, det er vi meget glade for. Man kan maaske sige meget godt om vore Landbrugsministre, men de har altid været Landmænd.“

„Er vore Fiskere fulgt med Udviklingen?“

„Det kan man ikke sige andet. Jeg har rejst meget og set, hvad man har naaet andre Steder. Vore Fiskere har fulgt godt med, men det er nødvendigt. Vi maa følge med i Konkurrencen, og den er meget stærk. Man bygger Fiskekuttere paa fuld Kraft mange Steder i Udlandet.“

„Hvad skal vore Havundersøgelsesskibe foretage sig i den kommende Sommer?“

„„Biologen“ gaar ud i Juni. Den skal til Limfjorden og evt. ogsaa til Isefjorden. Man skal der om Bord undersøge den danske Fiskebestands Udvikling. Man fisker med Trawl og undersøger Fiskenes Maveindhold, Alder o. l. Vi maa stadig kunne følge med for at kunne raade vore Fiskere, hvor det er nødvendigt.“

„Hvad skal „Dana“ foretage sig?“

„Den sorterer ganske vist ikke under min Afdeling, men jeg ved jo nok, hvad man skal lave om Bord. Skibet skal til Nordatlanten, hvor det ogsaa var sidste Aar, for at foretage Undersøgelser af Sildehajernes Vandringer. Det lykkedes imidlertid ikke dengang at mærke nogle af Hajerne. De ved nok, at man mærker nogle af Fiskene med smaa Ebonitskilte. Det er dette Arbejde, „Dana“ skal genoptage i Aar.“

„Har De nogle Ønsker for Fremtidens Havforskning?“

„Jeg har ikke saa faa Ønsker,“ svarer Dr. Blegvad. „Jeg ønsker, at vi maa faa en Forsøgskutter, og vi faar det ogsaa nok. Der er allerede givet Tegninger ind til en moderne 100 Tons Kutter, der bl. a. vil faa Asdic om Bord. Vore Skibe er iøvrigt meget handicappet af Minerne. Statens Fartøjer maa ikke gaa uden for de minestrøgne Ruter, og det er ogsaa et af mine Ønsker, at de forbandede Miner snart vil blive ryddet helt af Vejen.“

„Og et sidste Spørgsmaal: Tror De som Videnskabsmand paa Eksistensen af Søslinger?“

„Ja,“ svarer Dr. Blegvad, uden at han synes det mindste overrasket over vort usædvanlige Spørgsmaal, der nærmest var ment som en Spøg. „Jeg tror maaske ikke netop paa nogen Søslinge, men paa Dyr, der ikke endnu er kendt, og endda meget store Dyr. Der er fundet Aftryk paa Kaskelotter af Blæksprutter med Arme paa 10 Meters Længde. En anden Gang fandt man paa Syd-Afrikas Kyst en Fisk, man troede død for Millioner af Aar siden, under Kridtperioden. Ved Sydafrikas Kyst fandt man ligeledes en *Aaieunge* paa en Længde af halvanden Meter, og man regnede ud, at hvis denne Unge vil blive ved at leve og udvikle sig paa samme Maade som en almindelig Aal, vilde den naa en Længde af 25 Meter.“

„Men Søslingen i Lock Ness var vel en „And“?“

„Ja, den tror vi Videnskabsmænd ikke paa. Fotografierne af den var falske, og Historien var vistnok startet af et Omnibusselskab, der tjente for lidt paa disse Kanter. Skal man finde Søslingen, skal man ikke lede i en lille skotsk Indsø, men paa de store Verdenshave.“

Doktoren banker sin Pibe ud og anser vist Samtalen for afsluttet. Men saa let slipper han ikke. Vi vil ogsaa meget gerne have et Fotografi med af ham. Han gaar hen til et stort Skab og tager en Kuvert ud fra en af Hylderne. Ved Siden af et Portræt ligger et Billede af et af den danske Marines Luftfartøjer. Paa vort Spørgsmaal om, hvad Forbindelse der er mellem denne Flyvemaskine og Havforskningen, svarer Doktor Blegvad, at han ofte har været oppe at flyve for at kunne følge Sildestimerne fra Luften. Samtidig fortæller han, at en Havforsker ogsaa af og til maa trække i Dykkerdragten.

Mon ikke Charlottenlund Slots Bygmester vilde vende sig i sin Grav, hvis han vidste, hvad der i Dag foregaar i hans 265 Aar gamle Bygning?

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

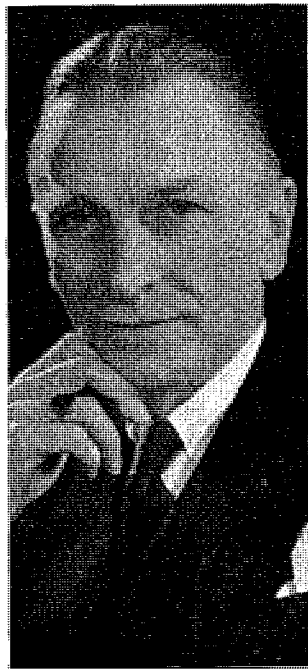
„Danmark og Havet“

EN ny Bog om Danmarks Tilknytning til Havet er under Opsejling. Bogen, der faar Navnet „Danmark og Havet“, udkommer paa Chr. Erichsens Forlag under Redaktion af Forfatteren Louis E. Grandjean og Berlingske Tidendes Billedredaktør, Ernst Mentze. Bogen udsendes i to Bind paa til sammen næsten 800 Sider. Værket omhandler en Mængde Emner, der viser Danmarks Vej over Bølgerne gennem Tiderne. Lad os nævne dem i den Rækkefølge, de kommer til at staa i: „De danske Farvande“, „Faren paa Havet“, „Skibene lodses“, „Fyr- og Vagere“, „Søkort og Opmaaling“, „Navigering paa Havet“, „Bjærgning og Redning“, „Sikkerhed til Søs“, „Dansk Søforsikring“, „Eav- og Kystfiskeri“, „Havets Planter“, „Søhandelen og Kolonier“ og „Kirken og Søfarten“.

I andet Bind behandles følgende Emner: „Danmarks Søkrigshistorie“, „Skibsfarten og Rejsordenen“, „Skibsbygningens Historie“, „Uddannelse til Søs“, „Søfolkernes Kaar“, „Sejlsporten“, „Rosporten i Danmark“, „Badeliv og Svømmesport“ og „Fremtidsperspektiver“.

Vi har bedt Hr. Grandjean fortælle lidt om Baggrunden for dette Værks Udsendelse.

„Formålet har været at skrive en Bog om alt med Hensyn til Søen i historisk Perspektiv, saaledes at alle dem, der har en Viden paa dette Omraade kan faa



Louis E. Grandjean

suppleret den med sagkyndige og historiske Oplysninger,“ siger Forfatteren. „Værket skal tjene som en Haandbog, og det er skrevet populært, saadan at ogsaa Ungdommen kan faa Forstaaelsen af Betydningen af dansk Søfart og Fiskeri og iøvrigt af alle de Erhverv, der har Tilknytning til Søen.

Man hører saa ofte det gamle Ord nævnt, at „Dansen fra Lodbrok's Tid husvant plasker til Søs“, og saa er Sandheden den, at Danskerne i Sammenligning med Sverige og Norge ikke er i Besiddelse af Havhu, eller som Englænderne siger, ikke er „sea-minded“.

„Hvornaar begyndte De at skrive om Søen?“ spørger vi. „Er De selv ud af Sømandsslægt?“

„Som Lektor ved Danmarks Handelshøjskole begyndte jeg i 1929 at skrive om dansk Søforsikring. Jeg er ikke Sømand, men har i flere Aar været Shipping-Mand og har som saadan arbejdet baade i Konstantinopel og i Japan. Jeg var ogsaa en Tid Direktør for Forsikringsselskabet „Baltica“'s Søforsikringsafdeling. Efter at jeg havde skrevet de to Bind af „Søkortets Stednavne“, var det naturligt, at jeg i „Danmark og Havet“ skrev Afsnittet om Søkortet. Da jeg havde skrevet Bogen om Svitzer, var det naturligt, at jeg ogsaa skrev Afsnittet om Bjærgning og Redningsvæsen, ligesom det var rimeligt, at jeg som gammel Forsikringsmand skrev Afsnittet om Søforsikring. Jeg har iøvrigt knyttet 14 Ekspertter paa hver deres særlige Omraader til Bogens Tilblivelse, og saa mener jeg at have faaet alt med.“

„Hvor har De hentet Stoffet fra?“

„Stoffet er for en stor Del hentet fra Handels- og Søfartsmuseets Arkiver og Billedsamlinger, fra Rigsarkivet, Det kongelige Bibliotek, Marinens Bibliotek og Søfartens Bibliotek.“

„Er der gjort noget særligt ud af Billedmaterialet?“

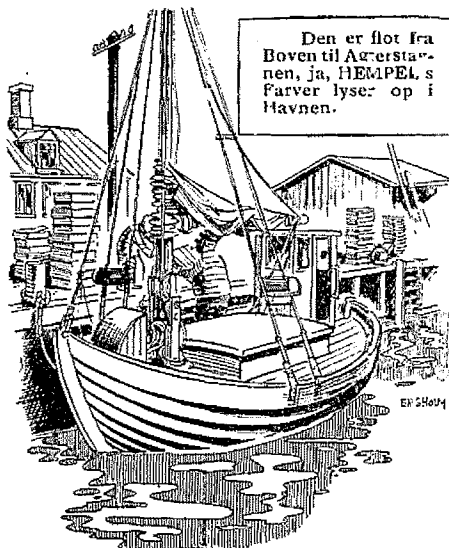
„Ja, Billedredaktør Mentze har paa Berlingske Tidende haft et dejligt stort Billedarkiv at vælge imellem, og Værket er fyldt med pragtfulde Billeder.“

„Hvornaar kan vi vente det første Bind?“

„Det kommer den 2. April, der jo er en rigtig søhistorisk Dato. Ikke alene er den Søværnets Hædersdag, Tietgen valgte den ogsaa for D.F.D.S.'s Generalforsamlinger, og Søassurandørerne har deres Konventionsdag den 2. April, baade den gamle og den nye.“

„Har De andre maritime Bøger under Forberedelse?“

„Ja, jeg skriver D.F.D.S.'s Historie. Selskabet fejrede jo under Krigen sit 75 Aars Jubilæum og kunde paa Grund af Besættelsen ikke udgive et rigtigt Jubilæumsskrift.“ Efter et Øjeblik Pause siger Louis Grandjean eftertænksomt: „Der er her i Danmark en mærkelig Uinteresserethed for Søfartens Betydning for Landet. Dagbladene Søfartsreferenter f. Eks. indskrænker sig hovedsagelig til at skrive om Kollisioner og Ulykker, som udpensles til de mindste Enkeltheder, saa Folk nærmest faar Afskræk for at sejle. Vi haaber med denne Bog at skabe større Interesse for Skibsfarten.“



Forsidebillede.

„Fiskerbaad fra Bornholm“

Sæitryk af denne Forside kan bestilles hos Kunstnerens Enke, Fru O. Kock, Ærøskøbing

Den sidste lange Rejse

En gammel sailor fortæller

I 1884 — efter at jeg havde taget Eksamen i Navigation og Maskinlære — gik jeg i Hamborg for at søge Hyre. Jeg havde tidligere sejlet som Tømmersmand med tyske Skibe og havde mit Værktøj med. Jeg kunde være kommet med en Fanø-Bark som Anden-Styrmand for 55 Kr. om Maaneden, men da jeg syntes, det var for lidt, tog jeg Hyre paa en Kanadier til 5 £ om Maaneden. Den hed „General Dornville“ og var hjemmehørende i St. Johns, Ny Brunswick. De kanadiske Skibe havde et daarligt Ry for haard Sejlads og haard Behandling af Mandskabet, og blandt Søfolk hed det: N. B. (Ny Brunswick) — no breakfast, og N. S. (Nova Skotia) — no supper. Slet saa galt var det vel ikke, men godt var det heller ikke med Kosten. Skibet sejlede for engelsk Regning og var underkastet engelsk Lov. Vi skulde laste tomme Petroleumstønder til New York, men da Skibet var blevet en Del havareret af Isen i Elben, arbejdede jeg 14 Dage med at reparere det. Kaptajnen var Skotte. Kosten var lidt ensformig: den ene Dag var det Ærter og Flæsk, den næste Kød og Budding. Smør og Margarine fik vi ikke noget af, Kaffe og The blev sødet af Kokken, saa Sukker saa vi aldrig, og vi maatte selv hente Madsen i Kabyssen.

Vi havde en god Rejse paa en Maanedstid over Atlanten, og da vi kom til New York, stak hele Mandskabet af, paanær 1. Styrmand, Sejlmageren og jeg — og saa Skipperen. Et Par Dage senere forsvandt Styrmanden, og endnu et Par Dage efter fik Skipperen sin Afsked —, saa var der kun Sejlmageren og jeg tilbage af det gamle Mandskab. Vi fik en ny Kok og havde det meget hyggeligt, mens vi ventede paa den nye Besætning, og mens Skibet lastede Petroleum bestemt til Yokohama. Den ny Skipper var Kanadier og den ny 1. Styrmand Irlænder. Skipperens Hustru og to Børn skulde gøre Rejsen med.

Første- og Anden-Styrmand delte Mandskabet imellem sig — der var 16 Mand ialt — og fordelte Vagten, og dermed tog et halvt Aars Ophold paa Søen sin Begyndelse, og vi skulde gennem mange Besværligheder, inden vi saa Havn igen.

Jeg havde et godt Værksted og nok at bestille, men Sejlmageren maatte sidde paa Kahytstaget og ordne sine Sejl. Andre Steder var

der ikke Plads til ham. — Da vi havde været to Maaneder i Søen, og Mandskabet havde aftjent den Hyre, det havde faaet paa Forskud, aabnede Skipperen sin „Forretning“, hvor man kunde købe Tøj, Tobak og Tændstikker, ja, selv Sko og Støvler. En saadan Shop var der Ængang i alle engelske og amerikanske Skibe, der gik paa Langfart, og det var en god Forretning for Skipperen. Denne var ogsaa Læge; hans Ordinationer bestod mest i engelsk Salt og amerikansk Olie; var der nogen, der ventede en Whisky, saa blev han narret, for det vankede der aldrig.

Som Tiden gik, var der gaaet stærkt Svind i vor Beholdning af Ferskvand, der hidtil var administreret af 2. Styrmand. Nu blev jeg sat til den Bestilling. Jeg havde en lille Pumpe, og hver Eftermiddag mellem Kl. 4 og 6 udleverede jeg til Kokken og Mandskabet, hvad de maatte bruge. Selv Styrmandene maatte hente, hvad de skulde have, mens jeg var der med Pumpen. Naar alle havde faaet, blev Pumpen skruet af og gemt til



En vældig So slog Døren ind til Kabyssen.

næste Dag. Til Vask udleveredes aldrig fersk Vand. — Da vi rundede Kap det gode Haab, kom vi ud for en Orkan af de rigtig slemme. Havet var i voldsomt Oprør. Vi havde Vinden næsten agter ind, og Skibet tog saa enorme Vandmasser over, at det var et helt Badekar, der ikke blev tømt for Vand, før det løb fuldt igen. Vi maatte opholde os paa „Husene“ og passe Lejligheden for at komme fra den ene Ende til den anden. Et Reservespir, der var fastgjort paa Dækket, rev de over en Fod lange Bolte op, og sejlede frem og tilbage og slog alt i Stykker. Først maatte jeg se at faa Hullerne i Dækket proppet og bagefter arbejdede vi i flere Timer for at faa det store Spir smidt over Bord, et haardt og livsfarligt Arbejde. Var det skæ om Nat-ten, var hele Skibet blevet ødelagt. Alle Sejl var taget ind og gjort fast med Undtagelse af et lille Hjørne af Undermærsejl — ellers lænsede vi for den bare Rig-ning. Skibet var heller ikke til at styre. Skipperen ja-gede den ene væk fra Roret efter den anden skønt der var dygtige Søfolk imellem. Tilsidst blev der ogsaa sendt Bud efter mig. Vi var to om Jobbet, for der skulde holdes godt fast, ellers vilde Rattet vende Be-nene i Vejret paa os. Det gik godt en halv Times Tid, saa kom der en Sø værre end nogen før: den slog Døren ind til Kabyssen og skyllede Kokken med samt hans Gryder og Kasseroller ud paa den anden Side. Saa kom Skipperen: „Det er godt med dig, Tømrer, gaa hen og hjælp Kokken.“ — Hvilket jeg gjorde.

Til Lastpumperne kunde vi ikke komme, hvor nød-vendigt det end var. Under normale Forhold trak Ski-bet 5—6" Vand i Vagter og blev pumpet over Time, og nu havde vi ikke kunnet komme til Pumperne i et helt Døgn.

Den Nat gik jeg ikke til Køjs, men lagde mig paa Høvlebænken i Værkstedet. Den næste Morgen viste os et sørgeligt Syn; alt hvad der ikke var nagelfast, var skyllet over Bord; alt vort Tovværk slæbte udenbords og var tildels ødelagt, og en Tønde Tjære, der havde ligget under Bakken, var slaaet i Stykker og havde oversprøjtet alt, inden den gik over Bord. Da jeg pej-lede ved Pumperne var der 5 Fod Vand i Lasten. Og skønt Vejret ikke havde bedret sig synderligt, blev vi nødt til at arbejde ved Pumperne for om muligt at faa Skibet pumpet læns. Vandet kom ind baade fra oven og fra neden, og det gjaldt om at holde sig godt fast, naar Søerne kom væltende.

I 3 Døgn rasede denne Storm, som vist var den værste „Generalen“ havde været ude for i sine 10 Aar. Han sad som Galionsfigur i fuld Krigsmaling forude, og han blev ogsaa hængende trods alt, men hele Forsi-ningen paa den ene Side var gaaet sig en Tur.

Det var der ogsaa meget andet, der var, og vi hav-de ikke meget at reparere med. Men vi var da alle kommet helskindet igennem, og Mandskabet kunde synges en Chanty igen, da vi satte vore Mærsejl, og give baade Skipper og Styrmand et Hip, — men der van-kede ingenting andet end Grovheder.

Da Vejret efterhaanden bedredes, fik jeg travlt med at udbedre Skaderne med den Smule, der ikke var gaaet udenbords. Jeg fik en Finne til Hjælp; det var en god Hjælp, for en Finne kan lave omtrænt alt med en Lommekniv. Og da vi kom ind i Regnbæltet om-kring Ækvator, fik jeg vore Ferskvandstanke fyldt med

Regnvand, der havde samlet sig paa Kahytstaget; det var godt til at koge Ærter i, og det var en staaende Ret. Stovvask holdt vi paa den Maade, at vi, naar By-gerne kom — og det var Byger med Vand i — smed alt vort Tøj paa Dækket og gik rundt og stampe-ede paa det med bare Fødder.

Imidlertid begyndte Følgerne af Orkanen at vise sig. Det salte Vand, som den Gang strømmede ind i Lasten, bevirkede, at Petroleumstønderne rustede i Stykker, og Olien strømmede ud. Vi pumpede Petrole-um og Vand op med Lastpumperne Dag for Dag; Ski-bet blev saa rank, efterhaanden som Rummet tømtes, og vi kunde ikke føre vore Sejl og sejle haardt; den mindste Smule Vind gjorde, at vi maatte sejle meget forsigtigt. En Orkan Mage til den sidste kunde Skibet ikke have taget. Vi havde nu været fire Maaneder i Søen, og Mandskabet blev angrebet af Skørbug; tilsidst laa 6 Mand i Køjen og kom ikke paa Dækket mere, saa vi andre maatte dele deres Vagter. Vi sneglede os lang-somt frem gennem Stillehavet, kunde ikke benytte os hverken af god Vind eller Storm, men maatte lægge Skibet op mod Vinden og have en Oliepose ude for at dæmpe Søerne. Først efter 221 Dage i Søen fik vi Ja-pans Vartegn — Fujijama — i Sigte og blev lodset ind paa Yokohamas Red. Da havde vi brugt dobbelt saa lang Tid om Turen, som den kunde gøres paa. 8 Mand af Besætningen kom paa Sygehuset, og Skipperen blev idømt en Bøde, fordi der ikke var sørget for, at Mand-skabet fik — hvad de efter engelsk Søllov skulde have — et Glas Lemonsaft om Dagen.

Skibet selv saa farligt ud: Kobberet hang i Laser fra For til Agter, i Rorbeslaget var et Par Bolte sprun-get, og al Malingen var vasket af. Naa, vi lappede og malede — og der blev sørget for frisk Flæsk og Kød, og Grøntsager fik vi hver Dag, men nogen stor Af-veksling i Menuen var der ikke. Vi laa i Yokohama en god Maanedstid, inden vi fik udlosset og lastet paany. denne Gang Kamfer og Kuriositeter, og i den Tid var jeg i Land et Par Gange for at købe nogle japanske Ting med hjem. Jeg var ogsaa i Teatret, men den Pan-tomime, de spillede, forstod jeg ikke meget af. Den sidste Del af vor Last indtog vi i Kobe, og vi fik efter-haanden Mandskabet kompletet; jeg tror, alle Natio-ner var repræsenteret, men der var ingen danske ud-over mig.

Og saa stak vi igen i Søen — bound for home. Jeg passede paany min Bestilling som Tømmermand og la-vede Kamfertræs-Kister og Skrin til Skipperen og hans Kone, naar der ikke var andet at gøre.

Kort Tid efter, vi havde begyndt Hjemturen, faldt en Mand ned fra Rigningen og blev dræbt paa Stedet. Han blev begravet paa Sømandsvis, syet ind i Sejldug og med Jern ved Fødderne. Skipperen gav ham et Par Ord med paa Vejen, saa gled han stille ned i Dybet — og vi gik atter til vort Arbejde. Hans faa Ejendele havde Kammeraterne delt; Hyre havde han ikke meget tilgode af, for han var hyret i Yokohama og havde faaet to Maaneders Forskud.

Første Del af Hjemturen var ellers gaaet godt, og vi nærmede os Ækvator. Skibet var eftersat, malet og lakeret for at være fint, til vi gik i Havn, men saa be-gyndte vore Besværligheder paany. Provianten var ved at slippe op, Rationerne blev mindre Dag for Dag, og

Melet var helt sluppet op. Nu stod den paa Ærter hver Dag, d. v. s. Ærtevand, Kødrationerne var minimale, Kaffe og The var bare kogt Vand med lidt Sukker i, Vand og Beskøjter var snart det eneste, vi fik nok af — og vi havde i bedste Fald endnu en Maanedes Rejse tilbage. Endelig fik vi Forbindelse med et Par Skibe, og fra det ene fik vi et Par Tønder Mel og Kød. Det hjalp en Del paa Humøret og omsider kom den Dag, da vi fik Lods om Bord til New York. Stemningen om Bord blev en anden, selv den brutale 1. Styrmand blev menneskelig, og Kaptajnen vilde absolut have mig med sig hjem for at bygge ham en Skonnert til Kystfart, hvad jeg dog maatte sige Nej til.

Og saa kom vi i Havn efter 5½ Maanedes Sejlads, hele Mandskabet paanær mig blev afmønstret — (jeg var hyret for 3 Aar), og efter 8 Dages Forløb rejste Skipperen og hans Familie hjem. Jeg gik et Par Maaneder og havde det behageligt i New York, mens Skibet blev udlosset og ny Last blev indtaget, denne Gang Stykgods til Melbourne. Efterhaanden indfandt den ny Besætning sig. Skibet fik nye Master og ny Kobberforhudning og tilsidst en ny Skipper. Ruten gik ogsaa denne Gang rundt Kap det gode Haab, og omtrent paa samme Sted som sidst fik vi en ny Orkan, dog knap saa voldsom som sidst. Men en Styrtso slog 1. Styrmand i Dækket og skillede ham ind under et Reserve-spir, hvorved han brækkede et Ben. Jeg blev hans Vikar i en Maaned. Nogen større Skade skete der ikke denne Gang; jeg havde selv efterset og surret alting i Forvejen. Resten af Turen var Vejret meget godt, og 103 Dage efter Afrejsen naaede vi Melbourne.

Næste Morgen, da Styrmanden gik forud for at tørne Folkene til Arbejdet, var hele Besætningen rømt med Undtagelse af Kokken. Foruden os laa der i Melbourne en amerikansk Fuldrigger, som hed „Roosevelt“, der var heller ikke andre ombord end Skipper, Styrmand og Tømmermand. I Melbourne blev jeg opsøgt af et Bysbarn fra Fredericia og tilbragte en Dag sammen med ham og med at se paa Byen.

Fra Melbourne gik vi til Newcastle for at laste Kul. Besætningen var kun hyret for denne korte Tur for en vis Sum, og jeg fik Besked paa at gaa Vagt hele Natten, for at ingen skulde forlade Skibet der. Folkene ventede en Baad og vilde have, jeg skulde kalde paa dem naar den kom. Men den kom heldigvis ikke, saa de maatte med til Newcastle. Her lastede vi saa Kullene og fik nyt Mandskab, som skulde blive, til vi atter kom til Amerika. Vi gik først til Manila — en Tur paa et lille Tusind Mil. Turen forløb uden Uheld. Dog fik vi en lille Orkan, der lavede et mindre Havarier, men ikke mere, end at det let kunde ordnes igen. Mandskabet var en blandet Forsamling, bl. a. var der ogsaa en Neger, som Styrmanden var særlig efter. Han blev syg, og i Modsætning til, hvad der ellers var Skik, anbragt i et Rum for sig selv; de sagde, han fejlede ingenting, og Meningen var maaske, at

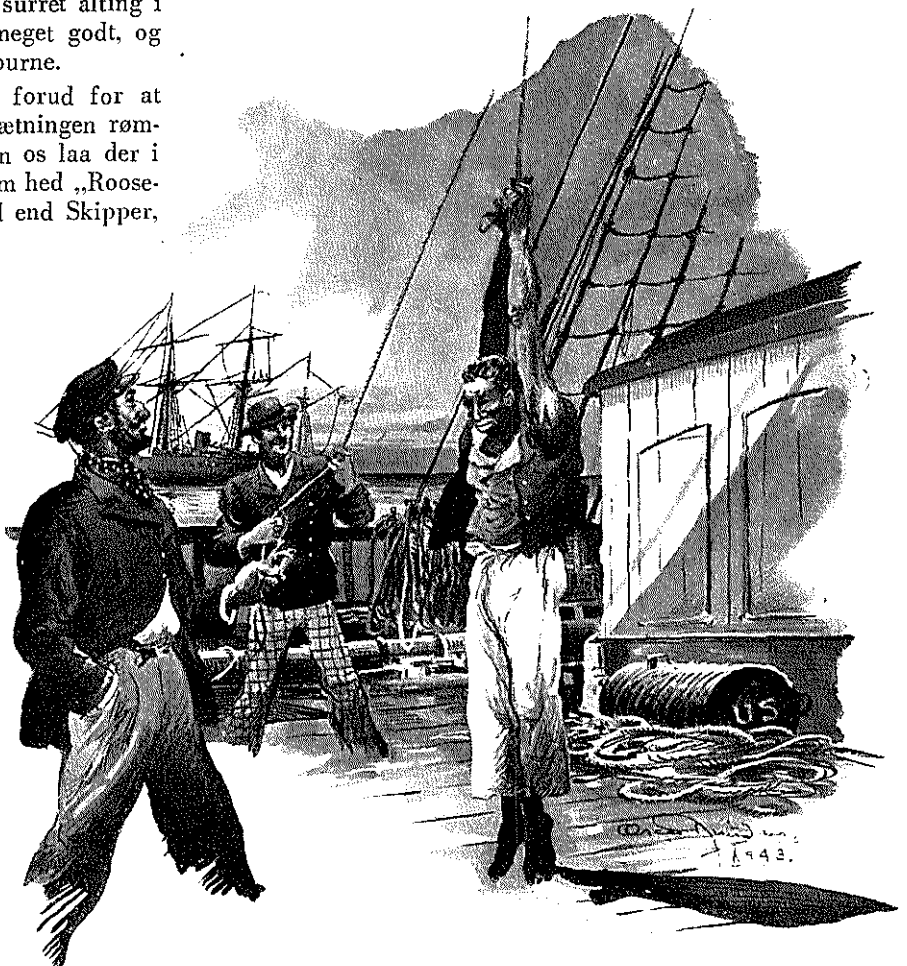
han skulde sultes rask. Imidlertid fodrede Kokken ham meget bedre end dem forude, og saa blev han flyttet ind i sin Køje igen, til han blev rask. — Losningen fra Manilas Red foregik i Pramme; der kom en Kolonne Kulier om Bord med deres egen Formand, og de skulde blive om Bord, saalænge Losningen varede. De førte deres egen Husholdning.

Vejret var meget varmt, og der var meget Spektakel om Bord. En Dag havde 2. Styrmand faaet Negeren hen bag et Solsejl og der bundet hans Tommelfingre sammen og hejst ham op, saa han maatte staa paa Tærne med Hænderne op i Vejret. 1. Styrmand saa til, og de hentede mig, for at jeg ogsaa skulde se. Det var imidlertid ikke noget for mig, og jeg gjorde dem opmærksom paa, at der laa en engelsk Orlogsmænd nær ved, som maaske ikke vilde synes om deres Paafund. Saa løste de ham. Paa en anden Nova Scotia-baad, der laa i Nærheden, knaldede Revolverne, og den ene efter den anden sprang i Søen og maatte fiskes op. Formodentlig havde de faaet noget Spiritus om Bord. Hos os var der aldrig noget af den Slags.

Efter endt Losning af Kullene blev Skibet gjort rent og ny Last taget ind. Vi fik fyldt vore Tanke med fersk Vand, og saa gik det atter ud paa det store Hav.

Paa Turen blev 2. Styrmand syg, og jeg maatte tage hans Tørn for et Stykke Tid foruden at passe mit eget.

Hvaler og Hajer saa vi ofte. En Søndag fangede vi to Hajer, som blev slagtet og flaaet. Hovederne blev



De havde hejst hsm op ved de sammenbundne Tommelfingre, saa han maatte staa paa Tærne for at finde en Smule Stotte.

hængt op i Solen; de indeholdt en fin Olie som der- ved dryppede ned i en Beholder. Rygraden fik jeg — den blev senere en Spadserestok — og Skindet blev tørret og brugt som Sandpapir.

Omkring Ækvator fik vi igen Tordenbyger og Uvejr og holdt Stovvask. Nu var 2. Styrmand atter i Stand til at passe sit Arbejde, og jeg gik tilbage til mit, for nu skulde Skibet jo gøres fint og klart til at gaa i Havn. Efter 115 Dages Sejlads gik hele Mandskabet i Land, skønt det var mønstret for 3 Aar. Skipperen forlangte en halv Maanedes Hyre for at afmønstre dem, og den betalte de gladelig.

Jeg blev om Bord et kortere Stykke Tid, saa fik og- saa jeg min Afregning og rejste til New York, hvorfra jeg sejlede til Hamborg som 3. Klases Passager paa en af Hamborg-Amerika Liniens Baade. Efter godt tre Aars Forløb var min længste Rejse endt, Uturen gik rundt Kap det gode Haab og Hjemturen rundt Kap Horn.

Selv runder jeg snart de 90 — og derfor har jeg prøvet paa Papiret at genkalde mig Oplevelserne fra den Gang, da Ungdommens Udvé drev mig ud paa de lange Rejser til fjerne og fremmede Egne — og Længs- len kaldte mig hjem igen til Danmark.

Steffen Carlsen

En svensk Skoleskibsskæbne

Vor første Artikel i Serien om Alverdens Skole- skibe har vakt Interesse i vide Kredse. Fra Sjøkapten, Reservkapten i Kungl. Svenska Flotten, Arnold Schum- burg har vi modtaget Oplysninger om endnu et svensk Skoleskib, som fortjener at blive nævnt. Det drejer sig om Barken „Tropic“ af Stockholm, som blev bygget i Port Glasgow i Begyndelsen af 1890'erne til Norge. Skibet fik dengang Navnet „Stjörn“. I Foraaret 1901 blev det solgt til Lovén & Co. i Stockholm, der var Reder for et Dampskibsselskab, som senere overtoges af Sveabolaget.

Skibet havde tre Master med dobbelte Bramsejl og Røjler. Under Navnet „Tropic“ foretog Skoleskibet i de følgende Aar flere Rejser. I 1910 solgtes Fartøjet til Gustaf Erikson, der gav det Navnet „Augusta“. Under den første Verdenskrig fandt det sin Skæbne i Nordsøen som Offer for en Torpedo.

Kapten Schumburg meddeler videre, at „Af Chap- man“ ikke skal ophugges. Der er nu blevet truffet Bes- lutning om, at det skal bruges som Restaurationskib i Stockholm. Det er Stockholms Stad, der skal drive Restaurationen, og Byen er herved blevet en Turist- attraktion rigere.

NYHED RADIO OMBORD

Kutterradio — Always DELFIN, for 6, 12 eller 24 Volt, 5½ Rørs Super, med Kutteromraade — magisk Øje — ekstra Højtt./Telf.tilsl., samt Tilsl. for PEJLEPANEL, — Leveres i marine- graat Kabinet, beregnet for Væg- montage.

Det helt rigtige og længe savnede Radioanlæg for alle Fartøjer, og ganske uundværlig for Fiskekutere og mindre Skibe i Indenrigsfart.

Pris Kr. 625.- + Afgift
(exc. Montage)

demonstreres uden Forbindende hos

TONIKA RADIO

Torvegade 34 Sundby 522
Gl. Kongevej 169 Centr. 14244

D. F. D. S. Begravelseskasse

Af en nylig udsendt Aarsberetning fremgaar det, at Medlemstallet i D.F.D.S. Begravelseskasse i 1947 er faldet fra 1346 Medlemmer i Aarets Begyndelse til 1334 den 31. December. I Aarets Løb er optaget 109 nye Medlemmer, men 99 er udtraadt af Kassen og 22 Medlemmer er døde. Formuen er i 1947 steget med Kr. 6010,93.

Generalforsamling afholdes den 9. April 1948 Kl. 19 i „Karnappen“ i København.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Hovedoplag for Danmark

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: „Ultra“



Qvistorff med sit første Maleri.

Da Hitler bad Qvistorff male for sig

Tusinder og atter Tusinder af Mennesker har i Tidens Lob kunnet glæde sig over vore Marinemaleres Billeder, hvad enten de nu har set dem som Reproduktioner i „Vikingen“ eller som Original-Malerier i hjem, paa Udstillinger eller paa Museer. For at efterkomme et af vore Læsere ofte udtrykt Ønske om at stifte Bekendtskab med Malerne paa anden Maade end blot gennem Malerierne vil vi i kommende Numre af Bladet bringe et Interview med hver enkelt af vore kendteste Marinemalere.

kom hjem igen, traadte jeg ind i Bladarbejdet efter at have faaet en Uddannelse paa et Bureau. Først var jeg Annoncerepræsentant for „Politiken“, og senere blev jeg Annoncechef for „Vore Damer“.

„Hvornaar fandt De saa paa at male?“

„En Dag — det var i 1919 — kom jeg gaaende gennem Frederiksholms Kanal, hvor jeg saa en Kunstmaler staa og arbejde. Jeg gik hen til ham og sagde „Goddag“. Men han svarede ikke. Saa sagde jeg „Goddag“ en Gang til og spurgte, om jeg kunde komme til at tale med ham. Han svarede dog stadigvæk ikke. Jeg var som Luft for ham. „Undskyld,“ sagde jeg saa endelig. „Maaske kan De ikke tale, men døv det er De da vel ikke. Naar De er færdig med det Billede, vil jeg bede Dem komme op paa mit Kontor med det, for at jeg kan købe det.“ Det hjalp, kan De tro,“ ler Qvistorff

„Da Maleriet var færdigt,“ fortsætter han, „kom Maleren op med Billedet. Jeg fortalte ham, at jeg godt kunde tænke mig at blive Kunstmaler, og om han troede, jeg kunde blive det. „Kan De tegne,“ spurgte han mig. Jeg svarede, at det kunde jeg ikke, og han troede saa ikke, at det var værd at forsøge. Men jeg fik alligevel ud af ham, hvad jeg skulde bruge af Materialer.“

„Og saa begyndte De at male?“

„Ja, jeg fik da malet eet Billede, som jeg en Aften, da jeg var sammen med nogle af mine Venner, fremviste som en Overraskelse. Straks da de saa det, udbrød de: „Vorherre bevar's! Sikke noget Møj!“

„Men De fortsatte med at male?“

„Først i 1921 begyndte jeg rigtigt. Der var en af mine Bekendte, der foreslog mig, at jeg skulde sende eet Maleri ind til Charlottenborg. Det gjorde jeg saa, og Billedet blev antaget. Jeg var naturligvis stolt, for Flertallet af de indsendte Billeder blev jo afvist. Jeg begyndte saa at regne ud, hvad jeg skulde have for mit Maleri. „Du har givet 35 Øre for Pensler, 1 Krone og 60 Øre for Lærred, og for Farver...“ saadan sad jeg og regnede ud. „Nej, den er gal,“ sagde min Bekendt. „Tag 350 Kroner for det!“ „For hvad?“ spurgte jeg forbavset. Naa, jeg fik de 350 Kroner, men alligevel har det Maleri kostet mig 50 Kroner, for senere

MENS jeg gik i Skole, kunde jeg ikke trække en lige Linie. Forleden fandt jeg forresten en Tegning af et Skib. Det lignede en Træsko.“

Det er Marinemaleren Victor Qvistorff, der siger dette. Vi har opsøgt „Dampskibenes Maler“ i dennes Hjem i Havnegade, hvor saa mange af hans skønne Billeder er blevet til. Naar man ser, hvilken Udsigt der er her fra Hjørnelejligheden, forstaar man bedre, hvorfra Qvistorff har hentet sine mange Havnemotiver. Ikke eet Fartøj gaar gennem Knippelsbro, uden at han har Lejlighed til at studere det. Marinemalerens Hjem danner iøvrigt en glimrende Ramme for en Samtale om Marinemalning. Paa alle Vægge hænger der Malerier i forskellige Størrelser. Men tro nu ikke, at det udelukkende er Qvistorffs egne Billeder, der tager Pladsen op. Nej, mange fine Navne baade fra Ind- og Udland er repræsenteret i Samlingen.

Men Qvistorff har mere at fortælle fra sin Skoletid. „Jeg hadede at gaa i Skole,“ fortsætter han. „Vi havde en Lærer i Tysk, som vi kaldte „Gøje“, fordi han havde saadan en stor Næse. En Dag beordrede han mig til at oversætte Ordet „biegen“, som betyder „at bøje“. Inden jeg endnu havde faaet sagt noget, brølede en af mine Kammerater nede i Klassen „Gøje“. Læreren blev aldeles rasende og sprang ned og slog mig i Ansigtet. Siden den Dag har jeg hadet at gaa i Skole. Jeg skulde ellers have været Læge, men jeg dumpede med Glans paa Universitetet.“

„Hvad har De ellers taget Dem til, før De blev Maler?“ spørger vi. „De har da rejst meget i Deres Liv?“

„Ja, jeg har næsten været over det hele undtagen i Amerika.“

„Men der naar De vel ogsaa at komme over?“

„Nej, man er jo ved at blive gammel!“

„Hvad regner De for at være gammel?“

„Jeg er født i 1883 i Aarhus. Som ganske ung rejste jeg til Indien for et stort Handelsfirma. Da jeg

købte jeg det tilbage for 400 Kroner. Jeg syntes, at der var skaaret et Stykke ud af mit Hjerte, da jeg havde solgt det.“

„Har De haft noget Forbillede i en anden Maler?“

„Ja, i afdøde Sally Philipsen. Men han var nu for dyster. Se paa mine gamle Billeder,“ siger Qvistorff og peger paa et Par Malerier, „de var ogsaa saa dystre.“

„Men De har jo ikke blot malt Marinebilleder.“

„Nej, jeg har været det hele igennem. Jeg har malt baade Portrætter og Stilleben.“

„Hvorfor slog De Dem saa tilsidst paa at male Marinebilleder?“

„Jeg har altid elsket at sejle, og jeg har gode Minde fra Søen. Jeg kan ogsaa lide Søens Mænd. Søfolk er Jordens hyggeligste og rareste Mennesker, og de er ærlige.“

„De modtager vel af og til Kritik?“

„Ja, jeg elsker at modtage Kritik. Det bliver man dygtigere af. Mine Børn tegner, og de kritiserer ofte mine Malerier.“

„De kaldes jo Dampskibenes Maler . . .“

„Ja, og „Møjemaleren“, fordi jeg altid maler Skibene saa rustne. Men saadan ser Skibene jo virkelig ud. De er kun slikne i Malingen, lige efter de har forladt Værftet.“

„De tager mange Skitser her oppe fra Vinduet?“

„Det gør jeg. Men man er ogsaa nødt til at tage ud. Da jeg havde Motorbaad, laa jeg ofte længe ude ad Gangen og malede. Men det sker jo, at et Rederi bestiller et Maleri af en ny Baad, der skal bygges. Saa faar jeg en Tegning op, og tre Dage efter ser man den s'gu for fuldt Drøn over Atlanten.“

„Hvor mange Malerier har De fuldført?“

„Ca. 600.“

„Ih!“

„Ak, jeg er kun en Sinke. Rembrandt havde over 7000 hængende rundt omkring,“ ler Qvistorff.

„Fortæl os nogle Oplevelser fra Arbejdet ude i Marken.“

„Ja, jeg begyndte jo at male Skibe ude i Gasværkshavnen. Der samlede sig altid en Mængde interesserede Havnearbejdere omkring mig, hvilket generede mig meget. En Dag spurgte de, om jeg gav en Bajer. Det vilde jeg godt, hvis de vilde holde Folk væk fra mit Staffeli. De gjorde deres Arbejde glimrende, hver Gang nogle nærmede sig mig, blev de konsekvent vist bort.“

„Under Krigen,“ fortsætter Qvistorff, „havde jeg faaet Tilladelse til at gaa i Frihavnen og male til „Vikings“ Frihavsnummer. Jeg havde under mit Arbejde hele Tiden to sværtbevæbnede Tyskere lige i Hælene paa mig. Jeg har i det hele taget haft megen Ballade med Tyskerne. Engang kom to højtstaaende tyske Officerer op til mig og fortalte, at „Føreren“ havde set nogle af mine Billeder i Berlin, og de skulde nu spørge mig, om jeg kunde tænke mig at rejse til

Bodensøen, hvor der skulde staa en stor Villa, en Bil og en Motorbaad til min Disposition, hvis jeg vilde male efter tyske Direktiver. Det nægtede jeg naturligvis og undskyldte mig med, at jeg ikke var rask. Efter den Tid hændte det ofte, at Folk, der skulde op til mig, blev visiteret af tyske Soldater nede i Porten.“

„Deres Billeder maa være kommet langt omkring?“

„Jeg har lige faaet Bestilling paa et Billede til Los Angeles, og i Forvejen hænger der flere af mine Malerier paa Museer i Amerika, England, Frankrig, Sverige og Norge. I et Museum i Warschawa havde jeg en hel Del Billeder, der blev ødelagt under Bombeangreb.“

„De har vel erhvervet Dem mange Venner gennem Deres Kunst?“

„Ja, det har jeg. Jeg husker især en Enke, der engang kom op til mig og vilde have mig til at male det Skib, hendes Søn kort Tid i Forvejen var gaaet ned med. Hun havde ikke ret mange Penge og spurgte, om hun ikke kunde faa Lov at betale en bestemt Sum hver Maaned. Det mente jeg nok kunde lade sig gøre og begyndte paa et Maleri af Skibet i Storm. „Det er egentlig Synd,“ tænkte jeg, „hun skal se det staa ned gennem Sundet i smilende Sol“. Og saa malede jeg et andet. Den gamle Kone græd ved Synet af det, og jeg syntes, jeg vilde forære hende det gratis. Vi kan jo alligevel ikke tage noget med os i Graven.“

„De maler mange af Deres Malerier paa Træ!“

„Ja, det er nu kun de mindre Billeder. Jeg behandler først Træet med et Præparat, som er min egen Opdagelse, saadan at det ikke slaar sig. Der ligger et stort Arbejde forud for hvert Maleri. De færreste aner ogsaa, hvor svært det i Dag er at faa Materialer, og hvor dyrt man maa betale dem.“ Qvistorff tager nogle smaa Pakker frem og fortsætter: „Bare til et lille Billede slides saadan en Pensel op. Jeg anvender kun Maarhaarspensler, og Venner, som bor i Udlandet, eller som kommer hjem fra Rejser, sender mig Pensler. Her er f. Eks. nogle, der er købt i Belgien. De koster i Dag ti Gange saa meget som før Krigen.“

„Hører De nogensinde mere om Deres Malerier, efter at de er blevet sendt ud i Verden?“

„Ja, jeg modtager f. Eks. tit Breve fra Mennesker, der har set mine Billeder eller set dem reproduceret paa „Vikings“ Forsider. Jeg faar mange Breve fra Udlandet. Her er f. Eks. et fra en Mand i Amerika, der kalder mig „den ny Eckersberg“. Og her er et andet fra Amerika, der fortæller, at nogle af mine Billeder er blevet brugt ved Filmoptagelser i Hollywood. Jeg har ogsaa malt til flere Kongelige, og her er f. Eks. et Brev fra Kong Haakon.“

„Ser vore Marinemalere nogensinde noget til hinanden?“

„Nej. Jeg har ofte tænkt paa, at vi, der er tilbage, burde danne en lille Klub, hvor vi af og til kunde komme sammen og udveksle Ideer og Tanker.“

„Til Slut, Herr Qvistorff: Hvordan er Deres Syn paa moderne Kunst?“

„Det skal jeg saamaend sige Dem: Moderne Kunst er den gode Kunsts fortabte Søn, der tilsidst vil vende tilbage til Faderen. Jeg har aldrig syntes om det med Barberkosten og kan ikke faa noget ud af et Billede, hvor man f. Eks. ser en Mand med et firkantet, grønt Ansigt og en Ko med sytten Ben.“

Ludwig.

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

Skipperen

PAA „TRINCOMALEE“

Fortsat fra forrige Nummer.

IKKE i Mands Minde havde man i det sydlige Queenland og det nordlige Ny Syd Wales oplevet et lignende Regnfald og en saa katastrofal Oversvømmelse, som i sin Tid var paa Tale vidt omkring i den femte Verdensdel, og som endnu huskes for den Ødelæggelse, denne vaade Naturkraft foraarsagede i det nævnte Omraade. Bækkene svulmede op til Floder. Vandpytterne blev til store Søer, og Søerne løb sammen og forenede sig med Floderne til et eneste stort, strømmende Hav, der som en Flodbølge væltede ud i Det Store og Stille Ocean og rev et halvt Hundrede Aars Kulturarbejde med sig. Dette var Begyndelsen til Enden paa Ulykkerne, og før den kom, havde alle de Mennesker, der levede i dette Omraade, og som ikke var druknede, søgt Tilflugt paa nogle faa høje Punkter og i Trætøppe, som ragede op over Oversvømmelsen.

Da Vandfloden saa langt om længe havde kulmineret inde over Land, ramte den „Trincomalee“, og den jog hen over det strandede Skib med en Voldsomhed som en Skypumpe. Hverken Spygatter eller Lænseporte kunde tage de enorme Vandmasser, der styrtede ned og flød op over de højeste Dørtrin om Bord og naturligvis ogsaa styrtede ned ad Kahytstrappen som Vandfald. Men Larmen fra alt dette lullede kun Sam Mason i en endnu dybere Søvn, og han lod sig heller ikke forstyrre, da den snævre Rende mellem Sandbankerne, hvor Skibet stod, blev til en rivende Flod af grumset Vand, hvis Overflade var et drivende Kaos af Blade, Grene, hele Træer og døde Dyr. — Nej, han vaagnede end ikke, da denne rivende Strøm vaskede Sandet bort under den gamle Bark og bragte den flot. Han var saa langt inde i Morfeus' Arme, at han heller ikke mærkede, at den et Øjeblik efter grundede igen nogle faa Favne fra det Sted, hvor den først havde sat sig til Hvile. Dette gentog sig nogle Gange. Skibet kom flot og grundede — kom flot og grundede, mens Sam Mason uanfægtet laa og smilede i Søvn. Og alt imens styrtede Regnen ned fra den mørklagte Himmel gennem en vindfattig Atmosfære; og alle de Milliarder Tons af Vand, som var faldet inde over Land, strømmede som en Flodbølge ud i Havet.

Imidlertid gik Tiden, og da Klokken den følgende Morgen var blevet to, havde „Trincomalee“ med skiftende Grundstødninger og Bevægelsesfriheder flyttet sig tre nautiske Mil fra sit første Hvilested; og Sam Mason svøbte med et behageligt Grynt Tæppet fastere om sig, som om han vidste, at den gamle Bark nok selv vilde finde ud paa dybt Vand igen; og langt om længe naaede den da virkelig ogsaa den sidste Sandbanke, der laa mellem den og Friheden. Paa den grundstødte den

dog saa fast som ingensinde tidligere, og havde de evigt virkende Naturkræfter i Form af Ebbe og Flod samt Forskellen paa Bæreevnen i ferskt og salt Vand ikke rakt den en hjælpende Haand, maatte den uden al Tyvil have opgivet alle yderligere Anstrengelser. Men nu begyndte Tidevandet at løbe ind og forhindrede den saa langt ude svækkede Flodbølge fra Land at trænge længere ud til Søs; og „Trincomalee“ rejste sig forstaaende over for Saltets opløftende Evne, slæbte sin Køl over Sandbanken og var endelig helt i Frihed.

Regnen var imidlertid stillet af. Dens Trommen paa Dækket var blevet svagere, og da den pludselig hørte helt op, vaagnede Skipperen og Mandskabet paa „Trincomalee“, der — som allerede sagt, var inkarneret i en og samme Person. Sam Mason gabede højt og strakte sig. Saa rejste han sig med eet op paa sin ene Albue og lyttede, og da han gennem Stilheden hørte en svag Skuren og Skvalpen langs Skibssiden, jumpede han ud af Køjen med en Fart, som om der var en Rotte i hans Tæppe, og den havde bidt ham i den store Taa.

„Ved Gud!“ raabte han. „Jeg tror den gamle Tøs er flot!“

Han styrtede ud paa Dækket som skudt ud af en Kanon og glanede mod Himlen, og han blev et Øjeblik staaende som tryllebundet ved Synet af de fire klare Stjerner i Sydkorset mellem nogle lette og langsomt drivende Skyer. Men Sam Mason slap hurtigt bort fra det fortryllende Stjernekipgeri, og som for at overbevise sig om, at han havde Ret i sin Formodning, fandt han hurtigt Haandloddet frem og kastede det over Sider. Han fik Bund paa syv Favne, og han prøvede rundt om hele Skibet med samme Resultat.

„Hurra!“ raabte han saa højt, at det maatte kunne høres i en Mils Afstand. „Saa har jeg ikke gættet forkert. Tøsen er flot.“

Han gik nu rundt paa Dækket i den højeste Sindsbevægelse ved Tanken om, at han i alle Tilfælde havde reddet sit Certifikat. Men saa kom han i Tanker om gamle Kartajn Partridge og Trundle og det øvrige Mandskab, og han spurgte sig selv, hvad der var blevet af dem?

„Bare jeg ikke var saa alene, og bare det snart vilde blive mere lyst,“ tænkte han. „Det vil blive besværligt for mig at faa Skibet i Havr, hvis jeg ikke snart falder i med et andet Skib, der vil være i Stand til at afse nogle Folk til at hjælpe mig.“

Mens disse Tanker optog ham, begyndte Dagen at gry, og det blev hurtigt saa lyst, at han tydeligt kunde orientere sig. Ved at kaste Blikket ud over Siden saa han, at „Trincomalee“ drev om i et formeligt Saragos-

sa-Hav mellem alt muligt Skrammel og Affald fra Land, og han blev saa nogenlunde klar over, hvad der maatte være sket.

„Det maa have regnet ganske forfærdeligt — ganske forfærdeligt,“ tænkte han. „Jeg tror bestemt, at begge Baadene er blevet vandfyldte og er sunket, og at alle de stakkels Fyre, der var i dem, er druknede.“

I saa Henseende var der en ikke ringe Mulighed for, at hans Formodning kunde være rigtig; men da han hen paa Formiddagen entrede til Vejrs og afsøgte Horisonten med sin Kikkert, blev han næsten overbevist om, at han havde troet forkert; thi efter ihærdig Søgen saa han langt borte mod Syd to sorte Prikker; der næppe kunde være andet end de to Baade.

Efter at have gjort denne Opdagelse, løste han Store-Mærssøjlet, og da han atter kom ned paa Dækket, skødede han det for og højste det ved Hjælp af Gangspillet. Det samme foretog han ved Fore-Mærssøjlet, og med den lette Brise, der nu blæste fra Nordvest, havde han „Trincomalee“ under Kontrol, saa den lystrede Roret, og han styrede i den Retning, hvor han mente at have set Skibets to Baade.

„Maaske bliver det nu mig, der kommer til at spørre den gamle Mand inde,“ smaalo Mason. „Det bliver jeg vel næsten nødsaget til — eller til at lægge ham i Jern, hvis han gør Forsøg paa at lave flere af sine gale Eksperimenter.“

Saadanne Tanker foresvævede virkelig Sam Mason; men dersom han havde haft en bedre Kikkert, vilde han maaske have indset, at han ikke behøvede at bryde sin Hjerne med slige Sikkerhedsforanstaltninger.

„Vi er bound for Port Maquarie!“ var Kaptajn Partridge's første Ord, efter at Baadene var kommet klar af „Trincomalee“.

Disse Ord var henvendt til den meget vaade Andenstyrmand Trundle, som endnu saa sig truet af Kaptajnens Revolver. Og for at han ikke i et ubemærket Øjeblik skulde faa Lejlighed til at stikke af, fik han derpaa Ordre til at lade sin Baad ro foran og tage Kaptajnens Baad paa Slæb.

„Ved det mindste Tegn, De gør til at kappe Slæberen, skyder jeg Dem ned!“ raabte Partridge. „Og dersom jeg ikke rammer Dem, skyder jeg den Mand, der er mig nærmest i min egen Baad, for at vise Dem, at jeg mener, hvad jeg siger!“

Den Mand, der var ham nærmest i hans egen Baad, var Baadsmanden, som i sit Hjem var en lykkelig Familiefader, men som under de nuværende Omstændigheder følte sig alt andet end lykkelig.

„For Guds Skyld, Styrmand Trundle!“ raabte han. „Prøv ikke paa at slippe bort. Jeg har en Kone og syv ukonfirmerede Børn!“

Og Trundle, som faktisk havde haft til Hensigt at stikke af og vende tilbage til Styrmand Mason, beroligede lidt skuffet i sine Forventninger Baadsmanden med, at han ikke vilde foretage sig noget, der kunde bringe Elendighed over hans Familie.

Men Trundle blev ogsaa snart paa det rene med, at det vilde være umuligt for ham at faa nogen Lejlighed til ubemærket at komme paa sikker Afstand af den Gamles Revolver; thi det viste sig efterhaanden, at den forrykte Skipper hverken lod sig overmande af Træthed eller Søvn. Alene Synet af ham var tilstrækkeligt

til ikke at hidse ham op til yderligere Galskab. Hans Øjne var blodsprængte og lyste ondt, og hans Læber var blaa og revnede og hang i Laser; men ikke desto mindre vædede han dem ustandselig med Rom, mens han i et Væk skældte ud over baade Trundle og Folkene. Og efter at han med sine sædvanlige blasfemiske Sprogblomster havde hudflettet dem alle, begyndte han at udøse sit Hjertes forskruede Mening om den fraværende Førstestyrmand.

„Og Sam Mason, den skabede Køter!“ skreg han. „Han vilde drukne! Ja, han vil, for jeg lod den Køter spigre inde, og han vil drukne som en Katteskilling i en Sæk! Men lad ham bare lide! Lad den Sjøver, der kalder sig Sømand, gennemgaa alle de Kvaler, jeg har været ude for! Lad Hajerne faa ham! Her er ogsaa tykt med Hajer omkring denne Baad!“

Han stønnede af Iver og Anstrengelse, og saa hylede han op om, at hele Havet var fuldt af Hajer, og han saa deres trekantede Rygfinner saa store som Stagssejl stikke op over Vandet. Og han hundsede med de udmattede Søfolk for at faa dem til at trække kraftigere paa Aarerne og komme bort fra Havuhyrerne.

Saa kom Natten, og Regnen begyndte; og den faldt saa voldsomt, at de forasede Folk kun med Nød og næppe kunde hindre Baadene i at fyldes. Og mens de øste for Livet, bandede den forrykte Skipper baade dem og alle de Hajer, han mente at se omkring Baadene. Han forestillede sig i Særdeleshed et vældigt stort Monstrum, der bestandig kredede omkring hans egen Baad, og som efter hans Opfattelse saa ud til at være særlig sulten; og han fortsatte med at forbande og true ad dette i hans Fantasi saa frygtelige Uhyre, at hans Galskab tilsidt gik Folkene i den Grad paa Nerverne, at de ikke alene ængstedes for ham, men ogsaa for de forfærdelige Ting, Drankergalskaben manede frem i hans forplumrede Hjerne.

Saaledes gik det meste af Natten, og da Regnen hen ad Morgenstunden hørte op, og Folkene endelig fik et Pusterum, sad de udmattede og gennemblødte og krøb sammen paa Tofterne. Men Regnens Ophør ændrede ikke den gale Skippers Sindstilstand. Han bandede og truede og skældte ud i det Uendelige; og Baadsmanden, som stadig sad ham nærmest, begyndte at grunde over, om det ikke vilde være bedst at slaa ham ihjel. Han sad længe og tænkte over, om han vilde være i Stand til at foretage et saadant Drab og over, hvorledes han skulde bære sig ad med at fuldføre det, og da Dagslyset brød frem, var hans Øjne lige saa uhyggelige at se som gamle Partridge's. Men med Dagslysets Komme viste der sig ogsaa et mere behageligt Syn, som straks fik ham til at opgave alle Mordplaner. En af Folkene havde faaet Øje paa et Skib, der nogle Mil borte laa med fastgjorte Sejl, og han raabte, at han saa en Ankerligger. Straks efter saa alle hans Kammerater og Trundle det samme Syn, og de var alle enige om, at det var et Skib, der laa til Ankers. Heri tog de dog fejl; thi det var „Trincomalee“, som ingen af dem straks genkendte, fordi Mason endnu ikke havde løst og hejst Skibets Mærssøjel. Men alene Synet af et Skib satte Stemningen betydeligt op hos alle i Baaden — undtagen hos Kaptajn Partridge.

„Kan nogen af jer se et Skib?“ spurgte han.

„Naturligvis kan vi det,“ svarede Baadsmanden.

„Du er en fordømt Løgnhals,“ snerrede den Gamle. „Du ser ingenting.“

„Jeg syntes bestemt, jeg saa noget,“ kom det spagt fra Baadsmanden.

„Ja, det synes jeg ogsaa, at jeg selv gjorde,“ fortsatte Partridge med sine blodsprængte Øjne paa Stilke. „Men nu ser jeg, at det ikke er et Skib, som er bygget af Menneskehænder, for det er blodrødt — malet blodrødt, og det er større end noget rigtigt Skib i hele Verden, og der er Djævlø om Bord i det — røde Djævlø. Ja, og Vandet omkring det er blodrødt og tykt af Hajer.“

Nu faldt „Trincomalee“s Store-Mærsejl, og i samme Nu udbrød den gamle Sejlmager i ubehersket Jubel.

„Aah, Kaptajn Partridge! Det er vort Skib! Det er „Trincomalee“!“

Han havde faaet Øje paa en Lap i det gamle Mærsejl, som han selv havde syet paa for faa Dage siden, og han kendte den, som han kendte Lapperne paa sine egne Bukser. Alle Kammeraterne faldt henrykte i med Sejlmagerens Jubel og bedyrede, at han havde Ret; men deres begejstrede Udraab overdøvedes næsten af Kaptajn Partridge's Skrigen op, der igen gjorde dem ængstelige.

„Ro væk! Ro væk!“ skreg den forrykte Skipper. „Den kommer efter os med Sam Masons Genfærd om Bord! Det er ikke noget rigtigt Skib! Det er et Spøgelsskib, og det er malet rødt! Ja, og Sam er død, og hans Genfærd er efter mig, fordi det var mig, der spærrede ham inde og druknede ham.“

Fraaden stod ham om Munden, og da han saa „Trincomalee“s Fore-Mærsejl blive hejst, sprang han op paa Agtertoften og udslyngede de frygteligste Forbandelser mod det rødmaalede Skib, mod Sam Masons røde Genfærd og mod hele den Stime af kæmpemæssige, røde Hajer, der var i Selskab med hans tidligere Førstestyrmands røde Genfærd. Pludselig trak han sin Revolver og fyrede den af i Vandet, og da han i sin vilde Fantasi saa Rygfinnen af en vældig rød Djævel tæt ved Baaden, vendte han sig mod Folkene og forbandede dem, fordi de ikke roede stærkt nok.

„De vil faa mig! De vil faa mig!“ skreg han. „Havet er helt tykt af dem, og Luften er fyldt med dem! De kan ogsaa svømme i den bare Luft!“

Med et vanvittigt Angstskrig slog han efter den tomme Luft med Revolveren, men tabte derved Balancen og faldt over Bord. Uvilkaarligt greb Baadsmanden efter ham og fik ogsaa Tag i Kraven paa hans Oliefrakke, men i det samme tørnede gamle Partridge rundt i Vandet og bed Baadsmanden i Tommelfingeren, saa han med et Smertenshyl slap sit Tag og lod ham gaa, og de saa ikke den gamle, tossede Skipper mere.

I lang Tid sad de tavse i begge Baadene og stirrede ned i Vandet, men omsider kom Trundle i Tanker om, at det nu var ham, der havde Kommandoen.

„Saa rør vi for den gamle Bark, Folkens,“ sagde han. „Det er til ingen Nytte at se mere efter ham. Din Haand bløder, Baadsmand. Hvad gjorde han ved dig?“

„Han bed kun min Tommelfinger næsten helt af,“ svarede Baadsmanden, idet han rev en Las af sin Skjorte og svøbte den om den saarede Finger. Men jeg tror, jeg maa prise mig lykkelig ved at være sluppet med saa lidt, for dersom han havde taget mig for en

Haj, før han gik over Bord, vilde jeg nu være lige saa død, som han er.“

De røede nu i Tavshed mod „Trincomalee“, som for sine to Mærsejl langsomt kom dem i Møde; og da de efter en halv Times Roning var paa Siden af Skibet, klatrede Trundle straks om Bord og gik agterud til Mason, som stod ved Roret.

„Miraklernes Tid er altsaa ikke forbí,“ sagde Trundle. „Hvordan i Alverden fik De hende flot?“

„Hvor er den Gamle?“ spurgte Mason, før han svarede, og Andenstyrmanden fortalte ham, hvad der var hændet.

„Stakkels gamle Mand,“ sagde Mason og overgav Rattet til en af Matroserne. „Men det var maaske det bedste, der kunde ske for ham.“

Mens Baadsmanden og Resten af Folkene hejste Baadene op og tog dem indenbords, fortalte Trundle og Mason hinanden, hvad de hver især havde oplevet, siden de sidst havde været sammen om Bord.

„Det vil blive et frygteligt Slag for hans gamle Kone og for Mary,“ sagde Mason sagtmodigt, da de havde endt deres Beretning, og saa tog hans Tanker en anden Retning.

„Sæt Sejl, Styrmand Trundle. Nu er De foreløbig Første- og eneste Styrmand om Bord i „Trincomalee“, og dersom De klarer Stillingen til Sidney, skal jeg sørge for, at De vedbliver at være Førstestyrmand Resten af Rejsen.“

„Tak!“ sagde Trundle med et velfornøjet Smil, hvorefter „Trincomalee“ fik al den Sejldug, der kunde hænges paa den gamle Bark, og den startede paany mod Port Jackson.

Den følgende Nat skrev Mason et helt nyt Brev til sin Mary og til hendes Mor. Han gav dem en lang og udførlig Beretning om hele Tragedien, og den næste Morgen læste han Brevet højt for Trundle, som lyttede opmærksomt, men som ogsaa nu og da rystede ligesom misbilligende paa Hovedet, uden at Mason dog bemærkede dette.

„Har jeg nøjagtigt faaet det hele med?“ spurgte Mason, da han havde sluttet Oplæsningen.

„Aah ja,“ svarede Trundle. „De har faaet det saa nøjagtigt, at hverken den gamle Dame eller hendes Datter nogensinde vil glemme det — og sikkert heller aldrig vil tilgive Dem for det.“

„Hvad mener De?“ spurgte Mason overrasket. „Vilde De da ikke have fortalt dem Sandheden?“

Trundle rystede igen paa Hovedet.

„Naar De spørger mig, og jeg skal svare Dem ærligt, saa vilde jeg ikke,“ sagde Trundle. „Hvad Nytte er det til at fortælle hans Kone og Datter alt det om Rommen og de røde Hajer — for ikke at tale om Baadsmanders Tommelfinger.“

Mason studsede lidt, men paatog sig straks efter en lidt betænkelig Mine.

„Maaske har De Ret,“ sagde han efter et Øjebliks Nølen. „Mer jeg er ikke stiv i at fortælle Løgneshistorier. Den Slags volder mig altid Besvær.“

„Maa jeg prøve, Kaptajn Mason?“

„Jeg vilde være Dem meget taknemmelig, dersom De vil,“ svarede Mason. „For jeg maa indrømme, at det Brev, jeg selv har sat sammen, fik mig til at ryste over hele Kroppen, mens jeg skrev det.“

En Times Tid efter stillede Trundle med det om-

skrevne Brev, som han straks begyndte at læse højt for Mason:

„Min kære Svigermor!“

„Hun er ikke min Svigermor endnu,“ indvendte Mason.

„Godt! Men det er vel Deres Mening, at hun skal blive det — ikke sandt?“ sagde Trundle, og Mason indrømmede, at det virkelig var hans Mening.

„Altsaa — Min kære Svigermor,“ gentog Trundle. „Jeg maa hermed bringe Dem den sørgelige Meddelelse, at Deres kære Husbond ikke lever mere. Han døde paa Rejsen fra Foochow til Sidney, hvor vi er nu, og han bad mig sende Dem og Deres unge Datter sin kærligste Hilsen.“

„Aah,“ sukede Mason. „De er en stor Spøgefugl, Trundle.“

„Ja, er jeg ikke?“ svarede Trundle. „Men nu kommer der noget, som er meget bedre. Hør nu godt efter.“

Og han fortsatte:

„Det vil sikkert glæde baade Dem og Deres kære Datter at høre, at jeg ikke har haft Spor Ufred med ham, for kort efter at vi var ude af Kanalen, gik det op for ham, at hans slemme Vane til en Gang imellem at tage sig en lille Taar over Tørsten svækkede hans Helbred; og han blev i den Grad ængstelig for Følgerne heraf, at han hældte al den Rom ud, som han havde bragt med om Bord, og han knuste saagar Flaskerne.“

„Det var jo lige det, han gjorde,“ indrømmede den nye Skipper. „Stakkels gamle Partridge. Det er saa sandt — saa sandt.“

„Men hans Omvendelse kom alligevel for sent for hans Helbred,“ fortsatte Trundle sin Oplæsning. „Han

sygnede langsomt hen og blev svagere og svagere; og efter at vi havde forladt Foochow, mistede han flere Gange Bevidstheden, men naar han var ved fuld Klarhed, talte han bestandig om sin kære Familie og sit lykkelige Hjem, som han elskede over alt i Verden. Han var altid meget venlig baade mod mig og Andenstyrmand Trundle, og han bad mig om at takke Dem, fordi De havde raadet ham til at tage mig og Tom Trundle med som Første- og Andenstyrmand. Vi sænkede hans Lig i Havet, og efter et stormfuldt Liv fik han absolut Fred.“

„Værsgo’! Hvad siger De om det?“ spurgte Trundle stolt over sit aandelige Produkt, idet han rakte Mason det omskrevne Brev. „Tror De ikke, det vil blive behageligere for hans Enke og hans Datter at læse den Historie?“

„Det kan der næppe være Tvivl om,“ svarede Mason. „Og der er jo ogsaa noget sandt i det.“

„Absolut,“ sagde Trundle. Det er da sandt nok, at han hældte Rommen ud og knuste Flaskerne; og det er da ogsaa sandt, at han flere Gange mistede Bevidstheden, og at hans Liv paa denne Jord endte med Fred.“

„Det er fuldkomment rigtigt,“ samstemmede Mason. — „Aldeles rigtigt, naar man tænker nøjere over det.“

Slut.

England blev Verdensmagt

Kommandør Halfdan Barfod, Forfatteren til Værket „Danmarks Flaade i Fortid og Nutid“, naaede lige før sin Død at faa skrevet en Bog omhandlende Englands Vej over Havene og gennem talrige Søkampe til dets Stilling som Verdensmagt. Kommandørens Bog, der er udsendt af „Nordiske Landes Bogforlag“, bærer tydeligt Præg af at være skrevet af en Fagmand. Dermed være dog ikke sagt, at den virker tør. Ogsaa Læsere, der ellers ikke interesserer sig for Søkrigshistorie, kan med Udbytte læse de detaillerede og spændende Skildringer af de forskellige Søslag, England har ført. Efter at have givet en kortfattet Oversigt over Verdens tidligste Søkampe, indleder Forfatteren Historien om Englands Flaade med at skildre Francis Drake's snu og i bedste Forstand frække Overfald paa Spaniens Armada, der i Cadiz' Havn forberedte en Invasion paa de britiske Øer. Naturligvis slutter Bogen med en Skildring af de to sidste Kriges Kampe paa Søen.

Forfatteren gør selv opmærksom paa Atombombens Tilstedeværelse, men mener, at der altid vil kunne findes Modvaaben mod nye Vaaben. Maaske har Kommandør Barfod spaaet rigtigt, naar han hævder, at der stadig vil være Brug for Krigsskibe, saa længe Menneskene ikke kan enes. Imidlertid forlyder der for Øjeblikket ikke noget om, at der findes noget Modvaaben mod Atombomben. Mange Videnskabsmænd, der er godt inde i Tingene, mener det ikke. Sømagten har virkelig Gang paa Gang frelst det britiske Verdensrige, men i den sidste Krig maatte Skibene dele Æren med Flyverne. Desuden er det ret diskutabelt, om England stadig kan kaldes „Første Rangs Stormagt“. Englænderne selv er i Dag fattige, og den ene Magtstilling efter den anden glider dem ud af Hænderne rundt om paa Kloden. Maaske kan Flaaden ogsaa i en ny Krig hjælpe England, men kun i Samarbejde med Atombomber.

—wig.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

Norges Handelsflaade

et flydende Verdensrige

Af ALFRED FISCHER

Alfred Fischer er en tysk Journalist, der før Krigen maatte flygte til England, hvor han har skrevet til en Række af de største Dagblade. Bl. a. har han ogsaa interviewet Christmas Møller og er meget interesseret i nordiske Forhold. Før han kom til København for at rejse videre sydpaa, havde han aflagt et Besøg i Norge. „Vikingen“ bringer her hans Indtryk af Norge som Søfartsnation.

VIKINGETRADITIONEN tro er Norge stadig en virkelig Stormagt paa Havet. Dette Folk paa 3 Millioner Mennesker kan kalde Verdens trediestørste Handelsflaade for sin. Før Krigen, da Japan endnu talte med, stod den paa Fjerdepladsen. Forholdsmæssigt indtager Norge Førstepladsen.

Ifølge en interessant Statistik fra Aaret 1939 havde Landet 1,663 Brutto Tons Skibstonnage pr. hver 1000 Nordmænd, hvilket var fire Gange saa meget som for hver tusinde Indbygger i det britiske Ørige, som var Nummer 2. Hvor Havets Frihed er garanteret, vajer ogsaa Norges Flag. Deri ligger baade dets Styrke og dets Svaghed. Saaledes var den norske Regering efter Krigen tvunget paa Grund af manglende international Solidaritet til at genoptage Handelsforhandlingerne med Spanien, da Franco ellers truede med at lukke de spanske Havne for norske Skibe.

Af to Grunde er Skibsfarten saa vigtig for den skandinaviske Halvøs nordligste Land, ja, den er faktisk Grundlaget for Nationens Eksistens. For det første af geografiske Grunde og for det andet af økonomiske Grunde.

Norges Kystlinie strækker sig over 2,100 Mil. Søvejen (over Atlanten) fra Skotland til New Foundland er kortere. Naar vi medregner Fjorde, Bugte og 150.000 større og mindre Øer, saa bliver Strækningen paa Længde med omtrent Halvdelen af Jordens Omkreds ved Ækvator. Tre Fjerdedele af Nordmændene lever inden for en Radius af 20 Mil fra Havet. Søen byder dem de vigtigste Livs- og Transportmuligheder og for mange endda den eneste Forbindelse med Omverdenen. Ingen Stat er saa afhængig af Kystfarten som den norske. Dette giver automatisk en dygtig Sømandsstand. Længe før Telegraf og Radio kom, blev Norge respekteret paa de store Have. Den norske Kaptajn, der ofte sejlede Aar ud og Aar ind paa fremmede Have og til fjerne Havne, var dengang en hel lille Konge. Han sluttede egenhændigt Fragtaftaler og havde samme Autoritet i Pengesager som i sin Stilling som Mandskabsdisciplinens Vogter. Mænd og ikke Truster hjalp den norske Handelsmarine frem til dens betydelige Position. Ingen norsk Regering har nogensinde betragtet Handelsflaaden som et Omraade, der trængte til Statstilskud, men har derimod altid hilst den som en indbringende Indtægtskilde. Karakteristisk nok tænker heller ikke den socialistiske Regering Gerhardsen paa at nationalisere denne vigtige Erhvervsgren. Her staar Udviklingsmulighederne stadig aabne for ethvert Privatinitiativ.

Norges gennem Kyst- og Trampskibsfart erhvervede Rigdom har kostet Arbejde, Sved og Handlekraft. Men den beviser, at en Smaastat gennem den højeste Grad af Specialisering paa bestemte Omraader kan holde Trit med Stormagterne.

Norges landskabelige Skønhed har gjort det til et internationalt Turistparadis. Klipper, Gletchere, Søer og Moser er en Øjenlyst, men giver ikke noget Grundlag for Jordbrug. 70 Procent af den norske Jordbund er fuldstændig uproduktiv, 23 Procent bestaar af Skovland, 4 Procent af Moser og Krat og kun 3 Procent af Agerland. Der findes derfor heller ikke efter New Foundland noget Land, der er mere afhængigt af udenlandske Tilførsler end Norge.

For at kunne leve og importere behøver Nordmændene en Erstatning for de svigtende Kilder. Udbyttet af deres Sølvminer, Kobbergruber og Jernlejer er paa ingen Maade nok til Dækning af Underskudet. Handelskibsfarten er derfor et uundværligt Aktiv. Den repræsenterer 11 Procent af Nationalindkomsten eller 10 Procent mere end i et saa søfartsbetonet Land som Storbritannien.

Den norske Handelsflaades Sejlad i hele Verden er en usynlig Eksport, der imidlertid betyder brugbar udenlandsk Valuta. I 1946 naaede disse Indtægter op paa 500 Millioner Kroner, hvilket næsten er det samme Nettobeløb som i 1939 før de store Krigsforlis.

Norges Søfart er i høj Grad international. I Dollarløbet paatager den sig Opgaver af enhver Art lige fra Bananfragt til Luxus-Passagertrafik mellem New York og de vestindiske Øer, New York og Kina, New York—Oslo o. s. v. En lignende norsk Foretagsomhed hersker i Sterlinglandene.

Af de udenlandske Skibe, som i 1939 anløb britiske Havne, var 15 Procent norske. Under Krigen voksede dette Tal hastigt. Norge har bidraget i høj Grad til, at Hitler tabte Slaget om Atlanterhavet. Saaledes befordrede dets Tankflaade i de første Aar 40 Procent af den Olie, der blev brugt i Storbritannien og paa den vestlige Krigsskueplads.

I 1940 var 26 Procent af de udenlandske Skibe i engelske Havne norske. 1941 bragte Rekordtallet med 43 Procent, (2.800.000 Bruttotons). Trods alle Tab blev efter en lille Nedgangskurve Tonstallet fra 1941 næsten naaet igen i 1945. I Dag er Førkrigsforholdet atter naaet. Amerika kommer paa Førstepladsen, derefter følger saa Norge, der i 1946 dog fulgtes af Sverige med en Haarsbreddes Afstand. (Kun 2.000 Tons mindre).

Som „usynlig Eksport“ betragtet har Handelsflaaden stor Betydning i Norge. Man maa ogsaa medregne de talrige Passagerdampere, som er i Turismens Tjeneste og bringer udenlandske Valutabesiddere til Landet. Som det er blevet officielt indrømmet, har ikke blot Forsyningsituationen, men ogsaa — og i langt højere Grad — det mindre Skibsrum forringet Efterkrigstidens Turisttrafik væsentligt.

80.000 Nordmænd lever af Fiskeri.

Ogsaa den forbilledlige Fiskerflaade tæller med i Landets Økonomi. For nogen Tid siden blev saaledes fire smaa italienske Fragter købt for 9.000 Tons norsk Klipfisk ved Byttehandel. 80.000 Nordmænd driver Fiskeriet som eneste Erhverv eller i alle Tilfælde som Hovederhverv, medens andre 40.000, mest Smaabønder, er Sæsonfiskere. I Fiskeriets Interesse har Norge en særlig antarktisk Vejrtjeneste.

Dette Aarhundredes to Verdenskrige bragte Norges Handelsflaade svære Kriser. Det er blevet anerkendt, at den ogsaa i den første, skønt de tre nordiske Lande var officielt neutrale, bidrog i høj Grad til de Allieredes Sejr. Til Trods for den tyske U-Baadskrig ignorerede de norske Skibe i Ententens Tjeneste Farezonerne. Udtrykt i Procent mistede det neutrale Norge mere end alle Verdens øvrige Lande inkluderet de krigsførende Nationer. Norge: 49,6 Procent, Italien: 46,6 Procent, Grækenland: 41,8 Procent, Frankrig: 39,7 Procent, Storbritannien: 37,6 Procent, Danmark: 25,7 Procent, Sverige: 17,9 Procent og De Forenede Stater: 6,8 Procent).

Efter 1918 sank den norske Handelsskibsfart fra sin stolte Fjerdeplads ned paa Ottendepladsen. Men i Løbet af fire kritiske Aar havde den holdt Hjemlandets Ernærings-, Finans- og Valutasituation stabil. Norge indhentede dog paa overraskende kort Tid sine Tab og erobrede sin Fjerdeplads tilbage.

Nybygningerne var Bevis paa den mest vidtgaende Modernisering. Saaledes blev indtil 1937 62 Procent af alle Handelsflaadens Skibe drevet ved Dieselmotorer. Naar man regner med Skibe over 2.000 Bruttotons var Tallet endda 74 Procent. Efter England havde Norge den største Motorskibsflaade i Verden med en Hastighed fra 11 til 17 Knob.

Blandt Tankskibsflaaderne indtog Norge Trediepladsen med 18,4 Procent eller 2.117.000 Bruttotons. (Storbritannien og Irland: 26,4 Procent og De Forenede Stater 24,4 Procent). Disse Sammenligningstal giver dog ikke noget nøjagtigt Billede. Norges Tankskibsflaade var mere moderne, hurtig og effektiv end dens største Konkurrenters, hvorfor den viste sig at være disse overlegen.

Med Hensyn til de flydende Tranfabrikker, der fulgte i Kølvet paa Hvalfangstekspeditionerne, forblev Norge kvalitets- kvantitets- og indtægtsmæssigt set ubesejret. Norsk Initiativ skabte ogsaa de mellem 14 og 18 Knob løbende og med Køleanlæg forsynede Frugtskibslinier, der blev benyttet med saa stor Forkærlighed i Transporten af Frugt fra de kanariske Øer, Sydamerika, Vestindien o. s. v.

Ud af 100 norske Skibe var i 1939 de 45 ikke ældre end 10 Aar. Tættest inde paa denne Rekord var Japan med 38,1 Procent, Holland med 37,4 Procent og

England med 31,7 Procent. For U. S. A.'s Vedkommende var Procenttallet 9,9.

Karakteristisk for Samfundsudviklingen er det, at Størstedelen af Norges Flaade gjorde Tjeneste i den internationale Fragthandel og opretholdt vigtige Søforbindelser langt fra Landets egne Havne. Paa den internationale Fragthandels Omraade var Norge kun overtruffet af Storbritannien, men maatte i 1942 overlade sin Position til U. S. A.

I Efteraaret 1939, da Norge endnu ikke var krigsførende Magt, stillede Landets Handelsflaade sig straks til Disposition for den allierede Sag. Der blev med den britiske Regering sluttet en Overenskomst, ifølge hvilken det samme Skibsrum som før skulde staa til Tjeneste for England og Frankrig. Allerede før April 1940 havde Norge mistet henimod 120.000 Tons.

4.000.000 Tons reddet for allieret Tjeneste.

Denne Flaades Internationalitet viste sig efter den tyske Okkupation af Norge at være en uvurderlig Fordel. Kun 800.000 Bruttotons faldt i Hitlers Hænder. Desuden drejede det sig mest om Kystfartøjer og Fragtskibe med begrænset Sødygtighed. Fra tysk Side blev intet uforsøgt for gennem falske Radiobudskaber i den norske Regerings Navn at faa Udeflaaden til at vende hjem eller til at anløbe Aksehavne eller aksevellige Byer. Lovlige Modbudskaber fulgte dog umiddelbart efter. Efter denne spændende Kamp om Sandheden og efter en af de mest dramatiske og heldigste Operationer under hele Krigen blev 1.024 Handelsskibe (Hvalfangerskibe medregnet) reddet. Deres næsten 4.000.000 Bruttotons udgjorde en ikke uvæsentlig Bestanddel af det sejrige Forsvar i Kampen om England. Skibene sejlede Olie, Krigsmateriel, Næringsmidler og andre vigtige Varer til Storbritannien og Krigsskuepladserne rundt om i Verden.

Hele den reddede Handelsflaade blev beslaglagt for hele Krigen Varighed og var allerede i April 1940 underlagt den af den norske Regering grundede Norske Søfarts- og Handelsmission, der med henved 4.000.000 Bruttotons saaledes repræsenterede alle Tidens største Skibsentreprise. Dens Indtægter sørgede for, at Norges Gæld til Udlandet som den sandsynligvis eneste af de allierede Landes ikke voksede. Ja, der blev endog sparet en Valuta op, der i høj Grad fremskyndede hele Landets senere Genopbygning.

Aareladningen var meget smertelig. Ved Krigen Slutning havde den norske Skibsfart ifølge en officiel Erklæring fra Handelsminister Lars Evensen et Tab at beklage paa 4.350 Menneskeliv og 2.387.000 Tons Skibsrum. Tilbage var 2.350.000 Tons.

Paa intet Omraade (med Undtagelse af Genopbygningen af det ødelagte Finmarken) blev Norges Genopbygning i den Grad fremskyndet som med Hensyn til Handelsflaadens Restaurering. Man haaber i 1950 eller senest i 1951 at have naaet den gamle Styrke. Udtrykt i Tal vil dette, indbefattet de siden Fredsslutningen allerede investerede Summer, betyde en Formue paa 2.750.000.000 Kroner (ifølge Handelsminister Lars Evensen). Den norske Skibsrederforening offentliggjorde et langt højere Beløb: 4.000.000.000 Kroner eller henimod £ 200.000.000. Disse Tal falder noget, naar vi stiller dem op mod de indkomne Fragtpenge.

De beløb sig i 1946 til rundt regnet 1.000.000.000 Kroner og steg i Løbet af 1947 takket være de nyhvervede Skibes Indkomst med 15—20 Procent.

Regering og Redere er senere blevet enige om Skadeserstatningskravet. For Skibstabsene skal betales Forsikringssummen med et Tillæg paa 5 Procent pr. Krigs-aar fra 1940. Disse 5 Procent skal holde Ejerne skadesløse for forskellige Omkostninger.

Ejerne af de reddede Skibe faar ligeledes en Godtgørelse for tabt Indkomst og tillige mellem 6 og 7 Procent aarlig som Gebyr for Benyttelsen af Skibene i Krigen. Til Grund for dette Regnestykke ligger Forsikringssummen minus 20 Procent. Ogsaa Ejere af Skibe, der var beslaglagt af Tyskerne og gik ned, er berettiget til at modtage Erstatning.

Da de norske Redere i Modsætning til nogle altfor gerrige og erstatningsbevidste Ejere ikke er egoistiske Spekulanter, vil hver Øre blive anvendt til at skaffe Handelsflaadens gamle Glans tilbage for.

Ti Procent af Tysklands Handelsflaade bliver norsk.

Paa Vejen til Genopbygningen er Norge efter en løselig Vurdering blevet tildelt 10 Procent af den tyske Handelsflaade, hvilket vil sige omkring 78.000 Bruttotons, herimellem et værdifuldt Hvalkogereri paa 20.000 Tons. Svenske Værfter havde endnu ikke fuldstændt forskellige tyske Nybygninger bestilt under Krigen. Ogsaa disse kommer Norge til gode.

Forholdsmæssigt er Sverige det vigtigste Skibsbygningsland, og at den norske Handelsflaade allerede i Juli 1946 overskred Grænsen af de tre Millioner Tons, maa tilskrives dette Land. Et svensk Laan paa 50 Millioner Kr. er kommet flere norske Nybygninger til Gavn, derimellem 5 Kæmpe-Tankskibe og et gigantisk Hvalkogereri. I Slutningen af 1946 havde Sverige liggende Ordre paa 126 Skibe paa tilsammen 1.300.000 Tons.

De norske Forsikringer var hovedsagelig sluttet i Pund. Præmierne kan derfor lettest investeres inden for Sterlinglandene. For Storbritannien byder der sig her et ligefrem udtømmeligt Eksportmarked, der kan holde sig ud over Præmietiden.

Ogsaa Kanada er en vigtig Leverandør. Foruden mindre Skibe skal amerikanske Værfter levere otte Tankskibe paa mere end 10.000 Tons. Pris: 4.800.000 kanadiske Dollars.

En lang Tid var der stor Interesse for Køb i U.S.A. Den norske Handelsflaade vilde købe amerikanske Tankskibe, Skibe af Liberty-Klassen o. s. v. I Rigsdagen i Oslo taltes om et Projekt paa 25.000.000 Dollars. Imidlertid synes Prisen at have været ugunstig, da Handelen ikke kom til at lyde paa mere end otte Liberty-Skibe.

U. S. A.'s Eksport- og Importbank har indrømmet Norge et Laan paa 50.000.000 Dollars. Imidlertid kan kun 3.000.000 bruges til Skibsreparationer og ikke een Dollar til Køb af nye Skibe. I norske Handels- og Søfartskredse har dette Laan avlet ondt Blod, ja, en Opposition opnaaede endda, at Laanets Antagelse blev forsinket. En Klausul bestemmer, at de for de laante Penge købte Varer kun maa transporteres til Norge med amerikanske Skibe. Fra norsk Side betragtes en saadan Forholdsregel som et Anstød mod Princippet om den frie Konkurrence paa Havet. End ikke den amerikanske Indrømmelse med at tillade de norske

Skibe at sejle Fragten hjem, hvis man ikke kan chartre amerikanske, har gjort Ende paa den almene Mistemning.

Paa Listen over Norges Import i 1946 stod nye Skibe paa Trediepladsen 253.000.000 Kroner mod 167.000.000 Kroner i 1945. Paa Eksportlisten stod Skibene paa Ottendepladsen med 37.000.000 Kroner. Norge sælger flere af sine gamle Skibe hovedsagelig til orientalske Lande.

Jern, Metal og Metalprodukter, der udgør den største Indførselspost med 275.000.000 Kroner, og Brændstof, der indtager Fjerdepladsen med 245.000.000 Kroner, vil ligeledes i høj Grad komme Handelsflaaden til Gode.

Fra Statens Side bliver en Opbygning af norsk Skibsbygning paa enhver Maade begunstiget. Man har saaledes tilstaaet syv norske Værfter et Laan paa næsten 31.000.000 Kroner. I normale Tider skal den norske Skibsbygningsindustri være i Stand til at dække to Trediedele af Landets eget Behov og desuden at kunne paatage sig mindre udenlandske Ordre. Man tænker imidlertid mere paa at opføre nye Anlæg end paa at udvide de nuværende. I Landets Femårs-Plan ventes en Fordobling af den aarlige Kapacitet. Den vil da naa op paa henimod 300.000 Bruttotons og indbefatte Skibe paa 10.000 Bruttotons, medens man indtil nu har maattet indskrænke sig til at bygge langt mindre Skibe.

Da Hvalfangsten, i hvis Tjeneste Norge foruden den specielle Fangstflaade stillede 6 Hvalkogerier under Krigen, er et meget vigtigt Led i norsk Erhvervslev, vil Nordmændene ogsaa sætte ind her igen. I 1946 udgjorde Aarsudbyttet 142.364 Fade Hvalolie og den antarktiske Ekspedition endog 317 997 Fade. Hver Ton (6 Fade) repræsenterer en Værdi af £ 70.

Hvormange Mennesker den norske Søfart direkte eller indirekte giver Arbejde og Brød vides ikke bestemt. En officiel Angivelse taler om en Sjettedel af hele Befolkningen.

Som vor Oversigt viste det, afhænger Norges Fremtid for en stor Del af dets Søfart. Erstatningerne betyder Fornyelse. Derfor vil Krigsskaderne ogsaa have deres positive Side, hvilket vil vise sig senere. Men Norge ved ogsaa, at det kun kan forblive en Stormagt paa Søen, naar smaalige nationale, økonomiske Hensyn falder, og en sund Verdensøkonomi bygges op paa Stabilitet og Sikkerhed.

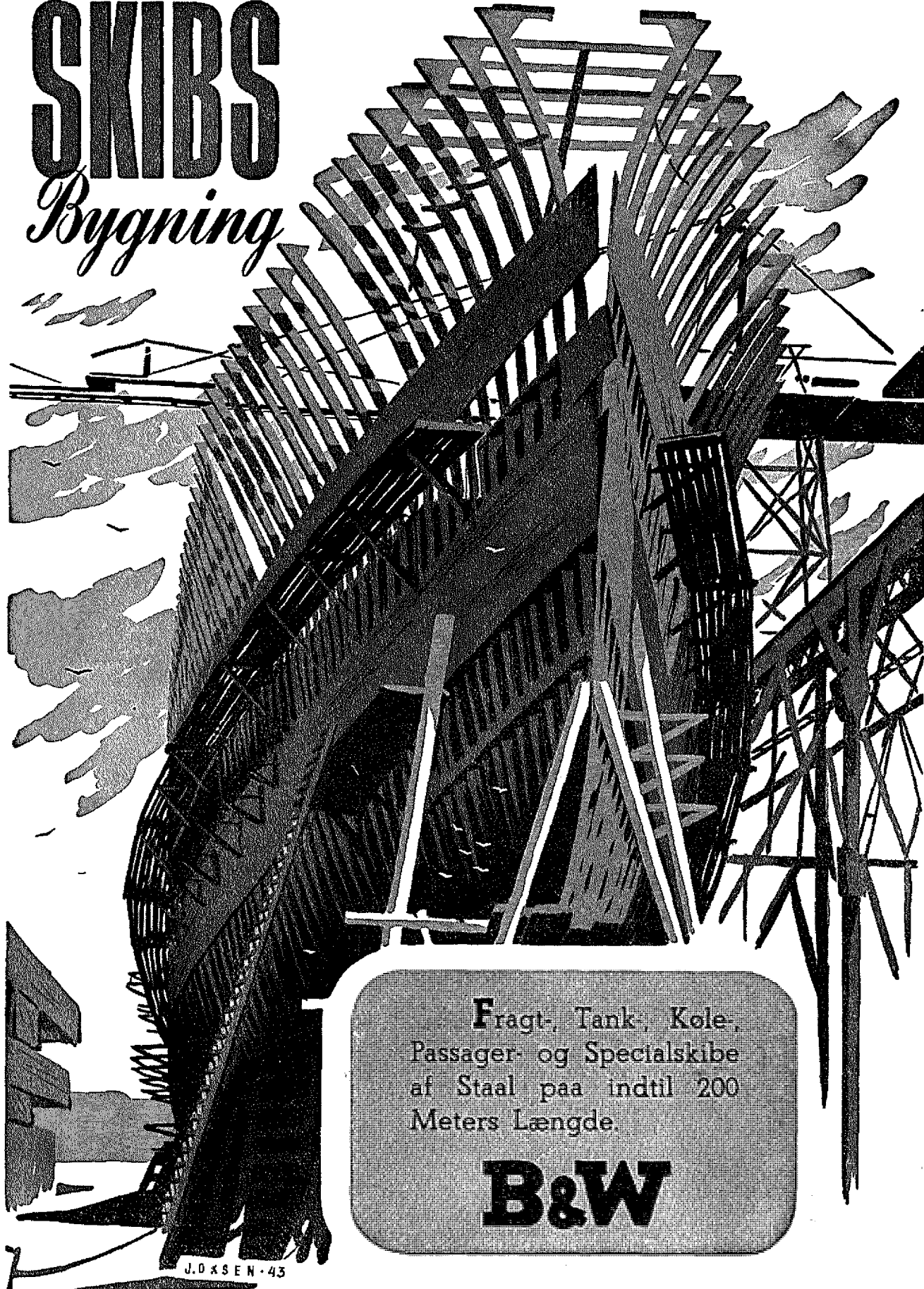
Ud fra en saadan Erkendelse er enhver Nordmand i Ordets bedste Betydning international og verdensanskuende. Jeg ser et godt Tegn deri, at UNO har valgt en Søn af denne Søfartsnation til Generalsekretær.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. OXSEN · 45

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Vendilla
 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 Bjergings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab
 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. Sanbye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bugsererselskab
 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. Assmussens Eff.
 D/S Samsø
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

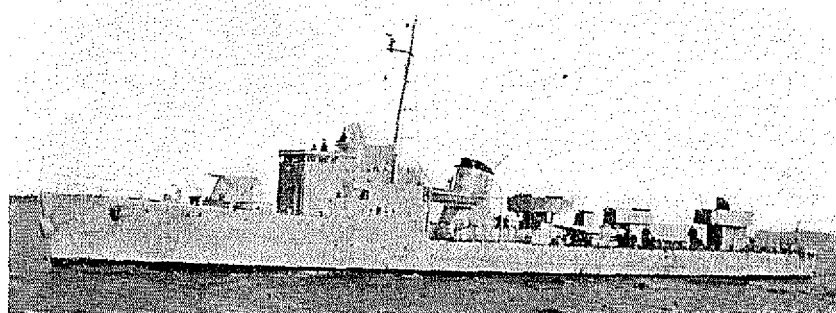
Danmarks ny Torpedobaadsgruppe

Torpedobaaden „Krieger“ rejste i Marts Maaned Kommando som den første af en ny Gruppe paa seks Torpedobaade, der skal erstatte de seks Torpedobaade, som Tyskerne røvede fra os under Besættelsen.

De nye Torpedobaade er en noget større og moderne Type end de rø-

skibs og langskibs Skodder delt i 28 vandtætte Rum under Hoveddækket.

Beboelsen for Mandskabet er indrettet i Forskibet og i et Rum lige agten for Maskinrummet. Kvartermestrene bor lige foran forreste Kedelrum og Officererne agter. I forreste Dæksrums under Kommandobro-



Torpedobaaden „Krieger“.

vede „Dragen“-Baade. De er 63.9 m lange, største Bredde paa Sparer er 6,38 m, Dybgaaende til Kølens Underkant er 1,87 m og til Skruetippens Underkant 2,3 m. Standarddeplacementet er 329 ts, fuldt udrustet 382 ts. Med en Hestekraft paa 6900 A.H.K. er Farten godt 29 kn.

Hvor det har været nødvendigt af Styrkehensyn, er Skroget bygget af Specialstaa, og der er i udstrakt Grad gjort Brug af elektrisk Svejning. Skroget er ved vandtætte træ-

en findes Købysrum, Opvaskerum og Toiletrum for Kvartermestre og Mandskab. Alle faste og løse Møbler er udført af Staal eller Letmetall af Hensyn til Brandfaren. Alle Beboelsesrum er malet i lyse Farver. Pladsforholdene er udnyttet paa bedste Maade for Besætningen, der tæller 62 Mand.

Skibet, der er konstrueret og bygget af Orlogsværftet, blev paabegyndt i 1941, men Arbejdet stoppede den 29. August 1943. De led dog i



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Tiden til Befrielsen ikke større Skade, end at Arbejdet kunde genoptages, saa vi nu kan vente at se dem alle seks færdige i Løbet af nogen Tid trods Vanskelighederne ved at skaffe Arbejdskraft og forskellige Materialer, Armering, Instrumenter o. m. a.

Kedlerne er af Thornycroft-Typen og bygget paa Orlogsværftet. De er oliefyrede og er opstillet i hvert sit Kedelrum. Damptrykket er 21 kg/cm².

Turbinerne er to tandhjulsudvekslede, to-cylindrede Atlasturbiner med indbygget Krydstirr med en maksimal Ydeevne paa 3450 A.H.K. hver ved 550 O/M for Skruerne ved Frem og 175 A.H.K. ved 375 O/M for Bak. De er sammen med Hjælpemaskineriet opstillet i et fælles Maskinrum.

Armeringen bestaar af fire 40 mm Rekykanoner i Dobbeltaffutager, tre 20 mm Rekykanoner, to Dæsktorpedoapparater, hver med tre Rør, to Dydbombemorterer og et Dydbombelad agter. Desuden findes paa Agterdækket Mineskinner til Udlægning af Miner.

Der er ingen Tvivl om, at disse Torpedobaade, naar de alle bliver færdige, vil være en værdig Gruppe for den danske Marine.

Et Skib af Aluminium?

For nogen Tid siden besluttede Alcoa Steamship Co. at bygge et Motorskib helt af Aluminiumlegering til Malmfart, men denne Tanke er nu opgivet. Det er dog stadig Hensigten at bygge et 9000 ts Skib med en Længde paa 128,6 m, med en 3000 HK Maskine og med et Skrog helt af Aluminiumlegering.

Udførte Konstruktioner og Forsøg har ført til det Resultat, at det fra et rent teknisk Synspunkt vil være muligt at konstruere et Skib af Aluminiumlegering op til en Længde paa 137 m. Nuværende praktiske Grænser for Pladestørrelser synes at udelukke at gaa højere op.

Den øjeblikkelige Berettigelse for at anvende Aluminiumlegering er Vægtbesparelsen, som vil give en forøget Dødvægtkapacitet, og som delvis vil modvirke den højere Anskaffelsespris. Som passende Legeringer opgives 53S og 61S for Plader og Profiler, 220 eller 356 for Støbegods, 53S for Nagler og, A51ST for Smedegods. Legeringen 61S bruges mest paa Grund af sin større Styrke og gode Modstandsevne mod Korrosion. Dens Sammensætning ser saaledes ud (Tallene er i Procent):

Magnesia 0,8—1,2, Silicium 0,4—0,8, Krom 0,15—0,35, Jern max. 0,70, Kobber 0,15—0,40, Titan 0,15, Mangan 0,15, Zink max. 0,20, andre Tilsætninger max. 0,15 og Aluminium Resten.

En Styrke paa 10,55 kg/mm² er fundet at være

passende, og ca. 44 pCt. Dersom Udrustningen og Maskineriet tages med, er Vægtbesparelsen for dette Skib 38 pCt.

Det maa antages, at Legeringer til Skibsbrug i Fremtiden vil vise sig at være mere anvendelige end dem, man har i Dag, men den højere Pris maa ogsaa tages i Betragtning. Den Korrosionsmodstand, som Legeringerne 53 og 61 har, er tilstrækkelige til Skibsbrug.

Paa Grund af den Forbindelse, der er mellem Aluminium Co. of America og Alcoa Steamship Co., maa man antage, at det planlagte Skib af Aluminiumlegering vil blive bygget til sin Tid. Den større Bekostning vilde næppe være berettiget, hvis det omtalte Skib skulde bygges ud fra forretningsmæssige Synspunkter, men for en Aluminiumkoncern vilde det maaske nok være Udgiften værd.

Adoptering af Krigsskibe

Esbjerg Byraad har fornylig adopteret den danske Marines Korvet „Thetis“ og har ladet opsatte Byens Vaabenskjold om Bord.

Idéen med at lade Byerne adoptere Marinens Skibe har man faaet fra Sverige, der længe har praktiseret den. Indtil nu er fem danske Enheder blevet adopteret. Foruden „Thetis“ er bortadopteret „Niels Ebbesen“ (Randers), „Holger Danske“ (Helsingør), „Willemoes“ (Assens) og „Huitfeldt“ (Køge). Flere af Søværnets andre Skibe vil efterhaanden blive adopteret i forskellige andre Byer, hvortil deres Navne har særlig Tilknytning. F. Eks. har Horsens ansøgt om at faa en af de nye Torpedobaade døbt „Vitus Bering“ og samtidig adoptere den.

Tanken, der virker meget tiltalende, hjælper med til at knytte Folk og Forsvar nærmere til hinanden. Skibe, der anløber deres „fædrende“ By, vil altid være sikre paa der at faa en særlig fin Modtagelse.

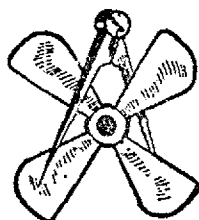
A. N. PETERSEN

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

OVE SKOU

REDERI. BEFRAGTNING. KLARERING

KØBENHAVN V



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)

Willem Ruys, Hollands Efterkrigsstolthed

Rotterdam Lloyd's nye Passagermotorskib „Willem Ruys“ er det største Skib, der er bygget i Holland efter Krigen. Skibet, som er Rederiets Flagskib, er bygget af Koninklijke De Shelde Værftet i Vliessingen til Farten paa hollandsk Ostindien. Paa Grund af de store Tab, som den hollandske Passagerflaade led under Krigen, har man i Holland længtes efter „Willem Ruys“, der haabes at udfylde et stort Savn til Trods for den stærkt forøgede Lufttrafik mellem Amsterdam og Ostindien.

Farten har i mange Aar været besørget af Rotterdam Lloyd og Nederland N. V. Stoomvaart Maatschappij.

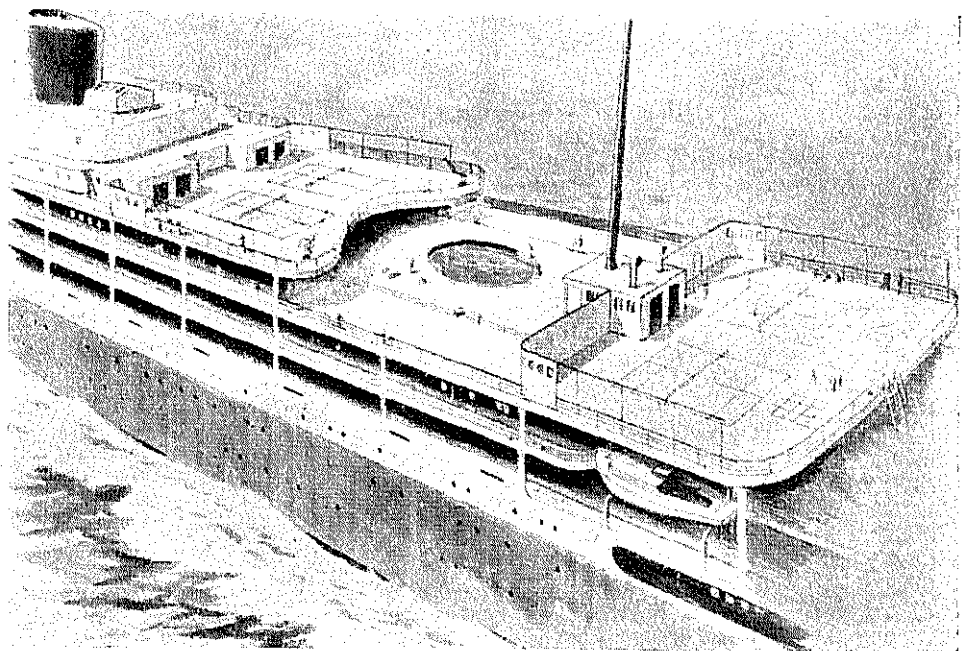
Det sidstnævnte Selskab fik i August 1939 sin sidste Nybygning, Motorskibet „Oranje“, med en Fart paa 21 kn. Det var Hensigten, at „Oranje“ skulde efterfølges af to lignende Skibe for at forkorte Rejsetiden med fire Dage. Disse Planer blev kuldkastet ved Krigsudbruddet. „Willem Ruys“ blev bestilt et Aar efter „Oranje“, ligeledes for 21 kn. Fart, og skulde have været færdigt i 1941. Da Krigen kom, havde det staaet paa Bedding i ni Maaneder. Skroget blev heldigvis ikke ødelagt i nogen nævneværdig Grad, og Arbejdet blev fortsat i Slutningen af 1945.

Skibets Hoveddata er følgende:

Længde mellem Perpendikulærerne	185,87 m
Største Bredde	24,99 -
Dybde	16,71 -
Dybgaende	8,79 -
Bruttotonnage	21300 ts
Lasteevne	7500 -
Maskinkraft, normalt	27000 B.H.K.
Maskinkraft, max.	30000 —
Marchfart	21 kn
Prøvetursfart, max.	24,5 kn

Skroget er ved vandtætte Skodder delt i 10 vandtætte Rum. Passagerdækkene er: Øverste og underste Promenadedæk, Brodæk, A, B og C-Dæk. Over Øverste Promenadedæk findes Kommandobroen og under C-Dækket D, E og F-Dækkene.

Paa øverste Promenadedæk findes forude en stor Udsigtssalon. Agten herfor er der En- og Tosengskamre for 1 Kl.s Passagerer. Beboelsen strækker sig til Midtskibs, og agten herfor er Sportsdækket. Paa Pro-



Sportsdækket med det ovale Svømmebassin.

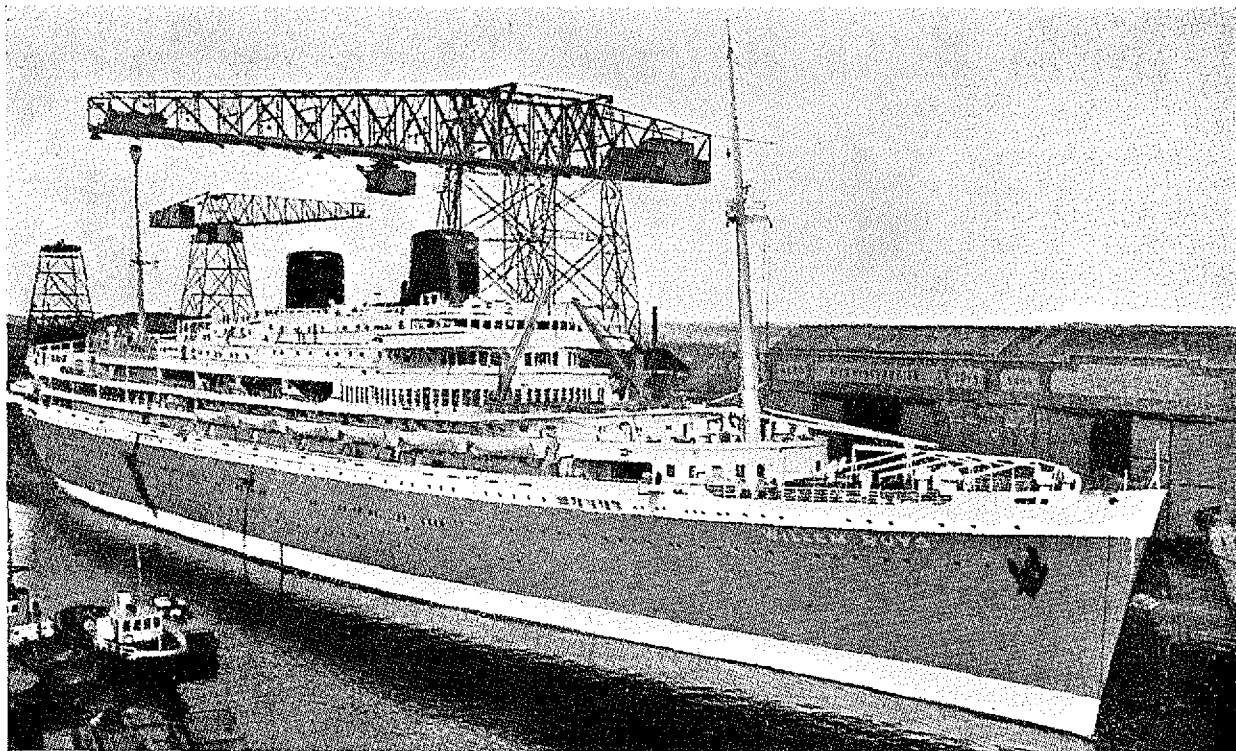
menadedækket nedenunder findes forskellige Saloner for 1. Kl. og store Legesaloner for Børn. Agten herfor er Solbadedækket med et stort, ovalt Svømmebassin. Dækket ud for Svømmedækket er forsynet med Glaskærme, hvilket ogsaa er Tilfældet med 2. Kl. Sportsdæk agten herfor. Der findes to Elevatorer til A-Dækket for Passagererne og desuden to Elevatorer og to rullende Trapper for hurtig Forbindelse mellem Kabysen og Spisesalonerne.

Et komplet Sprinkleranlæg er installeret i hele Passagerapteringen. Det træder i Virksomhed, naar Temperaturen stiger over en vis Grænse og fortsætter, til Temperaturen er gaaet tilstrækkelig ned. Indikatorer i Styrehuset viser, hvor Anlægget virker.

Fremdrivningsmaskineriet er af en særlig teknisk Interesse, idet det bestaar af gearede Dieselmotorer, som er det kraftigste Maskineri af den Slags, der er installeret i et Handelsskib og kun er blevet overgaaet af de tyske Lømmeslagskibe i Størrelse. Desuden er elektriske Glidekoblinger ikke før blevet brugt i saa stort et Skib.

De Fordele, man har opnaaet ved dette Maskineri, er uden Tvivl nærmest, at Højden af Maskinrummet har kunnet reduceres, saa man har faaet et Passagerdæk mere med en dertil svarende Forøgelse af Aapteringen. Derimod er der næppe opnaaet nogen Reduktion af Maskineriets Vægt, og den samlede Længde af Maskinrummene er forøget. Alt i Sammenligning med Dieselmotorer direkte koblet til Skrueakslerne.

Brændstofforbruget vil nok være noget større end for et Maskineri med direkte Forbindelse til Skrueakslerne, men det store Spørgsmaal er Vedligeholdelsen. Den meget mindre Vægt af de enkelte Dele er selvfølgelig en stor Fordel, men med det større Antal



Passagermotorskib Willem Ruys.

Cylindre er det dog sandsynligt, at der paa dette Punkt ikke er meget at spare. „Willem Ruys“ er en Prøvesten for gearet Dieselfremdrivning og Resultaterne herfra vil blive fulgt med den største Interesse af alle Redere og Ingeniører, saa meget mere som Spørgsmaalet om mere hurtiggaaende Motorer sikkert snart bliver brændende.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af otte Hovedmotorer i to Grupper paa fire. Hver Gruppe driver sin Skrueaksel gennem Reduktionsgear og ASEA elektrisk Glidekobling. Motorerne er Sulzer enkeltvirkende totakts Dieselmotorer med otte Cylindre, 580 mm i Diameter og med en Slaglængde paa 840 mm. De er hver konstrueret til at udvikle 3375 B.H.K. (≈000 I.H.K.) ved 215 O/M, der gennem Gearerne reduceres til 120 O/M for Propellerne.

I Stedet for det almindelige Arrangement med et Hoved- og et Hjælpe-maskinrum er Maskineriet her placeret i to Hovedmaskinrum, som begge er forsynet med de nødvendige Hjælpe-maskinerier. Maskinrummene er adskilt ved et vandtæt Skod. Hvert Maskinrum har fire Hovedmotorer, to og to i en bagbords og en styrbords Gruppe. Gearerne er placeret i Forkanten af det agterste Maskinrum, saa der kun er fire Gear for de otte Motorer.

Hele Fremdrivningsmaskineriet manøvreres fra en Kontrolstation i Agterenden af det agterste Motorrum. For hver Gruppe paa fire Motorer, den styrbords og den bagbords, findes en elektrisk Telegraf. For hver Gruppe er der et Starthaandtag og et andet for Fartkontrol. Naar en Motor i en Gruppe paa fire er startet paa normal Maade ved Hjælp af Trykluft, kan den starte en hvilken som helst af de andre Motorer i Gruppen eller dem alle tre. Ved Hjælp af Haendtag kan en hvilken som helst Motor stoppes, og Antallet af Moto-

rer, der er i Drift, bestemmes af Farten, idet f. Eks. seks Motorer er tilstrækkelig for Farter op til 20 kn.

I det agterste Motorrum findes to Dieselgeneratorer hver paa 1000 kW, Motorerne er Stork totakts. I det forreste Motorrum findes et tilsvarende Sæt foruden et 550 kW Sæt med firetakts Stork Motor. Foran for det forreste Motorrum findes et Dampmaskinrum, hvor der er opstillet en 600 kW Turbogenerator, der faar Damp fra Udstødningskedlerne. Derefter gaar Dampen ved et Tryk paa 2 kg/cm² til to Destillationsapparater, der hver kan yde 150 ts pr. Dag, tilstrækkeligt til Skibets Forbrug i Søen.

Agten for det agterste Motorrum findes Køle-maskinrummet, hvor der er opstillet tre Aggregater, der arbejder med Ammoniak.

Der findes Brændstoftanke i Inderbunden og paa begge Sider af Motorrummene. Der kan ogsaa benyttes Olie i Slingretankene, hvis det ønskes. Oliebeholdningen er stor nok til en Dobbeltrejse.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

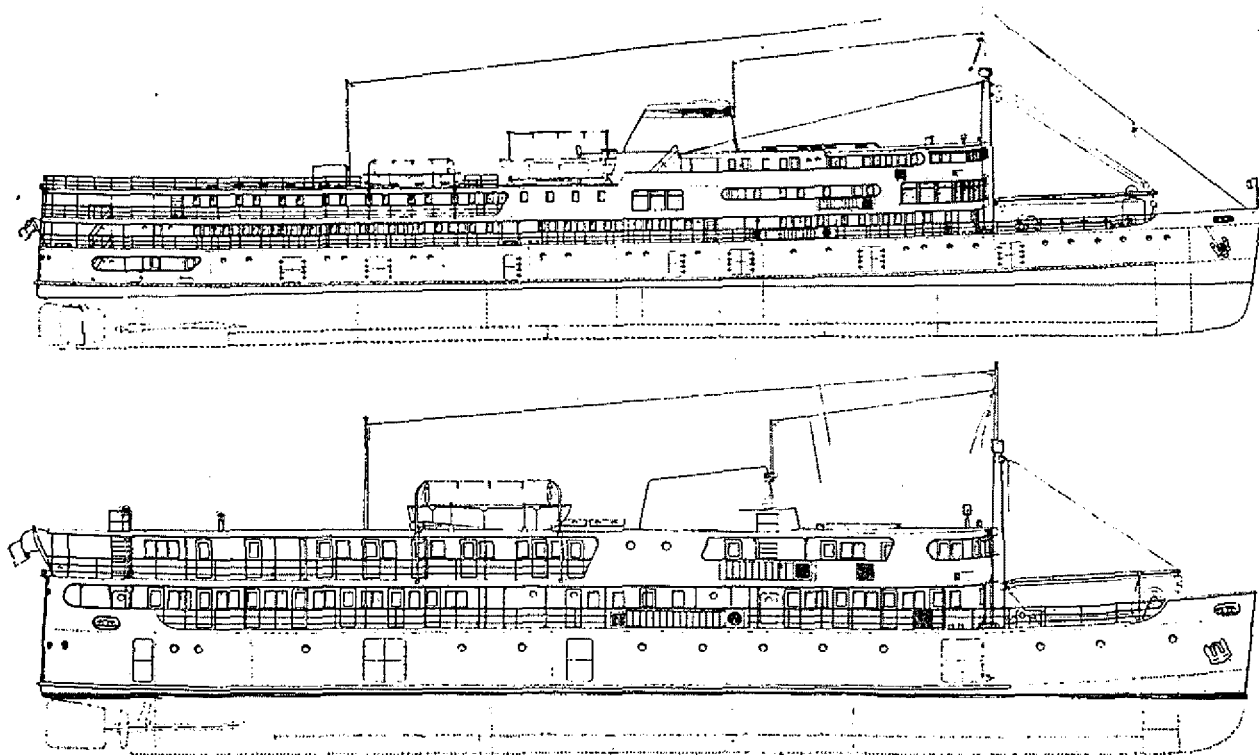
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



Kanada bygger Specialskibe til Kina

Det kinesiske Selskab Ming Sung Industrial Ltd. har i Kanada bestilt ni Skibe i to Serier til Fart paa forskellige Afsnit paa Yangtze-floden.

Den øverste Tegning viser en Type, af hvilken der er bestilt tre Skibe hos Geo. T. Davie and Sons i Quebec. Det er dampurbinedrevne Last- og Passagerskibe til den nedre Del af Flodløbet. Længden mellem Perpendikulærerne bliver 82,3 m med Overbygning helt af Letmetal. De Lavalturbiner paa to Propellerakslers udvikler 5000 A.H.K., og Farten paa fuld Last bliver 14 kn. Dampen leveres af Foster-Wheeler Vandrørskedler.

Den nederste Tegning viser en Type, af hvilken der er bestilt seks Skibe til Fart paa den øvre Del af Floden. De bygges dels paa det samme Værft som de ovenfor nævnte og dels ved St. Lawrence Metal and Marine Works i Quebec. De bliver ogsaa kombinerede Last- og Passagerskibe, men faar kun en Længde paa 48,76 m mellem Perpendikulærerne, Overbygningen ogsaa af Letmetal. Med to Dieselmotorer paa 1200 A.H.K. af General Motors Fabrikat faar de en Fart paa 13,5 kn med Last.

Bygningen af Skibene er muliggjort gennem en Kredit, som Selskabet har faaet under Garanti af den kinesiske Centralregering. Det var tre kanadiske Ban-

ker, som stillede et Beløb paa 12,750,000 Dollars til Raadighed paa Vilkaarene i Eksportkreditforsikringsloven. Beløbet er 85 pCt. af det, der behøves til Finansiering af Skibene, Resten har Selskabet betalt kontant.

De største Skibes Skrog bygges af Specialstaael med større Brudstyrke og stor Friktionsmodstand. Denne Legering er meget Nyt til Skibsbygningsbrug, men den har tidligere været anvendt til Jernbanevogne og Lægtete. Skrogene har Dobbeltbund og svejses.

Skibene faar Signalflojter med to Toner. Den ene anvendes, naar Skibene gaar op ad Floden, og den anden, naar de gaar nedad. I skarpe Kurver med Klippevægge giver Lyden af Flojten et stærkt Ekko, som kan høres af andre Skibe selv paa lang Afstand.

De største Skibe faar Plads til 362 Passagerer, og Besætninger bestaar af 26 Befalingsmænd og 54 Mand. Paa de mindre er der Plads til 144 Passagerer, og de har en Besætning paa 16 Befalingsmænd og 32 Mand.

The Ming Sung Industrial Co. begyndte sin Virksomhed i 1925 med et Skib, og det er nu det største Rederi paa Yangtze-floden med en Flaade paa 89 Skibe. Ved Starten var Konjunkturerne ugunstige, men trods Depressionsperioder, Borgerkrig, Krig mod Japan og den anden Verdenskrig gik Foretagendet stadig fremad, som man vil kunne forstaa af ovenstaaende.

Cigaretmærkesamler

søger tomme Cigaretthylstre, Æsker og Daaser gerne fra fjerne Pladser (helst ubeskaarne og med Banderole) til Købs, mod Frimærker (ubrugte eller brugte) eller mod anden Gentjeneste. Blot et enkelt Mærke i et Brev har Interesse.

OLE VENTEGODT, Frederiksberg Allé 13 A, København V.

A/S Dampskibsselskabet "VENDILA"

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

„Georg Stage“ i 1947

Stiftelsen „Georg Stages Minde“ har udsendt sin Beretning for Virksomheden i 1947. Skoleskibets Elever faar efterhaanden, som Krigen kommer paa Afstand, mere og mere Udbytte af Togterne. I 1947 var Øvelsesomraaderne blevet udvidet med Aarhusbugten, og Øvelsesfeltet i Nyborg Fjord var blevet minestrøget yderligere, saa det var muligt for Skibet at sejle over længere Stræk. Endvidere holdt man Øvelser i Karrebæksmindebugten og i Isefjorden.

En stor Glæde for Skibets Befalingsmænd og Elever var det, at „Danmark“ havde lagt sit Program saadan, at begge Skibene kunde afholde deres Øvelser paa en Gang i de samme Farvande, hvilket var Tilfældet baade i Aarhusbugten og i Farvandet udenfor Nyborg. Den største Oplevelse paa Tøgtet var uden Tvivl „Georg Stage“s Norgesbesøg. Fra Regattaforeningen i Horten i Oslofjord var Eleverne inviteret til at deltage i nogle Kaproninger sammen med det norske Skoleskib „Statsraad Lemkuhl“, det polske „Dar Pomorza“ og „Danmark“. Kaproningen blev vundet af „Lemkuhl“. Det svenske „Sunbeam“ var ogsaa indbudt, men kunde desværre ikke møde, Eleverne fra de forskellige Skibe kom godt ud af det sammen og var meget interesseret i hinandens Skibe.

Stiftelsen modtog i 1947 330 Ansøgninger fra unge Mænd, der ønskede at komme paa Tøgt med „Georg Stage“, men kun de 80 fik deres Ønske opfyldt. Af disse var der kun een, der efter endt Tøgt havde mistet Lysten til at sejle. 34 Elever kom med „Danmark“ ud paa Vintertøgt.

Midlerne til Tøgtets Gennemførelse er fremkommet til Dels ved private Bidrag af forskellig Størrelse. Saaledes har en af Marineforeningens Provinsafdelinger givet et Tilskud, som udelukkende anvendes til Beklædning af Elever. Dette er en god Idé til Efterfølgelse for andre Foreninger med Virke paa eller Kærlighed til Søen.

Ekkoradio revolutionerer Isbrydningen.

Da den svenske Statsisbryder „Ymer“ i Efteraaret begyndte Sæsonens Isbrydningskampagne, var den for første Gang udrustet med Ekkoradio. Den havde to forskellige Aggregater om Bord, et med 3 cm og et med 10 cm Bølgelængde. Man har nu vundet de første Erfaringer, og det er ikke for meget sagt, at de er sensationelle. Ekkoradio kan nemlig skelne mellem forskellig Slags Is.

Derved kan Isbryderen vælge den letteste Vej gennem Isen, hvorved dens Arbejdsevne forøges i høj Grad. Isbrydningen og Vintersejladsen i tillagte Farvande vil derfor ganske sikkert forandre Karakter. Handelsskibe med Ekkoradio vil for Fremtiden kunne klare

sig meget bedre end før, og hvor Isbryderassistance er nødvendig, kan den gives effektivere og hurtigere end før. Ekkoradio giver forskelligt Udslag for fast Is, Drivis, sammenfrossen Drivis, Isbarrierer og Pakis og naturligvis for aabent Vand. Paa Ekkoradioskærmen fremtræder Isen som et Landskabsbillede, hvor de enkelte Konturer let kan adskilles. Øer og Sunde, Slette-land og Bjergkæder, alt faar man Udslag for, og dog er der ingen Risiko for, at Islandskabet kan forveksles med rigtige Øer og Bjerge, dertil er Udslagene altfor karakteristiske.

Som Eksempel paa Ekkoradioens Effektivitet i Isbrydningstjenesten skal blot nævnes, at „Ymer“ paa en Dag i Gävleområdet hjalp syv Skibe ud til frit Farvand, et Arbejde, som ellers sikkert vilde have taget flere Dage.

Ø. K.s Aarsberetning

Østasiatisk Kompagnis Flaade bestod den 31. December 1947 af 24 Skibe med 180,957 Tons Bruttoregister og 235,556 Tons Lasteevne, meddeler Kompagniet i sin Aarsberetning. Disse Skibe havde en Gennemsnitsalder af 10¼ Aar. Selskabet har haft to Skibsforlis i det forløbne Aar, og begge kostede Tab af Menneskeliv. I Juli Maaned minesprængtes Nyerhvervelsen S/S „Dahni“ i Menamfloden, og den 25. December forliste M/S „Kina“.

Ø. K.'s Flaade blev i 1947 forøget med 3 Liberty Skibe paa 10.900 Tons Lasteevne hver, 3 Victory Skibe paa 10.600 Tons Lasteevne hver samt Nybygningerne „Kambodia“ og „Malaya“. Under Bangkok-Filialen har man erhvervet M/S „Taluei“ paa ca. 1200 Tons Lasteevne samt en Del mindre Enheder. Kompagniet har 4 Nybygninger i Ordre. Heraf ventes de to at blive færdige i Aar. Udover disse Enheder tænker Ø. K. at udvide sin Flaade med endnu nogle Nybygninger samt ved Køb af Skibe fra Udlandet.

Liberty Skibene har hidtil gjort Tjeneste udelukkende i Kultransporten fra U.S.A. Derimod har Victory Skibene kunnet indsættes i Rutetrafikken. Paa næsten alle Ruter har Efterspørgslen været større, end Flaaden kunde tilfredsstille. Tidligere baserede Ø. K. sin Rute paa det fjerne Østen paa Ladningstilgang fra Manchuriet og Kina, men i Dag bygger man paa Ladningerne fra Filipinerne.

Forhandlingerne med Frankrig og Sydafrika om Erstatning for Brug af Kompagniets Skibe under Krigen har endnu ikke ført til noget Resultat. Ligeledes har man ikke faaet den endelige Opgørelse med den danske Krigsforsikring.

Det økonomiske Resultat af Kompagniets Drift i 1947 giver med Fradrag af Skatter o.s.v., men med et Tillæg af Overførslen fra forrige Aar, Kr. 20.488.066,23. Heraf skal 10 Procent udbetales i Udbytte. 6.000.000,00 Kroner henlægges til forskellige Reservefunds og 2.500.000,00 Kroner henlægges til Pensionsfonden. 3.685.559,95 Kroner overføres til næste Aar.

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.

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

ØRESUNDSVEJ 141 - KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601
Amager 1483



Telegr.-Adr.:
HOLZANDIA

STIFTET 1899

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

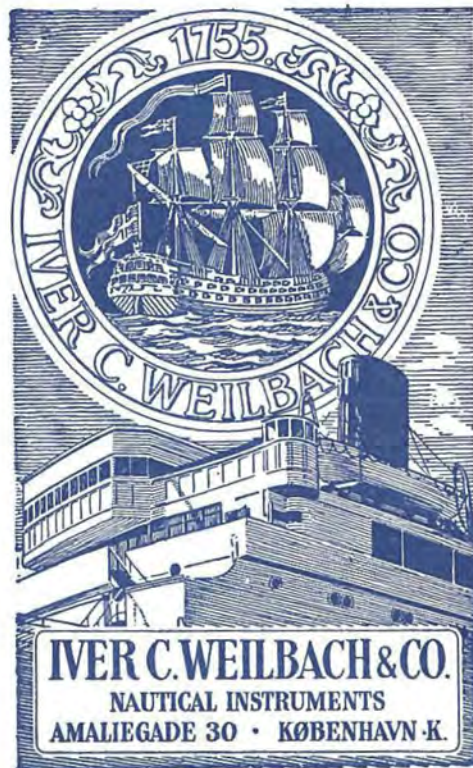


HANDELSBANKEN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



IVER C. WEILBACH & CO.

NAUTICAL INSTRUMENTS

AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN-K.

C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN

Telefon Central 72 (3 Ledninger)

Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

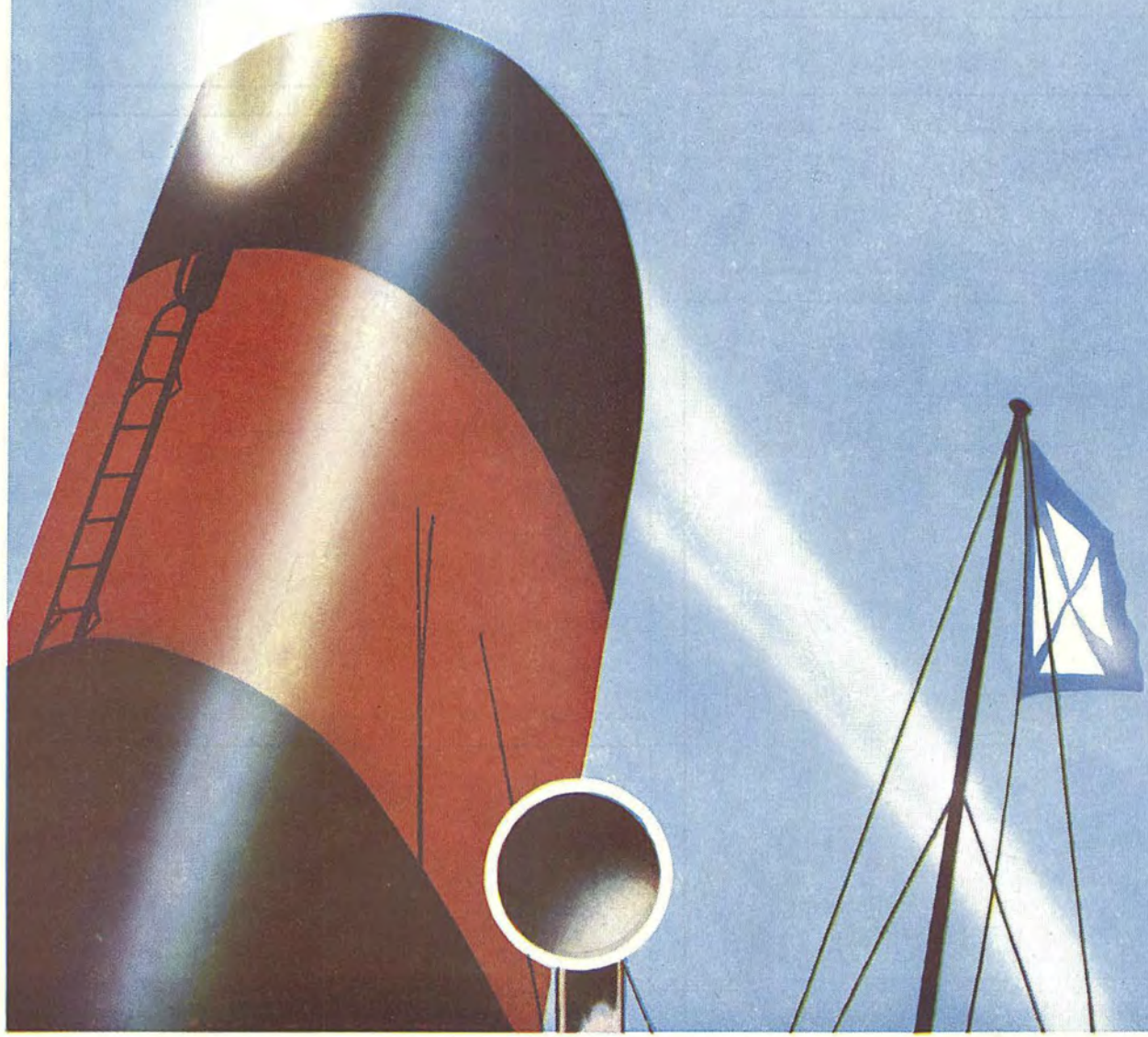
Bunkers:

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

2/4

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

. Kr.
1. Maj

„SKONNERT“
Akvarel-Skitse af S. KIELLAND BRANDT

1948 - Nr. 5
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

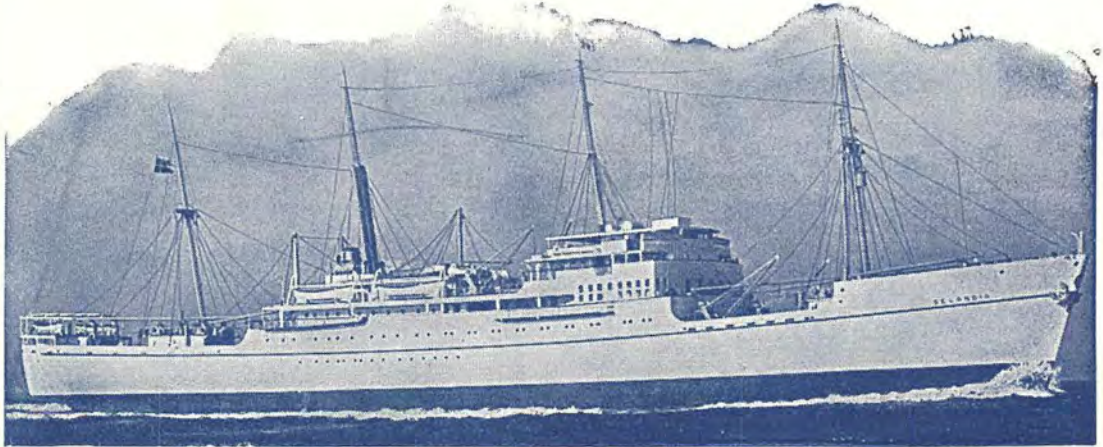
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Hidtil største Nybygning fra **B & W**

I rigtig Stabelafløbningsvejr, høj Himmel, Sol og under smeldende Flag løb Hvalkogeriet „Thorshøvdi“ af Stabelen den 15. April i Overværelse af en repræsentativ Forsamling af norske og danske Skibsfartsfolk og med Deres Majestæter Kongen og Dronningen som Tilskuere helt ovre paa Langelinie.

Blandt Forsamlingen maa først og fremmest nævnes Ingeniør C. A. Møller med Frue. Han straaledede af Glæde over, at alt var gaaet saa præcist, og hans smitende Humør bredte sig blandt de indbudte. Burmeister & Wain's andre Direktører og D. Dithmer med Fruer og de nybagte Direktører H. Carstensen og Niels Munch var ogsaa til Stede ved denne Lejlighed.

Iøvrigt var mødt en hel Række af Burmeister & Wain's ledende Folk supplerede med kendte Bankmænd og Jurister. Bestyrelsen var repræsenteret ved Godsejer A. Reimann og Frue i Spidsen.

Ogsaa en Række Repræsentanter for Arbejderne var indbudt. Vi nævner: Specialarbejder Johan Henry Nebelong, Rørsmed Børge Olsen, Maskinarbejder Gustav Madsen, Maskinarbejder Kai Nielsen, Arbejdsmand Gilbert Carstensen, Montør Poul Nielsen, Fællestillidsmand Aage Nielsen, Fællestillidsmand Axel Jensen, Fællestillidsmand Paul Jensen og Rørsmed Johan Aasen.

Af Skibsfartens Folk saas Skibsreder A. P. Møller, Kaptajn Osvald Rygh, Maskinmester O. L. Jensen samt den kendte Civilingeniør Axel von der Lieth. B. & W.'s Datterselskab var repræsenteret ved Direktør Jens Yde.

Sidst, men ikke mindst var Dagens Mand, Skibsreder Lars Christensen, der med sin Frue underholdt sig med Gæsterne og hilste paa Skibsbygger Kaj Sørensen, som var kommet til Skade under Arbejdet med Bygningen af „Thorshøvdi“, og som var kørt ud til Stabelafløbningen med Ambulance. Sammen med Skibsreder Lars Christensen var Søren L. Christensen, Skibsreder H. Winge-Sørensen og Frue, Ingeniør M. Holden og Frue, alle fra Sandefjord.

Desuden saas Statsraad Lars Evensen og Frue, Byrådschef Th. Knutzen og Frue fra Oslo, Hans Excellence Birger Bergersen, Stockholm, og Hans Excellence Ambassadør Esmarch og Frue og Hans Excellence Ambassadør Oxholm og Frue, Oslo, Direktør S. Dine-

sen og Frue, Oslo, Direktør Axel Norlin, Stockholm, Ingeniør A. Frederiksen. Den kendte Ekspert i Hvalfangst, Handelsredaktør Anker Olsen, fra Oslo, var ogsaa til Stede.

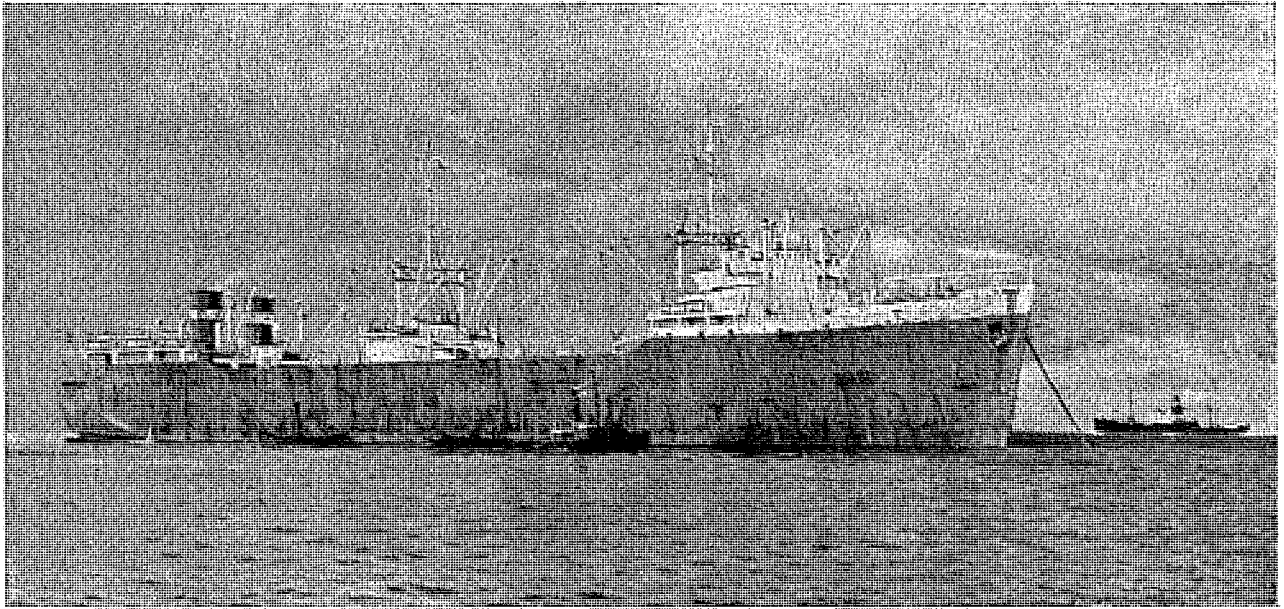
Præcis paa Slaget 12.30 døbte Fru Skibsreder Lars Christensen det store Hvalkogeriet „Thorshøvdi“, og Skibet gled saa smukt og roligt i Vandet, at man skulde tro, det var en lille Jolle, det drejede sig om, og det er dog det største Skib, der er blevet søsat fra B. & W., og blandt de ti største Skibe i hele Norden.

Efter Stabelafløbningen overrakte Godsejer Reimann ved et Glas Champagne Fru Ingrid Christensen et pragtfuldt Smykke, 2 Hvaler i Guld med Brillanter. Fru Christensen er den Kvinde i Norge, som ved mest om Fangst af Hvaler. Hun er vokset op mellem Hvalfangere. Hendes Bedstefar var Norges første, store Hvalfanger. Hans Navn var Sven Foyen. Selv har hun flere Gange deltaget i Hvalfangst i det sydlige Ishav, og hun fører selv sin 12-Meter Lystyacht.

Søsætningen overværedes fra Værftet af Tusinder af Arbejdere med deres Familier, som i Dagens Anledning var blevet inviteret, og fra Langelinie blev Begivenheden fulgt med levende Interesse af en Menneskeskare, som efter Dagbladenes Beregninger anslaaes at have talt 50.000 Personer.

Efter Stabelafløbningen tog Ingeniør C. A. Møller Ordet og sagde:

„Den Søsætning, De lige har overværet, betyder i mere end een Henseende en Mærkedag i Burmeister & Wain's og dermed i dansk Skibsbygnings Historie. Ikke alene er Bygningen af „Thorshøvdi“, hvad Dimensioner angaar, den største Opgave dansk Skibsbyggeri har været stillet overfor, men den skulde løses paa et Tidspunkt, hvor Forholdene endnu langt fra var afklarede efter Krigens Forstyrrelser, og hvor mange Spørgsmaal, der under normale Forhold var ganske ubetydelige, svulmede op til næsten uløselige Problemer. Tager man de Vanskeligheder, der har hersket under Byggeperioden, i Betragtning, er den i Dag afsluttede Byggeetape en Præstation, der udelukkende har kunnet gennemføres, fordi alle, der har været med til at skabe dette Skib, har samarbejdet paa mønstergyldig Maade.“



Det færdige Hvalkoger. Reproduktion efter Maleri af V. Quistorff.

„Thorshøvd“ har været en helt ny og speciel Op-gave for Værftet. Det er det første Hvalkoger, der er bygget her i Landet, det er 50 % større end noget andet Skib bygget ved noget dansk Værft, og med sine 638 Fod er det det længste Skib, der er bygget i Skandinavien. „Thorshøvd“ er baade Fabrik, Hctel og Tankskib under eet. Det rummer et stort Antal Kogekedler, Udskillertanke, Separatorer og andre tekniske Indretnin-ger til Behandling af Hvalolie. Aptringen har Plads til over 400 Personer og er udstyret med en Række Saloner, Elevatorer, Køkkener med alle moderne Hjel-pemidler, 2 Hospitaler, Pøsemageri, Bageri, Vaskeri og meget andet. Uden for Hvalfangstsæsonen kan „Thorshøvd“ anvendes som Tankskib. Det har ialt 33 Tanke med en samlet Kapacitet paa 1.080.000 Kubik-fod. Der er 13 Dæk, og det siger sig selv, at Skibet er udstyret med alle moderne Navigationsinstrumenter saasom Radar, S.A.L.-Log m. m. samt Radioanlæg med Telefoni, Kort- og Langbølger, saaledes at Skibet til Stadighed kan staa i Forbindelse med saavel Rederiet i Norge som med alle Fangstbaadene. Selve Skibet og dets tekniske Indretning repræsenterer en Værdi af ca. 30 Mill. Kr. Det vil sikkert fremgaa heraf, hvor kostbart og kompliceret et Foretagende Bygningen af et Hvalkoger er. „Thorshøvd“ er det mest moderne af de norske Hvalkogerier, og med dets Færdiggørelse vil Genopbygningen af den norske Hvalfangstflaade være foreløbig tilendebragt.

Kølen til „Thorshøvd“ blev lagt den 30. Marts 1946. Forud for denne Dato var gaaet mange og ind-viklede Forhandlinger. Initiativet til Bygning af denne og flere andre Hvalkogerer udgik fra den norske Rege-ring, der allerede i Krigens sidste Aar prøvede alle Muligheder for straks efter Krigsafslutningen at paa-begynde et stortilet Genopbygningsarbejde for at hjel-pe den haardt ramte norske Hvalfangstflaade paa Fode. I Foraaret søgte den norske Regering derfor Kontakt med Burmeister & Wain, og de første Forhandlinger førtes paa svensk Grund, hvor Bestyrelsens daværende Formand opholdt sig dengang. De norske Myndigheder

udpegede i første Omgang Rederiet Melsom & Melsom til at overtage det Hvalkoger, der var Tale om. Nortra-ship havde allerede nogle Maaneder forinden bestilt et Hvalkoger hos vort engelske Licensfirma Harland and Wolff, og det var Meningen, at man fra norsk Side vilde give Tilladelse til Bestilling af yderligere to Hvalkogerier for privat Regning. I de første Maa-neder efter Befrielsen førte Burmeister & Wain derefter Forhandlinger med Rederiet Anders Jahre, og man blev ogsaa enig om Pris og Leveringsbetingelser. Imidlertid tildelte Hvalfangerkomiteen i September 1945 Aktie-selskabet Thor Dahl, Sandefjord, hvis Hvalfangstflaa-de under og umiddelbart efter Krigen havde mistet nogle af dens største Enheder, denne Kontrakt, og det var med dette Rederi — som B. & W. i mange Aar havde staaet i Forretningsforbindelse med — den ende-lige Kontrakt blev underskrevet i Begyndelsen af 1946. Vi vil til Rederiet og dets bestyrende Reder, Konsul Lars Christensen, overbringe Firmaets varme Tak for denne store Ordre og for det udmærkede Samarbejde, der her har fundet Sted. Da vi fik den mundtlige Ordre, var det store Problem at faa fremskaffet den nødvendige Mængde Staal til Bygningen af Skibet. Det lykkedes dog Rederiet at faa Tilladelse til at købe ca. 9.000 t Staal i Amerika, og tidligt paa Foraaret 1946 kom Arbejdet i Gang.

Efter Kontrakten skulde Skibet leveres i Efteraaret 1947, men det viste sig hurtigt, at denne Termin ikke kunde overholdes. Først blev Materialerne stærkt for-sinkede, og derpaa blev Mangelen paa faglært Arbejds-kraft mere og mere følelig. B. & W. har nu i 2 Aar manglet ca. 3000 Arbejdere, og det har selvfølgelig i allerhøjeste Grad hæmmet Arbejdet i alle vore Virk-somheder. Forsinkelserne var saa store, at der fra alle Sider maatte gøres en stor Indsats for at faa Skibet færdigbygget, saa det kunde være færdigt til Fangst-sæsonen 1948/49. Man overvejede en Overgang at ind-forskrive engelske Arbejdere eller at samarbejde med andre Værfter ved Færdiggørelsen af Skibet, men det viste sig umuligt at gennemføre disse Planer i Praksis.



Fru Skibsreder Christensen døber Nybygningen.

Til Gengæld lykkedes det ved Rederiets Hjælp at faa faglærte norske Arbejdere hened, og siden Oktober i Fjor har ca. 80 norske Arbejdere været beskæftiget ved Bygningen af „Thorshøvdi“. Desuden har vore egne Arbejdere stillet sig overordentlig forstaaende, og ved Lettelser med Hensyn til Overarbejdsreglerne og Anvendelse af ufaglært Arbejdskraft har det været muligt at undgaa yderligere Forsinkelser.

Jeg er i Dag overbevist om, at vi vil kunne aflevere „Thorshøvdi“ rettidigt, hvis ikke ganske særlige Forhold indtræffer. Der er gjort et stort Arbejde, og der er allerede naaet et godt Resultat. Og i den Anledning føler jeg Trang til at takke alle dem, som i den Tid, der er gaaet, ikke har skyet nogen Anstrengelse for at fremme Arbejdet med „Thorshøvdi“. Først og fremmest retter jeg min Tak til Skibsreder Winge-Sørensen, der med aldrig svigtende Forstaaelse og Interesse har fulgt Arbejdets Gang og i mange Tilfælde med stor Imødekommenhed har hjulpet os ud over Vanskeligheder. Dernæst ønsker jeg at takke Ingeniør Holden og Rederiets Inspektører, som i alle Situationer har været rede til at hjælpe og til at raade. Endvidere takker jeg Firmaet Arnesen, Christensen & Co. for den fortrinlige tekniske Assistance, de har ydet. Dernæst vil jeg gerne have Lov til at udtrykke vor Taknemmelighed over for de norske Arbejdere, fordi de er kommet hened og har deltaget i Arbejdet. Det er ikke altid nemt at skulle forlade sit Land og arbejde under uvante Forhold. Derfor paaskønner vi dobbelt den Indsats, de har gjort. Vi haaber til Gengæld, at de vil mindes deres Ophold i Danmark med Glæde. Sidst, men ikke mindst, vil jeg gerne takke vore egne, baade Arbejdere og Funktionærer, som har arbejdet under ekstra Højtryk, og som aldrig er gaaet af Vejen for at tage en ekstra Tørn.

Vi er glade for i Dag at se „Thorshøvdi“ i sit rette Element. Vi haaber, at det vil være til Gavn og Glæde for Rederiet, og at det som danskbygget Skib vil hævde sig smukt i den traditionsrige, norske Handlsflaade. Jeg beder Dem alle med mig udbringe et Leve for „Thorshøvdi“.

Nybygning 691 — Hvalkogeriet „Thorshøvdi“.

Hvalkogeriet, der bygges for A/S Thor Dahl, Sandefjord, er Verdens mest moderne Hvalkogereri, og med dets Færdiggørelse vil Genopbygningen af den norske Hvalfangstflaade være tilendebragt.

A/S Thor Dahl, som var det første Selskab, der anvendte store, flydende Hvalkogerier, har under Kri-gen mistet nogle af de største Skibe, og „Thorshøvdi“ og „Thorshavet“, hvoraf det sidste i Fjor blev afleveret fra Harland and Wolff, Belfast, og nu er paa Vej hjem fra sin første Fangstsæson, er Kompensationer herfor.

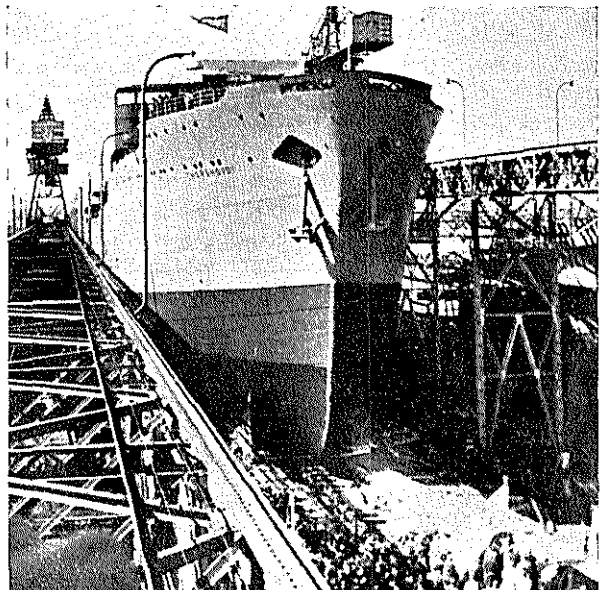
Hoveddimensionerne er følgende:

Længde Overalt	638' 0"
Længde p. p.	600' 0"
Bredde	77' 4"
Dybde til 2. Dæk	41' 0"
Dybde til øverste Dæk	57' 3"
Dødvægt	ca. 23.500 ts.
Bruttotonnage	ca. 18.000 ts.
Lasttankenes Rumindhold	1.080.000 cb.ft.
Fart	12½ kn. lastet (Prøvetur)

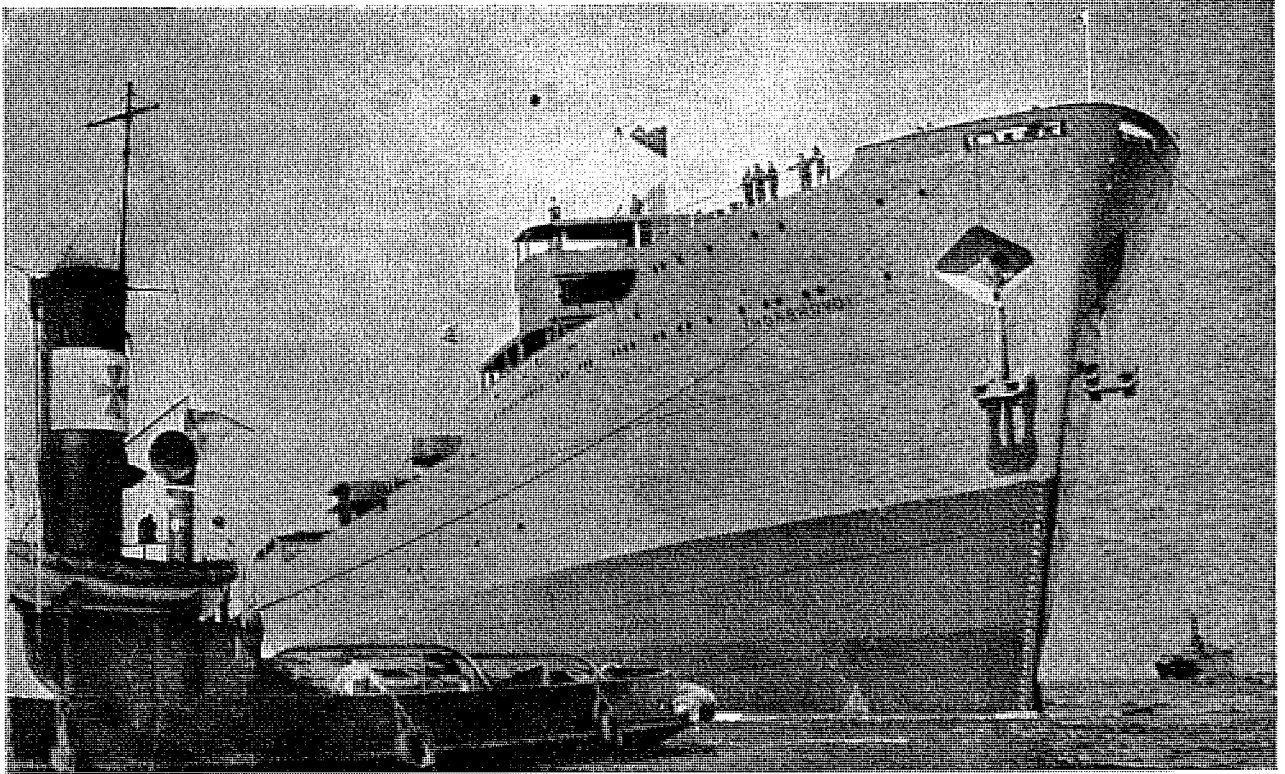
Skibet har Flænsedæk, Poop og lang Bak samt en øverste Bak, scm de øvrige nyere Hvalkogerier, og er ellers indrettet som en Tankbaad med 11 Tanksektioner, 2 Pumperum og Brændselsolietanke.

Hvalerne bliver hevet med Halen forrest, fastgjort ved Hjælp af en Klo, op gennem en Aabning i Agterskibet ad en Slidske og bliver derefter trukket til Flænsedækket, der er opdelt i Spækflænseplaner paa 8.520 sq. ft. agten for Spilhuset og Kødflånsedækket paa 12.070 sq. ft. foran for Spilhuset. Ophivningsarrangementet bestaar af 2 Stk. 40-Tons Dampspil paa Top af Spilhuset og 1 Stk. 15-Tons Dampspil paa Agterkant af mellemste Bak samt 2 Dampspil paa Cassingtoppen agter.

Paa Flænsedækket er monteret 5 Bensave og 10 Dampcapstans, der sammen med Skibets elektriske Lossespil skal besørge Flænsningen af Hvalerne. Bom-



„Thorshøvdi“ glider i Vandet.



Hvalkogeriet bugseres til Kaj efter Sosætningen.

mene, der anvendes til Fordeling af Stores, Spæk m. m., er 12 Stk. 10-Tons og 2 Stk. 15-Tons Bomme. Fra Flåsedækket er der Luger til Kogerne.

Kogeriet bestaar af 20 Kværmerkogere, der er forsynet med indvendige, roterende Tromler, 20 Udskilertanke, Limvandsamlæg med Rystesi, 12 Separatorer og 12 Samletanke for Olie.

Hele Kogeriet ventileres ved mekanisk Ventilation, der er særlig effektiv, da det samtidig er muligt at anvende Skibet som Tankskib uden for Hvalfangstsæsonen. Apteringen er forude indrettet til Reder, Kaptajn, Telegrafist, Skytter, Kontorfolk, Dæksofficerer og Hovmester samt Officersmesse, Rygesalon og Salon. I øverste Bak er Rum for Hvalbaadskabyspersonale. I underste Bak er i Skibets Midterlinie Kabys, Pantry, Pølse-mageri, Kartoffelrum, Bageri og Vaskeri, og paa begge Sider af Kabysen er Messer for Mandskab og Arbejdere samt Rum til Opvaskemaskiner og Beboelsesrum for Kabyspersonale. Apteringen agter er indrettet for Maskinofficerer, Underofficerer, Maskinpersonale, Søfolk, Arbejdere og Rum for Hvalbaadsofficerer og Sø-

folk. Paa Poopen er to Hospitaler med Operationsstue, og paa Baadedækket er to Rygesaloner for Mandskabet. Besætningen er ialt, inklusive Hvalbaadsfolk, paa ca. 400 Personer.

Overalt i Skibet er der rigeligt med Vaske- og Baderum, agter er 2 Dampbaderum og Vaskeri med Vaskemaskiner samt Tørrerum for Mandskabet.

I Kabysen er 4 Dampkogere, Grøntsagkogere, elektriske Komfurer, Kartoffelskrællemaskiner, Kaffe-kogere, Kafferister, elektrisk Bageovn, Røremaskine, Paalægsmaskiner og Dejgælder. Proviantrumene er arrangeret under Kabysen og bestaar af Proviantkølerum, ialt 8.000 cb. ft., opdelt i Kød-, Fiske- og Grøntsags- samt Mejerirum. Øvrige Proviantrum, Linnedrum samt Butik for Besætningen er arrangeret i Rummene forude.

Der er i Maskinrummet en Elevator fra Dørk til Baadedæk for Maskinbesætningen og forude fra Bund til Bak en Elevator for Proviant og Besætning.

Skibet vil blive forsynet med de bedste Navigationsinstrumenter, saasom Radar, S.A.L. Log, Gyrokompas m. m., samt Radioanlæg med Telefoni, Kort- og Langbølger, saaledes at Skibet til Stadighed kan have Forbindelse med Rederiet i Norge.

Maskineriet er bygget til Norske Veritas og til Norsk Sjøkontrols Fordringer.

Hovedmotorer.

2 Stk. B. & W. direkte omstyrebare, enkeltvirkende 2-takts, 6-cylindrede Krydshovedmotorer med Trykforstøvning. Cylinder Diameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm i Stand til tilsammen at udvikle 7400 HK svarende til ca. 6000 EHK ved 125 Omdrejninger pr. Minut.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Hjælpemotorer.

I Maskinrummet installeres 3 Stk. 4-cylindrede B. & W. 4-takts Hjælpemotorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 133 kW. ved 220 Volt og 425 Omdrejninger pr. Minut. Diesecylindrene har en Diameter af 245 mm, Slaglængden 400 mm. Ydelse pr. Motor 200 EHK.

I et særligt Rum paa Fabriksdækket installeres endvidere til Brug for Hvalkogeriet 3 Stk. 8-cylindrede B. & W. 2-takts Hjælpemotorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 533 kW. ved 220 Volt og 300 Omdrejninger pr. Minut. Diesecylindrene har en Diameter paa 280 mm, Slaglængde 500 mm. Ydelse pr. Motor 800 EHK.

Smøre- og Kølesystem.

Samtlige større Pumper til Brug for Dieselanlægget er vertikale Pumper direkte koblet til hver sin Elektromotor ved elastiske Koblinger. Der findes 2 Pumper med en Kapacitet paa 220 m³/T. for Cirkulation af Smøre- og Køleolie, 3 Centrifugalpumper for fersk og salt Kølevand for Hovedmotorerne, tilsvarende for Hjælpemotorerne i Maskinrummet 2 Stk. paa 20 m³/T., samt for Hjælpemotorer i Fabrikken 3 Stk. paa 100 m³/T. 2 Smøreoliekølere og 2 Ferskvandskølere for Hovedmotorer af samme Type udført med Staaltoppe, Endedæksler af Støbejern, Metalrørplader og Metalrør.

Af andre Pumper findes en Del Dampumper væsentligt til Brug for Hvalkogeriet. Der kan nævnes 1 Stk. 100 m³/T. Duplexpumpe for Brændselolie til Bunkering af Hvalbaade, 1 Stk. 50 m³/T. Brændselolietransferpumpe væsentlig for Kedelolie, samt yderligere 2 Pumper paa 50 m³/T. for Brændselolie. 1 Stk. 150 m³/T. Simplex Damppumpe som Ballastpumpe og en Sanitærpumpe Mage til og desuden en Del mindre Pumper.

Starteluft for Dieselmotorer leveres af 2 elektrisk drevne Manøveluftkompressor, hver med en Kapacitet paa 4 m³/Minut indsuget Luft og et Tryk paa 25 at. Af Starteluftbeholdere findes 2 Stk. paa 11 m³ hver, og desuden findes en tredje af tilsvarende Størrelse til Brug for Hvalkogeriet.

Kedelanlæg.

I et særligt Rum findes et meget stort Kedelanlæg bestaaende af 6 Kedler hver med en Hedeflade paa ca. 300 m² og 4 uafhængige Fyr. Arbejdstryk 12,5 at. 2 elektrisk drevne Blæsere leverer den fornødne Luft, der passerer Luftforvarmere indbygget i Optrækket. Kedlerne er oliefyrede fra et fælles Fyringsaggregat. Der anbringes 2 Simplex Fødepumper hver af tilstrækkelig Størrelse for hele Anlægget. I Hovedfødeledningen anbringes Fødevandsforvarmer, der opvarmes med Spildedamp fra Hjælpemaskineriet.

For Filtrering af Fødevandet anbringes en 3-trins Filtertank, 1. Trin med almindelige Skilleplader, 2. Trin med Filterlærred og 3. Trin med aktiv Kul.

Evaporatoranlæg.

For Tilvejebringelsen af den meget store Ferskvandsmængde, der bruges i Hvalkogeriet, monteres i Kedelrummet et stort Evaporatoranlæg med en samlet



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

Kapacitet paa 600 m³ Ferskvand pr. Døgn. Det bestaar af 3 af hinanden uafhængige Anlæg, der hver har en Højtryks-, Mellemptryks- og en Lyvtryksevaporator samt Kondensator og de nødvendige Pumper.

For Danmark betyder Bygningen af „Thorshøvdi“ ikke alene, at hele Skibsverdenens Øjne hviler paa vor Nation, men hvis de bevilgende Myndigheder kendte deres Besøgstid og gav Burmeister & Wain de samme Muligheder for at konkurrere med andre Skibsværfter, vilde vi faa alt det Nybygningsarbejde, vi selv ønskede. Svenske Skibsværfter har f. Eks. et Beskatningssystem, som muliggør Udvidelser og Konsolidering af Skibsværfterne, som er umuligt for danske Værfter, og kun B. & W.s høje Kvalitet og anerkendte Stilling overalt i Udlandet gør det muligt at gennemføre disse store Bestillinger til Gavn for Landet.

At Danmark er førende paa Skibsbygningsområdet er anerkendt fra alle Sider, men det er en Nødvendighed, at Regeringen støtter den initiativrige og dygtige Stab af Skibsbygningsfolk, som B. & W. repræsenterer. Kun paa denne Maade er det muligt at bringe de Millioner til Landet af udenlandsk Valuta, som vi har saa haardt Brug for.

A. B.

Sveriges Handelsflaade vokser

Ifølge det svenske Handelsministerium er Sveriges Flaade i Løbet af 1947 vokset med 10 Procent og er nu oppe paa 1,9 Millioner B.R.T. Samtidig meddeles det, at 50 Procent af den Transport, der i 1947 gik til eller fra Sverige over Vand, blev besørget af Landets egne Skibe.

UDSTILLING af BØGER om
SØFART og SEJLSPORT

5.-15. Maj. Gratis Adgang

ANDR. FRED. HØST & SØN

Kongelig Hofboghandler

C. 5051-7571 - BREDGADE 35 - K.

Vilhelm Arnesen

VED Vilh. Arnesens Død er en af de banebrydende Marinemalere gaaet bort. Vilh. Arnesen var født den 23. November 1865 i Flensborg. Faderen var Skibsfører og en god dansk Patriot, der efter Krigen i 1864 ikke kunde finde sig til Rette i Flensborg og ikke vilde sejle under tysk Flag, men trods betydelig daarligere økonomiske Forhold søgte til Danmark.

Faderens Erhverv som Skibsfører medførte selvfølgelig en levende Interesse for Søen hos Sønnen, og allerede i 10—12 Aars Alderen tegnede han sit første Skib, det var forresten Skonnerten „Skirner“ fra Brevig, der med sine ejendommelige Master tiltrak sig den unge Arnesens Opmærksomhed.

„Skirner“s Kaptajn, der fik set Tegningen, blev saa glad for denne, at han honorerede Arnesen med 1 Krone, og denne lille Historie fortalte Arnesen altid med Stolthed, naar han var blandt Venner.

Hans Kærlighed til Søen var noget nedarvet, og den første Gang jeg havde den Ære at være Gæst hos Arnesen, var jeg inviteret til et Formiddagsbesøg i hans skønne Villa „Arnebo“. Jeg kom Kl. 10 om Formiddagen, og jeg gik Kl. 10 om Aftenen, beriget med en stor Mands Oplevelser og en vital Aand, der trods højt oppe i Alderdommen huskede alt om sine Rejser. Han fortalte saa fængslende, at Timerne røg, og Mindet om hans Personlighed og hans fascinerende Fortællemaade har præget sig dybt i min Erindring.

Arnesen fortalte hvordan hans Lærere, af hvilke Vermehren var den første, var strenge, men hvordan Ros fra en saadan Personlighed kunde skabe Aand og Vilje til at præstere det bedste, og blandt Marinemalere var Arnesen i sin Velmagstid vel nok den bedste herhjemme. P. S. Krøyer satte ham meget højt, og ved sin personlige Malemaade viste han en ny Vej paa Marinemaleriets Omraade.

Det var ikke det økonomiske, der lokkede Arnesen. Datidens Kunstnere saa ikke nogen økonomisk Vinding i Marinebilleder, og hans Lærer raadede ham da ogsaa til at lægge sig efter Portrætter, men Arnesens Kærlighed til Søen og den realistiske Mand han var fik ham til at indgaa et Kompromis, og han fattede den Beslutning, at hvis han i eet Aar kunde klare sig selv og lægge 1000 Kr. op, vilde han fortsætte, og som han sluttede sin Beretning: Jeg havde saagu' mere end 1000 Kr., da Aaret var omme.

I Foraaret 1893 vandt han den neumannske Præmie med Billedet „Bak for Lods“, og hermed var hans Karrière som Marinemaler fastslaaet. Han var fast Udstiller paa Charlottenborg og var en Overgang Medlem af Censurkomiteen. Han deltog ogsaa efter Indbydelse af Kommandør Victor Hansen paa Kør-

vetten „Dagmar“s Tur til Middelhavet, og her blev han præsenteret for den daværende Prins Carl, senere Kong Haakon, og der opstod et Venskab mellem disse to, som varede Livet igennem, og Arnesen deltog da ogsaa baade i Prinsens Formæling i London og Rejsen til Norge, da Prins Carl blev Norges Konge.

H. N. Andersen tilbød Arnesen frie Rejser paa Ø.K.'s Skibe, og han inviterede Arnesen paa den nye Damper „Annam“s Tur til Østen, da dette Skib ledsagede „Valkyrien“ med Prins Valdemar. Paa denne Rejse oplevede Arnesen Livets Eventyr, og den var Klimaks i hans Tilværelse.

Vilh. Arnesens Malemaade vakte Begejstring indenfor den maritime Verden, og hans Billeder bragte Danmarks Navn udover Landets Grænser. Ingen anden Marinemaler har som han gjort Danmarks Navn kendt i Udlandet, og han var i en lang Aarrække Udstiller i München, hvor han efter Datidens Forhold tjente en Formue paa sine Malerier, og oppe i Arnebo kom Kejsere, Konger og Dronninger og Prinsesser for at hilse og købe Arnesens pragtfulde Marinemalerier.

Nogle Aar før Krigen kom der en amerikansk Forretningsmand til Kunsthandler Kleis og vilde købe et Marinebillede af Danmarks mest kendte Marinemaler. Kleis tilbød ham en Arnesen, og da Amerikaneren hørte Prisen Kr. 3000, tvivlede han paa, at det kunde være det bedste, men Kleis paastod, at Vilh. Arnesen bl. a. malede for alle Europas kronede Hoveder. Senere tog Amerikaneren ud til Arnesen for at faa en Liste over, hvilke Konger og Kejsere, der havde købt hans Billeder. Den gamle Marinemaler kviede sig lidt, men Amerikaneren masede paa, og tilsidst sagde Arnesen: Sæt Dem ned og skriv op, men det skal være et langt Stykke Papir, og Amerikaneren kunde rejse hjem med en Liste paa op imod 50 fyrstelige Personer, som havde Vilh. Arnesens Billeder hængende. Enkekejsersinde Dagmar af Rusland og Dronning Alexandra af England var hvert Aar paa gentagne Besøg paa „Arnebo“ og købte mange Billeder som Minder fra Danmark, og Arnesen har bl. a. malet to Malerier: „Udsigt fra Hvidøres Taarn“, som begge de høje Damer betragtede som deres kæreste Minde fra Danmark.

Arnesen levede sit Liv for Malerkunsten, og han løftede den maritime Malerkunst op i et højt Plan. Han var en Personlighed, som satte Dygtighed og Flid i Højsædet.

„Vikingen“ var han en trofast Ven, og hans Marinebilleder vil blive staaende gennem Tiderne som et Bevis paa hans fremragende Evner som Marinemaler. Ære være hans Minde. Axel Bærentzen.



Vilhelm Arnesen.

Dansk Søfart mangler Maskinmestre

Den 1. APRIL fejrede Maskinmestrenes Forening sit 75 Aars Jubilæum, og Lykønskningerne strømmede ind fra Ind- og Udland. Da Foreningen stiftedes, talte den 24 Medlemmer, men Medlemstallet er i Dag støget til ca. 4500. Til at begynde med var Foreningen kun en Slags Pensionskasse, men efterhaanden som Teknikken sejrede paa Havet, blev der Brug for flere Maskinmestre. Snart begyndte de faglige Problemer at melde sig, og Maskinmestrenes Forening begyndte nu at arbejde paa at forbedre Standens Kaar.

I Foreningens Program har Bestræbelserne for at dygtiggøre Standen indtaget en betydelig Plads, og i de Aar, der er gaaet, har Foreningen skabt Respekt om sit Navn. I Anledning af Jubilæet har vi haft en lille Samtale med Foreningens Formand, Maskinmester Harald Larsen, som den 1. Juli 1947 afløste Maskinmester K. A. Rasmussen, der havde staaet ved Foreningens Ror gennem 27 Aar, og som paa forskellig Maade var blevet hædret for sit dygtige Arbejde. Den nye Formand har igenem flere Aar siddet i Bestyrelsen, men var under Krigen afskaaret fra Danmark.

„De fortsatte imidlertid Organisationsarbejdet uden for Spærringen, ikke sandt?“ spørger vi.

„Jeg sejlede i 1½ Aar for de Allierede og blev derefter Forretningsfører for de danske Skibsofficerers Sammenslutning i Newcastle. Den engelske Regering saa gerne, at vi havde en Sammenslutning, med hvilken den kunde forhandle. Saadan var det ganske vist ikke i Begyndelsen, hvor man troede, at vor Sympati hældede til den modsatte Side. Vore Sager blev først behandlet af det internationale Skibsofficersforbund, men i Slutningen af 1942 ansaa man altsaa Tiden for at være inde til, at vi fik vor egen Sammenslutning, der som nævnt fik Kontorer i Newcastle. Det var forresten i samme Bygning, som Sømandspoolen havde til Huse i. Denne var jeg ligeledes Medlem af.“

„Har De som forholdsvis nyvalgt Formand noget nyt Program, efter hvilket De vil arbejde?“

„Ved min Tiltræden udtalte jeg, at denne ikke betød noget Systemskifte, men kun et Personskifte. Vi arbejder i Bestyrelsen ogsaa for, at danske Maskinmestre skal være paa Højde med den tekniske Udvikling.“

„Staar danske Maskinmestre godt i den internationale Konkurrence?“

„Ja, det gør de. Vi har stadig bestræbt os for at følge med, og jeg tør sige, at det er lykkedes os fuldt ud. Ingen Redere i Verden kan siges at være bedre betjent end de danske. Vore Skibe var under normale Forhold de Fartøjer i hele Verden, der havde de færreste Dokophold, hvilket Rederne fuldt ud var klar

over. Nu er Tilstandene imidlertid unormale, og Skibene kan ofte ligge lang Tid i Dok, hvilket tildels kan tilskrives Materiale manglen, men efter min Mening er der ikke mere det Tempo over Arbejdet som før. Det gælder over hele Linien.“

„Og Uddannelsen —?“

„Maskinskolen i København er en af de fineste, der findes.“

„Mangler danske Skibe Maskinpersonel?“

„Ja, det er jo saaledes, at de unge ikke mere vil til Søs, hvorfor Rederierne i flere Tilfælde maa mønstre Maskinarbejdere som Maskinassistenter. Loven siger ikke noget om, at Maskinassistenter skal have nogen Eksamen.“

„Hvori ligger denne Mangel paa Interesse for Søen?“

„Da der for Øjeblikket er gode Fortjenstmuligheder i Land, vrider de unge Mænd sig ved at tage ud at sejle og samtidig paatage sig de Savn, der hører Søfarten til. Mange af dem, der hidtil har sejlet, gaar samtidig i Land. Det at faa en Stilling i Land er jo de fleste Søfarendes Drøm, skønt der jo ikke har været saa mange af saadanne Stillinger. Det

samme Fænomen gør sig iøvrigt gældende for Navigatørerne, der endda ikke har saa store Chancer i Land som en Maskinmester, der har haft sin Læretid paa Land. En anden Ting, der gør sig gældende, er den, at Skibene bliver større og opnaar større Fart og mindre Lossetid. Vi har efterhaanden sikret os gode Arbejdsforhold, og de unge Maskinfolk klager egentlig heller ikke over Lønnen, derimod klager Folk over, at de ikke kan faa deres Fridage. De vil ogsaa gerne have lidt Tid til at bruge de Penge i, de tjener. Overtiden og Tabet af Fridage i Søen skal efter Overenskomsterne kunne erstattes, men de kan det i Realiteten ikke, fordi Skibenes Ophold i Havn er for korte. For at sikre Tilgangen bør Skibene stærkere bemandedes.“

„Men det bliver vel ikke saa let at virkeliggøre dette Krav?“

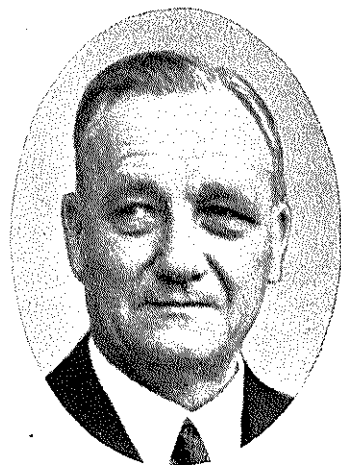
„Nej, for det hele gaar jo i Ring.“

„Hvordan er Forholdet mellem Antallet af søfarende og ilandboende Medlemmer?“

„Af de ca. 4500 Medlemmer er de 2250 søfarende og de 1570 Landmestre. Desuden har vi 555 gamle Medlemmer, der er kontingentfri efter 25 Aars Medlemsskab samt en Del særskilte Medlemmer uden Stemmeret. Under den sidste Verdenskrig blev 195 af vore Medlemmer derude.“

„Vil en ung Maskinist, der har været ude at sejle, ikke ofte blive foretrukket, naar der er Stillinger ledige i Land?“

„Jo, selve Tjenesten om Bord udvikler jo en vis



I. H. Larsen.

Selvstændighed. En Maskinist, der har arbejdet paa Søen, ved næsten altid, hvad han skal foretage sig i ethvert Tilfælde, og han forstaar at tænke og handle hurtigt og derved at redde en kritisk Situation. Arbejdet om Bord præger sin Mand.“

„Maskinmestrenes Forening har jo et vidtrækkende Samarbejde ogsaa med udenlandske Søsterorganisationer?“

„Ja, Foreningen staar som Medlem af „The International Mercantile Marine Officers Association“ samt af „The Interscandinavian Union of Engineers.“ Arbejdet er nærmest af organisatorisk Art, og man bestræber en ensartet Lovgivning (ogsaa fra Regeringens Side) for de nordiske Landes Maskinmestre. Formaalet ved Samarbejdet mellem de nordiske Maskinmesterorganisationer er at komme til nogenlunde ens Forhold og at underrette hinanden om nye Fremskridt. Man pacer paa den Maade hinanden op. Løvrigt foregaar der ogsaa et vist Samarbejde mellem Maskinskolerne. Forresten benyttede vi Jubilæet til at afholde en Søfartsteknisk Konference i København i Slutningen af Marts, hvor der var Talere fra de fire nordiske Lande.“

„Tror De, at den nærmeste Fremtid vil skabe nye store Fremskridt med Hensyn til Skibenes Fremdrivning?“

„Det ved man jo ikke. Men i Foreningens Tid er der jo sket store Forandringer fra Hjuldamperne til de store oceangaaende Dieselmotorskibe. Det næste Fremskridt bliver vel de reaktionsdrevne Maskiner, som Teknikerne har arbejdet med i flere Aar, og som jo ogsaa har fundet Anvendelse inden for Luftfarten. Det næste Skridt derefter bliver maaske Udnyttelsen af Atomkraften inden for Skibsfarten.“

„Og saa har De naturligvis ikke saa faa Ønsker for Fremtiden. Hvad er Deres største?“

„Der kommer utvivlsomt en betydelig Nedgang efter Konjunkturen. Mange har ventet den allerede i Aar. Men jeg vil ønske, at dansk Skibsfart stadig maa blomstre til Gavn for det danske Samfunds Genopbygning.“ slutter Formanden.

Vi haaber alle, at Maskinmestrenes Ønske maa gaa i Opfyldelse, og vi ved, at Mændene i Skibets Dyb fortsat vil gøre deres til det. Ved at gøre deres Stand dygtigere gør de samtidig deres Land rigere.

— w i g.

Godt Aar for D. F. D. S.

Økonomisk set var Aaret 1947 ret tilfredsstillende for Det forenede Dampskibs-Selskab. Trods de store Isvanskeligheder i Aarets Begyndelse, de noget nedadgaaende Fragtrater og de stigende Kul- og Oliepriser har Selskabets Skibe fundet tilfredsstillende Beskæftigelse. Var Aaret saaledes godt, hvad Regnskabet angaar, saa skæmmedes det dog af to Forlis, der begge kostede Tab af Menneskeliv. Det gjaldt to af Selskabets ældste Skibe, Damperen „J. C. Jacobsen“, der den 4. Februar gik ned i Nordsøen paa Rejse hjem fra Antwerpen samt Dampskibet „Jolantha“, der kolliderede og sank i Sundet den 5. Oktober.

D. F. D. S. har endnu ikke faaet oprettet hele sit gamle Rutenet i fuldt Omfang som før Krigen. Farten paa Nordamerika har været opretholdt med Afgang i hver Retning ca. hver fjortende Dag. Da Kultransporterne fra Amerika næsten er ophørt nu, har Selskabet faaet frigjort to af sine nyindkøbte Skibe til anden Fart. Farten paa Syd-Amerika har ikke været opretholdt saa regelmæssigt som før Krigen paa Grund af Danmarks nedsatte Handel med de syd-amerikanske Stater.

Ruterne til de forskellige europæiske Havne og Havnene i det nære Østen har været paavirket af Strejker, Uroligheder, Epidemier og skiftende Handelsforhold. Farten paa England har i Sommerperioden været fuldt beskæftiget, medens Indskrænkningerne i Rejsemulighederne mellem England og Danmark senere paa Aaret forarsagede, at Trafikken besørgedes af „Kronprins Frederik“ alene.

Farten paa Island og Færøerne har været opretholdt af „Dronning Alexandrine“, der ialt foretog 21 Rundrejser. Den indenlandske Fart var bortset fra Isperioden næsten af samme Omfang som Aaret forud.

Selskabet modtog i Aarets Løb. Brugsgodtgørelsen for de tre Skibe, der under Krigen sejlede for Brasilien. Derimod har man ikke modtaget Erstatning for det for-

liste „Nevada“ og for „Gorm“, der gik ned, medens de var beslaglagt af Belgien. Selskabets Flaade bestod den 1. Juni 1947 af 49 Dampskibe paa tilsammen 90.769 B.R.T., 25 Dieselmotorskibe paa 78.152 B.R.T. og 8 Bugserbaade paa tilsammen 582 B.R.T.

Kvindelig Fyrmester

Fra omkring 1830 blev det almindelig Skik i U.S.A., at Enker efter Fyrmestre overtog deres Mænds Stilling. Til Tider har det amerikanske Fyrvæsen haft op til 30 Kvinder i sit Brød som Fyrmestre. Flere af disse har udført Heltebedrifter, som har gjort deres Køn og deres Land Ære. En af de kendteste kvindelige Fyrmestre var Miss Ida Lewis, som i sin Tjenestetid paa Lime Rock Fyret ved Newport frelste 28 Mennesker fra Druknedøden. Miss Lewis tilbragte henvend 50 Aar paa Fyret, først som Fyrmesterens Datter og siden som selvstændig Fyrmester. En af de kvindelige amerikanske Fyrmestre havde en Tjenestetid paa mere end 50 Aar. Nu er den sidste Repræsentant for det svage Køn paa U.S.A.'s Fyrtaarne imidlertid traadt tilbage, og Stillingerne vil for Eftertiden kun blive besat af Mænd. Amerikas sidste kvindelige Fyrpasser gjorde Tjeneste paa Turkey Point Fyrtaarn. Hendes Navn er Mrs. Fannie M. Salter, og hun har Dag ud og Dag ind passet sin Dont paa Fyrtaarnet i mere end et kvart Aarhundrede.

A/
S MONTANA

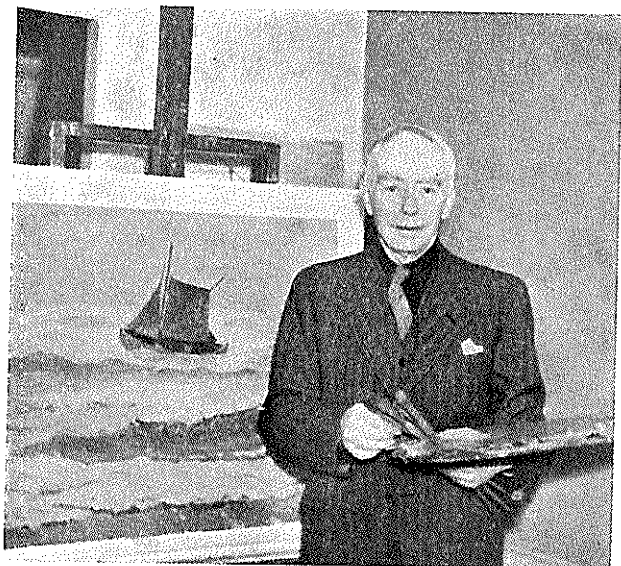
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

„Min Hobby er Søen“,

siger

Kielland-Brandt



Kielland-Brandt er Sejlsportsmand, hvilket ofte fremgaar af hans Malerier.

KIELLAND-BRANDT er i særlig Grad beundret for sin Evne til at male Hav. Sommetider er Søen det altdominerende paa hans Billeder, hvilket viser hans store Kærlighed til Havet. Kielland-Brandt fortæller selv herom i en Samtale i hans Atelier:

„Min første Kærlighed til Søen stammer fra engang, da jeg som lille Dreng kom ud paa Gaardspladser derhjemme paa Falster. Det havde lige regnet, og der havde dannet sig store Vandpytter. Da jeg fik Øje paa dem, smed jeg mig af lutter Forelskelse lige ned i den største af dem.“

Rundt om paa Atelierets Vægge hænger Modeller af Sejlskibe, og da vi spørger Maleren om deres Historie, svarer han:

„Alt, hvad der flød, kunde jeg som Dreng staa og glo paa, og jeg byggede ogsaa flere Modeller. Efterhaanden gik jeg ud paa Søen i nogle sammentømrede Kasser og fik tilsidst en rigtig Baad. Jeg har nu det femte Fartøj.“

„De er altsaa Sejlsportsmand.“

„Ja, det er jeg rigtigt nok. Jeg er Medlem af Københavns Amatør Sejlklub.“

„Har De sejlet paa de store Have?“

„Ja, jeg har sejlet med forskellige Sejlskibe, bl. a. med en dansk Skonnert fra Nordbotten og red til de sydlige engelske Øer. Desuden har jeg sejlet paa Grønland med „Grønlandske Handel“s „Nordlyset“, der var et rent Sejlskib. Vi var 57 Dage om Turen derop. Jeg har ogsaa været med den gamle „Georg Stage“. Det var Commandor Villiers, der spurgte, om jeg vilde med.“

„Er De ud af Sømandsslægt?“

„Ja, der har i alle Tilfælde været Søfolk i Familien. Min Oldefar var Koffardikaptajn og var to Aar i engelsk Fangenskab.“

„Har der før Dem været Kunstnere i Slægten.“

„Der har været en Del paa min Moders Side, baade Digtere og Malere.“

„Kan De nævne nogle Navne?“

„Aah, lyder det ikke lidt for pralende?“ spørger

Maleren. Vi ryster paa Hovedet, og han fortsætter: „Kielland, Munch, Storm og Bull rummer da en Del Kunstnernavne.“

„Hvornaar begyndte De at interessere Dem for Billedkunsten?“

„Jeg tegnede tidligt som saa mange andre Børn. Alle tegner jo en Overgang, men jeg blev altsaa ved. Jeg tegnede ogsaa i Timerne i Skolen, naar de blev mig for kedelige. Derfor kneb det ogsaa med at erhverve Kundskaerne i de andre Fag.“

„Da De kom ud at sejle, var det saa for at kunne male?“

„Ja, jeg gjorde en Gang en Tur over Atlanten med et Dampskib. Jeg malte Taagen. Det kunde Kaptajnen ikke forstaa. Han kunde ikke tænke sig, at jeg kunde faa noget smukt ud af Taagen, som han hadede. Jeg sejlede forresten hjem igen med en canadisk Damper, som tørnede mod et Isbjerg. Redningsbaadene blev svinget ud, og Kvinder og Børn blev beordret ned i dem. Skibet holdt sig imidlertid flydende paa de vandtætte Rum. I tre Dage drev vi rundt i Taagen i stadig Fare for at tørne mod andre Isbjerge. Da Taagen lettede, og Solen brød frem, gik vi til Bristol.“

„De har vel ogsaa været paa Togt med Lystfartøjer?“

„Min Kone og jeg var saa lykkelige engang at blive inviteret om Bord paa Billedhugger Viggo Jarls smukke „Atlantide“ i halvanden Maaned. Vi gik først til Christianssand og derfra til Shetlandsøerne, Færøerne og Island. Derpaa gik vi Norden om Island til Akkurayry og til Bergen og hjem igen langs Norges Kyst.“ Kielland-Brandt fortsætter: „En anden Gang var jeg med Arkitekt Rønne paa et tre Ugers Togt til England i hans seks-tons Baad. For adskillige Aar siden havde vi en nok saa haard Tur til Sognefjorden med en femtons Baad, og vi var ogsaa i Finland og Estland.“

„Har De været Jorden rundt?“

„Ikke endnu. Jeg vilde saadan set gerne, men jeg kan ogsaa godt lide at være hjemme. En Maler skal ikke alene ud at opleve noget. Han maa ogsaa opleve noget indvendigt. Den personlige Opfattelse er efter min Mening det vigtigste. Indtrykkene skal absorberes, derpaa omdannes og saa til sidst gives ud.“

„Er Søfolk ikke meget kritiske?“

„Jo. Naar man maler et Skib, kan det hænde, at en gammel Sømand siger, at dette og hint mangler. Men den maleriske Virkning gaar fløjten, hvis man skal have alle Detaillerne med.“

Vi ser os lidt om i Atelieret. Det er ikke kun Skibe og Hav, der findes skildret paa Malerierne. Ind imellem Sejlskibsmalerierne hænger Portrætter og Landskabsbilleder. „Naa, De maler nok ogsaa andet end Marinemalning?“

„Er det egentlig ikke forkert at kalde mig Marine-maler. Man forbinder dermed noget med Krigsskibe. Jeg er Pacifist som en Kvæker, men anerkender selvfølgelig ikke Agression af nogen Art. Bare vi Mennesker kunde se, hvor smaat det staar til med vor Begavelse. Vi forstaar bedst at spille Komædie, for vi kan ikke rigtig undvære Karnevallet. Jeg vil hellere kaldes Sømaler. — Men mit første Billede paa Charlottenborg var et Portræt. Jeg giver mig ogsaa af med at male Mennesker. Men nogle af de Billeder, De ser, har min Kone malet. Hendes Speciale er netop Portrætmalerier og Malerier af Landskaber og Blomster.“

„De siger Charlottenborg. Har De udstillet der?“

„Ja, jeg har udstillet i 28 Aar paa Charlottenborg, men vel at mærke paa Foraarsudstillingen.“

„Har De udstillet andre Steder? I Udlandet f. Eks.“

„Ja, f. Eks. i Paris engang. Det var en Udstilling i Tilknytning til Olympiaden. Det var allesammen Sportsbilleder, der blev udstillet, og jeg var repræsenteret med nogle Malerier med Motiver fra Kapsejladser. Og saa har jeg haft udstillet paa en maritim Udstilling i Antwerpen — og i Italien i Tilknytning til en grønlandsk Udstilling.“

„De har jo en fin Uddannelse som Maler?“

„Aah, jeg regner ikke saa meget med Uddannelse. Jeg har gaaet paa Akademiet og har studeret i Paris. Men det, der tæller, er det, man selv bringer med. Jeg føler, at man aldrig faar lært at male. Man bliver aldrig udlært, der er hele Tiden noget nyt at kæmpe med. Det er uhyre sjældent, at et Billede er lykkedes for mig.“

„Det lyder pessimistisk.“

„Naa ja. Det, man tror, man kan, er oftest bedre end Resultatet. Den Slags er en stadig Svøbe for En. Jeg er sommetider meget misfornøjet med mine Billeder. Mange Ting er iøvrigt vigtigere end at male. Jeg burde maaske have været noget andet.“

„Hvad f. Eks.“

„Det ved jeg ikke, men jeg har da staaet i Malerlære.“

„Alligevel bliver De trofast ved Deres Kunst?“

„Man kan ikke holde sig fra det. Man bliver sommetider led ved sine egne Ting, og saa trænger man til en Hvileperiode. Naar der er gaaet et Stykke Tid, opdager man maaske, at der alligevel er noget ved det, man har lavet, og det bygger man saa videre paa.“

„Beundrer De i særlig Grad nogen anden Kunstner?“

„Jeg har beundret mange dygtige Malere. Paa Tate-Galleriet saa jeg engang en engelsk Sømaler, J. Turner, som havde udstillet en Mængde Billeder. Ham beundrede jeg meget. Han tog ud paa Søen og oplevede noget og gik derefter hjem og „pakkede“ det hele ud. Malerier faar mere Kraft og Styrke paa den Maade, end hvis man maler det derude.“

„De benytter jo selv den samme Fremgangsmaade, ikke?“

„Jo. Det er ikke nok, at man kan lave et godt Bil-

lede, man maa have Livet med i det. Jeg har ikke sparet mig selv for at gaa ud, og jeg har da ogsaa oplevet et Par Dravater. De betød meget. Man skal ud med en lille Baad og føle Søen. I det store Fartøj vedkommer Bølgerne ikke En i den Grad.“

„Har De haft noget Forbillede i Deres Kunst.“

„Snart har det været en Figurmaler eller en Landskabsmaler og snart en Sømaler. Der er dog ingen, jeg har gaaet i Hælene paa.“

„Hvad maler De paa i disse Dage?“

„Det er noget slemt Roderi for Øjeblikket. Jeg gaar fra det ene Billede til det andet.“

„Interesserer De Dem for nogen anden Kunst? Har De nogen Hobby.“

„Jeg lider af ulykkelig Kærlighed til Musikken. men faktisk er jeg fuldkommen umusikalsk. Min Hobby er Søen fra Morgen til Aften og saa engelske Romaner.“

„Hvordan ser De paa Begrebet „Moderne Malerkunst“?“

„Alle Ytringsmaader har deres Interesse. Jeg selv kan finde Glæde ved at se paa noget, der ligger min egen Stilart fjernt. Alt skal have Lov at komme frem. Ordet „Demokrati“ kan ogsaa bruges i Kunsten.“

„Men De valgte altsaa at blive Sømaler —.“

„Ja, Livet er saa kort, og man maa derfor koncentrere sig om bestemte Ting — og først og fremmest om det, man holder af.“

„Fortæl nogle muntre Oplevelser fra Deres Arbejde ved Staffeliets. Man møder da en Mængde Mennesker, naar man færdes ude for at male?“

„Der er for lidt Humor til i Verden. Selvfølgelig taler Folk ofte til En, naar man staar og maler. Men Spørgsmaalene om, hvad man kan tjene paa et Maleri, er de mest hyppige.“

Vi har ikke selv stillet et lignende Spørgsmaal, men det er tydeligt, at Kielland-Brandt ikke holder af at blive stillet i Rampelyset og at blive interviewet. Da vi lukker Stenografflokken sammen, er det, som om han drager et Lettelsens Suk. Han har det vist som den fangne Fugl, der igen er blevet sluppet løs. „Det er vist noget værre Sludder, jeg har fortalt Dem,“ siger han til Afsked. Det synes vi nu ikke, men om saa var, saa ved vi jo, at en Maler i Reglen udtrykker sig bedst med sine Pensler og sine Farver.

Ludwig.

OVE SKOU
REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING
KØBENHAVN V



Søfartsteknisk Konference

I Anledning af Maskinmestrenes Forenings Jubilæum afholdtes den 30. og 31. Marts den femte søfartstekniske Konference i København, og i samme Anledning var fremmødt flere fremtrædende Personer med Handelsminister Kragh i Spidsen. Af Gæsterne kan endvidere nævnes Professor Glindemann-Nielsen, Repræsentanter fra den norske, svenske og finske Maskinmesterforening, Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingeniør Stahl samt Repræsentanter for Maskinskolerne.

Konferencens Præsident, Maskinmesterforeningens Formand gennem 27 Aar, Maskinmester K. A. Rasmussen, bød Velkommen og rettede en speciel Tak til Ministeren, fordi han var kommet til Stede. Derefter åbnede Handelsminister Kragh Konferencen, idet han



K. A. Rasmussen,
Konferencens Præsident.

hyldede Maskinmestrenes Forening i Anledning af dens 75 Aars Jubilæum. Ministeren udtalte, at 75 Aar er en lang Tid for en Forening her i „Foreningernes Land“, hvor mange Sammenslutninger skifter Karakter og ophæves eller indgaar i andre Foreninger, men Maskinmestrenes Forening er trods Alderen en „ung Forening“. Dette skyldes, fortsatte Ministeren, at den stadig har nye Opgaver at varetage. Vi har herhjemme en dygtig Maskinmesterstand, hvis Uddannelse staar fuldt paa Højde med Udlandets, ja, endda er et Stykke foran nogle Landes.

Præsidenten gav efter at have takket Ministeren endnu en Gang Ordet til første Foredragsholder, Maskinmester C. Frandsen, der talte om Maskinmestrenes Uddannelse. Maskinmesterens Indlæg var godt underbygget og meget interessant. Hovedpunktet i Foredraget var Maskinmester Frandsens Forslag om, at Eleverne, før de bliver optaget paa en af Maskinskolerne,

skal have enten Mellemskole- eller Realeksamen. Eller ogsaa maa der oprettes særlige Forberedelsesklasser for dem, der har Brug for saadanne. Man vil da opnaa, at der allerede i Maskinskolens første Klasse vil være et mere ensartet Elevmateriale for Lærerne at arbejde med..

Efter Foredraget var der Diskussion af Emnet. Civilingeniør Stahl takkede for gode Raad fra Maskinmesterforeningen til Ændringer i Lærebøger, men samtidig gik han stærkt imod Krav om Mellemskoleeksamen som Adgangseksamen til Maskinskolerne.

Professor Glindemann-Nielsen staar paa samme Linie som Direktøren for Maskinistundervisningen, idet han udtalte, at mange dygtige unge Mennesker vilde blive udelukket. Den unge Mand fra Landsbysmedien skal ogsaa have en Chance, og Folkeskoleuddannelsen er derfor tilstrækkelig, mente Professoren.

Maskinchef, Overlærer Simb fra Norge udtalte, at vi har en overmaade demokratisk Ordning her i Landet, naar en Mand, der kun har den almindelige Maskinisteksamen, kan naa Toppen, hvis han kan klare Arbejdet tilfredsstillende. Ordningen skal derfor helst ikke forandres. I Norge har man samme Problem, men deroppe kommer ingen paa Maskinskole uden at have sejlet først. I Talerens Skole er Gennemsnitsalderen for Eleverne 35 Aar, medens den i Danmark er meget lavere.

Maskinchef Ture Forslund fra Sverige foreslog et forberedende Kursus i Hjælpefag i Stedet for Mellemskole- eller Realeksamen.

Maskinchef, Overlærer Rygland, Norge, saa gerne et Samarbejde mellem de nordiske Lande om dette Problem, men Samarbejdet skal finde Sted nu, da der i Norge allerede er dannet en Komité, der skal ordne Uddannelsesproblemet for alle Søfolk.

Konferencens Præsident meddelte som Slutning paa Diskussionen, at den Nordiske Sammenslutning af Maskinmestre (The Interscandinavian Union of Engineer), som afholdt Konferencen, arbejder for en Uddannelse, der gør det muligt for Maskinfolkene at skifte fra det ene Lands Skib til det andet.

Om Eftermiddagen paa Konferencens første Dag holdtes af Overmaskinmester Einar Pousar fra Finland et Foredrag med Titlen „Smörmedlen och deres betydelse för sjöfart och samhälle“. Dette var et rent teknisk Foredrag, som efterfulgtes af en Film, der viste Bygningen af en Olieledning i Texas under Krigen. Ledningen løb tværs over Amerika.

Paa Konferencens sidste Dag holdtes endnu to Foredrag med tekniske Emner. Først fik Overlærer K. Rygland fra Norge Ordet for et Foredrag med Titlen: „Frederikstad mekaniske Verksted dampmotor med tilhørende Kjeleanlegg“. Om Eftermiddagen talte Maskinchef Ture Forslund fra Sverige om „Olika formler för beräkning av ett fartygsmaskineris hästkraftantal“.

Konferencen afsluttedes med en Tale af Præsidenten, K. A. Rasmussen, der erklærede, at Formålet med denne Konference havde været at sætte Maskinofficererne i Forbindelse med Myndigheder, Skibsinspektører og Teknikere samt ved Foredrag at vise, at Maskinmestrenes primære Ønske er at dygtiggøre sig.

D/S DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amallegade 35 B

Telf. Palæ 5906

„Bombebøssen“ ønsker ny Bygning

Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“ har udsendt Beretning og Regnskab for 1947, der var Stiftelsens 128. Aar efter Oprettelsen. I Aarets Løb afgik 3 af Boligens enlige Sømænd ved Døden, og tre andre fik i Stedet Plads i Stiftelsen, der ved Aarets Udgang gav Plads for 4 Ægtepar og 30 enlige Søfolk. Foruden Bolig, Varme og Mad er der blevet givet Beboerne Pengeunderstøttelse. Middagsmaden er leveret fra Kasernen i Strandgade.

Stiftelsen har i Aarets Løb inviteret sine Beboere og Enker efter tidligere Beboere til at deltage i forskellige Fester og Udflugter. Bl. a. har man været i Tivoli og i Klampenborg. Juleaften og Nytaarsaften var særlig festlig, idet der fra forskellige af Stiftelsens Venner var indkommet eftertragtede Gaver. Iøvrigt var alle Arrangementer baseret paa Legater og Gaver, og Stiftelsen har i det hele taget kunnet glæde sig over Velyndest og Hjælp fra mange forskellige Sider.

Til et paatænkt Byggeforetagende, der gælder en ny Bygning for Stiftelsens Beboere, har man modtaget Tilsagn fra Komitéen for „Mindeindsamlingen for Omkomne Danske Søfarende“ om et Beløb paa Kr. 220.000. Den nuværende Bygning paa Christianshavn er opført i 1891 og svarer ikke længere til Tidens Krav om mere Lys og Luft og tekniske Forbedringer. Direktionen har igennem længere Tid set sig om efter en

passende Grund til den nye Bygning. Desværre har det vist sig vanskeligt at finde en saadan, og iøvrigt tillader den nuværende Bolig- og Byggesituation ikke, at man paabegynder noget Arbejde.

Dyrtiden har naturligvis gjort Driften af Stiftelsen vanskelig, men Direktionen haaber, at den gennem fortsat Støtte og Velvilje vil være i Stand til at virke tilfredsstillende.

Radar med i Eksamenskravene

Atter er et Hold Navigatører draget ud fra Fano Navigationsskole. Eksamen sluttede den 17. April med en Fest, hvor Eksamensbeviserne blev uddelt. Til Radioekspedientprøven indstilledes 17 Elever, hvoraf 16 bestod. Til Styrmandseksamen var indstillet 9 Elever, hvoraf 8 bestod. Alle de 8 Elever, der var indstillet til Skibsførereksamen bestod.

Blandt Styrermændene modtog M. H. Iversen fra Bryndum og H. B. Ibsen fra Esbjerg Udmærkelse, idet de opnaede henholdsvis 169 og 167 Points af 203 opnaaelige. Af Skibsførerne modtog tre Eksaminander Udmærkelse. Højest stod O. Richardtsen fra Læsø med 141 Points. J. Groth, Esbjerg, og A. N. Dellefsen, Toftlund, opnaede henholdsvis 135 og 134 Points. Ved Skibsførereksamen er 168 Points Maximum.

Søofficer

Ca. 1. Juli d. A. antages unge Mænd til Uddannelse til Søofficerer. For at kunne komme i Betragtning ved Antagelsen kræves det, at Ansøgeren har dansk Indfødsret, at han ikke før 1. Januar 1949 er fyldt 21 Aar, og at han har bestaaet enten

- 1) Studentereksamen (matematisk-naturvidenskabelig Linie)
- 2) Studentereksamen (sproglige Linier) samt yderligere a. Adgangseksamen til „Polyteknisk Læreanstalt“, Danmarks tekniske Højskole, eller b. den Tillægsprøve, som giver sproglige Studenter Rettigheder som matematiske Studenter,
- 3) en til Studentereksamen svarende Eksamen samt eventuelt en Tillægsprøve.

Ansøgninger skal indsendes senest 1. Juni til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved skriftlig Henvendelse.

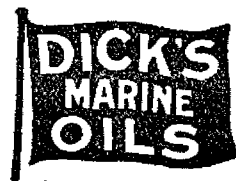
I hele Uddannelsesperioden erholdes gratis Undervisning, Kost, Logi, fri Overmurning samt Løn. For Undervisningsmateriel betales en mindre, aarlig Afgift.

SØOFFICERSSKOLEN

HOLMEN,
København K.



Telefon Central 16.172



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«

Fare-Pynten og

Birkenhead-Rock

Af
OSCAR JENSEN

VED Sydenden af det afrikanske Kontinent — omtrent midtvejs mellem Kap Det gode Haab og Kap Agulhas — hæver Landet sig gradvis mod Kysten, hvor det skyder en høj Klippeskrænt ud i Havet — en stejl Klint saa brat og glat, som kunde den være afhugget med en Mejsel, og som kaldes „The Danger-Point“ — „Fare-Pynten“. Kun en faa Meter bred Forstrand adskiller Klintens Fod fra det dybe Vand, der her næsten altid er dækket med et bredt, tæt og tykt Tanghælte. Ret ud for „The Danger-Point“ og i et Par Sømils Afstand fra Kysten stiger et Stenrev nogenlunde jævnt op fra Havbunden, til Stigningen kulminerer i nogle jernhaarde og takkede Klipper umiddelbart under Havoverfladen. Dette for Søfarende saa farlige Stenrev har givet „The Danger Point“ sit Navn. Klippe-Formationen paa dets Top bærer Navnet „Birkenhead-Rock“. Og her skal i det følgende gives en Skildring af den Tildragelse, der gav Klippen dette Navn.

Den 7. Januar 1852 afsejlede det engelske Troppetransportskib „Birkenhead“. Kaptajn Robert Salmond, fra Cork i Irland med nogle Afdelinger fra forskellige Infanteri- og Lansener-Regimenter, som under den gærende Uro i Indien skulde sendes ud til Supplerings af Garnisonerne i nogle af de derværende Militær-Distrikter. Mange af disse Soldater havde deres Familier med ud til det fjerne Indien — baade Koner og Børn — og saavel Soldaterne som deres Paarørende var paa Rejsen under deres øverste Foresatte og Leder Oberst Seton's Kommando underkastet en meget streng Disciplin, som ikke afveg fra de britiske Militær-Reglementer paa Landjorden.

„Birkenhead“ var en Hjuldamper paa 1400 Tons. Den var bygget af Jern og var udstyret efter Dattidens Begreber om Komfort til dens specielle Formaal. Hvad dette vil sige, kan man danne sig et nogenlunde sikkert Skøn om, naar man erfarer, at Skibet paa denne Rejse rummede 658 Mennesker — dets Besætning medregnet — samt et betydeligt Antal Kavaleri-Heste.

Ordren lød paa, at „Birkenhead“ uden at anløbe nogen mellemliggende Havn skulde sejle direkte til Cape Town og der komplettere sin Kulbeholdning; men den klodsede Damper med sine vindfangende Hjulkasser var aldrig saa saare kommet klar af Landet, før den stak Næsen ind i en af Nordatlantens traditionelle Vinterstorme — en haard Storm fra Sydvest, som næsten helt tog Pusien fra de 556 Heste,

der repræsenterede Dampersens Maskinkraft. Efter at „Birkenhead“ omsider uden Uheld havde overvundet denne første Storm og havde hjulet sig et lille Stykke ned i Biscaya, mødte den sydvesten Storm Nr. 2, som var endnu krassere end den foregaaende, og som kostede den et Par af dens Skovblade, der antagelig havde været i intim Berøring med et eller andet Stykke Vragods. Med stoppet Maskine blev den Skade dog forholdsvis hurtigt udbedret, skønt Skibets Slingren i den urolige Sø gjorde Arbejdet inde i Hjulkassen meget besværligt og tillige var forbundet med Fare for de Maskinfolk, der skulde udføre det.

Efter denne krasse Storm fulgte en tredje og saaledes fremdeles Døgn efter Døgn i tre samfulde Uger og stadig med Vinden imod. At dette tærede stærkt paa Kulbeholdningen, var indlysen-



Oberst Seton stillede sig roligt og med dragen Sabel op ved Falderebet.

de, og Kaptajn Salmond saa sig omsider nødsaget til at ignorere den givne Ordre og anløbe Madeira for at fylde Bunkers.

Fra Madeira bedrede Vejret sig, og „Birkenhead“ padlede nu støt, men ikke særlig hurtigt, sydover, saa Skibet med hele sin levende Last i Behold først naaede Cape Town den 25. Februar. Her modtog Kaptajn Salmond Ordre til foreløbig at fortsætte til Alagoa Bay; og nøjagtig paa Slaget seks Onsdag Aften den 25. hev „Birkenhead“ igen sit Anker op og padlede Syd-Sydøst over. Februar er som bekendt Sommer ved Kap Haab, og denne særlige Aften faldt det i med Vindstille og klar Luft. En Mangfoldighed af Stjerner spredte et blødt Lysskær over Omgivelserne, tilstrækkeligt til at man om Bord i „Birkenhead“ tydeligt kunde skelne Kystens Løb, eftersom Skibet padlede sig frem med en Fart af 8 Knob i Timen.

Denne Kyst var den Gang kun sparsomt afmærket med vejledende Fyr, og paa den Strækning, der skulde tilbagelægges denne Nat, var der slet ingen. Kun hist og her skimtedes et svagt Lys fra en eller anden Beboelse inde i Land — eller et Baal, der nu og da flammede op i den vindstille Nat. Havet laa blankt med en lang og jævn Dønning, der tilsyneladende hævede og sænkede sig op og ned paa samme Sted, men som dog var i Bevægelse ind mod Landet. Om Bord i „Birkenhead“ gik Kaptajn Salmond og hans Andenstyrmand frem og tilbage paa Broen med en Afstikker nu og da hen til Kompashuset for at kontrollere Rorsmandens Styring. Udkiggen var paa sin Post forude paa Bakken, og Lodhivoren stod ude i Borde paa den bagbords Hjulskasse og sang med korte Mellemrum ud om sine Lodskud. Under Dæk sov Skibet.

Klokken et Kvarter før to efter Midnat fik Lodhivoren Bund paa fem Favne, og han havde endnu ikke naaet at faa sin Line klar til et nyt Lodskud, før „Birkenhead“ med et vældigt Brag tørnede mod en eller anden haard og fast undersøisk Genstand, som stoppede Skibets Fart saa brat, at hele Vagtmandskabet paa Dækket, som hidtil havde indtaget naturlige Stillinger paa deres Ben, pludselig slog Armene i Vejret under Forsøg paa at staa paa Hovedet.

Kaptajn Salmond's første Skridt, da han atter kom paa Benene, gik til Kompashuset, hvor han konstaterede, at Skibet stod fast paa sin Kurs Syd-Sydøst¹/₂ Øst. Saa stoppede han Maskinen, hvorefter han i Samraad med Søkortet og sine Officerer hurtigt blev klar over, at „Birkenhead“ var løbet paa en undersøisk Klippe, som ikke var afmærket i Kortet.

Ved Grundstødningen var Skibets Bund revet op fra Forstavnen til Fokkemasten. Vandet var styrtet ind og havde paa et Øjeblik fyldt alle de nederste Rum i Forskibet med det Resultat, at den Del af Mandskabet, som havde Frivagt, og som sov helt forude paa det underste Troppedæk, druknede i deres Køjer. Alle de øvrige Ombordværende, som brat var revet ud af deres trygge Søvn, kom hurtigt paa Dækket, uden at der dog opstod nogen Art af Panik; og der blev nu givet Ordre til at sætte Redningsbaadene Nr. 1 og 2, som hang i Davider over Hjulskassernes Vinger, samt Laaringsbaadene ud og bringe disse langs Siden ved Falderebet.

Imidlertid havde Oberst Seton kaldt sine undergævnede Officerer sammen og havde indprentet dem Nødvendigheden af at holde Orden og Ro blandt Soldaterne, som blev kommanderet til at tage Opstilling paa begge Sider af Agterdækket og der afvente de Befalinger, der blev givet. Disse Befalinger fulgte hurtigt paa hinanden. Tresindstyve Infanterister blev straks udtaget til i tre Skifter at arbejde med Dæks-pumperne. Andre tresindstyve fik Ordre til at hjælpe Søfolkene med at faa Baadene sat ud, og Lansenerne blev beordret til at kaste alle deres Heste over Bord, mens Resten af de menige Soldater samt Kvinder og Børn blev jaget helt agterud paa Poopen for med deres Vægt at lette Forskibet, som sled haardt mod Klippen i de lange Dønninger.

Alle — baade Søfolk og Soldater udførte punktligt og uden ringeste Mislyd enhver given Ordre, og der syntes i Øjeblikket ikke at være nogen overhængende Fare. Men saa dukkede pludselig den ulyksalige Idé op i Kaptajn Salmond's Hjerne, at det vandtætte Skod mellem Skibets Forpart og Maskinrummet Midtskibs vilde hindre Vandets videre Fremtrængen agterover, og i Haab om at Skibet vilde kunne holdes flydende, til han fik det ført tilbage til Cape Town, begik han den skæbnesvangre Fej. at beordre fuld Kraft bak til Maskinen.

Efter nogle faa Akselomdrejninger begyndte saa Skibet virkelig at rokke sig løs fra den Klippespids, hvorpaa den var spiddet; og med Skovlene malende Havvandet fremefter som to sydende og skummende Strømhvirvler kom det pludseligt helt fri og rausede ud paa dybt Vand. Men med dette Raus blev Bunden revet op helt hen under Fyrpladsen og Maskinrummet, hvor Vandet nu fossede ind og hurtigt slukkede Ilden under Kedlerne, saa Maskinfolk og Fyrbødere skyndsomst maatte flygte for Livet. I en Sky af Damp naaede de dog alle nogenlunde helskindede op i fri Luft paa det øverste Dæk.

Det var nu klart for alle om Bord, at Skibet hurtigt gik sin Undergang i Møde, og Kaptajn Salmond's første Tanke gjaldt nu Kvinderne og Børnene. Han beordrede derfor straks sin Førstestyrmand til at tage Kommandoen over Redningsbaad Nr. 2 med Mandskab og reservere denne Baad for Kvinder og Børn. Straks efter at denne Ordre var givet, stillede Oberst Seton sig roligt og med dragen Sabel op ved Falderebet for om nødvendig: at forhindre det stærke Køn i at tiltvinge sig Plads i Baaden — en Forholdsregel, der dog viste sig at være overflødig; thi alle Kvinder og Børn kom uden at lide nogen Overlast i Baaden, som derefter satte af fra Falderebet og roede bort til en Kabellængdes Afstand fra det dødsdømte Skib, hvor den efter Ordre blev holdt afventende med Baadmandskabet hvilende paa Aarerne.

Denne Afskibning af Kvinder og Børn var aldrig saa saare fuldbyrdet, før „Birkenhead“ rullende tungt i den høje Dønning hurtigt begyndte at slide sig selv i Stykker. Inden der var forløbet ti Minutter, efter at Skibet havde faaet sit første Saar, var øverste Troppedæk vandfyldt, og fem Minutter efter brækkede det over i 20 Stykker ved Fokkemasten. Den afbrækkede Forpart sank straks og gik til Bunds med Bøvsprødet pegende mod Himlen, og imens stod Fokkemasten li-

gesom tvivlraadig og dinglede, indtil den et Øjeblik efzær væltede ud over Siden. Samtidig med Fokkemasten faldt ogsaa Skorstenen. Den ramlede ud over styrbords Side, og i Faldet kvæstede den nogle Soldater, rev den styrbords Hjukasse med sig og knuste Redningsbaad Nr. 1, som var under Nedfiring, men endnu ikke var klar af Vingen, og hvis Besætning tumlede hovedkulds i Vandet.

Minutterne blev mere og mere kostbare. Efter at Redningsbaad Nr. 1 var knust, satte mange deres Lid til den største af alle Baadene — Sluppen, som stod fastsurret paa Agterdækket, men som viste sig at være saa blokeret af Soldater med deres Oppakning og andet løst Gods, at det var ugørligt at faa den frigjort og sat ud i den Tid, der blev levnet hertil, saa det eneste Redningsmateriel, der i Øjeblikket syntes at være til Nytte for Mandskab og Soldater, var de to Laaringsbaade og Giggen. Disse tre Baade kom ogsaa hurtigt i Vandet, og mange fik ogsaa Plads i dem — langt flere, end de var bestemt til at kunne rumme, og dog var alle disse, der saaledes havde en Mulighed for at redde Livet, kun en lille Bræddel af de Skibbrudne.

Forskibet var gaaet til Bunds, og den resterende Del af „Birkenhead“ sank nu ogsaa hurtigt. Agterenden hævede sig efterhaanden højt op i Luften, og alle de mange Søfolk og Soldater, som de tre Baade ikke havde kunnet rumme, stod sammenklumpede helt agterude paa Poopen og afventede Tragediens Slutning.

Saa kom da det sidste Moment i Hjuldamperen „Birkenhead“s Tilværelse som Troppetransport-Skib. Officererne gav hinanden Haanden til Farvel, og denne Afskedshilsen var endnu ikke helt tilendebragt, før Resten af Skibet igen brækkede over og denne Gang lige agtenfor Stormasten. Poopen væltede over til Styrbord, og den formelig hældte alle dem, der var klumpet sammen paa den, ud i Havet, hvorefter begge Vragets to adskilte Dele gik til Bunds. Kun det øverste af Stormasten med Mærseraaen ragede op over Havfladen, og hen mod dette Halmstraa i Nøden stiledede straks et stort Antal Svømmere, hvoraf en Del ogsaa naaede at komme op og faa Fodfæste paa Vanternes Vævlinger og paa Mærseraaen.

Mange af de Skibbrudne var næsten øjeblikkelig druknede i den sugende Hvirvel, som de synkende Vragrester havde foraarsaget, og blandt disse var ogsaa Oberst Seton. Kaptajn Salmund var derimod set svømme hen mod et Stykke Vraggoods, men just som han naaede hen og vilde gribe efter dette, hvirvlede en svær Planke lodret og med stor Kraft op fra de sunkne Vragrester og ramte ham i Panden; og saa forsvandt ogsaa han for bestandig.

Det skal siges til disse nødstedte Skibbrudnes Ros, at ingen af dem forsøgte at nærme sig Redningsbaad Nr. 2, som fremdeles holdt sig afventende med Roerne hvilende paa Aarerne, men som heller ikke uden Fare for Overbelastning kunde rumme flere end de Kvinder og Børn, der var tæt sammenstuede i den. Derimod blev nogle faa samlet op af de to Laaringsbaade og Giggen, og det lykkedes for en Del ved Hjælp af Livbælter og itubrudte Spær og med store Anstregelser at arbejde sig ind til Kysten og lande paa den smalle Forstrand ved „The Danger-Point“. Men de fle-

ste — ja, mange af de bedste Svømmere — omkom som Bytte for den Stime Hajer, der sværmede om i Farvandet; og det mest uhyggelige og næsten lamrende under denne Tildragelse — i hvert Fald for dem, der hørte det — var Dødsskrigene fra dem, der blev Offer for disse Havets Sjakaler — i mange Tilfælde saa nær ved Land, at de paagældende allerede troede sig frelste. En af de Overlevende, Løjtnant Girardôt, berettede senere, at næsten alle de, der svømmede nøgne, blev taget af Hajer, mens de fleste af dem, der svømmede med Klæderne paa, slap levende i Land.

En anden Soldat, Sergent Bond fra den 12. Lanse-ner-Eskadron, fortalte, at han var en af de mange — vel nok mindst et Par Hundrede, der paa en Gang rausede ud i Havet, da Poopen krængede over. Men heldigvis havde han, forinden dette skete, faaet fat i et Livbælte, og ved Hjælp af dette naaede han ind til Land ved Firetiden om Morgenen, efter at han skiftevis havde svømmet og holdt sig flydende i tre Timer, mens han uafbrudt havde plasket med baade Arme og Ben for at skræmme Hajerne bort; og han tilføjede, at to af hans Kammerater, som i lang Tid havde svømmet ved Siden af ham, pludselig udstødte høje Skrig, hvorefter de med opstrakte Arme forsvandt under Vandet — selvfølgelig trukket ned af Hajer. Videre fortalte Sergent Bond, at da han naaede tæt ind til Land, kom han ind i en Tangmasse, der var saa tyk og sammenpakket, at det i hans udmattede Tilstand voldt ham det største Besvær at arbejde sig igennem det, til han fik Fodfæste. Endvidere berettede han, at da han omsider aldeles udmattet naaede ind paa det Tørre, stod hans trofaste Hest ganske



Han fandt „Birkenhead“s Stormast fremdeles staaende med Toppen op over Vandet og med 17 menneskelige Stakler, som paa det sidste Stadium af Udmattelse klamrede sig fast for den Smule Liv, der endnu var tilbage i dem.

stille taalmodig paa Stranden og ventede paa ham. Dette sidste Afsnit af hans Beretning lyder jo nok lidt overdrevet, og der er heller ikke nogen Garanti for, at det ikke er en Lansener-Løgn. Men det skal i hvert Fald være aldeles paalideligt, at kun fire af alle de Heste, der blev hevet over Bord fra „Birkenhead“, naaede levende i Land, og at Sergent Bond's var en af disse.

Alt i alt var det lykkedes 86 af de Skibbrudne at redde sig i Land ved Svømning, men det er mest sandsynligt, at et langt større Antal foruden dem, der druknede, enten blev Bytte for Hajerne eller omkom i Tangbæltet. Redningsbaad Nr. 2 med Kvinder og Børn samt de to Laaringsbaade og Giggen havde ialt 88 Personer om Bord, og da det viste sig umuligt for disse at forcere det kompakte Tangbælte inde ved Kysten, roede de bort og styrede mod Cape Town.

Hen paa Morgenstunden sprang en frisk Brisé op, og da det lysnede, blev Baadene observeret fra en lille Kyst-Skonnert, som straks bar hen imod dem. Skonnertens Navn var „Lioness“ af Cape Town, og den var undervejs fra sit Hjemsted til Simon's Bay. Den fik hurtigt og uden Uheld alle de i Baadene værende Skibbrudne om Bord, og efter at dens Skipper havde faaet en kort Forklaring om den Skæbne, der havde ramt Troppettransport-Skibet, satte han straks Kurs mod Ulykkesstedet. Han naaede frem til to Sømil ud for „The Danger-Point“ Elokken to om Eftermiddagen og fandt der Toppen af „Birkenhead's“ Stormast fremdeles staaende op over Vandet med 17 menneskelige Stakler, som paa det sidste Stadium af Udmattelse klamrede sig fast for den Smule Liv, der endnu var tilbage i dem. Ogsaa disse blev uden Uheld hurtigt taget om Bord i „Lioness“, hvorefter Skonnerter fortsatte sin Rejse til Simon's Bay, som den naaede samme Aften.

Det vil være meningsløst at komme ind paa en Skildring af de Strabadser, som de Skibbrudne, der havde reddet sig i Land ved Svømning, maatte gennemgaa, før de naaede Cape Town, efter at de majsommeligt og uden Mad og Drikke — ja, mange uden en Trævl paa Kroppen havde banet sig Vej gennem et for dem ukendt Landskab, der var dækket med tornet Krat. En saadan Skildring vil ogsaa kun være fri Fantasi; thi i de Annaler, der er Kilden til denne Beretning, forekommer hverken Hentydninger til eller Omtale af Strabadser, Følelser, Stemninger eller sjælelige Rørelser blandt nogen af Deltagerne i dette Skibsforsøg — hverken under eller efter Katastrofen.

Her skal derfor blot tilføjes, at Tabet af Menneskeliv ved dette Troppettransport-Skibs Undergang var enormt. Af de 658 Mennesker, der var om Bord i „Birkenhead“, da Ulykken indtraf, mistede 447 Livet,

men ingen Kvinder eller Børn omkom. Æren herfor blev i England naturligvis baade tilskrevet Oberst Seton og Kaptajn Salmond, hvilket for den sidstnævntes Vedkommende i høj Grad mildnede Offentlighedens Dom over hans Fejlgreb ved straks efter Grundstødningen at bakke Skibet ud paa dybt Vand.

Først efter denne Katastrofe blev den undersøiske Klippe ud for „The Danger-Point“ afmærket i alle Specialkort over Farvandet omkring Kap Haab, og den fik Navnet „Birkenhead-Rock“.

Søfarts- og Sejlsportsudstilling i Bredgade

Andr. Fred. Høst & Søns Boglade i Bredgade arrangerer i Dagene den 3—15. Maj en Udstilling af Bøger for Søfart og Sejlsport. Alle Boglades Vinduer vil udelukkende blive udsmykket med maritime Bøger, hvorom der skabes en smuk Ramme af saavel Skibssom Lystfartøjsmodeller.

Vi har erfaret at en meget smuk Helmodel af en K.D.Y.-Juniorbaad, udført af Ingeniør Schou, Skovshoved, i Størrelsen 1 : 7½, vil blive en af Udstillingens Attraktioner sammen med en Sølvmodel af 6-Meteren „Dana“ og en af Landets største og smukkeste Pokaler, som her for første Gang vises offentligt. Endvidere vil saavel Vinduerne som Ekspeditionslokalerne blive smykket med Modeller, Tegninger o. m. m. og saa selvfølgelig Bøger, men kun maritime Bøger.

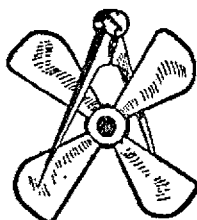
Da Høst's Forlag netop i de Dage udsender Bogen „Kapsejlad“ af *Eyvin Schiøttz*, maa vi formode, at den vil faa en fremtrædende Plads i Udstillingen. Men desuden vil der blive en righoldig Samling af Bøger, saavel danske som udenlandske, baade for Søfarende og Sejlere.

„Vikingen“ Nr. 3

Vi har Købere til „Vikingen“ Nr. 3 1943. Der betales Kr. 2 for et pænt Eksemplar. Henvendelse til Ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen 8040.

Ny svensk Oliehavn

Ved Flaxenvik i Norrleden i Sverige vil inden længe skyde en ny stor Oliehavn frem. Ved Hårsbacka, der ligger 1,8 km derfra har man paabegyndt Bygningen af en kæmpemæssig Tank med et Rumindhold paa 150.000 Kubikmeter. Arbejdet vil komme til at koste 8 Kroner pr. Kubikmeter eller ialt 1,2 Millioner svenske Kroner. Kajerne ved Flaxenvik og Olieledningerne derfra vil komme til at koste omkring en Million Kroner. En Tankbaad paa 15.000 vil kunne tømmes paa to Døgn, idet man gennem Ledningerne vil være i Stand til at pumpe 300 Kubikmeter Olie i Timen.



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)

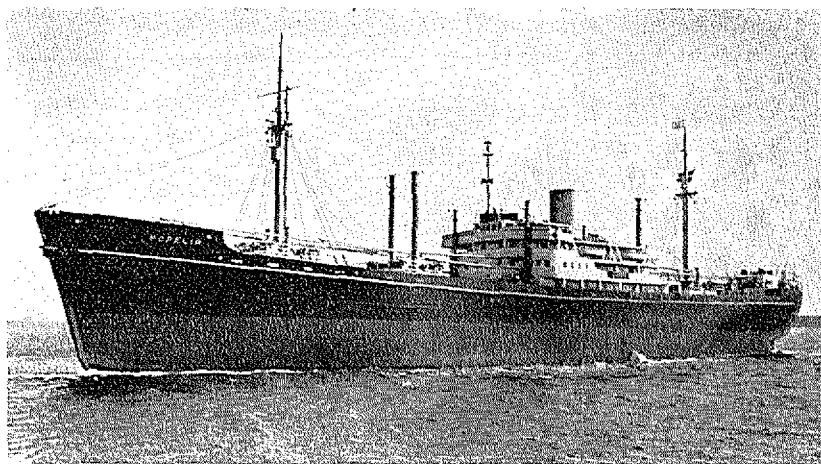


Medlemmer pr. Januar 1948

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. Jepsen 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 Bjeragnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
 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 Svenningsen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bugsererskab
 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 Eff. f.
 D/S Samsø
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

Nybygning til Ø. K.

fra Nakskov Skibsværft



„Morelia“ paa Provetur.

„Det østasiatiske Kompagni“s nye enkeltskruede Motorskib „Morelia“, Søsterskib til „Malacca“ og „Malaya“, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, afgik d. 8. April paa sin Jomfrurejse til Østen.

Skibet har følgende Dimensioner:

Største Længde 144,7 m
 Længde ml. Perpendikulærer 135,6 -
 Bredde paa Spant 18,6 -
 Dybde til Hoveddæk 9,1 -
 Lasteevne ca. 10.200 ts. DW.

og det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med lukket Shelterdæk med Bak og Poop samt Hus midtskibs.

Skibets Dobbeltbund, der strækker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselolie.

Skibet er forsynet med 2 Master og 6 Samsonposter, 18 Ladebomme, hvoraf 1 med 20 Tons, 1 med 60 Tons, 14 med 5 Tons og 2 med 3 Tons Løfteevne, der betjenes af 6 Stk. 7 Tons og med 10 Stk. 3 Tons elektriske Lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der ligeledes af Thomas B. Thrige's Fabrikat elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingspil og elektrisk Styremaskine.

Desuden er Skibet forsynet med



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

moderne Navigationsinstrumenter, saasom Gyrokompas, Selvstyrer og Radar.

Indretning for Passagerer findes i midtskibs Huset og for Mandskabet agter i Poopen.

Paa Kommandobroen findes Styrehus med Bestikluf samt Opholdsrum, Soveværelse og Badeværelse for Kaptajnen.

Paa Baadedækket findes Kamre for 1ste, 2den, 3die Styrmand og Telegrafist. Desuden er Radiostation, Rygesalon for Officerer og Hospitalet med 3 Senge beliggende her.

Paa Promenadedækket er Passagerernes Kamre og Saloner beliggende. Her er 4 2-Sengs og 4 1-Sengs Kamre alle med eget Badeværelse. Paa Forkant af Dækket ligger Rygesalonen og paa Agterkant Spise-salonen.

I Huset paa Shelterdækket bor Maskinmestre, Maskinassistenter, Smørere, Kokke, Dreng og Opvartere. Her findes ogsaa Kabysen og Messer for Officerer, Maskinassistenter, Smørere og Restaurationspersonale.

I Poopen agter bor Matroserne. I et Hus paa Poopen er der indrettet en Rygesalon for Mandskabet.

Saa godt som hele Mandskabet har Enkeltmandskamre.

Alle Rum for Passagerer og Mandskab er forsynet med kunstig Ventilation.

Til Opbevaring for Skibets Proviant findes store Kølerum med dertil hørende Kølemaskineri leveret af Thomas Ths. Sabroe. Desuden findes der to Kølelast-rum til Transport af letfordærlig Last.

Skibets Maskineri bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain 2-takts dobbeltvirkende Dieselmotor paa 6.700 IHK, der giver Skibet en Fart paa 15 Knob i lastet Tilstand. Til Opvarmning af Skibet findes en Kedel, der er saaledes indrettet, at den i Søen opvarmes af Motorernes Spildegas, medens den ved Land opvarmes ved Oliefyring.

Alle Skibets Lastrum er forsynet med CO₂ Ildslukningsanlæg, med Røgdetektor, der er installeret i Styrehuset.

Danmarks Skibsliste

(Flagbogen) for 1948, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, er udkommet, Pris 7 Kr.

Vi har i de forløbne Aar givet vore Læsere en Oversigt over den danske Handelsflaades Størrelse efter de i Bogens Tillæg optagne Tabeller, men vil i Aar afstaa herfra af følgende Grunde:

Paa Titelbladet staar der: 52. Udgave, Februar 1948. Som Maanedesblad kan „Vikingen“ naturligvis ikke bringe Nyheder saa hurtigt som Dagspressen, hvad heller ingen venter, men for at ingen skal tro, at vi ligger tre Maaneder bag efter, maa vi oplyse, at denne „Officielle Fortegnelse“, som det saa smukt hedder, er udkommet et Par Dage ind i April Maaned.

Paa næste Side staar der: Nærværende Udgave er afsluttet den 30. September 1947. De Oplysninger, man kan faa i Bogen er altsaa mindst seks Maaneder gamle, og en Gennembladen synes at vise, at flere endda er meget ældre. Selv om der ikke kan ses bort fra mange Vanskeligheder med Fremstillingen, saa vil det dog vist forekomme de fleste, at den medgaaede Tid nok kunde være noget kortere.

I den „Officielle Fortegnelse“ er der skelnet mellem Krigsskibe, d.v.s. Skibe optaget i Flaadens Tal og Regeringsskibe. Det virker derfor lidt overraskende at

finde tre Skibe opført begge Steder og med forskellige Kendingssignaler. Vi ved ikke, hvorledes saadanne Fejl fremkommer, men de er der, hvad vi anser for meget uheldigt. At Statistiken derved ogsaa bliver forkert, nævner vi kun for Fuldstændighedens Skyld.

Det er selvfølgelig umuligt at kontrollere de i Bogen givne Oplysninger, men man kan af det ovenfor nævnte maaske faa sine Tvivl om dens Paalidelighed, hvilket ikke er heldigt for en „Officiel Fortegnelse“.

Stabelafløbning fra Nakskov Skibsværft

Lørdag den 20. Marts Kl. 11.30 søsattes Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 118, et Lastmotorskib til Dampskibsselskabet TORM. Skibet døbtes af Skibsbreders Kampens Datter og fik Navnet „Gerd“.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikulærer 101,50 m
Bredde 15,50 m
Dybde til Shelterdæk 9,25 m

Skibet laster 4.500 t. dw. og faar en Fart af 14 Knob. Det indrettes med al moderne Komfort til 6 Passagerer.

Maskineriet er en B. & W. enkeltv. 2-Takts Dieselmotor, der udvikler 3100 AHK.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

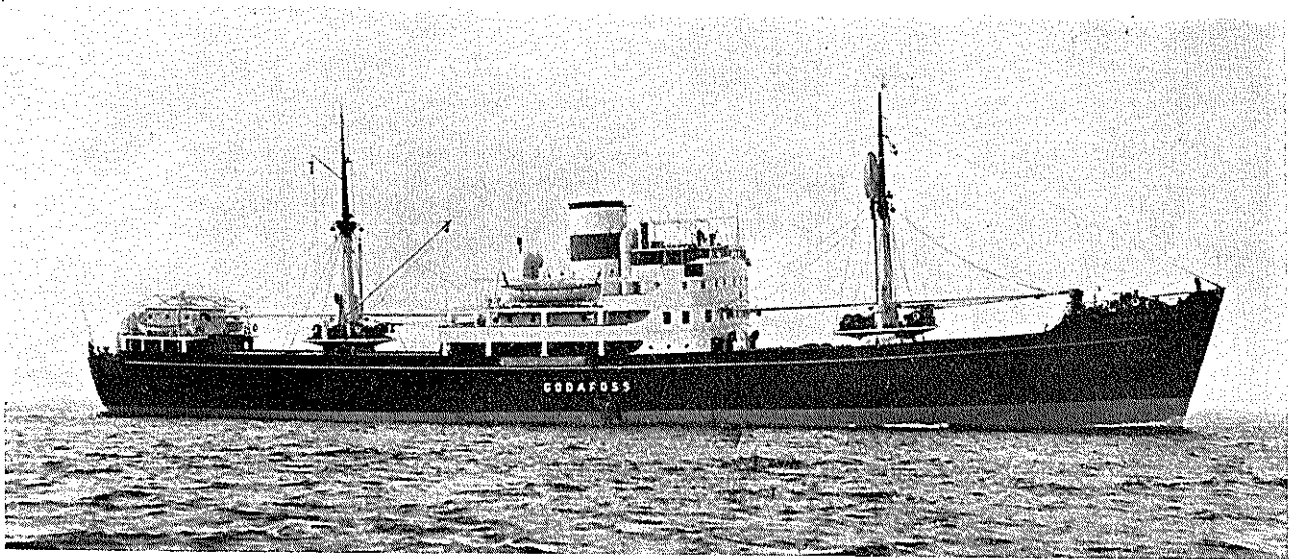
Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



Fragtmotorskibet „Godafoss“. 1942

Nybygning fra B & W

M/S „Godafoss“ er det første af tre Fragtmotorskibe, der er under Bygning ved Burmeister & Wain's Skibsværft for H/F Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

B. & W. har tidligere bygget Skibe for samme Rederi, men „Godafoss“ er det første Motorskib i Rederiets Flaade.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde mellem p. p.	290' 0"
Bredde paa Spant	46' 0"
Dybde til øverste Dæk	29' 6"
Dybde til 2. Dæk	21' 9"
Dødvægt	2700 ts.
Dybgang	21' 3 $\frac{3}{4}$ "
Fært, lastet	15 kn.
Bruttotonnage	2905 ts.

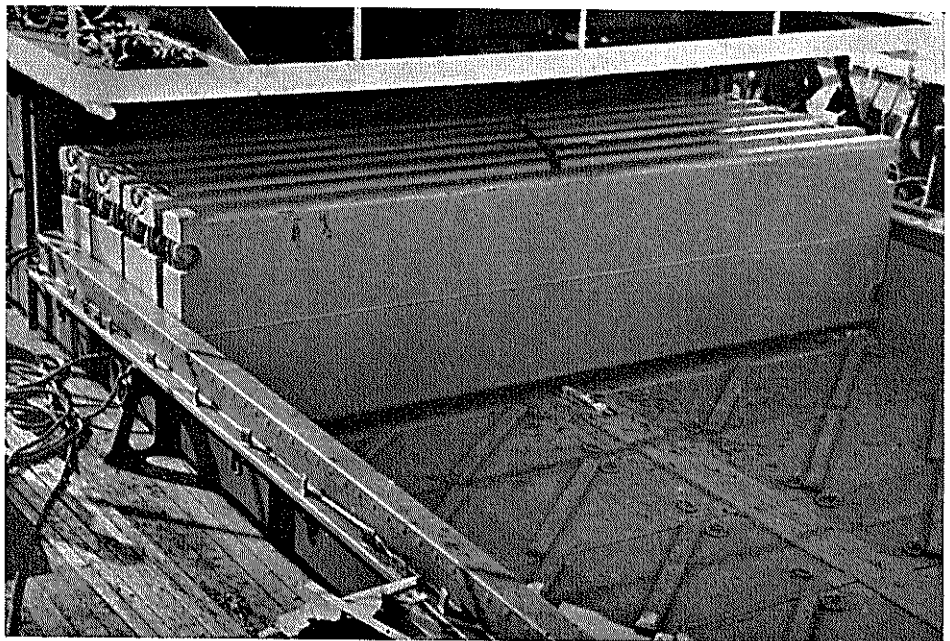
Skroget er udført med de bedste Linier for Fart. Førstævnen har skarpt Indløb i Vandlinie og tiltager i Runding op til Bækdækket. Hækken er Krydserhæk og Roret B. & W.'s Strømlinieror. Agterstævnen er udført med Form for ringe Vandmødstand. Skibet bygges i Overensstemmelse med British Lloyd's højeste Klasse RMC +. I Skroget er anvendt saa megen Svejsning som muligt. Skibet er isforstærket med svære Hovedspanter og Mellemspanter, ligesom alle Stød i Kædningen er svejst for at lette Farten i Is.

„Godafoss“ har fire

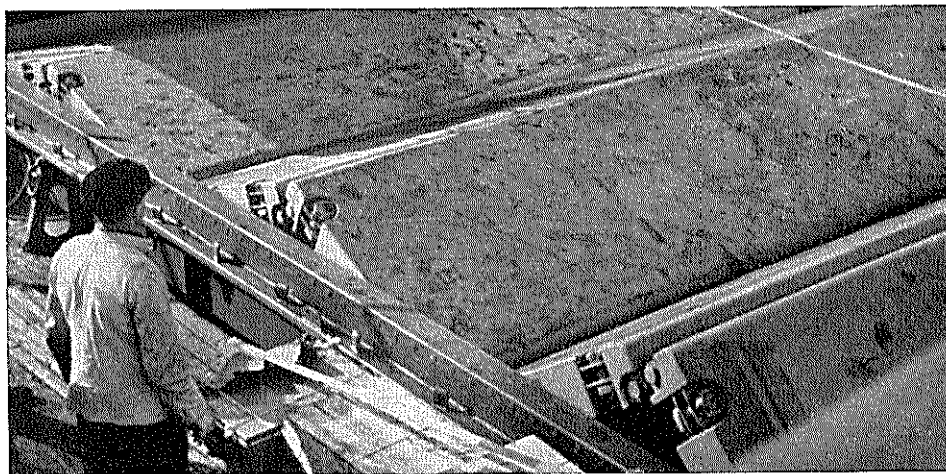
Hovedlastrum, hvoraf Nr. 2 og 3 Last er Kølerum til Transport af Kød, Fisk etc. ved minus 18 Grader Celsius. Kølelasterne er paa ialt 2265 m³, og total Lastrumskapacitet er 4500 m³ „grain“. De fire Lastluger er alle forsynet med B. & W.'s patenterede Lugedæksler, som bestaar af helsvejste Sektioner, der er lænket sammen, saaledes at de ved Hjælp af Lossepillene paa ganske faa Sekunder kan aabnes eller lukkes. Dækslerne giver desuden stor Sikkerhed og Styrke for Skibet i nordatlantisk Fart. Lugerne betjenes af fire 5-Tons Bomme og en 20-Tons Bom, der er anbragt paa Fokkemasten.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet og bestaar af fire 3-Tons Lossespil, en 3-Tons Varpecapstan og Ankerspil.

Besætningens Rum er i Mellemdæk og Huset midt-



B. & W.'s patenterede Sugedæksler i aaben Stilling.



B. & W.s patenterede Sugeåksler i næsten lukket Stilling.

skibs samt i Mellemdæk og Huse agter. Rum for Matroser og Motormænd er alle Eenmandskamre. Skodderne er tonfarvede, og Møblerne er udført i lyst Egetræ. Mandskabets Messer er ligeledes med tonfarvede Skodder og lyse Egetræsmøbler. Officerernes Rum i Huset midtskibs paa øverste Baadedæk bestaar af Opholdsrum og Soverum. Skodderne er tonfarvede og Møblerne er af poleret Nøddetræ. Passagerapteringen paa Promenadedækket bestaar af seks 2-Sengskamre, alle med tonfarvede Skodder. Møblerne er udført af Elm, undtagen i Rederkammeret, hvor Møblerne er af mørk Mahogni. Spisesalonen er paa øverste Dæk, 16 Pladser. Skodderne og Møblerne her er af Nød, og Stole og Sofa er betrukket med lyst Læder. Rygesalonen er paa Forkant af Promenadedækket, den har 20 Pladser. Skodderne her er af Elm, Møblerne af Nød, og Betrækket er af grønt Læder. Belysningen i Rummet er efter det nyeste Mønster. Ventilationen overalt i Beboelsesrum, Saloner og Messer er mekanisk. Kabysen er forsynet med et oliefyret Komfur med to Ovne, og der er desuden en elektrisk Bageovn til Brødbagning. Proviantrummet har Rum til Proviant af almindelig Art samt tre Kølerum til Fisk, Kød og Grøntsager.

Styrehuset paa Toppen af Kaptajns huset er udført af Aluminium og er forsynet med store rammeløse Vinduer, to Stk. „ClearView Screens“, Rat, Gyrokompas, almindeligt Kompas, Maskin- og Doktelegraf, Telefon til Motorrum, Omdrejningstæller, Kommandobroen er paa Vingerne forsynet med Projektører. Bestikrummet er forsynet med Kortbord med Kronometerskab. Ekkolod med Indikator i Styrehuset. Radiopejler og S.A.L.-Log samt almindelig Log med elektrisk Overføring til Bro. Ra-

diostationen er forsynet med Langbølger 450 Watt, Kortbølger 300 Watt og Telefon 70 Watt.

Skibet har to Redningsbaade og to Joller, hvoraf den ene er forsynet med Motor og Luftkasser, saaledes at den kan anvendes som Redningsbaad.

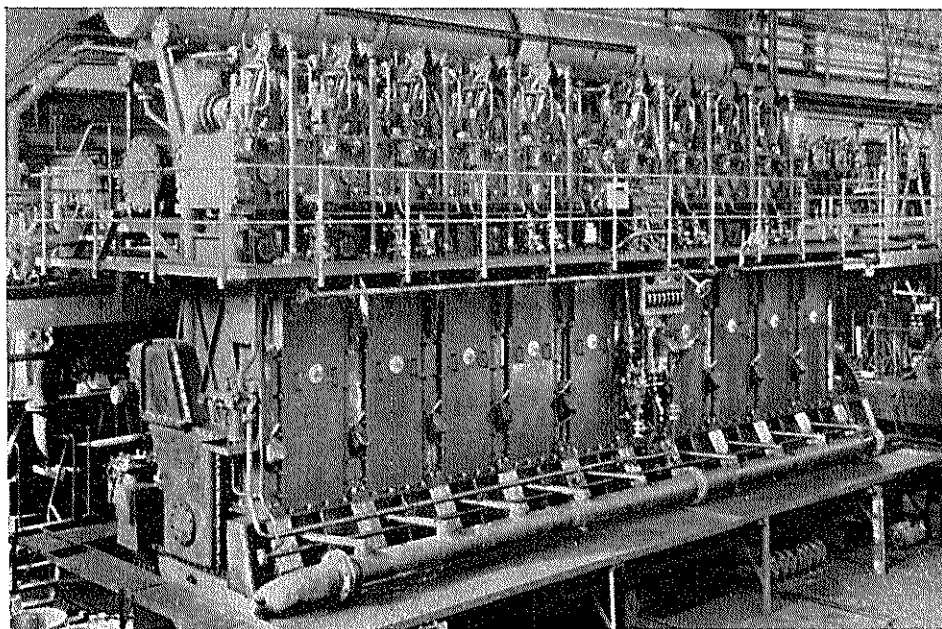
Maskineriet er bygget til British Lloyd's special survey.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstørbare, enkelt-virkende, 2-takts, 9-cylindret Trunk-

dieselmotor med Trykforstøvning. Cylinderdiametere 500 mm, Slaglængde 900 mm, i Stand til at udvikle 3700 IHK svarende til 2950 EHK ved 160 Omdrejninger pr. Minut. — Hjælpe-motorerne omfatter 3 Stk. 3-cylindrede, 4-takts Trunkmotorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 120 kW. ved 220 Volt og 500 Omdrejninger pr. Minut. Dieselmotorerne har Diameter 245 mm, Slaglængde 400 mm. Ydelsen pr. Motor 180 EHK.

Samtlige større Pumper er vertikale Pumper direkte koblet til Elektromotorer ved elastiske Koblinger. Der findes 2 Stk. Tandhjulspumper med en Kapacitet hver paa 135 m³/Time til Cirkulation af Smøre- og Køleolie, 2 Stk. Centrifugalpumper med en Kapacitet paa 125 m³/Time til salt Kølevand og 1 Stk. Pumpe af samme Størrelse til fersk Kølevand. Til Køling af Hjælpe-motorerne findes 2 Stk. Pumper paa 22 m³/Time, deraf 1 til Saltvand og 1 til Ferskvand.

Smøreolien suges fra Bundtanken under Hovedmaskinen og trykkes gennem Filter og Oliekøler til Hovedmotor, hvor den dels anvendes til Køling af Stempier og dels til Smøring af Lejer, hvorefter den løber retur.



Hovedmotoren til M/S „Godafoss“.

til Bundtanken. Ferskvandspumperne suger fra Hovedmotor og trykker gennem Ferskvandskøleren tilbage til Hovedmotoren. Systemet er lukket, og i Casingen er anbragt en Ekspansionstank. Saltvandspumperne suger fra Søen, trykker gennem Oliekøleren til Ferskvandskøleren og over Bord. Ferskvands- og Oliekøleren er af samme Type udført med Staalkappe og Endedæksler af Støbejern, Metalrørplader og Metalrør.

Af andre Pumper findes en vertikal, selvansugende Centrifugalpumpe paa 100 m³/Time som Ballastpumpe, en 2-cylindret Stempelpumpe paa 2×20 m³/Time

som Last- og Sanitærpumpe, samt en 30 m³/Time Pumpe til Brændselolie. — Starteluft til Dieselmotorerne leveres af 2 Stk. elektrisk drevne 2-trins Manøveluftkompressorer i Stand til at levere Luft med 25 at. Hver Kompressor har en Kapacitet paa 2 m³ indsuget Luftmængde pr. Minut. 1 Stk. 8 m³ Starteluftbeholder.

I Maskinrummet findes en Varmekedel paa 7,5 m² Hedeflade, 7 at. Tryk, indrettet til Oliefyring og i Skorstenen en Udstødsgaskedel paa 37 m³ og 7 at. Tryk. Denne sidste virker tillige som Lyddæmper for Hovedmotoren.

M/s „Venezuela“

9.200 Tons Fragtmotorskib til Det forenede Dampskibs-Selskabs Sydamerikafart.

Motorskibet „Venezuela“, A/S Burmeister & Wain's Nybygning Nr. 684, der den 23. Marts har været paa Prøvetur, er et Søsterskib til M/S „Colombia“, som B & W i Slutningen af 1947 afleverede til Det forenede Dampskibs-Selskab.

M/S „Venezuela“, der er bygget som aaben Shelterdækker og er klasset Lloyd's Register of Shipping, har følgende Data:

Længde overalt	134,0 m
Længde mellem Perpendikulærer	126,5 m
Bredde moulded	17,4 m
Dybde moulded til Hoveddæk.....	8,6 m
Dybde moulded til Shelterdæk	11,2 m
Dygang paa Sommerlastelinie.....	7,6 m
Dødvægt	9200 ts à 1016 kg
Fart paa Prøvetur	13,5 Knob

Skibet, der har 2 gennemgaaende Dæk, er bygget med fremfaldende Pladestævn, „soft nose“ og Krydserhæk og er forsynet med en kort Bak samt Dækshuse midtskibs, agter og ved Masterne.

Det har 4 Lastrum under Hoveddækket og 4 Shelterdæksrum samt 1 Lastrum i Bakken.

Kapaciteten af samtlige Lastrum er 15.900 m³ Grain.

I Shelterdækket midtskibs er indrettet Proviantrum med Kølerum for Kød, Fisk og Grøntsager.

Dobbeltbunden, der strækker sig fra Forpeakskod til Agterpeakskod, er opdelt i 7 Tanke, af hvilke Tank Nr. 1, 4, 6 og 7 er indrettet til at føre Vandballast. Tank Nr. 5 til Ferskvand og Tank Nr. 2 og 3 til Brændselolie. Desuden er der foran Motorrummet i Last Nr. 2 indbygget en Højtank for Brændselolie. Den samlede Kapacitet af Brændselolietanke er 905 Tons.

Agterpeak og Hæktank er indrettet til at føre Ferskvand.

Skibet er rigget med 2 Master, 6 Lademaster og en Skorsten.

Der findes fjorten 5-Tons Bomme, en 15-Tons samt en 4-Tons Maskinbom.

Dæksmaskineriet bestaar af fjorten 3-Tons Losse-spil, et 5-Tons Varpespil og Ankerspil, alt elektrisk af Thomas B. Thriges Fabrikat. Styremaskinen er elektrisk af A.E.G. Fabrikat.

Der er installeret et Kulsyre Brandslukningsanlæg for Lastrummene.

I Dækshuset midtskibs paa øverste Dæk er indrettet Kamre til Maskinofficerer, Hovmester og Kabyspersonalet, endvidere Kabys, Messer samt Spisesalon og Rygesalon for Passagerer. I Hus paa Agterkant af Baadedæk er indrettet Kamre for Dæksofficerer og i Hus paa Kommandobro Opholds- og Soverum med Bad for Kaptajn og Kammer for Telegrafist samt Radiostation.

Aptering for Mandskab er indrettet paa 2. Dæk agter i 6 Enmands og 4 Tomands Kamre.

I Dækshus paa øverste Dæk agter findes en rummelig Opholds- og Rygesalon for Mandskabet, Kammer



„Venezuela“ paa Prøvetur.



Mandskabets Rygesalon.

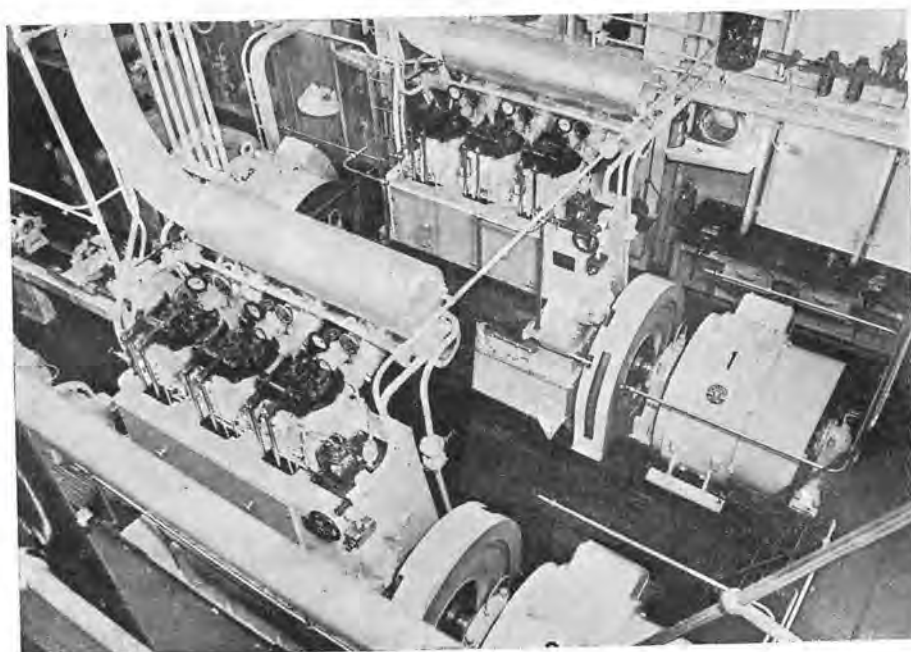
for Baadsmænd samt Hospital. Endvidere er der i Mastehuset ved Stormasten indrettet Kamre for Aspiranter og Konsulatspassagerer.

Passagerapteringen findes i Hus paa Forkant af Baadedækket midtskibs. Her er indrettet 4 Enkeltensengkamre med separat Bad samt 4 Enkeltensengkamre og 2 Tosengkamre med 2 fælles Baderum, alle moderne og smukt indrettet.

Alle Kamre har baade naturlig og kunstig Ventilation og kan opvarmes med Elektri-



Spisesalon — Rygesalon.



Hjælpemotorer.

citet og eventuelt med Damp samt ved Indblæsning af varm Luft gennem det mekaniske Ventilationssystem.

Skibet er forsynet med Radiopejler samt Ekkolod.

Maskineriet er bygget til British Lloyd's Special Survey.

Hovedmotoren er en Burmeister & Wain direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 2-takts, 7-cylindret Krydshovedmotor med Trykforstøvning, Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm. Normal Ydelse 4725 IHK svarende til 3850 EHK ved 135 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 Motorer, 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 B & W's 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 excellent Resultat. Antallet af Cylindre af B & W's 2-takts Krydshovedmotorer udført eller i Ordre er siden 1939, da den første Motor blev leveret, pr. 1/12—47 vokset til ialt 807 Cylindre.

Hjælpe motorerne er 3 enkeltvirkende, 4-takts, 3-cylindrede Trunkmotorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 120 kW ved 220 Volt. Dieselylindrene har Diameter 245 mm, Slaglængde 400 mm og en Ydelse paa 180 EHK pr. Motor ved 500 Omdrejninger pr. Minut.

Samtlige større Pumper er vertikale Centrifugalpumper direkte koblet til Elektromotorer med elastiske Koblinger. Der findes 2 Smøreoliepumper, hver med en Kapacitet paa 140 m³/Time ved 3,5 at. Tryk, og 2 Saltvandskølepumper, hver paa 150 m³/Time ved 3,1 at. Tryk, samt en Ferskvandskølepumpe paa 150 m³/Time ved 2,1 at. Tryk.

For Hjælpe motorerne findes fælles Saltvandspumpe og fælles Ferskvandspumpe, hver paa 22 m³/Time til Brug i Havn. Smøreolien suges fra Bundtanken under Hovedmaskinen, trykkes gennem Filter og Smøreolie-

køler til Hovedmotoren, hvor den dels anvendes til Køling af Stempler, dels til Smøring af Lejer, hvorefter den løber retur til Bundtanken. Der findes en Oliekøler udført af Staalplade med Støbejernsdæksler med Metalrørplader og Metalrør, samt en Ferskvandskøler af samme Type. Ferskvandspumpen 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 Oliekøler til Ferskvandskøler og over Bord.

Af andre Pumper findes en vertikal, selvansugende Centrifugalpumpe paa 150 m³/Time som Ballastpumpe, en 2-cylindret Stempelpumpe paa 2×20 m³/Time som Last- og Sanitærpumpe, samt en Tandhjulspumpe paa 30 m³/Time ved 3,6 at. Tryk som Brændselolietransportpumpe.

Starteluft til Dieselmotorerne leveres af to 2-trins Manøvreluftkompressorer, hver med en Kapacitet paa 3 m³ indsuget Luftmængde og direkte koblet til en Elektromotor. Der findes 15 m³ Startluftbeholder med et Tryk paa 25 at.

Den engelske Skibsbygning forsinkes af Materiemangel

Ved Foraarsmødet i Institution of Naval Architects blev Admiral of the Fleet Viscount Cunningham af Hynchope valgt til Præsident. I sin Tale i denne Anledning gav han en Oversigt af den engelske Skibsbygnings Problemer i Dag og udtalte bl. a. følgende:

Med Hensyn til Krigsskibsbygningen staaer vi ligesom enhver anden stor Marine overfor vanskelige Problemer, Problemer, som er af langt større Betydning for Landets Fremtid end nogensinde tidligere. Det er derfor nødvendigt at holde Hovedet koldt og sammenholde Fortidens Erfaringer med den fremadskridende Udvikling for derigennem at beregne og bestemme Fremtidens Behov nøjagtigt.

De fleste Krigsskibe er dampdrevne, og skønt der er opnaaet betydelige Fremskridt, maa man dog forudse yderligere Forøgelse af Damptryk og Temperaturer i Fremtiden. Det maa antages, at Flaadens store Skibe vil blive fremdrevet med Damp af højere Tryk og Temperaturer, og at teoretiske Undersøgelser vil blive udført for at bestemme den bedste fremtidige Praksis. Krigen har vist Forbrændingsmotorernes Fordele og bragt deres Paalidelighed et stort Skridt fremad.

Saa vidt man kan se, vil man i Fremtiden bruge Dampmaskineri, naar Talen er om store Hestekræfter, Forbrændingsmotorer ved smaa Hestekræfter og Gasturbiner til de mellemstore, hvis de ikke endda trænger sig længere frem. Samtidig med Indførelsen af Gasturbiner maa man forudse en Tendens henimod An-

vendelse af Propellere med indstillelige Blade, fremkaldt af Nødvendigheden for nye Metoder for Omskiftning og paa Grund af Anvendelsen af højere Tryk og Temperaturer i gearede Turbiner.

Det er en Sag af største Vigtighed, at de engelske Skibsbyggere kan faa Lov til at fremstille det Materiel, der behøves. Hvad denne Industri og hele Landet behøver er Staal, Ordet „Staal“ kan staa som et Symbol for alle de Materialer, Skibsbygningsindustrien behøver. Hvis Skibsbygningsindustriens Anlæg kunde faa tilstrækkelige Forsyninger af Materialer og Arbejdskraft, vilde den være i Stand til at fremstille tre Millioner Tons Gross, hvis der kun var Tale om Handelskibe. For Tiden er den aarlige Produktion begrænset til mindre end en Million Tons paa Grund af Materiemangel. I den tilsvarende Periode efter Krigen 1914—18 var Produktionen omkring to Millioner Tons.

I den økonomiske Oversigt for 1947 havde Regeringen sat som Maal 1,25 Millioner Tons Gross for Aaret — et Tal, der var langt under det, Industrien

A/s Dampskibsselskabet "VENDILA"

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

D/s PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

havde planlagt — men Staalmaterialer blev hverken bevilget eller leveret for mere end omtrent en Million Tons. Disse Tal er givet i Hvidbogen af December 1947, hvilket svarer til en Forøgelse paa 20 pCt. i Forhold til 1947, for hvilket Industrien havde haabet, at det nødvendige Materiale vilde blive stillet til Raadighed, men den nuværende Situation er den, at den kun kan vente en ringe Mængde Staal mere end i 1947 bevilget. Det er øjensynligt, at de nuværende Restriktioner med Hensyn til Materialetilførsler med alle de deraf følgende Hindringer ikke tillader Drift paa et passende økonomisk Grundlag.

Naar der tages Hensyn til det Handicap, under hvilket Skibsbyggerne arbejdede, kan de være stolte af den Præstation, de ydede i det forløbne Aar. Ombygning af Skibe til Fredsformaal, Reparationer og Klasseeftersyn har givet Industrien en haard Belastning i det forløbne Aar. Uden Tvivl vil Ombygningsarbejderne falde bort mod Slutningen af dette Aar, og Industrien vil da kunne se hen til adskillige Aars stadig og stor Produktion.

Med Hensyn til Forskningsarbejde udtalte Viscount Cunningham den Advarsel, at det var skæbnesvangert at udføre det for Forskningens Skyld. Hvad England trængte til, var et forbedret Skib som et Resultat af Forskningen, og der vilde komme en Tid, hvor en praktisk Løsning af Problemerne vilde være af afgørende Betydning, selv om det ikke blev den endelige Løsning.

Skibstovværk

Esbjerg Tovværksfabrik A/S har udsendt en Brochure, hvis Formaal det er at fortælle lidt om Fabrikken og Fremstillingen af Tovværk. Heftet indeholder en Mængde interessante Oplysninger med ligesaa interessante Illustrationer. Det fortæller lidt om Garn og Tovværk gennem Tiderne, om Spinding, Snøring og Slaaning, Verdensproduktionen af Fiber, om Høstbinddegarn, om Skibstovværk, Vaadtov, Fiskeritovværk m. m.

Firmaet vil sikkert faa Glæde af det lille Hefte, som med faa Ord giver Læseren et godt Begreb om Tovværkets Fremstilling og Brug. Ikke mindst Søfolkene vil det interessere. Esbjerg Tovværksfabrik afslutter imidlertid selv Heftet med at sige, at naturligvis vil et Besøg paa Virksomheden bedre end en saadan Publikation være i Stand til at give et Indtryk af Fabrikationen. Man er derfor altid velkommen til at aflægge Esbjerg Tovværksfabrik et Besøg.

Da det sikkert vil interessere vore søfarende Læsere at høre lidt om det Tovværk, som de hver Dag bruger i deres Arbejde, skal vi gengive et Uddrag af Brochuren Artikel om Skibstovværk:

Skibstovværk fabrikeres næsten udelukkende af Manilahamp. Hampen faas af Planten „Musa textilis“,

der vokser paa Philipinerne, hvis Hovedstad Manila har givet Hampen Navn.

Der findes et stort Antal Kvaliteter i Manilahamp lige fra grove, mørke Fibre til silkefine, næsten hvide Fibre. Et Fællestræk for al Manilahamp er dets Evne til at kunne taale Saltvand, dets store Styrke og dets uovertrufne Holdbarhed.

Det er naturligt, at Maskiner i høj Grad tages til Hjælp ved Fremstillingen, men for Tovværk gælder det, at skal Kvaliteten være den bedste, er Maskinerne kun et Hjælpemiddel i den erfarne, faglærte Rebslagers Tjeneste. Naar der skal fremstilles svære Trosser til Fortøjning og Bugsering, viser den gamle Driftsform, Reberbanen, paany sin Uundværlighed — og kvalitetsmæssigt sin Overlegenhed.

Blødhamp (Europæisk Hamp): Hampen udvindes af en eet-aarig Stængelplante „cannabis sativa“, der især dyrkes i Rusland og Sydeuropa. Spindematerialet er, som det fremgaar af Navnet, af en blød og smidig Karakter. Indtil den første Verdenskrig var Blødhamp langt den hyppigst anvendte til Skibstovværk, og har de saakaldte Haardfibre (Manila og Sisal) fortrængt Blødhampen, saa findes der endnu en Række Omraader, hvor dette Materiale har vist sin Overlegenhed blandt andet til Ligtovværk (meget blødslaet), Kaste-liner, Stikliner, Skibmandsgarn, Hyssing og Merling.

Kokus: Disse Fibre udvindes af Kokusplantens Frugt: Kokusnødden. Fibrene leveres ikke i raa Tilstand fra Produktionsstedet, men spindes og tvindes ved Haandkraft af de Indfødte til 2-løbet Kokusgarn. De vigtigste Produktionssteder er Forindien og Ceylon. Kokusfibre er fordelagtige til mange Formaal, bl. a. Ankertrusser og Slæbetrosser paa Grund af Fibrenes Elasticitet og store Modstandsevne mod Forraadnelse.

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

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

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 nopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601
Amager 1483



Telegr.-Adr.:
HOLZANDIA

STIFTET 1899
FARVER OG LAKKER
Specialitet: SKIBSFARVER

C. K. HANSEN



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

*
Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

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.



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

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

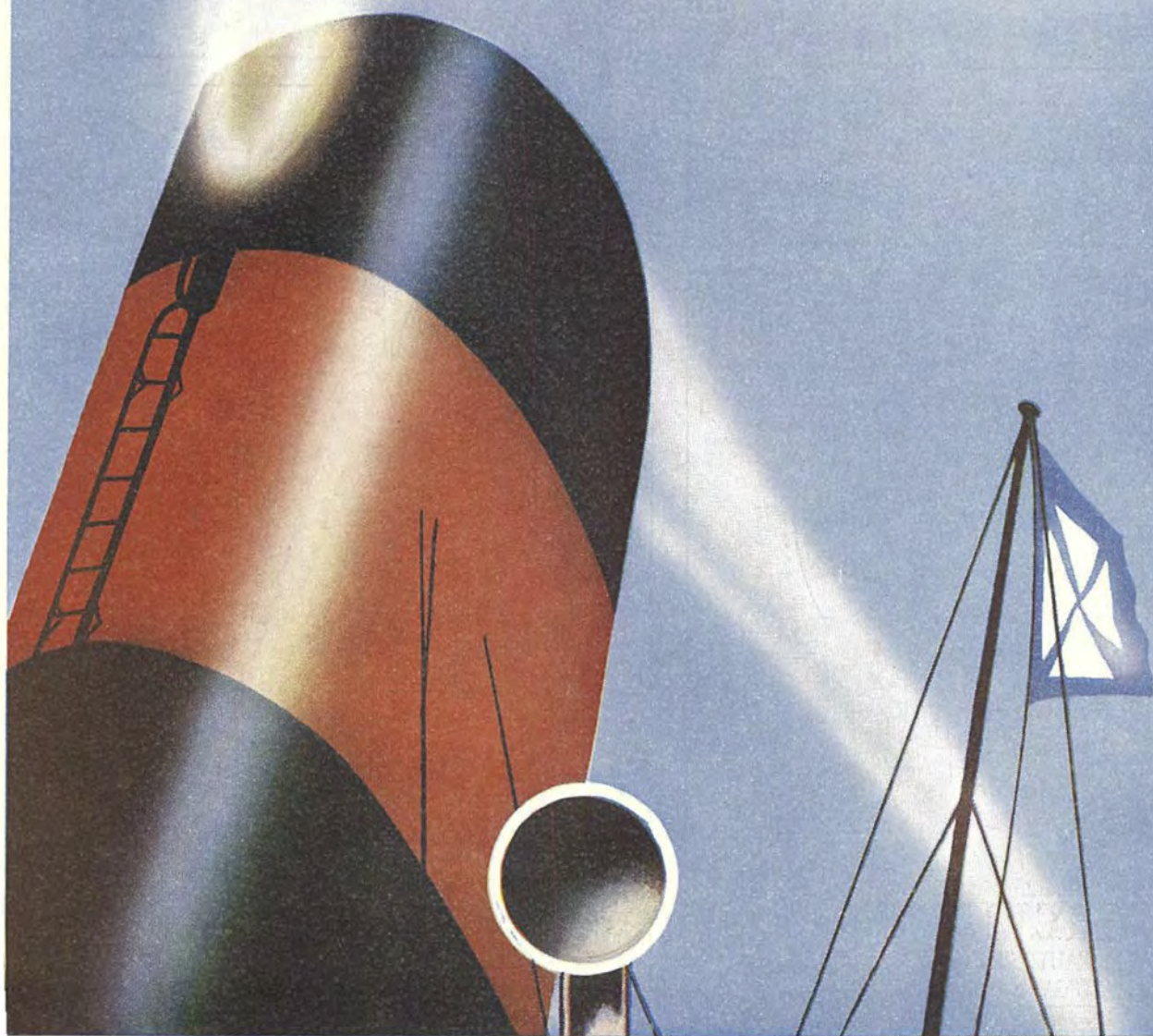
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Hofarku, Bibliotek Nyn. 44

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

. Kr.
1. Juni

Fregatten „Niels Ebbesen“

Maleri af PAUL SINDING

1948 - Nr. 6
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

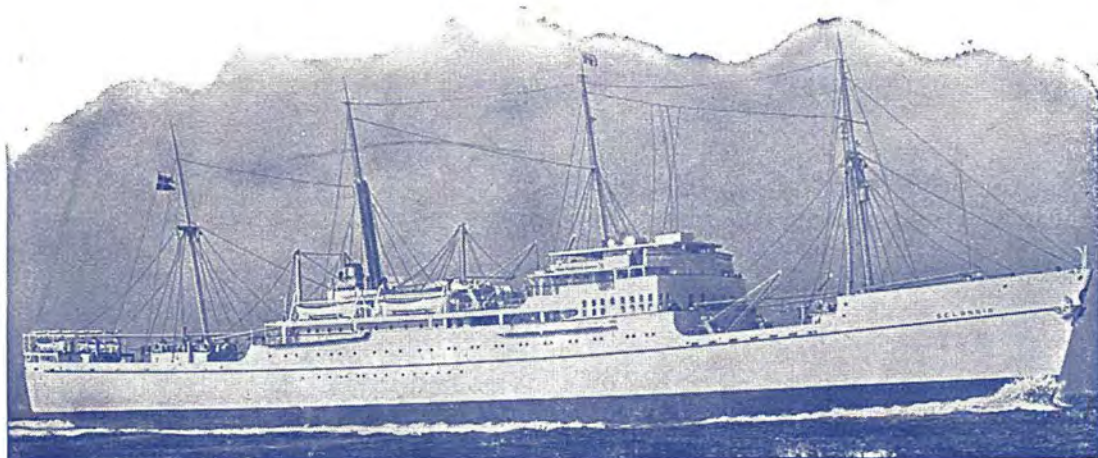
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Flaaderevy

VORT SØVÆRNS GENOPBYGNING

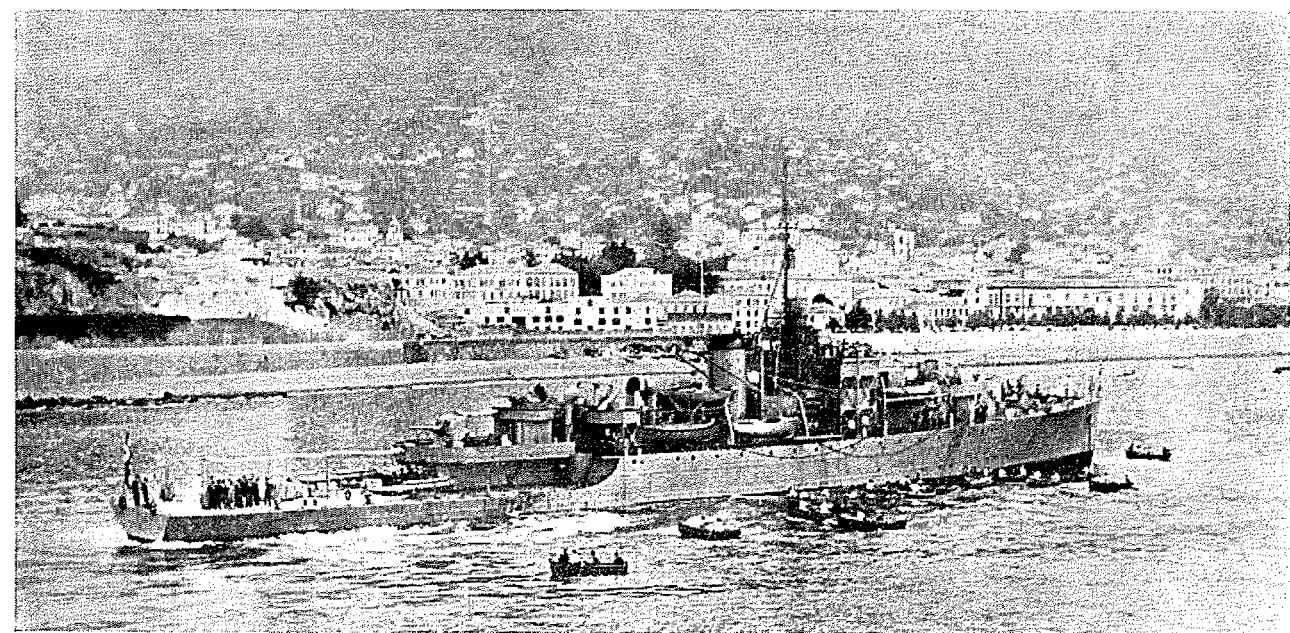
Af OTTO LUDWIG

MED Ordet „Flaaderevy“ plejer man at forbinde noget storslaaet og imponerende. Naar vi i denne Artikel lader den danske Marines Enheder passere Revy, er det imidlertid hurtigt overstaaet. Det er kun lidt over tre Aar siden, at vort Søværn stod paa næsten bar Bund, hvad Materiel angaar. Paa et Pressemøde i Aarets Begyndelse udtalte Chefen for Marinestaben, Kontreadmiral Lundsteen, at Genopbygningen af vor Orlogsflaade med de nuværende Bevillinger taget som Maalestok vil tage ca. 25 Aar. Søværnets Budget ligger i Dag paa ca. 40 Millioner Kroner om Aaret.

Den 23. Maj 1945 genindkaldtes det første Hold Værnepligtige til Marinen efter Krigen, og hvad har man saa naaet i den forløbne Tid? Som allerede nævnt havde Marinen paa daværende Tidspunkt kun ganske faa Skibe til sin Raadighed. Da alle de til Sverige i 1943 flygtede Fartøjer var vendt hjem, og Eftersøg-

ningen i danske og tyske Havne var endt, opgjordes Marinens Tab til 35 Enheder. En Del af de Skibe, der havde været under tysk Flag, kom hjem i en saadan Tilstand, at de var klar til Brug efter en Del Reparationer. Andre var saa ødelagte, at de sikkert vil ende deres Karriere paa et Ophugningsværft. Der er saaledes truffet Bestemmelse om, at Kystforsvarsskibet „Peder Skram“ skal ophugges, medens der endnu ikke er truffet endelig Bestemmelse om de fire T-Baades Skæbne. Som bekendt blev hele „Dragen“-Klassen beslaglagt af Tyskerne under den første Del af Besættelsen, og kun fire af dem blev slæbt hjem efter Kapitulationen og endda i en meget sølle Tilstand. Maaske kan de bruges som Bevogningsfartøjer.

En Del af de stjaalne Skibe er endnu ikke kommet hjem. „Islands Falk“ er saaledes sporløst forsvundet. Inspektionsskibet „Ingolf“ ligger stadig udbombet i Kiel. Den danske Marine har bjerget en Del af det

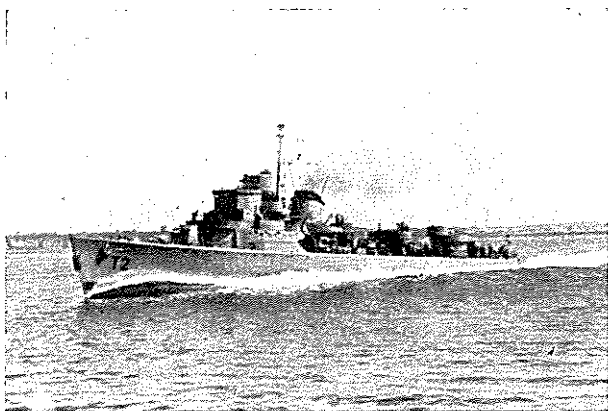


Fregatten „Niels Ebbesen“ i Middelhavet.

brugelige Materiel, der endnu var om Bord, men selve Skibets Karriere som Inspektionsskib er sikkert definitivt endt. „Hvidbjørnen“, „Lossen“, „Quintus“ og „Sixtus“ ligger alle i Rostock, og ogsaa „Henrik Gerner“ er blevet fundet i den russiske Zone. Alle disse Skibe er dog sikkert ubrugelige. I alle Tilfælde kan det næppe betale sig at bjerge dem og bugsere dem hjem, da Russerne tilmed forlanger en Godtgørelse for dem.

Ministrygningen var et af de Arbejder, Marinen først gik i Gang med assisteret af Englænderne og Tyskerne. De første tog ret hurtigt hjem, og Tyskerne blev sendt hjem i 1947. Det lykkedes det danske Søværn at faa indsat de 9 tilbageblevne M.S.-Baade i Ministrygningen. Af de seks store M-Baade er de fire blevet sat ind i Ministrygningstjenesten. Af den engelske Marine lejede man 10 M.E.-Baade, og fra den tidligere tyske Marine overtog man 20 Ministrygere af M.R.-Typen. Men Marinens Genopbygning begyndte faktisk allerede, medens Tyskerne endnu var i Landet. Saaledes lod Viceadmiral Vedel seks Ministrygningsskuttere af Træ bygge paa forskellige danske Værfter, saaledes at de fleste af dem var færdige ved Tysklands Kapitulation. Disse seks Baade er imidlertid senere blevet taget ud af Ministrygningen og overført til Kystpatruljetjenesten. Endvidere sendte Marineministeriet i Slutningen af Krigen illegalt et Par Besætninger til England for at gøre Tjeneste og blive uddannet i engelske Ministrygere. Trods nogen Kritik fra forskellig Side maa det siges, at Marinen har udført et betydeligt Stykke Arbejde for at rydde vore Farvande for Miner. Ved Udgangen af 1946 havde de danske Ministrygere og de tyske Baade under dansk Kontrol under Ministrygning tilbagelagt en Strækning, der svarer til 50 Gange rundt om Jorden ved Æquator.

Men en Marine har jo ogsaa andre Opgaver af mere krigsmæssig Art. Det gjaldt om hurtigst muligt at faa Uddannelsen af Befalingsmænd og Menige i Gang igen. Man savnede derfor i høj Grad Artilleriskibet „Niels Juel“, som havde været et glimrende Skoleskib. „Niels Juel“'s Skæbne er ret dunkel. Nogle mener, at Skibet er gaaet ned i Østersøen, men Meddelelser fra Finland har fortalt, at det ligger sunket i en finsk Havn. I 1945 købte Marinen i England to Fregatter, som blev døbt „Holger Danske“ og „Niels Ebbesen“. Begge disse Skibe har flere Gange vist det danske Flag i Udlandet og har gjort Fyldest baade som Skole- og Inspektionsskibe. Baadene er bygget i 1943



Torpedobaaden „Willemoes“ paa Fuld-Kraft-Prove.

og 44. Endvidere købte man en Korvet bygget i 1943. Denne fik Navnet „Thetis“.

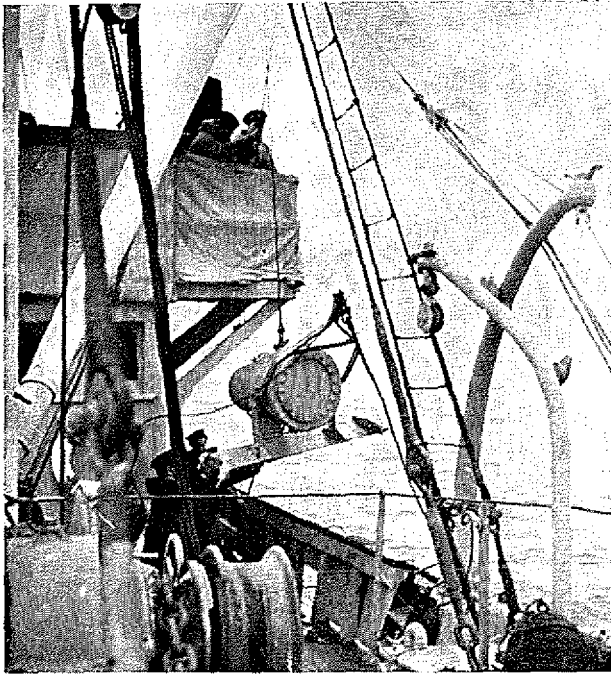
Allerede i Sommeren 1945 fik Marinen sendt et Inspektionsskib til Grønland. Det var Opmaalingsskibet „Heimdal“, der iøvrigt for kort Tid siden er blevet sendt nordpaa igen. Baade „Heimdal“, „Freja“ og „Ternen“, der alle er Opmaalingsskibe, kunde bruges efter Krigen. Det sidste af Skibene havde „gjort“ Krigen med i grønlandske Farvande.

Vi har nævnt de fire Torpedobaade, der i Dag ligger som delvis Vrag ved Hønsbroen i København. Foruden disse raadede Marinen efter Freden over fire brugelige gamle Torpedobaade fra den første Verdenskrig. En gammel S-Baad er sporløst forsvundet under tysk Flag, og andre af de gamle Baade er hugget op. Allerede d. 29. August 1943 var to store Torpedobaade under Bygning paa Orlogsværftet, og Tyskerne regnede sikkert med at kunne indlemme disse i deres efterhaanden lemlæstede Flaade, men Danskerne sinkede med Vilje Arbejdet paa dem og reddede dem derved for Landet. Takket være Forsinkelsen har Teknikerne kunnet drage Nytte af de mange Erfaringer, der er vundet paa saadanne Skibe under Krigen, og de to Baade fremtræder i Dag som nogle af de fineste af deres Art i hele Verden. Oprindeligt var de døbt „Najaden“ og „Nymfen“, men fik efter Krigen Navneforandring til „Huitfeldt“ og „Willemoes“. Til Erstatning for Dragen-Klassen har man bygget seks Torpedobaade af „Krieger“-Klassen, der er noget større. Den sidste af Baadene staar endnu paa Beddingen.

Sidste Aar købte Marinen af Amerikanerne i Tyskland en forhenværende tysk Torpedobaad paa 600 Tons. Skibet er bygget i 1942 og kan sejle 36 Knob. Prisen for dette Skib var kun 24.000 danske Kroner. Det har endnu ikke faaet noget dansk Navn, men under Hagekorsflaget sejlede det med Betegnelsen „T 19“.

I den amerikanske Zone i Tyskland har man endvidere købt ti tidligere tyske Hurtigbaade for tilsammen 215.000 Kroner. Man regner imidlertid kun med, at de fem vil komme til at sejle. De øvrige vil man bruge til at tage Reservedele fra. Naar de fem — maa-ske seks — Hurtigbaade er færdige, vil de rimeligvis have kostet omtrent halvanden Million hver. For hurtigst at faa uddannet Torpedobaads-Mandskab har man maattet reparere to af Baadene nødtørftigt. Andre af Baadene er under Reparation i Provinsen. Naar disse bliver færdige, vil de to allerede tjenstgørende blive underkastet en mere gennemgribende Reparation. Iøvrigt kniber det voldsomt for den danske Marine med at bemane disse Skibe, da der er stærk Mangel paa Personel. Sandsynligvis vil vi ikke foreløbig være i Stand til selv at bygge Hurtigbaade herhjemme. Det er særlig Fremstillingen af de specielle Motorer, det kniber med, fortæller Kystflaaden.

Af de sænkede danske Undervandsbaade kunde det ikke betale sig for Tyskerne at reparere en eneste. Marinen har eftersat en af Baadene af H-Klassen, og maa-ske vil man istandsætte hele denne Klasse. Rimeligvis opgiver man dog tilsidst Planen, da Baadene sikkert er for smaa til at opfylde Nutidens Krav til Undervandsbaade. Da Kapitulationen kom, var den danske Marine saaledes ganske uden Undervandsbaade. For dog at være i Stand til at uddanne Personel til det kommende danske U-Baadsvaaben har Marinen laant 3 Fartøjer



Grejet sættes om Bord i en Ministryger af M.E.-Klassen.

af den engelske Marine. Disse Fartøjer er alle ret nye og betydeligt større end vore egne. En af dem, „Dzik“, har under Krigen haft mange spændende Oplevelser med frie polske Marinere om Bord. Som U-Baadsmo- derskib har man som Erstatning for „Henrik Gerner“ efter Krigen maattet bruge Isbryderen „Tyr“.

Vi har endnu ikke nævnt Flaadens Mineskibe. „Laa- land“ og „Laugen“ blev som bekendt sænket og slemt beskadiget ved Eksplosioner om Bord den 29. August 1943. Fartøjerne er imidlertid blevet istandsat efter Tysklands Kapitulation og har sammen med Mineski- bet „Lindormen“, der fik mindre Skade ved Flaadens Sænkning, besøgt flere skandinaviske Havne efter Krigen.

Det danske Søværns sidste Nyerhervelse er et tid- ligere amerikansk Bjergningsfartøj af Træ, der er byg- get i Slutningen af Krigen, og som næsten ikke har været brugt før. Danske Marinere har hentet Skibet, hvis Navn var „Restore“, i New Orleans. Byggeprisen var paa 1 Million 410.000 Dollars, men Danskerne fik Skibet for 900.000 Kroner, hvoraf kun en ganske lille Sum skulde betales med Dollars. Dette er et meget

fordelagtigt Køb, særlig naar man tager i Betragt- ning, at der medfulgte en Mængde Udstyr, bl. a. Ra- dar, Ekkolod og et fuldstændigt Maskinværksted. Far- tøjet har en Aktionsradius af 6000 Sømil. Det er 56 m langt og har et Deplacement paa 1300 Tons. Besæt- ningens Størrelse er 70 Mand. Naar der er foretaget nogle mindre Forandringer om Bord, vil Skibet blive indlemmet i Marinens Flaade af Inspektionsskibe. Det skal gøre Tjeneste ved Vestgrønland.

Ja, det var en Flaaderevy af mindre Format. Der mangler endnu en Del i, at vor Marine er i fuldt for- svarsdygtig Stand, og man maa derfor haabe, at Sø- værnsledelsen i Fremtiden maa faa de Midler, der er nødvendige for at naa Maalet.

Skibsreder Hans P. Carl død

Med Skibsreder Hans P. Carl er en af de gamle Skibsredere, som holdt Traditionerne og Kærligheden til Skibsfarten som det første, gaet bort, 60 Aar gammel.

Hans P. Carl stammer fra Rømø og hele hans Slægt har i det sidste Aarhundrede beskæftiget sig med Skibsfart. Han var en af de førende i „Documen- tary Council“, og han lagde meget af sin Arbejdskraft for Redernes internationale Samarbejde og var leven- de interesseret i det sønderjyske Spørgsmaal.

Hans P. Carl var overfor sig selv en økonomisk og sparsommelig Mand. Han lod aldrig en Sejlgarnsende eller en Konvolut gaa til Spilde, men naar det gjaldt Skibenes Kvalitet eller Folkenes Kaar, var der ikke tale om at spare. At se H. P. Carl vise et af „Heim- dal“s Skibe frem var en Oplevelse. Hans Øjne lyste af Glæde, naar han kunde fremhæve Forbedringer til For- del for Skibsfarten eller Mandskabet, og han omfattede sit Personale med en levende Interesse, og det var ham en stor Glæde, naar een af hans Folk søgte ham for Raad og Daad. Saa sagde Skibsrederen med Stolthed: „Ja, den Mand har været saa og saa mange Aar hos os, og det er altid Rederiet en Glæde, naar vi kan hjælpe vore Folk.“

Hans P. Carl var Primus Motor, da Rederiforenin- gen en Overgang særlig tog sig af „Vikingen“, for at dette Blad stadig skulde kunne tale Søens Sag, og han fulgte Bladets Trivsel som en god Ven.

„Vikingen“ føler, at med Hans P. Carls alt for bratte Bortgang er en af vore trofaste Medarbejdere gaet bort. Han var en Ære for dansk Skibsfart, og han førte de bedste Rederitraditioner videre til sin Søn Jørgen Carl, der nu skal videreføre Rederiet.

Axel Bærentzen.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

HOLLÆNDERNE

OG

Af
OSCAR JENSEN

Nordost-Passagen

ALLEREDE i Aaret 1594 — næsten tre Hundrede Aar før Nordenskjöld gennemsejlede Nordost-Passagen — havde hollandske Søfarere forsøgt at løse den samme Opgave. Formaalet hermed var i begge Tilfælde ogsaa det samme. Hollænderne vilde ligesom Nordenskjöld finde en nordlig Søvej til Kina og Indien, og til Opgavens Løsning havde Byen Amsterdam bidraget med et vel udrustet Skib — Byen Enkhuyzen og Provinsen Zeeland ligeledes med hver eet. Kaptajn Willem Barents, der var en habil Sømand og Navigator, repræsenterede Amsterdam med Skibet „Messenger“ og var Ekspeditionens Leder, mens de to øvrige Skibe var under Kommando af Kaptajnerne Cornelis Cornelison og Brand Isbrant.

Alle tre Skibe afsejlede fra Texel den 5. Juni 1594, men allerede Dagen efter havde Kaptajn Barents tabt sine to ledsagende Skibe af Syne, og vi vil nu først følge Cornelison og Isbrant paa deres separerede Sejlads. Som det fremgaar af deres enslydende Beretninger, naaede disse to Lapland den 23. Juni, hvorefter de fortsatte østover, og endnu midt i Juni fandt de til deres store Forundring Vejret lige saa varmt som i de varmeste Hundedage i Holland, og de var meget plaget af Moskitoer. De naaede uden Vanskeligheder Øen Waigatz Syd for Novaja Zemlja, hvor de mødte enorme Masser Drivtømmer, hvoraf en Del ogsaa laa opskyllet paa Land; og da de passerede tæt forbi Øens Sydskyst, bemærkede de paa denne flere Hundrede Afgudsbilleder af Træ i menneskelige Skikkelser, som forestillede baade Mænd, Kvinder og Børn, og som alle vendte Ansigterne mod Øst.

Efter at være kommet gennem Strædet mellem Øen og det russiske Fastland tyndede det ud i Drivtømmeret, som dog ikke havde generet Sejladsen synderligt; men til Gengæld mødte de nu en Mængde Drivis — ofte som store sammenhængende Flager, som voldte dem en Del Vanskeligheder. De kom dog ogsaa gennem dette og ud i aabent Vand, og nu saa det for dem ud, som om de havde sejlet alle Hindringer agterud.

Mod Sydøst havde de stadig Fastlandet i Sigte. Dette strakte sig mod Sydøst, og da de nu saa, at Farvandet langs dets Kyst var isfrit saa langt Øjet rakte, kom de uden at foretage yderligere Udforskning til det Resultat, at de havde opdaget en aaben Passage rundt om Nord-Asien til Kina, og de vendte saa om og begav sig paa Tilbagereisen for at være de første, der bragte den glædelige Nyhed til Holland.

Imidlertid var Barents med „Messenger“ naaet til Vestkysten af Novaja Zemlja, hvorfra han fortsatte nordover og gav flere Pynter og mindre Øer langs Kysten Navne. Paa 77°25' Nord Breddede mødte han et mægtigt Isbjerg, som man oppe fra Vejrs ikke kunde se nogen

Ende paa, og han saa sig derfor nødsaget til at opgive yderligere Fremtrængen mod Nord. Saa styrede han igen sydover langs Kysten; men da han her efter snart fik Vanskeligheder med svær Drivis og Taage, Kulde og stormfuldt Vejr, begyndte hans Mandskab at knurre og nægtede til sidst rent ud at fortsætte. Saa vendte ogsaa Barents om og begyndte Tilbagereisen.

Paa Hjemvejen faldt han i med Ekspeditionens to andre Skibe, som han ikke havde set eller haft Føling med siden Dagen

efter Afsejlingen fra Texel, og hverken Kaptajn Cornelison eller Kaptajn Isbrant lagde over for Barents Skjul paa deres Begejstring over det Resultat, de efter deres egen Opfattelse havde naaet; thi de troede som sagt fuldt og fast paa, at de havde opdaget Passagen Nord om Asien til Kina og Indien; og de Rapporterede, de aflagde ved deres Tilbagekomst til Holland, var saa overbevisende for de interesserede Parter i Sagen, at der øjeblikkelig blev truffet Foranstaltninger til at udsende endnu en Ekspedition, som skulde fuldføre Gennemsejlingen af den rapporterede Passage.

Til denne anden Ekspedition udrustedes syv Skibe, hvoraf de seks medførte Handelsvarer og Superkargoer, som skulde oprette Handelspladser og Faktorerier og forestaa Handelen med de Indfødte, som man maatte komme i Berøring med. Det syvende Skib var en mindre Slup, som kun var bestemt til at ledsage de



Paa 71 Grader Nord Breddede observerede de ved Nattetid flere vidunderlige Bisole.

øvrigt og eventuelt bringe Efterretninger hjem om Ekspeditionens Fremskridt.

Disse omfattende Forberedelser sinkede naturligvis Ekspeditionens Afsejling og viste sig ogsaa at være aldeles nytteløse — takket være Ukendskab til Forholdene blandt de Mænd, der havde taget Sagen i deres Haand. Skibene forlod ikke Texel før den 2. Juli 1595, og først midt i August naaede de Novaja Zemlja. Man fandt Øen utilgængelig paa Grund af Is og af samme Aarsag al videre Fremtrængen umulig. Kort sagt, hele Ekspeditionen vendte om og ankom i god Behold tilbage til Holland uden ringeste Resultat.

Efter denne totale Fiasko afslog Styrelsen i de forenede hollandske Provinser direkte at have mere med Sagen at gøre, men den udsatte en stor Belønning til den, der beviste, at den nævnte Passage kunde gennemsejles. Saa udrustede nogle Storkøbmænd i Amsterdam to Skibe og bemandede disse udelukkende med Ungkarle — Mænd, som ikke havde Tilknytning til eget Hjem eller noget Familieskab. Det ene af disse Skibe var under Kaptajn Cornelison Rijps Kommando — det andet førtes af Kaptajn Jacob Heemskerke Hendrickson, og med dette fulgte Willem Barents som Foretagendets øverste Leder.

Denne tredje Ekspedition afsejlede fra Amsterdam den 10. Maj 1596, og den 1. Juni var de to Skibe naaet saa langt mod Nord, at de havde sejlet Nattens Mørke agterud, og da de den 4. i samme Maaned naaede op paa 71° Nord Bredder, observerede de ved Nattetid og til deres store Forundring flere vidunderlige Bisole. Den 5. faldt de i med den første Drivis, som de paa lang Afstand antog for Svaner, og den 7. sejlede de mellem Is som mellem to Fastlande. Her fandt de paa Isen mange Æg fra en Fugleart, som de kaldte Rødgaas, fordi denne Fugl under Flugten udstødte nogle Skrig, der lød som „Rot, Rot, Rot“. De dræbte ogsaa flere Isbjørne i Nærheden af en Ø, som de kaldte Bjørneøen, og imidlertid holdt de trods stadige Isvanskeligheder mod Nord og opdagede Spitzbergen, men her sagde Isen „Stop“, og begge Skibe drejede af og holdt østover.

Den 1. Juli opstod der Uenighed mellem Cornelison Rijp og Barents. Cornelison Rijp vilde absolut sejle tilbage til Spitzbergen, som de netop havde forladt. Han paastod, at de sikkert vilde kunne finde en Pas-



Paa interimistisk sammentømrede Slæder transporterede de det fundne Drivtømmer en lang og besværlig Vej over ujævn Is hen til Skibet.

sage i Nærheden af denne Øs Østkyst, og trods ihærdig Protest fra Barents vendte han om og sejlede mod Vest igen — mod Spitzbergen.

Imidlertid fortsatte Barents mod Øst over det Hav, som intet Menneske tidligere havde befaret, og som siden har haaret hans Navn. Han sejlede dog ned paa en lavere Bredder og styrede efter det kariske Stræde mellem Øen Waigatz og Novaja Zemlja. Han naaede at komme gennem Strædet og ind i det kariske Hav den 17. Juli og holdt saa nordover saa længe Isen tillod det — stadig med Novaja Zemljæs Østkyst i Sigte. Saaledes naaede han helt op paa den 76. Breddegrad omtrent paa Højde med Kap Nassau paa Øens modsatte Side. Men paa denne høje Bredder blev Vinden saa kontrær og Isen saa foruroligende, at Barents foreløbig foretrak at fortøje sit Skib til et Isbjerg, som efter hans Maalinger ragede 96 Fod op over Havfladen, og som at dømme efter det Lodskud, han havde taget i dets Nærhed, maatte antages at ligge fast paa Grund og saaledes være velegnet til at holde Skibet — i hvert Fald til Forholdene bedredes, og Barents imødesaa med Fortrøstning en snarlig Ændring.

Der kom ogsaa en snarlig Ændring, men den bedrede paa ingen Maade Forholdene — tværtimod. Uden noget forudgaaende Tegn eller Varsko smøgede Isbjergene pludselig Skibets Fortøjninger af sig, slog en Kolbøtte og brækkede under øredøvende Larm i mange Hundrede Stykker, saa Barents og hans Mandskab nu befandt sig omgivet og indeklemt mellem et Utal af mindre Isbjerge i de mest fantastiske Formationer. Ved denne pludselige og tilsyneladende katastrofale Omvæltning var Skibets Ror revet af og sønderbrudt. Baadene var blevet masede som Nøddeskaller, og samme Skæbne kunde naar som helst ogsaa ventes at ville overgaa Skibet. Efter moden Overvejelse indsaa Barents nu, at ethvert Forsøg paa at fortsætte eller vende tilbage i denne Sæson maatte opgives, men med ukuelig Energi og næsten overmenneskelige Anstrengelser lykkedes det ham og hans sejge Ungkarle-Mandskab at faa Skibet manøvreret ind til Kysten af Novaja Zemlja, hvor de i en Vig, som Barents gav Navnet „Ishavn“, med de mørkeste Udsigter gik den kommende Vinter i Møde.

Den 27. August blev Isens Pres i denne Vig saa voldsomt, at Skibet blev løftet flere Fod i Vejret, og man frygtede, at det vilde kæntrue; men under tordnende Larm som en Kanonade, der fik de Ombordværende til at tro, at deres sidste Time var kommet, mindskedes Presset igen saa pludseligt, at Skibet formelig plumpede tilbage i dets rette Element. Tre Dage efter rejste der sig en forrygende Snestorm, som fik Ismasserne til at skrue endnu voldsommere end hidtil, og hvorunder Skibet snart løftedes helt ud af Vandet og snart plumpede tilbage igen — løftedes op og plumpede ned — op og ned i det Uendelige med de forvitrede Ismassers taarnhøje Skruninger og under deres bragende Kanonade.

Saaledes forløb Døgn efter Døgn, og Skibet blev under den haarde Medfart ilde tilredt og lakkede som en Si. Men Angsten for at det skulde synke eller kæntrue, hvilket en Tid havde været raadende blandt de Ombordværende, svandt pludselig, da det den 5. September klemt fast mellem svære Isblokke blev skruet ind paa grundt Vand, hvor det hævet højt op paa det



De maatte tomme Baadene og trække dem op paa Isen, hvorefter de maatte slæbe dem og Provianten en halv Mil, før de igen naaede aubent Vand.

alpeagtige Underlag stod urokkeligt fast og lige saa uberørt af Havvand som i en Tørdok.

Barents lod derefter straks afholde Skibsraad, og for Tilfældet af, at Skibet skulde blive skruet ud paa dybt Vand igen og synke, besluttede man at bringe Provianten ind paa Land, og saa snart Snestormen var stilnet af, blev dette Arbejde ogsaa paabegyndt. Foruden Provianten blev tillige alle ombordværende Vaaben med al dertil hørende Ammunition transporteret bort fra Skibet — ligeledes Sejl til Telt samt Værktøj for om muligt at reparere de af Skrueisen masede Baade, der nærmest kun var Vragstumper, men som de dog ogsaa tog med.

Da Skibet kun havde været sparsomt forsynet med Reserve-Rundholter og andet Nyttetræ, og det, der havde været, var opbrugt paa Rejsen, meldte Savnet af Træ sig hurtigt. Et Telt vilde næppe kunne yde tilstrækkelig Beskyttelse mod den kommende Vinters Kulde — eller mod Bjørne og eventuelt andre vilde Dyr, saa det vilde være højst nødvendigt at faa bygget et Hus. Og da Barents var klar over, at der ikke voksede Træer paa Novaja Zemlja, sendte han et Hold paa otte Mand — alle bevæbnede med Musketter — ud paa Eftersøgning langs Kysten for om muligt at finde Drivtømmer.

Denne Eftersøgning gav ogsaa et ikke helt ringe Resultat. De otte Udsendige fandt virkelig store Mængder Drivtømmer og Trærødder, som antagelig var drevet til Havs ad Sibiriens store Floder og var skyllet op paa Novaja Zemljias Kyst. Om dette Fund skrev Barents i sin Dagbog:

„Vi takkede Gud for hans Naade og vort store Held; thi dette Drivtømmer gør os ikke alene i Stand til at bygge et Hus, men det vil ogsaa give os Brændsel til at holde Kulden ude i den lange Vinter.“

Paa interimistisk sammentømrede Slæder maatte det fundne Drivtømmer transporteres en lang og besværlig Vej over ujævn Is, gennem Sne og i bidende Kulde, som sled Huden af Folkenes Hænder og Ansigter. Men de vidste alle, at Arbejdet var til deres eget Vel, saa ingen knurrede over Strabadserne, og den 15. September havde de faaet ophobet et ret betydeligt Lager af Drivtømmer i Nærheden af Skibet, hvor Huset skulde bygges, og Arbejdet paa dette blev herefter straks paabegyndt.

Ved den Tid var Barents' Mandskab fuldtalligt, og ham selv iberegnet rummede Lejren i alt seksten voksne Mænd og en Kahytsdreng. Men en Dag, mens alle var travlt beskæftiget med Huset, fik Lejren uventet Besøg af to granvoksne Isbjørne, som havde faaet Færten af en Tønde salt Kød, der stod opslaaet og uden Laag tæt ved Skibet. Den ene Bjørn havde allerede sit Hoved nede i Tønden, da Tømmermanden tilfældigt fik Øje paa den, og uden Betænkning gik han løs paa de tyvagtige Bæster uden andet Vaaben end en Økse, han netop havde i Haanden, idet han dog samtidig gav Alarm til Kammeraterne. Han brugte Øksen efter bedste Evne, men uden anden Virkning end at Bjørnen med et vredt Grynt trak Hovedet op af Tønden, hvorefter den oprejst paa Bagbenene tog Tømmermanden ind i sin vældige Favn, knugede ham, saa han tabte baade Vejret og Øksen, og inden Kammeraterne kom til og med eet velrettet og dræbende Musketskud gjorde Ende paa den ulige Brydekamp, var saa godt som alt Liv klemt ud af Tømmermanden, og han døde inden Aften — den sidste Dag i September. Bjørnen var ramt gennem det ene Øre og var faldet stendød til Jorden, hvorefter dens Kammerat skræmmet af Skuddet var flygtet i saa stor Hast, at det ikke var lykkedes at faa Ram paa den.

Tømmermandens Død var et føleligt Tab. Han var den, der daarligst kunde undværes under Arbejdet med Huset. Men med mange Besværligheder under de ugunstige Vejrforhold og med mange Forstyrrelser af omstreffende Bjørne, som man stadig maatte være paa Post for, blev Arbejdet dog ufortrødent fortsat, og sidst i Oktober stod Huset omsider færdigt til at modtage sine Beboere, hvis Antal nu var skrumpet ind til femten, efter at en ung Sømand under en Jagt paa Bjørne var kommet ud for den samme sørgelige Skæbne, som var overgaaet Tømmermanden.

Det var heller ikke ret meget for tidligt, at de fik et bedre Læ mod den kommende Vinter. Den 14. November saa de Solen for sidste Gang i dette Aar, og den lange Mørketid indfandt sig med en frygtelig Kulde. Deres Vin og Øl bundfrøs i Flasker og Tønder og skilte sig i to Dele. Vandet blev til Is og Resten til en tyk, klæbrig Vædske, og smeltedes de to Dele sammen igen, blev Resultatet en næsten udrikkelig Substans. De havde foreløbig ingen Mangel paa Brændsel, men dette formaaede kun til en vis Grad at holde Kulden ude. I Vinterens Løb lykkedes det dem at dræbe nogle faa Bjørne og Ræve, og disse Dyrs Skind kom dem meget til Gode i dette Klima, hvor deres egen Ekvipering langtfra var tilstrækkelig.

En Beskrivelse af disse Menneskers ensformige Vinterliv, som de hovedsagelig maatte leve inden Døre, vilde blive lige saa kedsommelig som dette maa have været for dem selv. Deres primitive Bolig var det meste af Tiden næsten begravet i Sne, og de mærkede ikke stort andet af den Verden, de levede i, end at de endnu ikke havde forladt den. Udenfor hylede Storm efter Storm, og voldsom Snefygning gjorde det meste af Tiden Jagt og andet Ophold i det Fri umuligt; og indendørs, hvor Væggene var tapetseret med tomme-tyk Is, maatte de benytte alle deres Evner og al deres Opfindsomhed for at holde Blodet i Cirkulation. De opvarmede Kanonkugler i deres Ild og lagde dem ved deres Fødder, og de pakkede sig ind i alt, hvad de

havde af Klædningsstykker, men det hjalp altsammen kun lidt, og de var undertiden helt stive og hvide i Ansigterne som Lig. Den Jævnhed og Naivitet, der ofte gav sig Udslag hos Deltagerne i denne Ekspedition er ypperligt illustreret i en Optegnelse fra den sidste Dag i Aaret 1596. Det hedder heri:

„Den 31. December var det fremdeles daarligt Vejr med en forrygende Storm fra Nordvest, under hvilken vi var saa forsvarligt indespærrede i Huset som i et Fængsel, og det var saa isnende koldt, at Baalet paa vort Ildsted næsten ikke gav nogen Varme. Naar vi stak vore Fødder hen til Ilden, brændte vore Strømper, og Stanken fra den svedne Uld stak os i Næsen, før vi mærkede det ringeste til Heden, saa nu har vi foreløbig nok at gøre med at stoppe og lappe.“

En senere Optegnelse lyder saaledes:

„Den 5. Januar fejrede vi Helligtrekongersaften med Pandekager, som vi bagte i Bjørnefedt, og som vi skyllede ned med en optøet Substans, der engang havde været herlig Vin. Vi trak Lod om, hvem der skulde besøge Underholdningen, og Loddet faldt paa Kanoneren, som vi hyldede til Konge over Novaja Zemlja.“

Alt dette var naturligvis for ikke at give sig hen i den Haabløshed, som de under de herskende Forhold ikke kunde undgaa at føle.

Den 12. Februar dagedes Vejret saa meget, at de kunde komme ud af Huset, og de fandt straks friske Bjørnespor i Sneen. Disse ledte hen i Nærheden af Skibet, hvor tre store Bjørne havde lejret sig. Bjørnene gik straks over til Angreb, da tre af Ekspeditionens Deltagere nærmede sig Stedet — de to bevæbnede med Partisaner og den tredje med en Musket. Kampen var saaledes talmæssig lige, og den endte med, at to af Bjørnene blev nedlagt, mens den tredje tog Flugten. Dette var Ekspeditionens første Bjørne i dette Aar, og de kom tilpas; thi de gav tilsammen 200 Pund Fedt, som var særlig tiltrængt — dels til Føde og som Smørelse til deres af Kulden medtagne Hud og dels til at holde deres Lampe brændende. Senere paa Vinteren fik de flere Besøg af Bjørne ved Huset, og skønt disse ogsaa var meget aggressive og endogsaa gjorde flere energiske Forsøg paa at sprænge Husets Dør, fik de dog ikke andet ud af deres Angreb end Tabet af et Par af deres Kammerater, som faldt for velrettede Musketskud.

I Begyndelsen af Marts observeredes der aabent Vand, og nu begyndte disse indefrosne og fra den øvrige Verden afsondrede Mennesker haabefuldt at se fremefter mod Befrielse — mod den Dag, Isen vilde slippe dem af sit lange og knugende Favntag. I April satte Isen langs Kysten i med at skruer. Den skød sig op i taarnhøje Skodser og dannede ligesom hele Bjerglandskaber; og da de naaede ind i Maj, blev det meget smaat med Provianten. Flere af Ekspeditionens Deltagere var nu sløvede af Uvirksomhed, og en enkelt havde Skørbugen ogsaa faaet Tag i.

Den 15. Maj blev det besluttet at bryde op og forlade Stedet med Slæder og begge Baadene, saafremt Skibet inden Maanedens Udgang ikke var fri af Isen. Man gik saa atter i Gang med at reparere Baadene, som dog først maatte graves ud af Sneen, men Arbejdet gik kun smaat fra Haanden. Værktøjet var uhaand-

terligt i deres kolde og kraftesløse Hænder, og de blev fremdeles ofte forstyrret af omstrefjende Bjørne. Dog fik de — skræmmede af Udsigten til ynkeligt at komme paa Novaja Zemlja — omsider de to Baade i nogenlunde sødygtig Stand, og da de ved en grundig Undersøgelse af Skibet fandt, at dette med de forhaandenværende Materialer og Hjælpemidler ikke vilde kunne istandsættes, besluttede de at forlade det.

Saa gik Barents, Kaptajn Hendrickson og Styrmanden Claes Adrianson i Gang med at skrive Breve, hvori de udførligt skildrede deres 10 Maanders Ophold i Ishavn og Aarsagen til, at de maatte forlade Skibet. Disse Breve blev anbragt paa et sikkert Sted i Huset og en Kopi af dem i hver af Baadene. Det stod Barents klart, at de enorme Ismasser, der taarnede sig op, saa langt Øjet rakte mod Øst og Syd, vilde gøre dem Tilbagevejen mod det kariske Stræde umulig; og den 12. Juni begyndte de saa den besværlige Vandring med de to Baade og Provianten over den knudrede og toppede Skrueis mod det aabne Vand, som skimtedes i det fjerne mod Nord. Barents og Claes Adrianson kunde paa Grund af Sygdom og Invaliditet efterhaanden næppe holde sig oprejste og maatte inden længe transporteres i Slæderne, der ogsaa rummede den tilbageværende Proviant til 15 Mand i en ubestemt Tid, og som bestod af en Sæk haardt Brød, en hollandsk Ost, en Side Flæsk og nogle faa Flasker af den Substans, der en Gang havde været Vin.

Efter uhyre Anstrengelser naaede de frem over Pakisen og fik uden Uheld Baadene i Vandet, hvorefter de skiftede Provianten fra Slæderne over i dem — lige meget i hver Baad. Saa satte de Sejl, og nu begyndte disse 15 Hollændere, hvoraf flere var dødsyge, en Baadfærd, som trodser enhver Beskrivelse. I bidende Kulde, gennem hylende Storme, under skiftende Snefog og Slud, udlærede af Sull, forfrosne og gennemblødt til Skindet stred disse Stakler sig frem over det arktiske Hav, men uden synderligt Haab om nogen sinde at se deres Hjemland igen.

Den 20. Juni naaede begge Baadene, som troligt fulgtes ad, at komme rundt om Novaja Zemljas nordligste Pynt, hvorefter de styrede mod Syd langs Øens Vestkyst. Dagen efter blev Claes Adriansons Tilstand meget betænkelig, og det stod Kammeraterne klart, at han ikke vilde leve længe. Da Barents, som ogsaa var meget syg, hørte dette, fremstammede han næppe hørligt: „Jeg vil hurtigt følge efter.“ Saaledes gik det dog ikke; thi Barents havde næppe fremstammet sin Spaadom, før han sank sammen og udaandede i Kaptajn Hendricksons Arme. Han blev saaledes den første, men inden Dagen var gaaet til Ende, fulgte Claes Adrianson ham i Døden; og faa Dage efter blev det lille Selskab yderligere reduceret ved et Dødsfald blandt de menige Søfolk.

Den 1. Juli kom de to Baade igen i overhængende Fare mellem svær Skrueis, der efterhaanden blev til en fast sammenhængende Masse, saa de maatte tømme Baadene og trække disse op, hvorefter de maatte slæbe dem og Resten af Provianten mere end en halv Mil, før de igen naaede aabent Vand; og under denne Transport og flere lignende, der fulgte efter, til de naaede helt isfrit Vand ud for Lawrence-Bugten, gik en Del af deres fattige Proviant tabt. Saaledes strabadserede de sig frem i 44 Dage og Nætter og naaede om-

sider hen i Nærheden af Øen Kolgudjew ud for Tscheskskaja-Bugten, hvor de glædeligt overraskede faldt i med to russiske Skibe, hvis Besætninger, efter at de med Undren og Medfølelse havde hørt om Hollændernes gennemgaaede Strabadser og Lidelser, forsynede dem med en god Portion Rugbrød og røget Fuglevildt. Disse Russere gav ingen som helst Oplysninger om Aarsagen til deres egen Tilstedeværelse i dette Færvand, og saa snart de havde modtaget mange Taksigelser for deres ydede og haardt tiltrængte Hjælpsomhed, sejlede de bort for at røgte deres egne hemmelighedsfulde Affærer.

Efter endnu 35 Dages Sejlads vestover i de to aabne Baade — fremdeles under de mest farefulde Omstændigheder — naaede disse af Lidelser og Savn forkomne og udtærede Hollændere den 2. September ind til Kola i Lapland, hvor de til deres store og glædelige Overraskelse fandt Kaptajn Cornelison Rijk ligge med Ekspeditionens andet Skib; og 8 Uger senere fandt de en længe tiltrængt Hvile og kunde hygge sig lunt inden Døre ved deres egne hollandske Bilæggerovne, efter at de dog først havde været til stor Modtagelse i Haag hos Prinsen af Oranien.

Saaledes endte dette tredie hollandske Forsøg paa at finde Søvejen til Kina Nord om Asien — den saakaldte Nordost-Passage — og saaledes endte denne

Ekspedition overlevende Deltageres næsten 80 Dages lange Fart med to aabne Baade over det nordlige Ishav.

Det skal her tilføjes, at Huset ved Ishavn blev fundet af den norske Ishavsforsker Elling Carlsen, da denne 1871 omsejlede Novaja Zemlja. Huset laa da endnu uberørt af noget Menneske, siden Spitzbergens berømte Opdager Willem Barents og hans Ledsagere 275 Aar tidligere havde forladt det, og Tidens Tand havde ikke gnavet synderligt paa det i de forløbne Aar. Indendørs var alt, som det var efterladt, Stegepande og Kogekar stod ved Ildstedet. Forskellige Redskaber stod opstillede i Hjørnerne. Det gamle Skibsurhang paa Væggen, og indsvøbt i olieret Sejdug fandtes Barents', Hendricksons og Adriansons Breve, der gav fyldestgørende Oplysninger om alt, hvad der var hændet i den lange Vinter 1596—97. At disse Efterladenskaber maa have grebet Finderne stærk, kan der ikke være Tvivl om, men det, der rørte dem mest, var alligevel et Par smaa Sko, som havde tilhørt den lille Kahytsdreng, som døde kort efter Overflytningen fra Skibet til Huset. Alle disse Efterladenskaber fra den ulykkelige Ekspedition, som blev bragt hjem af Elling Carlsen, afsendtes senere til Haag, hvor de som Museumsgenstande den Dag i Dag vidner om Hollands Indsats i den arktiske Forskning.

Dansk Skibsfarts nuværende Stilling

„Det er beklageligt at skulle sige det, men desværre er det en Kendsgerning, at først naar Samfundet er i Vanskeligheder, gaar det op for Befolkningen, hvilket uvurderligt Aktiv Skibsfarten er for vort Land.“

MED ovenstaaende pessimistiske Ord indledte Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder Christian Harhoff, sin Beretning ved Foreningens Generalforsamling den 3. Maj.

Skibsrederen gjorde opmærksom paa, at Skibsfarten i de to Verdenskrige har gjort en stor Indsats for Landet, og at Handelsflaaden i Dag er en valutaindtjenende Virksomhed, som vil være med til at skabe Balance i vor Økonomi. Skibsreder Harhoff mente dog, at Forstaaelsen for Handelsflaadens Betydning findes i vide Kredse af Folket, og han udtrykte det som sit Haab, at denne Forstaaelse stadig maa vokse.

Af Beretningen fremgik det desuden, at en Udvidelse og Fornyelse af Handelsflaaden er nødvendig. Formanden hævdede, at den Indstilling, der gør gældende, at Genopbygningens Maal er naaet, naar Flaaden er lige saa stor som før Krigen, er forkert. Mange af Skibene er gamle, og i Fredstid er det endvidere nødvendigt, at Flaaden vokser fra Aar til Aar.

I Tiden fra Foreningens sidste Generalforsamling er vor Handelsflaade vokset betydeligt og omfattede ved Udgangen af 1947 85—90 Procent af Førkrigstonagen. En Del af Tilgangen (som f. Eks. Liberty-Skibene) kan dog ikke regnes for Led i Genopbygningen. Det kan derimod de 22 Skibe paa 62.000 B.R.T., som i Løbet af Aaret er tilgaaet Landet fra Skibsværfterne. Danmark har iøvrigt endnu 74 Skibe paa tilsammen

455.000 TDW. under Bygning eller kontraheret. Disse vil blive leveret i de nærmeste 3—4 Aar.

Fra Skibsfartens Synspunkt var Aaret 1947 et godt Aar. Trods Fald i Raterne har der været en god Margin. En Del af Fortjenesten er dog blevet formindsket paa Grund af 20—30 Procent længere Lossetid end før Krigen. Ogsaa Driftsudgifterne er steget i 1947, hvilket bl. a. gælder Brændselspriserne.

Ved Forligsmandens Mellekomst blev Skibsrederne og Mandskabsorganisationerne i 1947 enige om en to-aarig Overenskomst, ligesom man er blevet enige med Handelsflaadens Officerer.

Formanden udtalte endvidere sin Betænkelighed ved den overhaandtagende statslige Begunstigelse af national Skibsfart paa Bekostning af den internationale Skibsfart. Beretningen sluttede med, at Formanden udtrykte Haab om, at en Genopbygning kan finde Sted ved gensidig Forstaaelse og Endrægtighed mellem Redere, Søfolk og Autoriteter. Samtidig takkede han Ministeriernes Embedsmand og forskellige Organisationer for godt Samarbejde i det forløbne Aar.

Dampskibsrederiforeningen har i Aarenes Løb ydet betydelige Bidrag til forskellige kulturelle Formaal. Saaledes er der hensat 900.000 Kroner til rentefri Studielaan for vordende Skibsofficerer. Endvidere er der afsat Beløb til Den Danske Sømandsfond og til forskellige Understøttelsesfonds.

Red.

Seks Nationers Skoleskibe

Af OTTO LUDWIG

SEJLSKOLESKIBENE fører tit en meget omtumlet Tilværelse. Ofte skifter de Flag ved Salg fra det ene Land til det andet, og Krigene har ogsaa i mange Tilfælde Indflydelse paa deres Skæbne. Det sidste har Tyskland maattet sande baade under og efter den anden Verdenskrig. I 1939 havde Tyskerne en Skoleskibsflaade, der rangerede mellem de bedste og største i Verden, men i Dag sejler ikke et eneste Skoleskib under tysk Kommando.

Naar man skal skrive om Nordeuropas Sejlskoleskibe, er det naturligt at begynde med de tyske, fordi de efter Krigen er blevet spredt rundt omkring i mange forskellige Lande, der paa den Maade har faaet en velkommen Forøgelse af Skoleskibsflaaden. Nogle af Skibene er havnet langt uden for Europas Grænser, hvilket vi skal vise i en følgende Artikel. Endnu en Ting taler for, at vi starter Rundturen i Tyskland, nemlig at en betydelig Del af Verdens Skoleskibe er blevet bygget paa tyske Værfter.

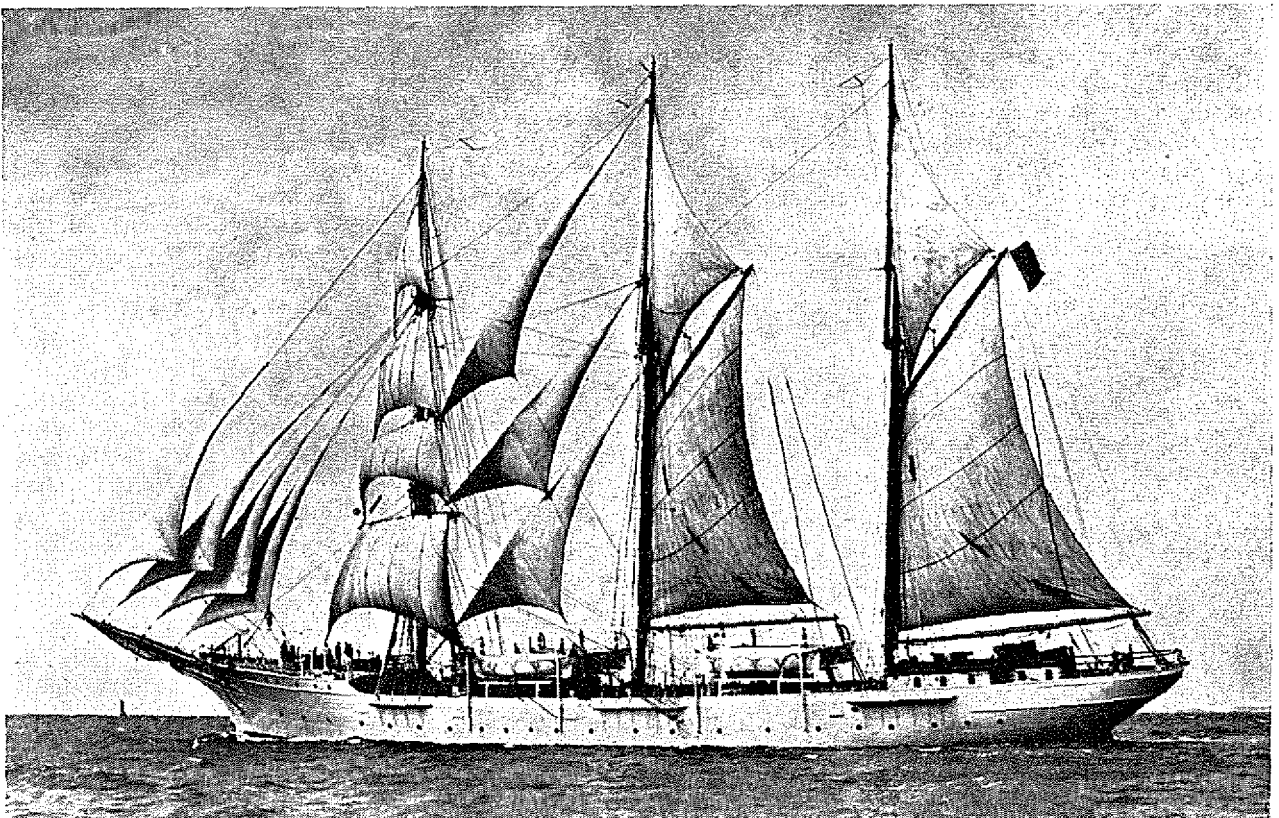
Tyske Skoleskibsskæbner.

Af de ni store Skoleskibe, der i 1939 sejlede under tysk Flag, tilhørte de tre Krigsmarinen, medens de seks andre blev anvendt til Uddannelse af Handelsflaadens Personel. Tyskerne har altid — ligesom vi — haft Ord for at være strenge i deres Krav, hvad Uddannelse an-

gaar. Før Krigen krævedes der i Tyskland 50 Maanedes Sejlsads af en Styrmandsaspirant, før han fik udleveret sit Certifikat. Af denne Tid skulde de tyve Maanedes være tilbragt om Bord paa Sejlskibe.

Det bedst kendte af de tyske Skoleskibe er uden Tvivl „Schulschiff Deutschland“, der før Krigen tilhørte „Deutscher Schulschiffverein“ i Bremen. Det er bygget i 1927 og er paa 1257 Register-Tons. Det er rigget som Fuldskib og har Staalskrog. Længden over alt er ca. 70 Meter, største Bredde ca. 12 Meter og Dybgaaende 6,3 Meter. Før Verdenskrigen brød løs, foretog „Schulschiff Deutschland“ mange Ture til fjerne Havne og var bl. a. paa et Togt til Syd-Amerika. I Krigsaarene maatte Skibet indskrænke sit Operationsfelt til Østersøen. Efter Kapitulationen blev Fartøjet lagt op i Cuxhaven, hvor det nu gør Tjeneste som Kaserne-skib for Personel fra „German Mine Sweeper Administration“.

Nummer to i Rækken af tyske Handelsskoleskibe er „Padua“, en firmastet staalbygget Bark paa 3064 Tons. „Padua“ er bygget i 1926 og tilhørte før og under Krigen Rederiet C. Ferdinand Laeisz i Hamburg. I lang Tid efter Krigen laa Barken i Stettin, der jo var blevet polsk. Baade Russere og Polakker kunde tænke sig at overtage Skibet som Krigsbytte, men det ser ud til, at Russerne er løbet af med Sejren og dermed



Det belgiske „Mercator“ gjorde under Krigen Tjeneste som Depotskib for Undervands-Baade.

„Padua“. Skibet har følgende Dimensioner: Længde 97,6 Meter, Brede 14 Meter og Dybgaende 7,7 Meter

I Stettin laa efter den tyske Kapitulation endnu et tysk Skoleskib, nemlig „Kommodore Johnson“, der tilhørte Norddeutscher Lloyd. Skibet havde tidligere tilhørt F. A. Vinnen i Bremen, der havde døbt det „Magdalene Vinnen“. Ogsaa dette Skib er nu overgaaet til russisk Eje.

Rederiet C. Ferdinand Laeisz havde foruden „Padua“ endnu et Sejlskoleskib, da Krigen brød ud. Det var den 4-mastede Staalbark „Privall“, der var bygget hos Blohm & Voss i Hamburg i 1920. Ved Krigsudbrudet laa Skibet i Chile, der købte det til sin Marine, hvor det fik Navnet „Lautaro“.

Som det femte af den tyske Handelsflaades Sejlskoleskibe sejlede før Krigen „Seute Deern“ under John T. Essberges Rederiflag. Dets Hjemsted var Hamburg, men for Øjeblikket ligger det i Travemünde, hvor det bruges som Restaurationsskib. Dette er en krank Skoleskibsskæbne, der sikkert endnu ikke har fundet sin Afslutning.

Endelig skal nævnes den gamle Fuldrigger „Grossherzoginn Elizabeth“, der i 1901 blev fuldendt for det tyske Skoleskibsforbunds Midler, men som i 1932 blev solgt til den tyske Sømandsskole i Hamburg. Henimod Krigens Slutning blev Skibet lagt op i Wismar, men blev snart efter bugseret til Neustadt, hvorfra det efter Kapitulationen i stærkt beskadiget Tilstand blev slæbt til Cuxhaven. Her overtog Frankrig det i September 1946, hvorefter Turen gik til fransk Havn. Skibet er bygget i Wessermünde og er paa 1260 B.R.T.

„Gorch Fock“ blev Krigens Bytte.

Skæbnen har imidlertid været endnu haardere mod den tyske Orlogsmarines Sejlskoleskibe. Af de tre Skoleskibe, der sejlede under Marinens Flag, er det ene, „Gorch Fock“, gaaet ned i Østersøen i Slutningen af Krigen. „Gorch Fock“ var bygget hos Blohm & Voss, der byggede det delvis for Penge, der var indsamlet af det tyske Folk netop til dette Formaal. Det løb af Stabelen i 1933 og skulde være en Erstatning for „Niobe“, der den 26. Juli 1932 gik ned i Øster-

søen med en Mængde unge, tyske Søfolk. „Gorch Fock“ havde et Deplacement paa 1354 Tons. Længden var 62 Meter, Bredden 12 Meter og Dybgaende 4,6 Meter. Sejlarealet var paa 1800 Kvm. Skibet havde en Besætning paa 262 Mand. Det var forsynet med en M.A.N.-Dieselmotor paa 360 HK, der var i Stand til at give det en Fart af 8 Knob.

I 1936 blev Kølen lagt til et nyt Skoleskib hos Blohm & Voss, der samme Aar afleverede Nybygningen til Marinen. Det nye Skib, der fik Navnet „Horst Wessel“, er rigget paa omtrent samme Maade som „Gorch Fock“, men Skroget er større, og som Følge deraf har Skibet ogsaa et større Sejlareal. „Horst Wessel“ har et Deplacement paa 1634 Tons. Længden er 70 Meter, Bredden 12 Meter og Dybgaende 4,6 Meter. Sejlarealet er 1975 Kvm. Skibet er forsynet med en M.A.N.-Dieselmotor paa 500 HK, som giver det en Fart af 10 Knob. Besætningen er paa 289 Mand, hvoraf de 200 er Kadetter. „Horst Wessel“ blev efter Kapitulationen taget som Krigsbytte af den amerikanske Kystbevogtning.

Aaret efter „Horst Wessel“'s Stabelafløbning sattes et Søsterskib til det i Vandet fra samme Værft. Dette Skib fik Navnet „Albert Leo Schlageter“, og det har nøjagtigt de samme Dimensioner som „Horst Wessel“. Indtil for ganske kort Tid siden laa Skoleskibet i Bremerhaven hos Amerikanerne. Der har været nogen Diskussion om, hvad man skulde bruge det til. Der er mange Søfartsnationer, der har Brug for et saadant Fartøj, og Hollænderne har i særlig Grad ytret Ønske om at overtage det. Under tysk Flag førte de tre Skoleskibe ingen Armering udover let Anti-Luftskys.

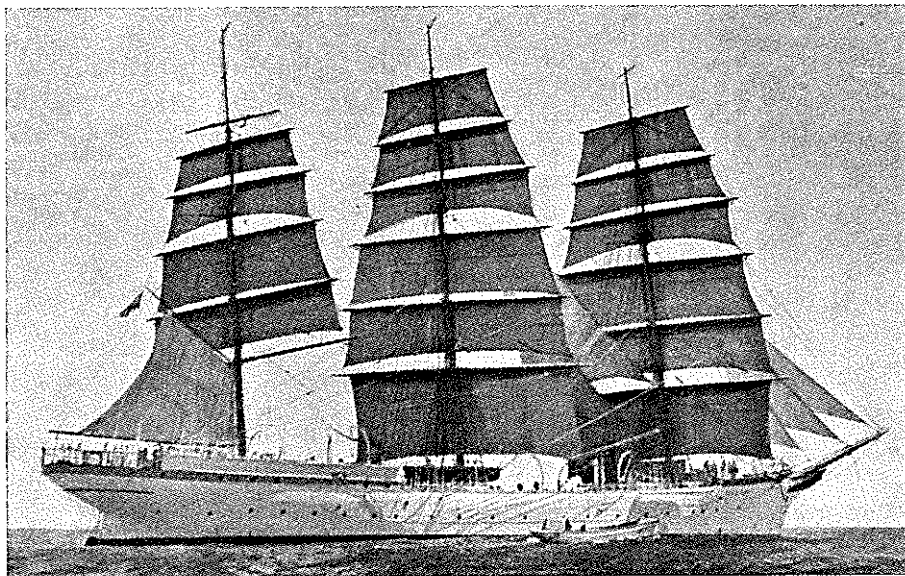
„Kriegsmarinen“ ejede endnu et Par mindre Øvelsesfartøjer, „Asta“ og „Orion“, der blev brugt til Togter under Tysklands Kyst. Det sidstnævnte Fartøj var bygget i Trawemünde i 1936. Skibenes Skæbne efter Krigen er ukendt.

Skoleskibe under russisk og polsk Flag.

Som nævnt har Russerne sikret sig to af de tyske Skoleskibe, men endnu har ingen af dem været paa

Togt under Sovjetflaget. Oplysningerne angaaende Skoleskibe i Rusland er iøvrigt meget sparsomme. Det vides, at Russerne før Krigen havde en fire-masted Staalbark ved Navn „Tovarisch“, der uddannede Søfolk baade til Orlogs- og Handelsflaaden. „Tovarisch“ hed oprindeligt „Lauriston“ og var bygget i 1892 i Belfast. Dets Dimensioner var følgende 7,5 Meter. Det vides ikke, hvad der er blevet af dette Skib, men i alle Tilfælde staar det ikke opført i Jane's „Fighting Ships“ som Sovjetflaadens Ejendom.

Polen fik ikke Andel i den tyske Skoleskibsflaade,



„Schulschiff Deutschland“, som det saa ud for Krigen.

men havde ogsaa i Forvejen to Sejlskoleskibe, hvoraf det ene tilhørte Orlogsflaaden og det andet Koffardflaaden, eller rettere sagt, det polske Søfartsministerium. „Iskra“, en tre-mastet Skonnert med Hjælpemotor, blev anvendt til Uddannelse af den polske Marines Kadetter. Den er bygget i 1917 i Holland, hvorfra Polakkerne købte den i 1927. „Iskra“ har et Deplacement paa 560 Tons og maaler 39 Meter i Længden, og 7,6 Meter i Bredden. Den har et Dybgaende paa 3 Meter. Besætningen er paa 58 Mand. Skoleskibet var under Krigen i allierede Hænder, og indtil for faa Maaneder siden laa det stadig i Gibraltar. Men det er sikkert paa nuværende Tidspunkt atter i Polen.

„Dar Pomorza“ er Navnet paa det polske Skoleskib, hvorpaa Handelsflaadens Officersaspiranter faar deres Uddannelse. Det smukke, hvide Fuldskib besøgte København i Somrene 1946 og 47, og det vakte berømt Beundring hos alle, der saa det. „Dar Pomorza“ betyder „Pommerens Gave“. Eleverne foretager to Togter i Træk, hvorefter der kommer et nyt Hold om Bord. Skibet, der er paa 1566 B.R.T., er bygget hos Blohm & Voss i Hamburg i 1919 til „Deutsche Schulschiff Verein“ og har oprindeligt Navnet „Prinzessin Eitel Friedrich“. Da Tyskerne havde tabt den første Verdenskrig, maatte de aflevere Skibet til Frankrig, under hvis Flag det sejlede under Navnet „Colbert“. Da Polakkerne senere købte det af Frankrig, døbte de det først „Pomorza“, men gav det senere dets nuværende Navn. Fartøjet har, som man vil se, ført en omtumlet Tilværelse, men alligevel er det sikkert blevet forskaanet for en hel Del ved ikke at falde i tyske Hænder, da Krigen brød ud. I Krigsaarene laa „Dar Pomorza“ interneret i Stockholm, hvilket er Grunden til, at det saa hurtigt var klar til at staa ud paa Togt igen efter Kapitulationen.

Skoleskibet har installeret Motor om Bord, og dets Dimensioner er isvrigt følgende: Længde ca. 73 Meter, Bredde 12,5 Meter og Dybgaende 6,4 Meter.

Hollænderne har Interessen, men ingen Skibe.

Vi nævnte før, at Hollænderne meget gerne vil sikre sig et af de tyske Skoleskibe. Den gamle Søfartsnation Holland er nemlig saadan stillet, at den ikke ejer noget sejlede Skoleskib for Øjeblikket. Interessen for Skoleskibssagen er imidlertid meget stor dernede, hvilket bl. a. „Danmark“s Officerer og Elever har faaet Bevis for, naar de har besøgt Amsterdam. Hollænderne har saaledes en Forening, „Het Zeilend School-schip“, hvis Formaal det er at arbejde for Skoleskibssagen i Nederlandene. Foreningen har et Blad af samme Navn, hvori Medlemmerne kan følge Slagets Gang for at sikre Landet et Sejlskoleskib. I et af Numrene fand-

tes hele seks Billeder af „Danmark“ samt en udførlig Beskrivelse af Skibet. Løvrigt fremgaar det af samme Nummer, at den hollandske Radio den 30. November bragte et Foredrag om vort smukke Skoleskib og om Skoleskibssagen i det hele taget.

Helt uden Skoleskibe er Holland dog ikke. Den kongelige hollandske Marine ejer saaledes en Ketch paa 51 B.R.T. ved Navn „Urania“, der er bygget af „Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij“ i 1929. Ketchen er 21,9 Meter lang og 5 Meter bred. Skroget er af Staal, men Dækket af Træ. Der findes Hjælpemotor om Bord.

„Urania“ blev købt fra en Privatmand i 1938 og bar dengang Navnet „Tromp“. Fartøjet naaede lige at komme ud paa to Togter i Østersøen, før Krigen brød ud. Da Tyskerne invaderede Holland, blev „Urania“ erklæret for Krigsbytte og slæbt bort. Da den tyske Modstand endelig hørte op, blev Fartøjet fundet i Svendborg. Mange Danskere, som har set det der, vil huske den elendige Forfatning, det var i, da det blev slæbt tilbage til Holland i Juli 1946. Først efter en langvarig og gennemgribende Reparation var „Urania“ klar til at staa ud paa Togt igen.

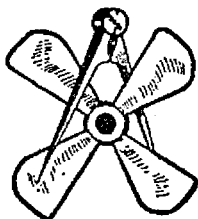
For Handelsflaadens Personel har Holland to stationære Skoleskibe uden Køl. Det ene, „Nederlander“, er stationeret i Rotterdam, medens det andet, „Pollux“, ligger i Amsterdams Havn. „Nederlander“ er Moderskib for et mindre Sejlskib, „Bestevaer“, med hvilket der foretages Øvelsestogter i Nordsøen hver Sommer. „Bestevaer“ er en gammel Lodsbaad, som naturligvis ikke paa nært er i Stand til at tilfredsstille Behovet for Sejlskoleskibe i Holland.

For Søfartsnationen over alle Søfartsnationer, England, gælder noget lignende som for Holland. Baade den engelske Marine og Handelsflaaden har ankerliggende Skoleskibe. Endvidere har Englænderne et mindre Skolefartøj, en Ketch ved Navn „Moyana“, som opererer i Kanalen. „English Rose“ er en Ketch fra Poole, der hvert Aar uddanner et Hold Piger med Lyst til Livet paa Søen. „Joseph Conrad“ var Englands sidste regulære Sejlskoleskib.

Vi krydser atter Kanalen og sætter Kursen mod Belgien, der har et rigtigt Sejlskoleskib og en dramatisk Skoleskibshistorie.

„L'Avenir“s Fortis.

I 1904 bestilte „Association Maritime Belge“ en Fuldrigger i Greenock. Aaret efter stod Fuldriggeren „Comte De Smet de Naeyer“ ud paa sin Jomfrurejse under den belgiske Regerings Protektion. Togtet, der gik til Syd-Amerika, blev en stor Oplevelse og en god Uddannelse for Eleverne og lovede godt for Fremtiden. Men allerede Aaret efter sprang Skibet læk i Biscaya,

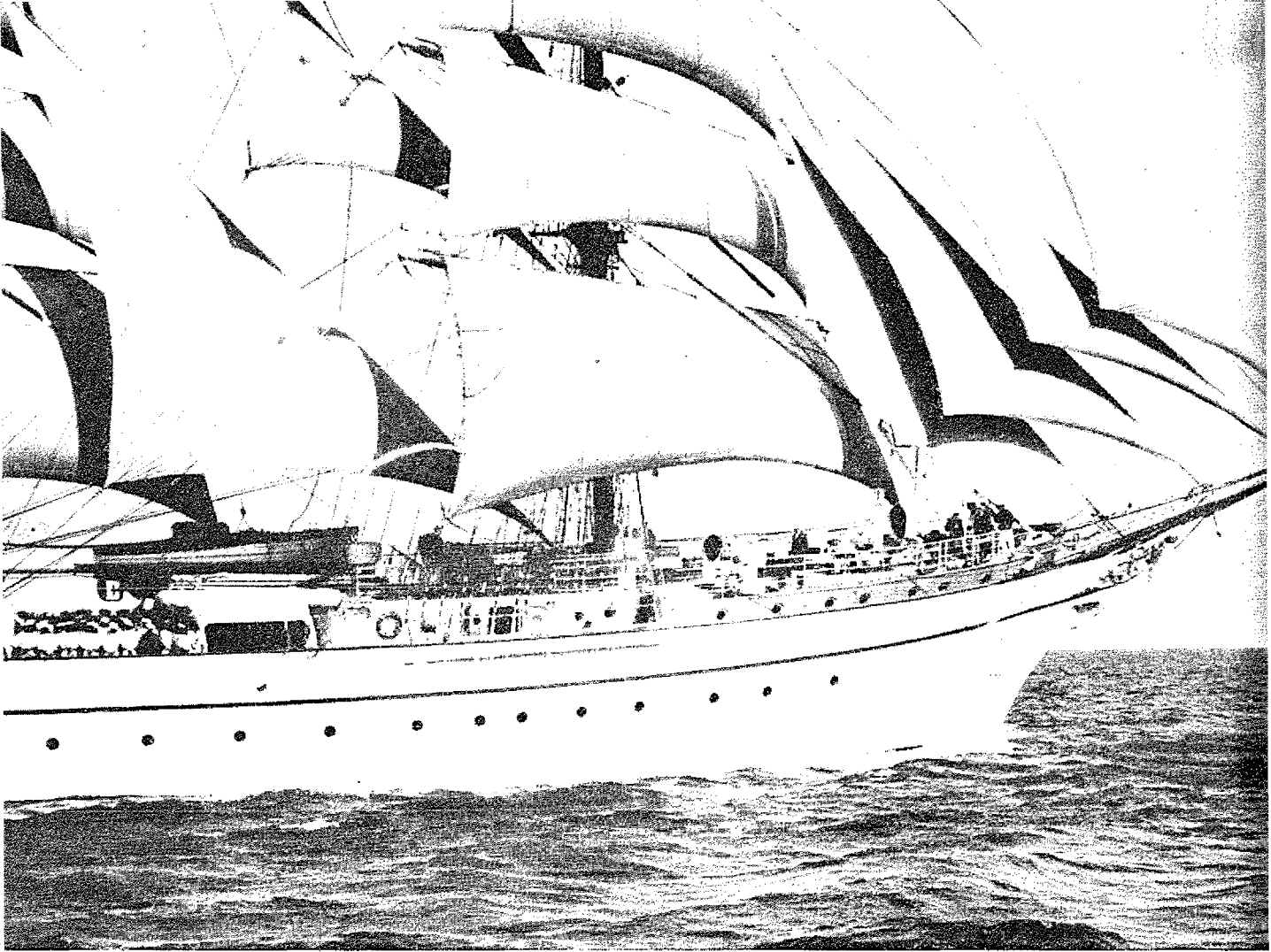


KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

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



*Det var et smukt Syn, naar det tyske Skoleskib „Gorch Fock“ strog tæt forbi med alle Sejlene til.
Nu ligger dets Skønhed begravet paa Bunden af Østersøen.*

og mange unge Mennesker mistede Livet. Man skulde nu tro, at de belgiske Søfartskredse, der havde arbejdet for Skoleskibssagen, gav op paa Grund af denne tragiske Start. Men allerede faa Maaneder efter Forliset af Belgiens første Skoleskib begyndte man at tænke paa Anskaffelsen af et nyt. Imidlertid besluttede man, at fremtidige Elever før Togtet med det sejlene Skoleskib skulde gennemgaa et Kursus paa et ankerliggende Øvelsesfartøj. Til dette Brug købte man et tre-mastet Skib, som blev opkaldt efter sin uheldige Forgænger. Belgierne var saaledes paa ingen Maade overtroiske.

I 1908 fik Belgien atter et sejlene Skoleskib i det berømte „L'Avenir“, der var bygget paa Rickmers Werfte i Bremerhaven. „L'Avenir“ var paa 2770 B.R.T. og havde en Lastcapacitet paa omkring 3400 Tons. Længden fra Bovspryd til Hæk var 86 Meter, Bredden 14 Meter og Dybgaende 7.40 Meter. Det stolte, hvide Skib har 32 Sejl med et samlet Areal af 3300 Kvm. Det var forsynet med alle Datidens moderne Hjælpemidler, og det blev hurtigt kendt som et meget hurtigt og sødygtigt Skib. Saaledes kunde det i frisk Vind opnaa en Fart af 15 Knob, og paa en enkelt Dag tilbagelagde det en Gang 337 Sømil. I Løbet af otte Maaneder i 1931—32 anløb „L'Avenir“ tolv Havne, hvoraf de ti blev anløbet ved Sejl alene.

Efter denne Præstation blev det stolte Sejlskib i 1932 solgt til Sejlskibskongen Gustav Erikson for £ 3500. Fem Aar senere skiftede Skibet atter Ejer og Flag, idet det blev solgt til Hamburg-Amerika-Linien for £ 17.500. Som tysk Skoleskib fik Skibet Navnet „Admiral Karpfanger“. Paa dets første Rejse under Hagekorsflaget mødte Sejlskibet sin Skæbne. Paa Vej hjem med en Last Korn fra Australien gik „Admiral Karpfanger“ ned i det sydlige Stillehav. Som det havde været Tilfældet med „København“, blev der heller ikke fundet et Spor efter dette Forlis.

Allerede mens Belgierne havde „L'Avenir“, tænkte de paa at bygge et noget mindre og ikke lastførende Skoleskib, som skulde drives af Staten. I April 1932 leveredes „Mercator“ fra det skotske Værft „Ramage & Ferguson“. „Mercator“ er opkaldt efter den flamske Geograf og Matematiker, Gerard Kremer, som med sit Tilnavn „Mercator“ ogsaa har givet Navn til den Maalestok og Inddeling, man i Dag bruger paa Kortene.

„Mercator“ undslap Ørnens Kloer.

„Mercator“ er en 3-mastet Barkentine paa 770 B.R.T. og med en Længde paa 59 Meter mellem Perpendikulærerne og 78 Meter fra Hæk til Bovsprydets Spids. Stør-

ste Bredde er 10,70 Meter. Skibet bærer 16 Sejl med et samlet Areal af 1300 Kvm. Maximumshastigheden under Sejl er 13 Knob. En 6-cyl. enkeltvirkende Dieselmotor paa 500 HK giver Fartøjet en Fart af 10 Knob. „Mercator“ er forsynet med en Mængde tekniske Finesser, som hører et moderne Skib til.

Officersbesætningen bestaar af 11 Mand, men Skibet har ingen permanent Dæksbesætning, idet man lader de 75—100 Elever besøge alt Skibsarbejdet. Indtil 1940 forlangtes det, at Eleverne skulde have gennemgaaet et to-aarigt Kursus paa Navigationsskolen i Antwerpen, hvorefter de kom ud paa et 6-Ugers Prøvetog. Nu forlanges det imidlertid, at Eleverne skal have sejlet, før de optages paa Skolen.

„Mercator“ har besøgt alle fem Verdensdele og har bl. a. ogsaa været i Danmark. Skibet ejes som nævnt af den belgiske Stat og bliver brugt baade til Orlogsmarinens og Handelsflaadens Personel. I Tilknytning til sin Opgave som Skoleskib, har „Mercator“ haft flere andre Opgaver at løse. Bl. a. har det været brugt som Havundersøgelsesskib, og ved en anden Lejlighed fungerede det som Opmaalingskib langs Kysten af Belgisk Kongo.

Under den første Verdenskrig gjorde „L'Avenir“ stadig sin Pligt som Skoleskib og skaffede Belgien mange dygtige Søfolk. Under den sidste Verdenskrig gjorde ogsaa „Mercator“ sin Pligt. Da Tyskerne over-

faldt Belgien i Foraaret 1940, var Skibet paa Vej fra Rio de Janeiro til St. Helena, men det blev straks dirigeret til Belgisk Kongo, hvor det laa oplagt til 1942. Saa blev det efter Ordre fra Admiralitetet sejlet til Freetown, hvor det gjorde Tjeneste som Depotskib for Undervandsbaade. Skibets Officerer og Elever var forinden traadt ind i de allierede Styrker paa Land eller til Søs, medens andre brugte deres Sømandsskab om Bord paa belgiske Fragtskibe i allieret Tjeneste.

I Eftersommeren 1945 blev „Mercator“ bugseret til Boma i Belgisk Kongo, hvor det kom i Tørdok. I Begyndelsen af 1947 vendte det atter hjem til Moderlandet, hvor en langvarig Reparation ventede det.

— — —

Det var Skildringen af seks nord-europæiske Landes Skoleskibshistorie. For nogles Vedkommende var den skrevet med ganske faa Linier, men man synes alligevel over alt at mærke en Trang til at uddanne Fremtidens Søfolk paa Sejlskibe. England synes at stritte mest imod, hvad der ikke stemmer sammen med den Konservatisme, Briterne ellers beskyldes for at være i Besiddelse af. „Joseph Conrad“ var som nævnt det sidste sejlene Skoleskib i England, men den store Søfartsnation vil sikkert ikke staa tilbage for andre Lande, efterhaanden som disse allesammen har deres Sejlskoleskibe.

Faar Undervandsbaaden en Renæssance?

SLAGET om Atlanterhavet er et betydningsfuldt Kapitel i den sidste Krigs Historie. Det endte med De forenede Nationers totale Sejr over Undervandsbaadene, Fjendens ubyggeligste og farligste Vaaben. Kampen varede i 68 Maaneder. Til den bitre Ende kæmpede Undervandsbaadene og deres Besætninger med Energi, Mod og Opfindsomhed. Bekæmpelsen af dem var een af de vanskeligste og alvorligste Opgaver, som Storbritannien og dets allierede maatte løse under Krigen.

Det var anden Gang i Verdenshistorien, at Tyskland gennem en omfattende Undervandsbaadskampagne, rettet fortrinsvis imod Handelssøfarten, søgte at tvinge Englænderne i Knæ ved at klippe det britiske Ø-Riges Livsnerver over.

De tyske Undervandsbaade opnaaede i Begyndelsen af Krigen foruroligende Resultater. En af dem sænkede det engelske Hangarskib „Courageous“, en anden trængte ind i Marinstationen Scapa Flow og sænkede Panserskibet „Royal Oak“. I Marts 1940 havde Englænderne og deres allierede mistet 211 Skibe. De neutrale Lande, der paany var blevet Krigens afmægtige Ofre, havde tabt næsten 200.

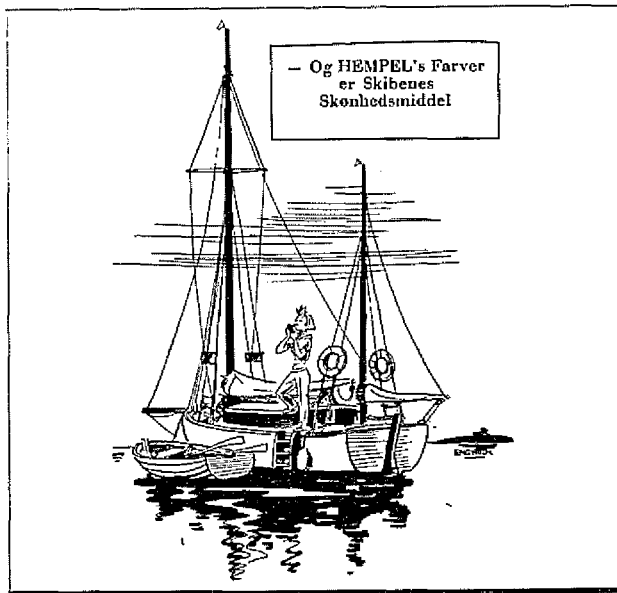
Paa begge Sider var Flyverne taget med i Kampen. Allierede Flyvere lokaliserede de neddykkede Undervandsbaade og angreb dem ofte med stor Virkning. Derfor stræbte man i England og U. S. A. efter at give alle Konvojer en „Luftparaply“ med, men dette kunde kun gøres ved Hjælp af Hangarskibe, og dem var der ikke nok af. Tyskerne benyttede deres Flyvemaskiner til at lokalisere Konvojerne og til at give Meddelelser til deres Undervandsbaade om Skibenes Positioner. Ny

Tonnage og nye Undervandsbaade blev sat i Vandet. En Skrue uden Ende syntes dette Kapløb mellem Sænkninger og Nybygninger.

Undervandsbaaden havde efter den første Verdenskrig gennemgaaet en omfattende Udvikling. Langdistance-Undervandsbaade kunde nu f. Eks. tilbagelægge indtil 16.000 miles — eller fem Gange tværs over Atlanterhavet — uden nogen ny Benzinpaafyldning. Den komplicerede Neddykningsmanøvre var bragt ned til kun at tage eet Minut. Fartøjernes Skrog var blevet saa stærkt, at Dybvandstorpedoerne maatte eksplodere i ganske faa Meters Afstand for overhovedet at anrette Skade.

Nye hemmelige Systemer til indbyrdes Forbindelse var blevet taget i Brug paa begge Sider af Atlanterhavet og bragte Ordre og Meddelelser hurtigt og sikkert igennem. Meget modtagelige Mikrofoner var blevet taget i Brug, saaledes at den neddykkede Undervandsbaad, der ikke kunde gøre Brug af sit Periskop, kunde opfatte Propelstøj og derigennem paa flere Kilometers Afstand med stor Nøjagtighed bestemme det fremmede Fartøjs Position, Hastighed og Kurs.

Den tekniske Udvikling gik naturligvis under Krigen frem med Stormskridt. Mod Slutningen af den anden Verdenskrig var Undervandsbaadene blevet til veritable Krydsere. De var paa næsten 5000 Tons og med 120 Mands Besætning. Deres Fart var ca. 20 Knob i Overfladesejlad og i neddykket Tilstand det halve. De havde en Aktionsradius paa 50.000 Kilometer, og de medførte tre Aeroplaner, som hver kunde bære $1\frac{1}{2}$ Tons Bomber. Ydermere er de moderne Undervandsbaade i Stand til at gaa ned til Dybder, der er 2—3



Gange større end dem, man ansaa for Grænsen under den første Verdenskrig, d. v. s. de nye Undervandsbaade taaler at dykke til 300 Meter.

Alligevel — Undervandsbaadene led Nederlag i den første Verdenskrig. Og de gjorde det i den anden! Tyskerne byggede i den første Verdenskrig ialt kun 360 Undervandsbaade. Deraf blev ca. Halvdelen ødelagt. I den anden Verdenskrig byggede Tyskerne 1173 Undervandsbaade, hvoraf 781 gik tabt. Skønt de byggede Baade, der kunde gaa 200 Meter dybt under Vandet af Frygt for Bomberne, skønt de fik akustiske Torpedoer, der selv styrede mod Maalet ved Lyden af Modstanderens Skruer, og skønt Undervandsbaadene kunde gaa lange Strækninger uden at oplade deres Batterier ved den saa meget omtalte „Snorkel“, saa maatte de alligevel give op for de allieredes Asdic og mange andre Midler til at finde deres Opholdssted.

Det var en naturlig Følge heraf, at man mange Steder efter Sejren stødte paa den Anskuelse, at Undervandsbaadenes Saga praktisk talt var ude.

Men Atombomben synes at skulle give Undervandsbaaden en Rennæssance.

Under Atombombeforsøgene i Stillehavet har man gjort talrige Erfaringer til Brug ved Bygningen af nye Skibe, som skal kunne modstaa Atombombeangreb, baade Overflade-Angreb og Undervandsbaadsangreb.

Amerikanske Eksperter mener, at den Udvikling, Undervandsbaaden vil kunne naa, vil unddrage den Atombombens Virkninger. De vil heller ikke være lette at efterspore med Sonar, d. v. s. det maritime Modstykke til Radar. Deres Torpedoer efterlader ingen Spor af Luftblærer, og de eksploderer ved Hjælp af „magisk Øje“, som leder dem automatisk mod Maalet.

Undervandsbaaden vil atter indtage en førende Plads i Søkrigen.

Chefen for den amerikanske Atlanterhavsflaade, den fra Bikiniforsøgene kendte Admiral Blandy regner med, at man kan bygge Undervandsbaade, der er atomdrevne, og som derfor kan operere uden at indtage

Husk at forny Deres Abonnement!

Brændstof samt opnaa en Hastighed af 30 Knob — 60 Kilometer — i Timen. Man mener i amerikanske Flaadekredse at kunne bygge en Undervandsbaadsflaade, der i et Minimum af Tid, uset kan bevæge sig over de store Oceaner. De vil rimeligvis blive udstyret med Atomraketter, hvis Udskydningsapparat ikke tager saa megen Plads op som Apparaterne til Atombomber. Atomraketterne vil kunne række 3—400 Meter, men alligevel være et virksomt Vaaben f. Eks. imod de store Havnebyer.

Ogsaa i England arbejder man for fuldt Pres paa en Løsning af disse Spørgsmaal. Ud for Afrikas Kyst foretog man i Slutningen af 1947 Forsøg med Undervandsbaaden „Alliance“, der forblev neddykket i over tre Uger. Nye Forsøgsbaade forudses snart sat i Vandet. De vil ikke komme til at ligne de hidtidige Undervandsbaade meget, men vil blive udrustet med Teknikkens nyeste Opfindelser. De vil faa saa stor ødelæggende Kraft, at de maa betragtes som Undervandsbaads krydsere. Man regner med, at de vil kunne forblive neddykkede i næsten en Maaned og have en Aktionsradius paa flere Tusind Kilometer. Man arbejder ogsaa med Planer om at bygge Undervands-Troppetransportskibe og Forsyningsskibe, der sejler under Vandet.

Englands mægtigste Vaaben i den nye Atomsøkrig vil maaske blive en Flaade af store Undervandsbaade — Fremtidens Krigsskibe?

Undervandsbaadene, der for en Tid syntes at skulle føre en mere tilbagetrukken Rolle i Nutidens Søkrig, er vendt tilbage, men i en ny og langt frygteligere Form.

V. K. Sørensen.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

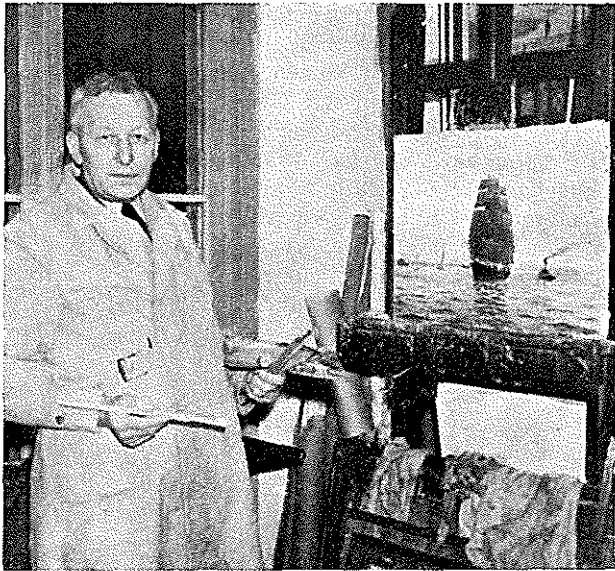
KØBENHAVN

Korresponderende Rader:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



Landt i Arbejde med et Motiv fra Sundet.

FRANTS LANDT er Sømand til Fingerspidserne. Selv hans Hjem bærer Præg af det. Da han modtager os i Døren til sin Villa i Lyngby, faar vi samtidig Lejlighed til at hilse paa hans Hund, der naturligvis hedder „Skipper“. Over Døren fra Entreen ind til en af Stuerne hænger en Model af en Kajak, som stammer fra en Tur til Grønland. En Miniature-Aaleruse over en anden Dør fortæller, at Landt stammer fra en Fiskerslægt, da den er lavet af hans Broder, som er Fisker.

Da vi gaar op ad Trapperne til Marinemalerens Atelier, standser vi ved Synet af en meget smuk Model af en gammel Fuldrigger. „Har De selv lavet den?“ spørger vi.

„Ja, den byggede jeg under Krigen, da man saa ofte maatte sidde hjemme.“ erklærer Landt stolt, idet han kærtegnende lader Haanden glide over et af Faldene. „Ja, den bliver jo lidt støvet af at staa saadan, men jeg skal ogsaa have sat den ind i en Glasmontre. Prøv at se her engang. Tovværket er skam treslaet. Jeg har faaet Modeller Dørge til at lave Galionsfiguren til mig. Man er jo kun en Amatør i Forhold til ham.“

Landt vil helst tale om alt andet end sin Malerkunst og sit eget Liv, men oppe i Atelieret faar vi ham endelig til at fortælle om sig selv.

„Jeg er født i 1885 i Nysted paa Lolland,“ siger han. „Min Far var Fisker, men havde først sejlet i Koffardien. Jeg selv kom ud at sejle Dagen efter, at jeg havde været til Alters efter Konfirmationen. Den Gang var det meget om at gøre at faa sin Søn ind i Krydstoldvæsenet, og naturligvis ansøgte min Far ogsaa for mig. Der var imidlertid først ikke Plads, og i Mellemtiden kom jeg saa ud med en Skonnert. Endelig kom jeg to Aar ud med Krydstoldvæsenet. Det var en glimrende Skole, hvor man lærte god Orden. Jeg skulde koge og ordne Kabysgrejet, der skulde pudses hver Dag. Skipperen kom gerne ned med et Ark fint hvidt Skrivepapir, som han kørte rundt i Gryderne med, og hvis der var noget at indvende, vankede der et Par Øretæver. Han kom kun ned hos

Lodsmaleren

LANDT

mig een Gang. Han kiggede lidt paa Gryderne og sagde: „Du har da ikke gjort dem rene i Dag, vel?“ Jeg sagde naturligvis, at jeg kun lige havde tørret dem af og gik straks i Gang med at pudse. Der blev ingen Øretæver til mig.“

„Hvornaar fik De saa Lyst til at male og tegne?“

„Da jeg var fire-fem Aar, begyndte jeg at tegne, og det skulde altid være Skibe. Da jeg kom i den ældste Klasse i Skolen, skulde vi begynde at tegne i Timerne. Først skulde vi tegne nogle kvadratiske Figurer. Nogle tog en Lineal, men den Slags gik min Ære for nær, og jeg tog min Tid til det. Da Læreren saa Resultatet, sagde han: „Ja, ja, min Dreng, du kommer til at tegne godt.“ Fire Maaneder før jeg skulde konfirmeres, fik jeg Lov at tegne, hvad jeg vilde efter nogle Figurer, der var stillet op i Klasseværelset. Jeg valgte en Løve, kan jeg huske, men hvis der havde været et Skib, saa havde jeg valgt det.“

„Men De begyndte altsaa som Sømand?“

„Ja, kort og godt: Jeg sejlede den Tid, der fordredes for at blive Navigator. Jeg sejlede mest paa Grønland og var bl. a. deroppe med „Tjalfe“. I 1909 blev jeg Aspirant og i 1912 Lods i København.“

„Men hvornaar begyndte De saa for Alvor paa at male?“

„Det gjorde jeg samtidig med, at jeg kom ind ved Lodseriet. Jeg begyndte med nogle smaa Pasteltegninger, men saa var der nogle, der sagde, at jeg skulde prøve at male med Olie. Det første Billede forestillede en lille Skonnert med Solnedgangen som Baggrund. En af mine Kolleger, den nu afgaaede Lods-kaptajn Olsen, sagde om det: „Det ligner s'gu Indgangen til Dantes Helvede.“ En af mine andre Kolleger har det endnu og er meget glad for det.“

„De kom jo ogsaa ud paa et Togt med Kongefamilien senere. Hvordan gik det til?“

„Jeg kom om Bord paa „Ingolf“ efter Ansøgning til Hans Majestæt Kongen selv. I „Ekstrabladet“ diskuteredes hver Dag, hvem der fik Chansen, og der blev nævnt flere, men jeg havde jo faaet Besked. Saa en Dag ringede jeg op til Redaktionen og sagde, at de skulde standse dette Gætteværk, for det var afgjort, at jeg skulde med. Næste Dag mødte der en Fotograf og en Journalist op.“

„Fik De saa malet noget paa Turen?“

„Ja, jeg bestilte ikke andet end at male. Da vi strøg forbi Kronborg, havde jeg allerede lavet de første Skitser, og inden vi naaede Kullen, var jeg i Gang med det første Billede. Den svenske Marines Skoleskibe „Jarramas“ og „Najaden“ laa der, og „Dan-

nebrog" med „Ingolf“ i Køl vandet strøg lige imellem dem. Paa de to Sejlskibe blev Undersejlene givet op og Bramsejlene firede. Alle Eleverne røg op i Riggen og svingede med Huerne. Det var vel nok en Hilsen. Jeg har malet den Situation paa flere Billeder. Jeg havde jo set det hele agterfra, men Dronning Alexandrine opfordrede mig til at male det, som om jeg havde set det hele forfra.“

„Har De nogle Minder om Kong Christian fra denne Tur?“

„Ja, Majestæterne var meget elskværdige mod mig. Men jeg husker specielt en Oplevelse fra Island. „Dannebrog“ og „Hvidbjørnen“ laa paa hver sin Side af en Bro. Jeg havde stillet mit Staffeli op paa Agterdækket. Mens jeg staar og maler, siger en Kvartermester: „Hør, Landt, Majestæten taler til Dem!“ Jeg kom naturligvis hurtigt klar af Lærredet og hilste paa Kongen. „Har De travlt, Landt?“ spurgte Majestæten. „Det har jeg altid, Deres Majestæt!“ svarede jeg. „Har De Tid til at komme op og vise Dronningen nogle Skitser?“ spurgte Kongen derefter. Jeg svarede, at jeg altid havde Tid, naar Majestæten kaldte paa mig, og at det var mig en stor Glæde at komme. Da jeg kom op paa Dækket med mine Ruller, sagde Kong Christian: „Ja, Landt, jeg kunde jo lige saa godt været kommet over til Dem, men jeg vil helst være fri for alt det Pifteri, naar jeg gaar fra Borde. Derfor bad jeg Dem komme herover!“

Landt lader Tankerne gaa paa Langfart og fortsætter lidt efter: „Jeg viste mine Billeder til Dronningen paa Agterdækket, hvor der var forsamlet flere Medlemmer af Kongefamilien og Hoffet. Jeg stod med Kasketten under Armen, mens Dronningen talte til mig. Pludselig siger Dronningen til mig: „Landt, gør mig den Tjeneste at tage Kasketten paa igen, saa taler vi meget bedre sammen.“ Jeg var meget glad for den Tur, jeg glemmer den aldrig.“

Mens Landt viser os nogle af sine Malerier nede i Stuen, fortæller han hvert enkelt Historie. Mange af Malerierne skildrer Motiver og Indtryk fra den store Rejse med Kongeskibet. Ud for et af dem standser Maleren og siger: „Her havde vi et rigtigt Havvejr. Jeg kan huske, at jeg stod paa Dækket og arbejdede paa et Billede, som Kong Christian forresten har. Der slog nogle gevaldige Søer over en Gang imellem, og jeg maatte ind imellem springe væk fra Lærredet, som jeg havde surret godt fast. Mens jeg stod og arbejdede, kom Chefen, Kommandørkaptajn Lembcke, hen til mig og sagde: „Her staar De og maler, saa det sprøjter, og med en stor Cigar i Munden, medens alle Kadetterne ligger langs Lønningen og brækker sig.“

„Hvad er nu Deres Yndlingsmotiv, Landt?“

„Mit Yndlingsmotiv er Stormvejr og Havvejr. Jeg kan bedst lide at male i Storm. Men man kan risikere, at Folk siger, at de har været nok i Stormvejr, og at de hellere vil have et Billede med fint Vejr paa. I de to sidste Somre har jeg været ude med et svensk Fragtskib. En Dag sagde jeg til Skipperen: „Du, jeg kunde godt tænke mig at male et Billede til Rederen. Hvad kunde du tænke dig, han vil synes om? En gammel Bark i Storm f. Eks.? — „Ta' mej Fa'n, den gaar inte,“ sagde han. Og saa malede jeg et Godt-

vejrsbillede til Rederen, der blev saa glad, at han inviterede mig ud til Sommer igen.“

„Lad os høre, hvad De mener om moderne Kunst.“

„Derom vil jeg kun sige, at jeg tidligere har lært og stormet over moderne Kunst. Jeg har selv en Datter, som har gaaet paa Kunstakademiet og er meget moderne i sin Opfattelse af Kunst. Vi har skændtes meget om Emnet. Jeg vil svare med det Svar, som hun har givet mig: „Far,“ sagde hun, „husk paa, at du tilhører den ældre Generation og jeg den ny.“ Jeg maler derfor, som jeg selv finder rigtigst og lader andre have deres Meninger.“

„Maler De andet end Marinemalerier?“

„Jeg kender en svensk Portrætmaler. Han foreslog mig en Dag, at jeg skulde prøve at male efter Model. „Nej, den gaar s'gu ikke,“ sagde jeg til mig selv. Men jeg prøvede alligevel og opdagede, at man kan, hvis man vil. Men jeg hylder nu det gamle Ordsprog, der siger: „Skomager, bliv ved din Læst.“

„Naar man har et Navn som Maler, modtager man vel en Mængde Breve? Er der nogle, De har været særlig glad for?“

Frants Landt tager en Brevmappe ned fra en Hylde, blader Arkene igennem og standser ved et af Brevene. „Jeg har baade Breve og Telegrammer fra Kong Christian og Dronning Alexandrine. Det her, der er det sidste, jeg fik fra hans Majestæt, havde han skrevet selv. Efter Turen til Island og Færøerne var jeg i Audiens hos Kongen for at takke. Hans Majestæt sagde blandt andet: „Synes De nu ikke, at det er rart senere hen, at vi har fælles Minder?“ Jeg svarede naturligvis, at det syntes jeg, og jeg synes det endnu.“

Igen lader Lodsmaleren Tankerne gaa tilbage til nogle lykkelige Dage. Landt lever imidlertid ikke kun paa Minderne. Skønt han er 65 Aar, er han alligevel „still going strong“. Saaledes har han lige fuldendt et meget stort Maleri, der har faaet Plads i Hallen paa „Falstria“, og som allerede har tilbagelagt Vejen over Atlanten et Par Gange, og i Atelieret hænger et Par Lærreder, han lige er begyndt at male paa.

Men det er Tid, hvor vi skal sige Farvel. „Skipper“, som under vort Besøg er blevet lukket ude i Køkkenet, begynder at skrabe paa Døren, for det er vist ved at være Spisetid.

Ludwig.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 A/S Det Østasiatisk 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 Helmdal
 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
 Anbenræ Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab
 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 Svanningen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bogserselskab
 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

Thorshøvdi

to Skibshalvdeles mærkelige Skæbne

Af Overskriften maa vore Læsere ikke tro, at det for nylig fra B. & W. søsatte Hvalkogeriet „Thorshøvdi“ er gaaet i to Stykker. Der er heldigvis ikke noget i Vejen med det. Nej, denne Beretning, som vel kan have sin Interesse netop nu, handler om Rederiets Tankbaad paa 14.700 ts., som tidligere har det samme Navn.

Beretningen lyder saaledes efter Norges Handels og Sjøfarts Tidende:

I August Maaned 1943 laa Thor Dahls Tankbaad „Thorshøvdi“, som var i det engelske Admiralitets Tjeneste, i Gibraltar med fuld Last og ventede paa Ordre. Om Aftenen fik den Ordre til at ankre ude paa Reden, da der var daarlig Plads i Havnen. Om Morgenen skulde den gaa østpaa og slutte sig til en Konvoj. Ordren gik ud paa, at den skulde ankre nær det spanske territoriale Farvand.

I Nattens Løb skete der en kraftig Eksplosion, saa Skibet gik over midtskibs. Det viste sig senere, at Skibet var blevet torpederet af en italiensk U-Baad af Enmandstypen. Det var et dristigt Kup af Italienerne, der endnu samme Nat torpederede et Skib yderligere. Der laa et gammelt Vrag paa den spanske Side, hvor Italienerne havde Hovedkvarter for deres Operationer. Derfra kom U-Baaden, og Manden satte i Nattens

Mørke en sindrig konstrueret Torpedo fast paa Skibssiden paa en saadan Maade, at et Skib maatte brydes i to Stykker.

Rederiet hævdede, at det var et Totalforlis og krævede at faa Forsikringssummen udbetalt. Nortraship sendte sin tekniske Chef med Flyvemaskine til Gibraltar for at se paa Vraget og konferere med Myndighederne. Han satte Losningsarbejde i Gang, og det tjener Ingeniør Rippe til Ære, at det lykkedes ham at bjerge 7000 ts. Olie. Han forsøgte ogsaa at faa Skibet repareret, men Orlogsværftet havde mere end nok at gøre med Reparation af Krigsskibe.

Kravet om at faa Forsikringsbeløbet udbetalt blev senere godkendt af Forsikringsafdelingen i Ministry of War Transport, som derved blev Ejer af to Skibshalvdele. Det var et mærkeligt Syn at se dem ligge for-tøjet Side om Side.

Nortraships tekniske Chef fandt, at Maskinen var i udmærket Stand. Der var saaledes ikke en Draabe Vand i Maskinrummet, og en Reparation var mulig, hvis man blot kunde faa en Dok og Plads ved et Værksted. Saa kom Italiens Kapitulation, og Ministry of War bestemte, at de to Dele skulde transporteres til Genua for Reparation. „Thorshøvdi“ havde været et godt Skib paa 14.710



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

SKIBS

Bygning



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

B&W

J. ØKSEN · 43

T.D.W., et af de Skibe, som bl. a. havde vist sig vel-egnet til at hente Hvalolie fra Hvalfangerflaaden i Sydishavet.

Den 2. December 1945 toges Agterskibet paa Slæb fra Gibraltar af den engelske Marines Bugserbaad Niple, men seks Dage efter fik den Maskinhavari, Bugserrossen sprang, og der laa de begge og drev i Midelhavet. H.M.S. „Mindful“, en anden af den engelske Marines Bugserbaade blev sendt af Sted og tog det drivende Agterskib paa Slæb til Bona i Nordafrika, hvor det ankom den 11. December.

Det var en usædvanlig Situation med en og samme Tankbaad liggende paa to forskellige Steder.

Nu skete der ikke noget Nyt før den 5. Januar, da Forskibet under en Nordøstenstorm drev i Land nær Algeiras paa Vestsiden af Bugten ved Gibraltar. Tre af Admiralitetets Bugserbaade tog det af Grunden. Major Wefling stod i Begreb med at købe et Skib og i Samraad med Skibsreder Torgersen i Tønsberg købte han „Thorshøvdi“s to Dele. Nortraship havde tidligere faaet en Tankbaad sprængt i to Dele, og man havde set, hvorledes Ingeniør Ripple gennem sin Forbindelse med Swan, Hunter and Wigham Richardson havde faaet repareret „Vardefjell“.

Men Vanskeligheden med „Thorshøvdi“ laa i, at den ene Del laa i Bona og den anden i Gibraltar, hvortil den var slæbt efter Strandingen. Imidlertid fik man to Bugserbaade til at afgaa fra Hull, og de ankom til Tyne med Forskibet den 27. Maj. Derefter gik de til Bona efter Agterskibet med den dyrebare Maskine. De gik den 12. Juni fra Bona og kom efter en lykkelig Bugsering paa 2158 Sømil til Tyne. Længere har et Agterskib til en Tankbaad næppe været bugseret.

Værftet gik nu i Gang med den store Opgave, men Swan, Hunter and Wigham Richardson havde Erfaring paa det Omraade, da det fire Gange havde bygget Skibe af to Halvdele. Denne Gang maatte der bygges et nyt midtskibs Parti. Inspektionen med Arbejdet havde Firmaet Arnesen, Christensen og Smith (der ogsaa har Inspektionen med den nye „Thorshøvdi“), hvor Ingeniør Ripple havde været ansat, og hvortil han vendte tilbage efter at have været Chef for Nortraships tekniske Afdeling siden Maj 1940.

Køberne, Skibsrederne Hans Torgersen og Wefling fik i det nye Skib en udmærket Baad. Den er chartret for 12 Aar til 2,20 Dollars pr. T.D.W., men med Ret til senere at indsette den 23.000 ts. store Tankbaad, som Firmaet faar bygget i Sverige.

„Thorshøvdi“ hedder nu „Gert Torgersen“ til Minde om Skibsreder Hans Torgersens Søn, som gjorde en straalende Indsats i den norske Modstandsbevægelse og faldt i Kampen for sit Land.

Fagmænd siger, at Swan, Hunter and Wigham Richardson har gjort et udmærket Arbejde og erindrer om, at ogsaa Bugserbaadene fortjener Honnør for de-

res Indsats. Det er første Gang i Skibsbygningens Historie, at to halve Skibe er bugseret 2—3000 Sømil for at blive samlet til et Skib.

I Newcastle taler man om „the resurrection of a ship“ (Opstandelsen af et Skib) og er stolt over det udførte Arbejde.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

A/s Dampskibsselskabet "VENDILA"

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

Gamle Numre af „Vikingen“

Vi har Købere til følgende Numre af „Vikingen“: Nr. 1 1925, Nr. 8 1926, Nr. 1 og 5 1929, Nr. 11 1930, Nr. 1 og 2 1934, Nr. 3, 22 og „Jul paa Havet“ 1938, Nr. 22 1939, Nr. 1 1940, Nr. 24 og „Jul paa Havet“ 1941, Nr. 1 og 3 1943 samt Nr. 3 1948. — For pæne Eksemplarer betaales der 2 Kr. pr. Stk. for „Vikingen“ og 5 Kr. for „Jul paa Havet“. Henvendelse til „Vikingen“s Ekspedition, Christiansborggade 1, København V, Telefon Byen 8040.

DICK'S
MARINE
OILS

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

Gasturbiner

Princippet for Gasturbinen er kendt fra gammel Tid. Det har imidlertid ikke været muligt at virkeliggøre Idéerne før i vore Dage. Det skyldes i Hovedsagen to Ting: De opnaaelige Virkningsgrader for Turbomaskiner samt Fremstillingen af meget varmebestandigt Staal. Princippet er det samme som i Stempelmotorer: En Gas (eller Luft) komprimeres, opvarmes og ekspanderer. Nettoeffekten fremkommer som Differensen mellem (det relativt store) Kompressionsarbejde og Ekspansionsarbejdet, hvilken Differens i en tabs-

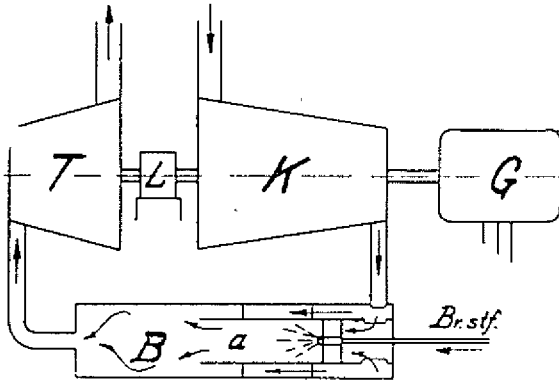


Fig. 1.

fri Maskine vil være lige saa stor som den tilførte Varme.

Alle Processer er dog i Virkeligheden forbundet med Tab ved Friktion og Varmebortledning, saa man maa tilføre mere Arbejde ved Kompressionen end den Energi, som findes i den komprimerede Luft. og denne Luft vil ved Ekspansionen give endnu mindre Arbejde igen. Ved at opvarme den komprimerede Luft vil dens Energiindhold forøges, saa den ved Ekspansion kan afgive mere Energi, end der blev brugt til Kompressionen. Hvor meget Luften kan opvarmes, bestemmes af Materialet. I en Motor foregaar der vekselvis Kompression, Opvarmning og Ekspansion i en og samme Cylinder, medens disse Funktioner i en Gasturbine er overtaget af Kompressor, Forbrændingskammer og Turbine, som arbejder kontinuerligt med hver sin Opgave.

I en Motor hersker Maksimaltemperaturen kun i en Brøkdæl af et Sekund, og Materialet antager ikke højere Temperatur end ca. 300° , medens den kontinuerlige Varmetilførsel i en Gasturbine betinger Staal, som taalet $6-700^{\circ}$ eller mere. De bedste Staallegeringer for Straaleturbiner taalet en Varmegrad paa ca. 820° for et Par Hundrede Timers Drift. Naar man betænker, at alt Materiale begynder at lyse ved 525° og 800° er ved Overgangen til gult Lys, faar man et lille Indtryk af, hvad der kræves af Materiale til en Gasturbines Skovle, som endda skal modstaa ganske anselige Centrifugalkræfter.

Hvad Virkningsgraden for Turbine og Kompressor angaar, saa skyldes den store Fremgang paa dette Felt de sidste 20—30 Aars systematiske Forskning paa Hydraulikkens og Aerodynamikkens Omraade. Mens de bedste Turbokompressorer før havde en Totalvirkningsgrad paa 0,6 til 0,7, er man i Dag oppe paa Virknings-

grader paa 0,85, og en lignende Udvikling har fundet Sted for Turbiner, fra 0,8 til 0,93. Produktet af Virkningsgraderne for Kompressor og Turbine er af Betydning for, hvorvidt Gasturbinen vil give Arbejdsoverskud ved en vis Temperatur. Med $0,6 \times 0,8 = 0,48$ faar man saaledes Turbinen til at gaa i Tomgang ved 850° . Ved $0,85 \times 0,92 = 0,78$ faar man derimod 40 % af Turbinens Effekt som Nettoarbejde ved 650° og faar en økonomisk Virkningsgrad paa 25 %, hvilket svarer til et Brændselsoelieforbrug paa 252 g pr. EHK./Time (uden Varveksler).

Figurerne 2 og 3 illustrerer disse Forhold, og Fig. 4 viser Udviklingen af det varmebestandige Staal, en Udvikling, som stadig gaar frem i Forskningslaboratorierne Verden over.

Da Materialerne ikke taalet mere end $6-800^{\circ}$ og Forbrændingstemperaturen for Olie er ca. 1500° til 2000° , maa der sørges for en god Afkøling af Forbrændingsrummets Vægge, og Gassen maa ikke have større Temperatur end $7-800^{\circ}$ ved Indløbet til Turbineskovlene. Det opnaas ved at benytte et stort Luftoverskud for Forbrændingen. Kun $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{5}$ af Luften brænder, Resten blandes efterhaanden med Forbrændingsgassen efter først at have afkølet Væggene i Forbrændingsrummet, se Fig. 1, 5 og 6.

I en Straaleturbine til Flyvemaskiner fremkommer Nettoeffekten som en kraftig Luftstrøm. Turbinen, som her kun driver Kompressoren, behøver kun 1 eller 2 Trin (Skovlerækker), se Fig. 5. Skal Gasturbinen der-

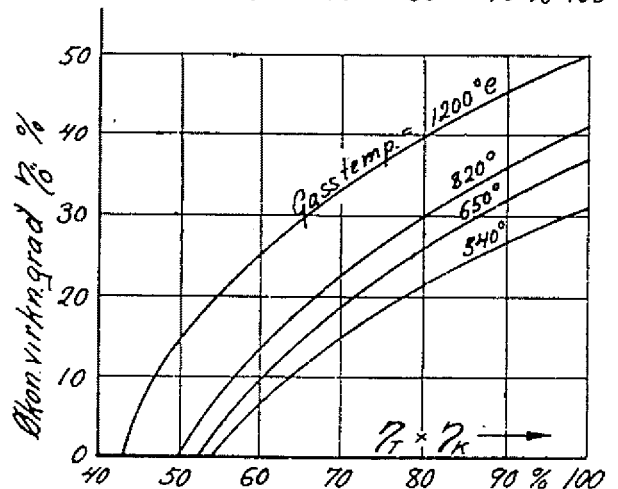
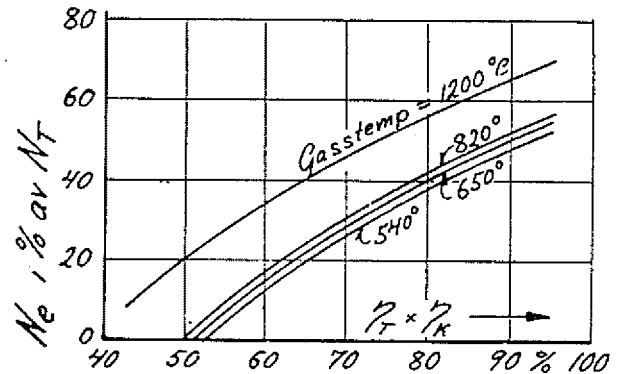


Fig. 2.

Fig. 3.

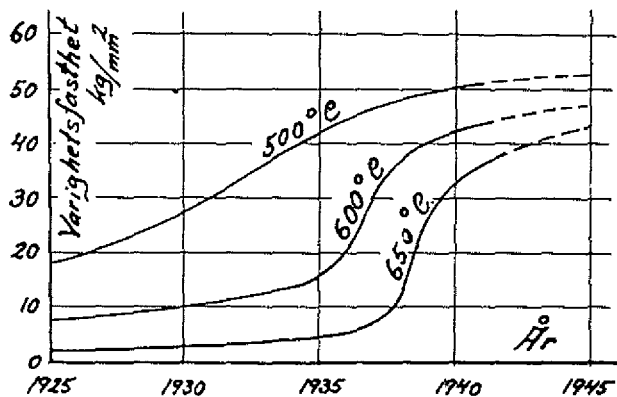


Fig. 4.

imod afgive sin Nettoeffekt i Form af et Vridningsmoment til en roterende Aksel, bør Turbinen have 5—8 Trin. Efter Arbejdet i Turbinen vil Gassen alligevel have et ret stort Varmeindhold, som gaar tabt. Dette Tab tager man, hvor det f. Eks. kun gælder en ringe Køretid (Topbelastningsaggregater for Elektricitetsværker) eller hvor Kravet til en let Maskinvægt er afgørende. Ellers maa man søge at nyttiggøre denne Udstrømningsvarme i en saakaldt Varmevexler, hvorved Varmekonomin forbedres i betydelig Grad.

Fig. 6 viser en enkelt Gasturbine med Varmevexler, som den bl. a. er anvendt paa det i 1939 af Firmaet Brown Boveri og Co. byggede Gasturbinelokomotiv paa 2200 EHK., og som har været i stadig Drift siden da.

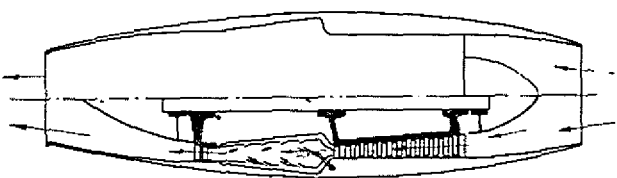


Fig. 5.

I Varmevexleren afgiver Udstødsgassen en stor Del af sin Varme til den komprimerede Luft, før den ledes til Forbrændingskammeret. Da Luften opvarmes ved Komprimeringen og det er Temperaturforskellen, som betinger, at Varme gaar fra Udstødsgassen til Luften, indses det, at en vis Varmeflade paa Varmevexleren svarer til et ganske bestemt Kompressionsforhold, som giver bedst Økonomi. Hvis man ønsker at have et

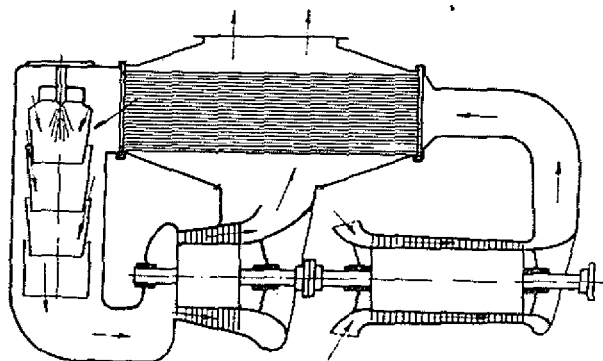


Fig. 6.

højere Arbejdstryk, maa man lade Luften komprimere i to eller flere Trin med Mellemkøling med Kølevand.

For at forbedre Brændstoføkonomien kan man ogsaa lade Ekspansionen foregaa trinvis i flere Turbiner med Mellempvarning, hvorved den gennemstrømmende Luftvægt udnyttes bedre.

Ved at gøre Brug af alle disse Kombinationer kan man konstruere et Kraftmaskinanlæg, som er mere økonomisk end nogen anden Varmekraftmaskine i Dagen maa da finde sig i stor Vægt og Plads for Varmevexlere, Mellemkølere, flere Forbrændingsrum, flere Turbomaskiner etc. Saaledes vil et Anlæg af Type „2—1—0,9“, d.v.s. totrins Forbrænding, en Mellemkøling og 90 % Regenerering i Varmevexler give en Totalvirkningsgrad paa 43 % ved 815° Gastemperatur. Det svarer til et Brændolieforbrug paa 147 g pr. EHK./Time.

De hidtil omtalte Gasturbiner arbejder i saakaldt aabent Kredsløb, i Modsætning til det af det schweiziske Firma Esher-Wyss udviklede System, der har lukket Kredsløb, hvor samme Luft (eller Gasart) cirkulerer gennem Kompressor, Varmevexler, Luftvarmer, Turbine, Varmevexler og Vandkøler og tilbage til

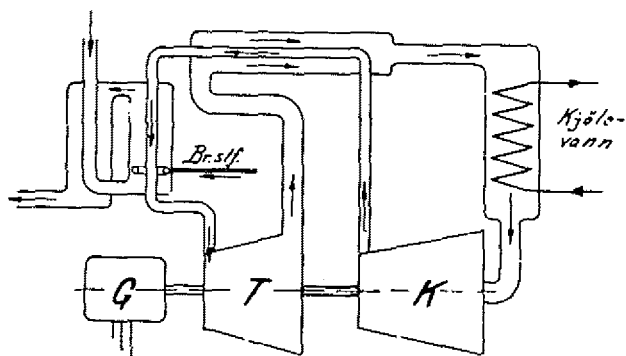


Fig. 7.

Kompressor, omtrent som et Dampanlæg, hvor Vandet er erstattet af en Gas, se Fig. 7. Dette System har den Fordel, at Trykket i Cirkulationssystemet kan holdes paa et højt Niveau. Da Effekten af en Turbine er proportional med den gennemstrømmende Gasvægt, vil Maskinstørrelserne derfor blive mindre end for et tilsvarende aabent System af samme Effekt. Systemet forudsætter dog en Del flere Varmevexler og Rørledninger, men disse kan paa Grund af Trykniveauet være af mindre Dimensioner end ellers.

Gasturbiner kan bruges og bliver brugt paa mange Maader. De første Gasturbiner kom til Anvendelse med „Velox“-Kedler, hvor Fyrrummet holdes under Tryk af en Kompressor drevet af en Elektromotor, delvis hjulpet af en Turbine drevet af de ekspanderende Forbrændingsgasser. Det viste sig, at, naar Systemet var kommet i Gang, behøvedes der ingen elektrisk Kraft til Drift af Kompressoren, Turbinen drev det hele og Elektromotoren virkede tværtimod som Dynamo og leverede Strøm tilbage til Nettet.

Ogsaa i Forbindelse med Opladning af Forbrændingsmotorer efter det kendte Buchi-Trykladningssystem har man faaet en hel Del Erfaringer for Turbinekonstruktion og Skovmateriale.

De første selvstændige Gasturbiner blev leveret af B.B.C. (Brown Boveri Co.) i 1936 til nogle Olieraffi-

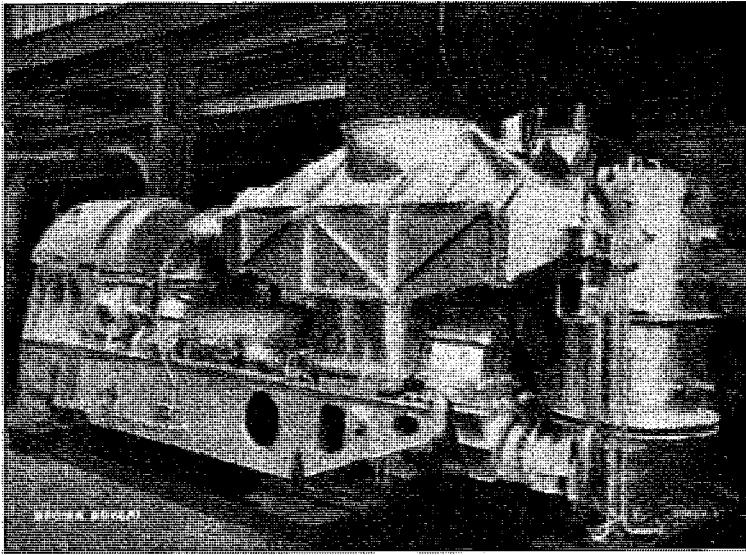


Fig. 8.

naderier i Amerika, hvor der ved den saakaldte „Houdry Cracking Process“ behøves store Mængder Luft samtidig som Processen afgiver massevis af varm Gas. Der er nu mange af den Slags Turbiner i Drift, de gaar Aaret rundt, og Effekten varierer fra 500 til 2500 EHK.

Paa Grundlag af disse Erfaringer leverede B.B.C. i 1939 det første rent oliefyrede Gasturbineanlæg til et bombesikkert Elektricitetsværk i Neuchatel. Dette An-

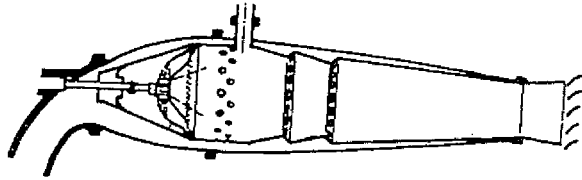


Fig. 9.

læg er kun beregnet paa at være i Drift faa Timer om Aaret og har derfor ikke Varveksler, Virkningsgraden er alligevel 18 %, og Igangsætningstiden til fuld Belastning (5700 HK) er kun fire Minutter. Samme Aar bestilte de schweiziske Statsbaner det foran omtalte Lokomotiv ved B.B.C. Gasturbinen er vist paa Fig. 8. Driften er turboelektrisk og Totalvirkningsgraden er 20 % ved 0° Udetemperatur.

De væsentligste Fordele ved Gasturbiner er, at de ikke behøver Kølevand eller Vandpaafyldning, Opbygningen er meget enkel og Betjeningen ligeledes, der er ideelle Smøreforhold for alle Lejer (ingen frem- og ingen tilbagegaende Dele), og Maskinen er fuldstændig afbalanceret og vibrationsfri.

Under den sidste Verdenskrig fik Gasturbinen et vældigt Opsving, idet flere af de krigsførende Nationer udviklede den og tog den i Brug til Fremdrivning af Flyvemaskiner som Straaleturbiner. De foran nævnte Fordele er i lige saa høj Grad til Stede i en Straaleturbine, og det viste sig endvidere, at et nyt Straaleturbineaggregat kan konstrueres, bygges og prøves paa en Fjerdedel af den Tid, det tager for en Stempelflymotor, og Gasturbinen har kun en Trediedel saa mange forskellige Dele, saa den let kan sættes i Masseproduktion. Det væsentligste er dog, at Straaleturbinen har en

enorm Effekt i Forhold til sin Vægt og Størrelse. Rolls Royce Typen „Nene II“, som ved en Flyvehastighed paa 600 km/h yder ca. 5000 HK, har en Diameter paa 1,25 m og vejer kun 0,14 kg/HK. Fremkomsten af Straaleturbinen gav ogsaa Udviklingen af det varmebestandige Staal et stærkt Stød fremad, saa enkelte Fabrikanter nu tillader 800° konstant Indløbstemperatur i Turbinen.

Straaleturbinerne har den karakteristiske Bygemaade, at Forbrændingskammeret eller -kamrene er anbragt koncentrisk om Aggregatets Længdeakse mellem Udløbet fra Kompressoren og Indløbet til Turbinen. Konstruktionen bliver derved meget elegant med ret Gennemløb og uden en eneste gasførende Ledning, se Fig. 5. Forbrændingsrummene, som er af varmebestandige, tynde Plader, afkølet af Luftstrømmen og uden Isolation, har en enorm Varmeomsætning. Medens der i Fyret paa en sædvanlig Dampkedel omsættes ca. 200.000 kcal/m³ i Timen, er Varmeomsætningen i Forbrændingskamrene paa en Straaleturbine ca. 80 til 120 Mill. kcal/m³ i Timen, d.v.s. 400 til 600 Gange større. Fig. 9 og 10 viser to forskellige Typer af disse Forbrændingskamre. Det første er fra De Havillands Type

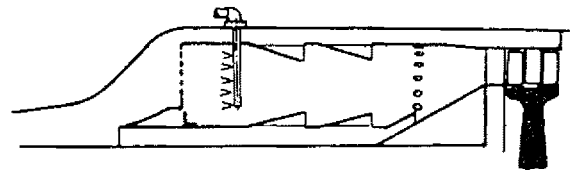


Fig. 10.

„Goblin II“, der er udstyret med 16 saadanne, det andet er fra Metro-Vic Type „F 2/3“ og er et sammenhængende Rum med 20 Brændere.

De første officielle Rapporter angaaende Gasturbinedrift af søgaaende Skibe gælder den engelske „MGB 2009“, som er drevet af en ombygget Metro-Vic Straaleturbine Type „F 2“ paa 2500 HK. I Straalen paa denne er indbygget en særskilt roterende femtrins Turbine, som gennem et Gear er tilkoblet Propelleren. Anlægget er uden Varveksler, og Brændolieforbruget er derfor noget højt, ved fuld Fart 475 g/EHK. Det kan levere fuld Kraft 1,5 Min. efter Starten. Fig. 11 viser et Fotografi af Anlægget paa Prøveplan.

Det er rimeligt, at lette, hurtiggaaende Skibe som

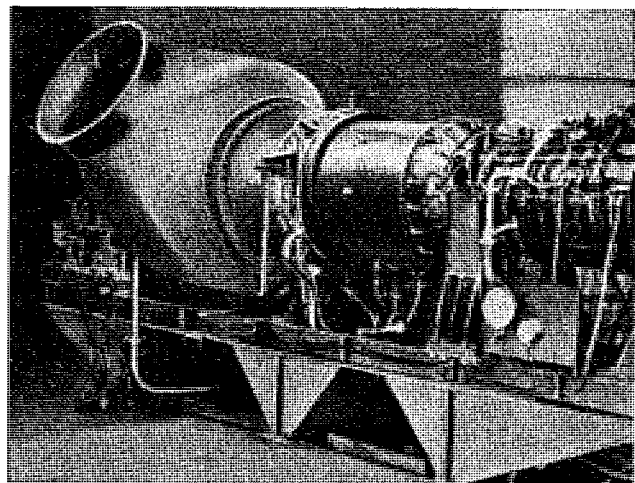


Fig. 11.

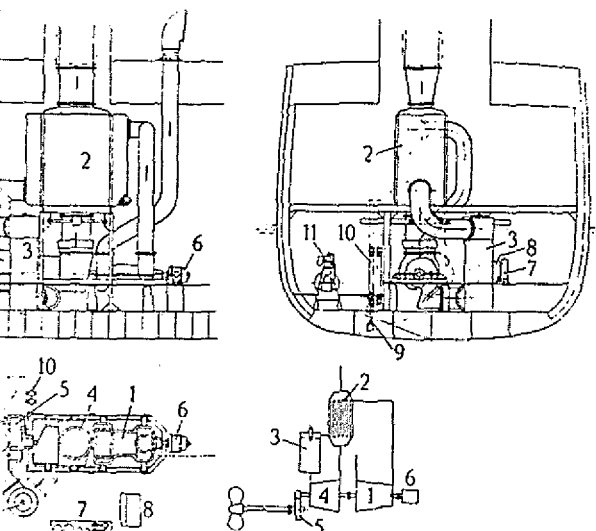


Fig. 12.

- | | |
|----------------------------------|------------------------------|
| 1. Kompressor. | 6. Startmotor. |
| 2. Varmevexler. | 7. Brændstofpumpe og Filter. |
| 3. Forbrændingskammer. | 8. Manøvreplads. |
| 4. Gasturbine. | 9. Smøreoliepumpe. |
| 5. Reduktionsgear med Trykgleje. | 10. Smøreoliekøler. |
| | 11. Hjelpe-Dieselmotor. |

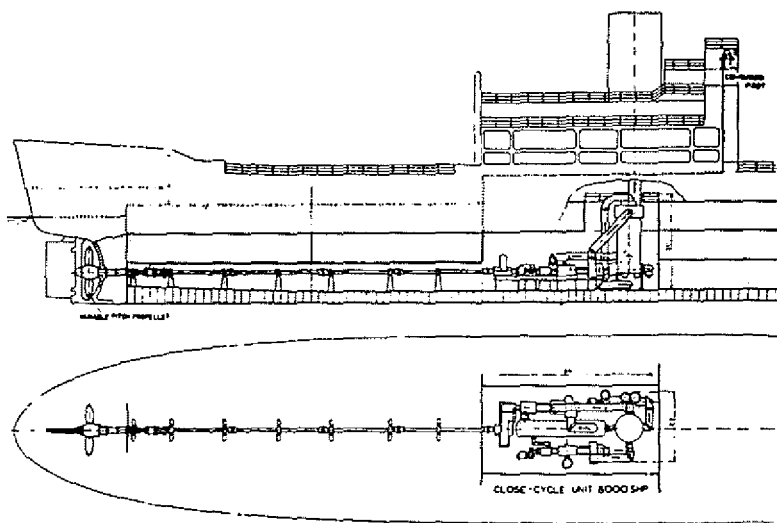


Fig. 13.

f. Eks. Torpedobaade, faar sit Maskineri udviklet gennem Ændringer af Flyvemaskinemotorerne. Det var Tilfældet baade med de allieredes benzindrevne MTB'er og de tyske dieseldrevne „E-Baade“, som havde Mercedes Benz Luftskebsmotorer, og nu sidst med „Gatric“ Turbinen i „MGB 2009“.

Paa den anden Side drives der en stadig Kampagne af Producenterne af de tunge Gasturbiner for at faa Indpas i større Krigs-, Last- og Passagerskibe, og der er den Slags Turbiner under Bygning baade i Europa og i Amerika. For større Skibe paa lange Rejser med stadig fuld Belastning er Brændolieøkonomien af stor Betydning ligesom Tiden mellem Hovedeftersynene. Mens en Straaleturbine maa skifte Skovle etc. efter 2 a 300 Timers Drift, bør et større Skib kunne gaa det ti- eller tyvedobbelte af denne Tid. Maksimumstemperaturen maa derfor nedsættes i Gasturbiner til dette Brug, men dette Tab i Processens Økonomi kan her let neutraliseres, da der er Plads til Installation af gode Varmevexlere, uden at Maskineriets Vægt bliver for stor. Tværtimod bliver Gasturbinemaskineriets meget kon-

kurrencedygtigt baade hvad Økonomi, Vægt og Maskinrumsplads angaar.

Fig. 12 viser et Projekt af B.B.C. for en Fragtdamper med 2000 AHK. Luft med et passende Tryk fremstilles af Kompressoren, 1, den gaar gennem Varmevexleren, 2, hvor den forvarmes, og derfra til Forbrændingskammeret, 3, hvor den tjener som Primærluft for Forbrændingen og Sekundærluft for Afkøling af Gasserne. De sidstnævnte gaar ind i Turbinen, 4, ved en Temperatur paa 600—650°. Turbineudstødsgasserne gaar ved en Temperatur paa ca. 400° til Varmevexleren, 2, hvor der finder et passende Temperaturfald Sted. Et enkelttrinns Anlæg af denne Type vil have en Virkningsgrad paa 18 % ved Akslen, hvilken stiger til 28 % med en passende Varmevexler. Det svarer til et forbedret Olieforbrug fra 350 g til 220 g/AHK/h. Vægten er 28,6 kg/AHK.

Fig. 13 viser et Projekt af Escher Wyss for 800 EHK efter Firmaets egen Type Propeller med stilbare Blade. Den beregnede Vægt er ca. 20 kg/EHK.

Det er rimeligt, at Rederier er forsigtige med noget nyt til at begynde med, men at man venter sig meget af Gasturbinen som Skibsmaskine, er en kendt Sag mellem Skibs- og Maskiningeniører. Det er ikke for ingenting, at bl. a. det kendte Firma Gebr. Sulzer har anlagt store Laboratorier og et særligt Ingeniørkontor med 30—40 Konstruktører og Ingeniører, udelukkende for Gasturbineafdelingen. Sulzer har udarbejdet et specielt Princip for sine større Gasturbinemaskinerier. Det er en Kombination af det aabne og det lukkede System. Sulzer har ogsaa under Forsøg en egen Type af Propellere med stilbare Blade til Brug i Forbindelse med Gasturbiner. En Konstruktion som synes meget lovende.

Da en Turbine ikke kan gaa begge Veje, maa man finde andre Løsninger for at kunne bakke. Man kan vælge mellem Bakturbine, turboelektrisk Drift eller Propeller med stilbare Blade. Det ser for Tiden ud til, at den sidstnævnte Løsning er den fordelagtigste, og der findes flere gode Konstruktioner for Propellere op til 4000 HK, og de tilbydes med Garanti for op til 8000 HK.

I Amerika er man ogsaa i fuld Gang med at prøve

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe

Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.

Indhent Tilbud

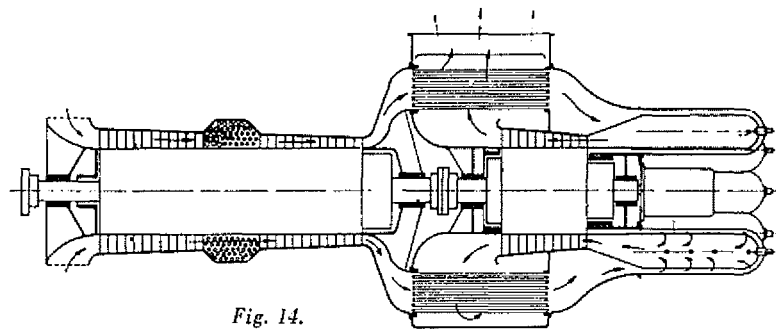


Fig. 14.

Gasturbiner til Skibe. Allerede før Krigen kontraherede Bureau of Ships of U. S. Navy om et 3500 EHK. Anlæg med Allis Chalmers. Paa Prøvestationen for U.S. Navy i Annapolis er Anlægget med Held prøvet ved 785° kontinuerlig Gastemperatur foran Turbinen. Prøvning ved 815° afholdes nu. Elliott Company har ogsaa bygget et Anlæg for U. S. Navy paa 2500 HK. En Elliot Gasturbine skal ogsaa efter Ordre af U. S. Maritime Commission installeres i et Liberty Skib. Anlægget bliver paa 3000 EHK. og vil være 18 % lettere end et Damp turbineanlæg og 31 % lettere end et Dampstempelmaskinanlæg.

Det er nu Opgaven for Maskinkonstruktørerne at kombinere Straaleturbinens simple Opbygning og yderst lave Vægt med brændstofbesparende Varmvekslere etc., uden at Anlægget bliver for kompliceret eller belemret med for mange svære Luft- og Gasledninger, og samtidig — ved at moderere Kravet til Arbejdstemperaturen — at øge den effektive Arbejdstid mellem Eftersynene. Forslag i denne Retning er gjort af mange, Fig. 14 viser et af J. K. Salisbury ved General Electric Co. for Anvendelse i Lokomotiver og lette Skibe. Varmveksleren er arrangeret koncentrisk omkring Turbinen. De otte Forbrændingskamre af samme Type som i Straaleturbinen er anbragt for Enden af Aggregatet, hvor de er lette at inspicere og skifte. Der-

imod er selve Turbinen ikke saa let tilgængelig. Ved Anvendelse i Skibe, hvor Kølevand er let tilgængelig, kan indbygges en Mellemkøler som vist.

Af det nævnte fremgaar, at der kan findes flere Løsninger for et givet Problem. Gasturbinen kan ikke løse ethvert Spørgsmaal vedrørende Skibsfremdrivning, da man stadig maa huske, at den endnu er i sin Barndom. Der er gjort store Fremskridt i de senere Aar, men der er stadig langt igen. Temperaturer og Virkningsgrader maa sættes op, Vægt og Bekostning sættes ned. Det skulde i en ikke altfor fjern Fremtid være muligt at fremstille et relativt økonomisk Gasturbinemaskineri med en Vægt paa 1 a 2 kg/EHK. og som kun behøver Eftersyn oftere end hver 1000 a 2000 Timer.

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

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Vi holder os til



ESBJERG TOV

Skibsmodel sælges

Columbus' „Santa Maria“ 1:50, meget fin i Udførelsen. Henvendelse: „Anker Modeller“, Plantevej 8, Søborg. Modellen staar udstillet paa „Vikings“ Ekspedition, Christiansborggade 1, V.

OVE SKOU

REDERI. BEFRAGTNING. KLARERING

KØBENHAVN V

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.:
MÆRKE HOLZANDIA

STIFTET 1899
FARVER OG LAKKER
Specialitet: SKIBSFARVER

Deres
Bankforretninger



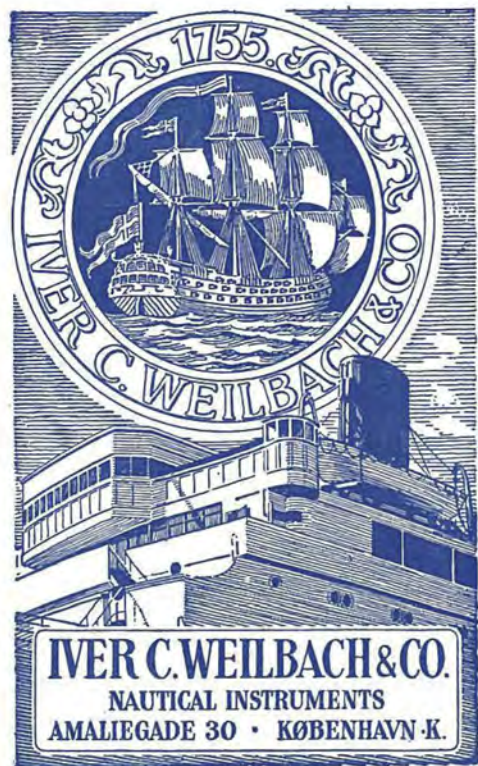
ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

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.



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«



**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

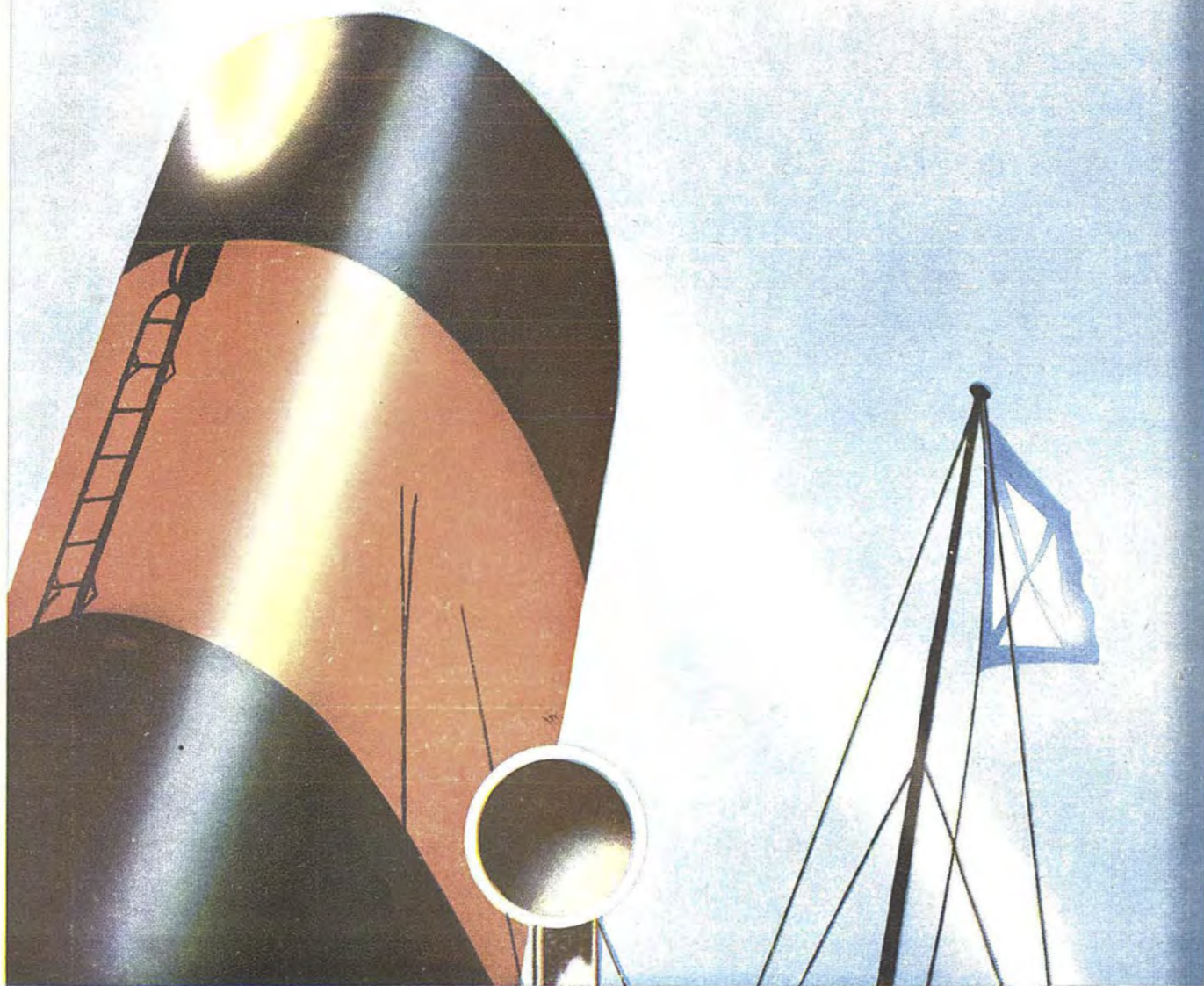
Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AALBORG  **TAFFEL**

Kilbuck Offn. 1/1

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

1. Kr.
1. Juli

Italiensk Skoleskib „C. Colombo“

1948 - Nr. 7
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

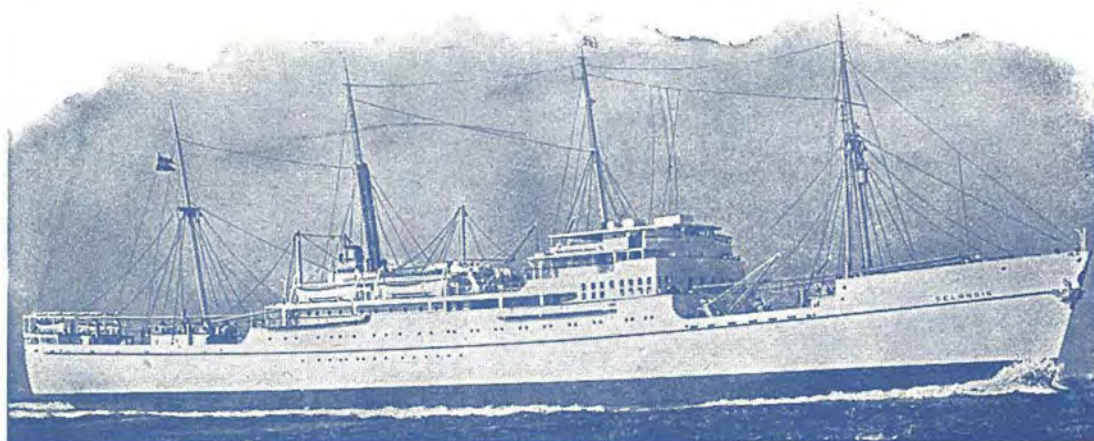
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

„Kjøbenhavn“s Forlis

Atter en Gang er vi blevet smerteligt mindet om Krigers Gru, som ved „Kjøbenhavn“s Forlis den 11. Juni viste sit dystre Aasyn. Ulykkesbudskabet om de mange Menneskers Død lammede fuldstændigt hele det danske Folk. Da Minister Johs. Kjærboel om Aftenen holdt en Mindetale i Radioen i Anledning af Katastrofen, udtrykte han netop de Tanker, som næredes af alle Danske, da de erfarede om den tragiske Begivenhed.

„Vi kan næsten ikke forstaa, at det er sandt: glade Mennesker, som i Aftes forlod Københavns Havn for at tage paa Ferie, for at besøge Slægt og Venner eller paa Forretningsrejse, er ikke længer iblandt os“, sagde Ministeren og fortsatte: „Mange medfølede Tanker gaar til dem, der har mistet deres Kære. En Mine, et af Krigens grusomme Redskaber, har bragt Sorg og Fortvivlelse over mange Hjem“.

Minister Kjærboel fremhævede endvidere det Mod, der var vist af Søfolkene om Bord paa de tilslidende, hjælpende Skibe og om Bord paa „Kjøbenhavn“. Talen sluttede med følgende Ord:

„Paa Regeringens Vegne skal jeg udtale den allerdybeste Medfølelse med de Mennesker, Katastrofen har ramt. Jeg vil ikke forsøge at sige trøstende Ord til de Efterladte, for Ord formaar saa lidt, men de skal vide, at hele det danske Folk deler deres Sorg, og at der overalt i Landet lyder et „Æret være deres Minde“.“

Livet gaar dog trods alt videre. Det vil vare længe, inden Bølgerne lægger sig efter Minesprængningen ved Hals, hvor tidligere 12 danske Skibe er gaaet ned som Følge af den sidste Krigs udpekulerede Vaaben. Denne sidste store Ulykke har kostet det hidtil største Tab af Menneskeliv ved et dansk Skibs Minesprængning. At Tabet ikke blev større, skyldes udelukkende den lykkelige Omstændighed, at D. F. D. S.'s Fragtdamper „Frigga“ befandt sig i Nærheden i Katastrofeøjeblikket. Det er ogsaa vort Indtryk, at den danske Sømandsstand ved denne Katastrofe som ved saa mange tidligere viste sig i Besiddelse af Mod, Beslutsomhed og Opofrelse. De forskellige Søfolk, der deltog i Redningsarbejdet, hævder, at de kun har gjort deres Pligt som Sømand, men deres Indsats vil tjene som Bevis paa, at der blev gjort, hvad der kunde gøres for at redde saa mange som muligt. Midt i Sorgen vil Sømandsmodet lyse op og varme vore Hjeiter. Beundringsværdig var den Hurtighed, hvormed „Frigga“s Kaptajn iscenesatte Hjelpearbejdet. I Beretningerne har været nævnt den udmærkede Maade, han fik placeret sit Skib paa i Forhold til „Kjøbenhavn“. Han og hans Mandskab har reddet over 200 Mennesker, som havde været Dødens sikre Bytte, hvis ikke „Frigga“ havde været der.

Som altid efter en stor Ulykke søgte Kritikken efter et Punkt, hvorpaa den kunde sætte Fingeren. Det ser imidlertid ud til, at den sørgelige Katastrofe er et af de hændelige Uheld, disse forrykte Tider er blevet saa rige paa. Der er sikkert intet at bebrejde hverken Officerer eller Mandskab om Bord paa „Kjøbenhavn“. Mod Miner er selv det bedste Sømandsskab kommet til kort før. Mange mener vel, at der kunde være gjort mere ud af Ministrygningen, men den danske Marine har siden Kapitulationen gjort alt med alle til Raadighed staaende Midler for at sikre den indenlandske Skibsfart mod Minefaren.

Den frygtelige Ulykke vil sikkert give Anledning til forøget Indsats for at dæmme op for Minefaren, og Staten vil sikkert gøre alt for at læge de blødende Saar. Gid „Kjøbenhavn“-Katastrofen maa forblive enestaaende i sin Art.

Redaktionen.

En Perle

er skænket de danske Søfolks Enker

Det er egentlig underligt, at man kommer til at tænke paa Clara Østø's Vise, naar man sidder og hører Pastor Eilschou Holm i Ornat holde Talen ved Indvielsen af det Hus, som er skænket til Sommerhjem for forliste Søfolks Enker, men det maa være „Maaden“. Eilschou Holms Maade er fribaaren. Han taler for den Sag, som var den ham givet, og vi ved dog alle, at det har været en Sag, Eilschou Holm har arbejdet paa i mange Aar.



Det smukke, nye Sømændshjem.

Man kan lide Pastor Eilschou Holm, derfor faar han omtrent alle sine Ønsker opfyldt.

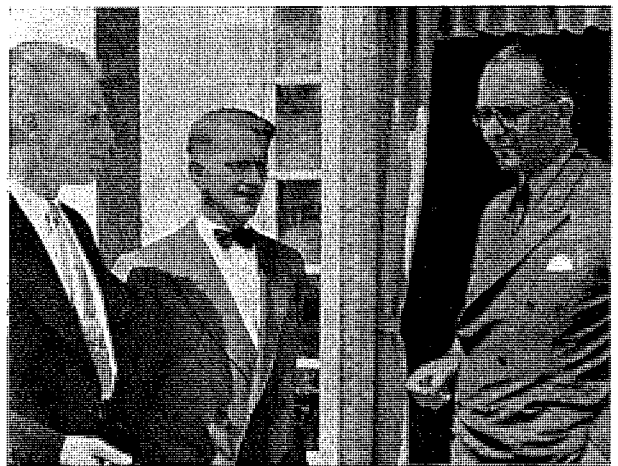
I „Brinchly“ maa alle de Krav være opfyldte, som man kan sætte til et Feriehjem. Yndige Værelser opkaldt efter forskellige danske Provinshavne, Opholdstue, hyggelige og meget smukt møbleret, Plads til 30 Beboere ad Gangen, Legepladser til Børnene og den skønneste Udsigt til Roskildefjord, saadan er Huset, som ligger i Veddelev, og som blev overdraget Indenlandsk Sømandsmission ved en lille Festlighed Søndag den 20. Juni.

Formanden for „Sømændenes Mindefond“, Afdelingschef Ove Nielsen, overdrog Hjemmet til Indenlandsk Sømandsmission. I en smuk og velformet Tale takkede han Pastor Eilschou Holm for den Hjælpsomhed og Iver, hvormed han havde hjulpet til Husets Tilblivelse. Han sagde, det var en Gave fra det danske Folk til Sømændene, og han ønskede, at det maatte bringe megen Glæde og Trøst til de Sømandsenker, der kom til at bo paa Hjemmet.

Pastor Eilschou Holm takkede paa Sømandsmissio-

nens Vegne for Gaven og nedbad Velsignelse over Feriehjemmet. Derefter havde en Række af Søfartens Repræsentanter Ordet. En Repræsentant fra Rederiforeningen, Fuldmægtig Seeberg Erlund, bragte Redernes Lykønskning med Huset, og Formanden for Skibsførerne, Kastrup Olsen, sagde blandt andet: „Søens Folk ønsker Dem til Lykke med dette smukke Hjem, som vi takker for, men vi synes ogsaa, vi har gjort os fortjente til det. Ikke fordi vi ikke er tilfredse med, hvad der bliver gjort for Søens Folk, men fordi det er en Tilfredsstillelse, naar man modtager en Gave, ogsaa at kunne sige, man har kæmpet for at gøre sig fortjent til den.“ Maskinmester Fischer sagde, det var ham en Glæde at kunne gaa tilbage til Maskinmestrene og fortælle, hvilket smukt Hjem, der var stillet til Raadighed for Enker med Børn, for, som han sagde, det var noget, der stadig optog de søfarende, hvad der skulde blive af dem derhjemme, hvis Familieforsørgeren aldrig naaede hjem. Formanden for Sømændenes Forbund, Th. Laursen, ønskede, at der maatte blive rejst mange af den Slags Hjem over hele Danmark. Til Slut takkede en Sømandsenke og udtalte rosende og anerkendende Ord om Hjemmets Ledelse. Feriehjemmet ledes af Hr. Kurt Hansen sammen med Fru Bagge.

Her saa man et synligt Bevis paa, hvad de Penge gaar til, som den store Sømandsindsamling indbragte, og som Ove Nielsen sagde efter Indvielsen: „Det er dejligt at se et synligt Bevis i saa smuk en Form paa den Offervilje, der er vist fra saavel Redere som fra den øvrige danske Befolknings Side.“ A. B.



Fra venstre: Afdelingschef Ove Nielsen, Pastor Eilschou Holm og Lederen af Hjemmet Kurt Hansen.

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

Med Kurs mod England

Af OTTO LUDWIG

TIL Oktober er det 75 Aar siden, at den første Damper indgik til Esbjerg Havn. Som en Hyldest til den nye Havneby var Damperen, der var hjemmehørende paa Fanø, døbt „Esbjerg“. Den ankom fra Cardiff med en Ladning Jernbaneskiner til det jydsk Jernbanenet, der paa den Tid var i stærk Udvikling. Havnen var endnu ikke helt færdig, da „Esbjerg“ lod sin Dampfløjte høre for første Gang uden for Byen. Først i 1878, efter ti Aars Arbejde, var Havneanlægget færdigt. Omtalte Dampers Ankomst blev imidlertid Indledningen til en stadig voksende Skibsfart mellem Danmark og England. Esbjerg Havns Anlæggelse betød, at „Taageøen“ mod Vest rykkedes tættere til Danmark. Hidtil havde der kun været større Dampskibsforbindelse mellem Danmark og England fra København, og nu og da stod en Damper ud fra Hjerting med Kurs vestpaa. Hjertings Betydning som Havn var efter Esbjergs klondyke-agtige Fødsel lig Nul.

Dampskibet „Esbjerg“ foretog i den kommende Tid elleve Rejser til Thameshaven med levende Kvæg. Der med var Esbjerg blevet en Eksporthavn. Skønt Havnen stadig ikke var helt færdig, kunde man dog allerede i 1874 aabne den officielt. Aaret efter indsatte det niaarige D.F.D.S. sin nybyggede Hjuldamper „Riberhuus“ i regelmæssig Sejlads mellem Esbjerg og Thameshaven. „Riberhuus“, der var paa 627 BRT, medførte ligesom „Esbjerg“ levende Kreaturer. I Slutningen af 1885 indkøbte Det Forenede Dampskibsselskab „Esbjerg“ for at udvide Ruten.

Eksporten fra Esbjerg til England var i Begyndelsen i voldsom Stigning, og i 1880 var D.F.D.S.'s Baade oppe paa en Transport af henved 18—19.000 Stk. Kvæg om Aaret. Eksporten af levende Dyr fra Esbjerg udgjorde samme Aar 52.387 Dyr, medens Eksporten af Flæsk, Æg, Smør og Fisk udgjorde 2897 Tons. Eksporten af levende Dyr kulminerede i 1883 med 70.598 Stk. Dyreeksporten var derefter i stadig Dalen, men blev i 1888 afløst af en betydelig Stigning i Eksporten af de Landbrugs- og Fiskeprodukter, som stadig er de vigtigste Udførselsvarer for vort Land.

I 1880 lagde D.F.D.S. Englandsruten om. Man var meget utilfreds med de Forhold, de danske Produkter blev anbragt under i Thameshaven, før de transporteredes videre til London. Harwich blev derfor det nye Maal for de danske Skibe, der afgik fra Esbjerg til England. Samtidig fik Det Forenede Dampskibsselskab arrangeret det saaledes, at Varerne blev transporteret videre til London efter gennemgaaende Takster. Naturligvis var de forskellige Firmaer og Jernbaneselskabet i Thameshaven meget utilfreds med denne Ordning, hvorfor de i 1882 oprettede deres eget Dampskibsselskab, som skulde konkurrere D.F.D.S. ud af Esbjerg—Englands-Ruten. Resultatet af denne Konkurrence var, at Fragterne begyndte at rasle ned, og Situationen blev tilsidst uholdbar for begge Parter, der sluttede Forlig.

Der var imidlertid ogsaa andre Selskaber, der forsøgte at konkurrere med D.F.D.S. Som oftest var disse Selskaber dog ikke pengestærke nok og maatte derfor snart opgive. I 1880 overtog Selskabet Ruten København—Newcastle, og efterhaanden samlede det næsten al regelmæssig Sejlads paa England under sit Rederiflag, idet mange mindre Selskaber tilsluttedes D.F.D.S., der saaledes kom til at raade over et meget betydeligt Fartøjsmateriel. I Landbrugskredse frygtede man, at D.F.D.S. der næsten havde tilkæmpet sig en Monopolstilling i Englandssejladsen, skulde udnytte denne ved at skruer Fragtpriserne i Vejret. Man spekulerede derfor paa at starte Andelsrederier, men Det Forenede Dampskibsselskab viste sit gode Sindelag ved tværtimod at sænke Fragterne, da Fortjenesten voksede.

Medens Kvægtransporten endnu var stigende, lod D.F.D.S. bygge et Skib til denne Transport fra Esbjerg, nemlig Hjuldamperen „Koldinghus“. Passagerfarten var endnu af ret underordnet Betydning. Esbjergs Betydning som Havneby og særlig som Eksporthavn for Varer bestemt til England steg imidlertid stadig, hvilket ikke mindst skyldtes Jernbanernes Fremskridt i Jylland. Disse skabte en hurtigere og bedre Forbindelse til Byen.

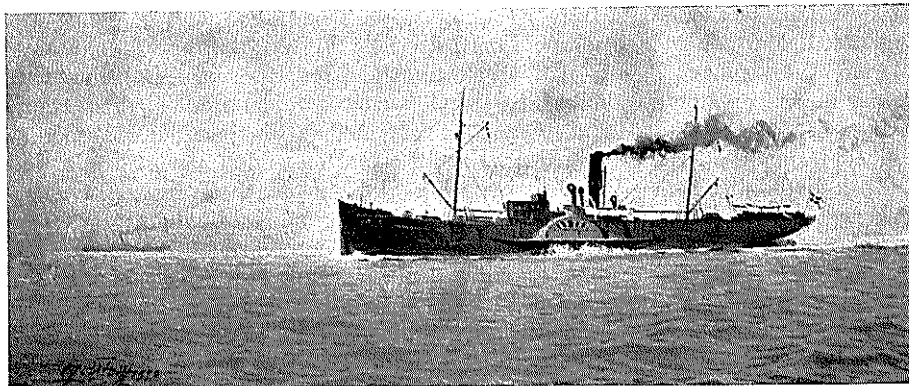
Kort før Aarhundredskiftet indsattes Skibene S/S „Ficaria“, S/S „Primula“ og S/S „N. J. Fjord“ paa Esbjerg-Ruten. Det var alle Skibe paa omkring 1500 BRT og med en Fartevne af ca. 14 Knob. I 1901 indsatte Damperen „J. C. la Cour“, der havde en Bruttotonnage paa 1615 Tons.

Passagerbefordringen begyndte efterhaanden at blive af større Betydning, hvilket man maatte tage Hensyn til i de nye Skibe. Det stadig voksende Antal Passagerer gjorde, at man i 1913 maatte indsætte Nybygningen „A. P. Bernstorff“ paa Esbjerg—Harwich-Ruten. Denne Damper opfyldte næsten alle Datidens Krav til en moderne Passagerdamper. „A. P. Bernstorff“ var i Forhold til de øvrige Skibe paa Ruten et stort Skib med sin Bruttotonnage paa 2316 Tons.

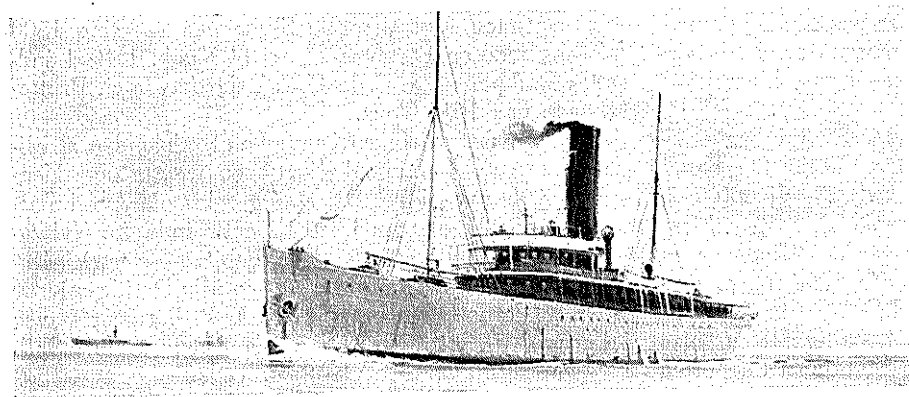
Det danske Landbrugs Omlægning fra Eksport af levende Dyr til Flæsk, Æg og Smør betød meget for den regelmæssige Skibsfart. Hele det danske Samfund blev efterhaanden afhængigt af Englandsruten. D.F.D.S. forhandlede med Regeringen, der var meget interesseret i en hyppigere Trafik paa England. Det blev nu vedtaget at forøge Antallet af Ture fra Esbjerg til Parkeston til tre Sejlads om Ugen. Samtidig skulde Fragtterne fastlægges. D.F.D.S. var nu blevet det „nationale Rederi“. Selskabet skulde efter en Overenskomst med Regeringen have udbetalt et aarligt Tilskud af 150.000 Kroner, og for at aabne en ny Rute mellem Esbjerg og Hull skulde Det Forenede modtage et Tilskud paa 20.000 Kroner om Aaret. Selskabet ansaa disse Tilskud for at være en Støtte for Landbruget i langt højere Grad end for Skibsfarten. Iøvrigt blev den nye Rute allerede i 1890 lagt om fra Hull til Grimsby,

da Trafikken til den førstnævnte Havn ikke saa ud til at skulle faa nogen særlig Betydning. I 1889 var Overenskomsten om Statsunderstøttelse til Esbjerg-Ruterne forøvrigt revideret, saaledes at Staten i Stedet skulde betale Dampskibsselskabet en vis Sum for hver Shilling, Fragten blev nedsat pr. Ton. Ganske kort Tid efter nedsattes Fragterne derfor betydeligt. Statstilskudet bortfaldt imidlertid helt ved Kontraktens Udløb i 1912.

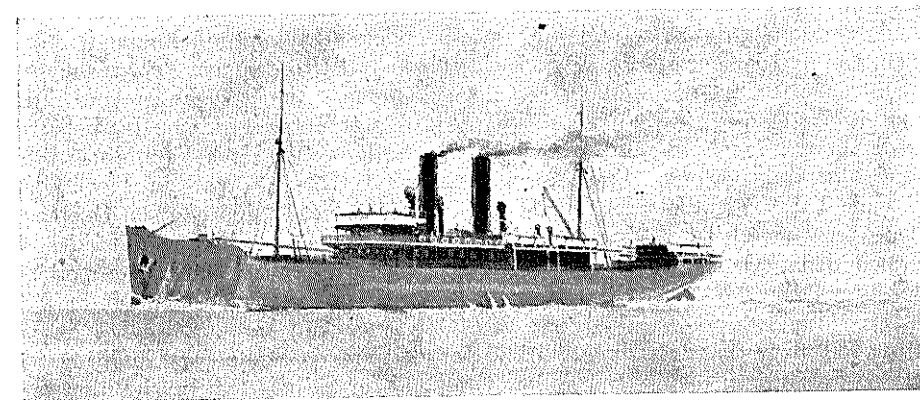
Ruterne fra Esbjerg til England var altid fuldt udnyttet, og D.F.D.S. var derfor stemt for at indsætte nye Skibe af nogenlunde samme Størrelse som „A. P. Bernstorff“ paa disse Linier. Desværre ødelagde Krigen i 1914 alle de Planer, Selskabet havde med Hensyn til Englandsfarten, og i Stedet for at udvide Ruterne maatte man samme Aar helt indstille dem, da Minefaren var meget stor.



H/S „Riberhuus“, bygget 1875.



S/S „Ficaria“, bygget 1896.



S/S „J. C. la Cour“, sejlede paa Ruten fra 1901 til 1929.

I 1919 var man klar til at genoptage den regelmæssige Skibsforbindelse med Nabolandet mod Vest. Til at begynde med omfattede Esbjerg—England-Sejladsen to ugentlige Ture. Til at bestride denne Opgave havde man „A. P. Bernstorff“ og det ældre „J. C. la Cour“. Men snart kom man atter op paa fire Ture fra Esbjerg til England om Ugen. I Esbjerg havde man længtes efter igen at se Skibene staa ind og ud af Havnen. Byen havde med Hensyn til Skibsfarten ligget øde hen under hele Krigen, da Ruterne fra Danmark til England var blevet lagt om. Udførslen af de Varer, Danmark under de lange Krigsaar sendte England, foregik hovedsagelig fra København, Aarhus, Aalborg og Odense. Regelmæssig Sejladse var der ikke mere Tale om, for man maatte efterhaanden være glad, hvis Skibene blot slap uskadt frem til Bestemmelsehavnene, der iøvrigt ikke mere var de samme som før Krigen.

Paa Grund af Mine- og U-Baadsfare maatte Sejladsen foregaa i Konvojer, der førtes Nord om Skotland.

Men da Ministrygningen i Nordsøen mellem Esbjerg og de forskellige engelske Havne var fuldført, aandede Esbjerg og hele Landet lettet op. Som nævnt genoptoges Sejladsen i 1919, men til at begynde med kunde man kun lade Skibene afgaa til Grimsby. Denne Rute aabnedes i Juli. Tre Maaneder senere genaabnedes ogsaa Esbjerg—Parkeston-Ruten. Først to Maaneder ind i 1920 kunde man endelig betragte hele Englandssejladsen som genoptaget.

Det Forenede Dampskibsselskabs Flaade var blevet betydeligt reduceret under Krigen, og det var derfor nødvendigt at indsætte Dampskibene „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“ i Sejladsen fra Esbjerg. De to Søsterskibe var iøvrigt før deres Gæstoptreden blevet ombygget. Senere blev „Kong Haakon“ som bekendt solgt til et Rederi i Tallin og er under den sidste Krig blevet taget af Russerne. „Dronning Maud“ blev under Krigen anvendt af Tyskerne og blev efter Freden solgt til Finland.

Stor Betydning for Danmark og dansk Skibsfart fik efter den første Verdenskrig Ruten fra Manchester—Liverpool og Swansea, de store engelske Industribyer. Ad denne Rute blev en stor Del

af Danmarks Import ført hjem, og mange Varer bragtes forresten ogsaa til udenlandske Østersøhavne ad denne Rute med D.F.D.S.'s Skibe.

Farten fra Odense, Aarhus, Aalborg blev udvidet med ugentlig Forbindelse. I 1921 aabnedes en ugentlig Rute mellem Esbjerg og London. I 1922 udvidedes Esbjerg—Grimsby-Ruten til to ugentlige Afgange, og samme Aar genaabnedes Frederikshavn—Newcastle-Ruten. Den sidste maatte dog sammen med en anden ny Linie, Esbjerg—Leith, kort efter indstilles, da der ikke var Behov for den. I 1924 aabnedes derimod en ny Rute fra København til London, som gik gennem Kielerkanalen.

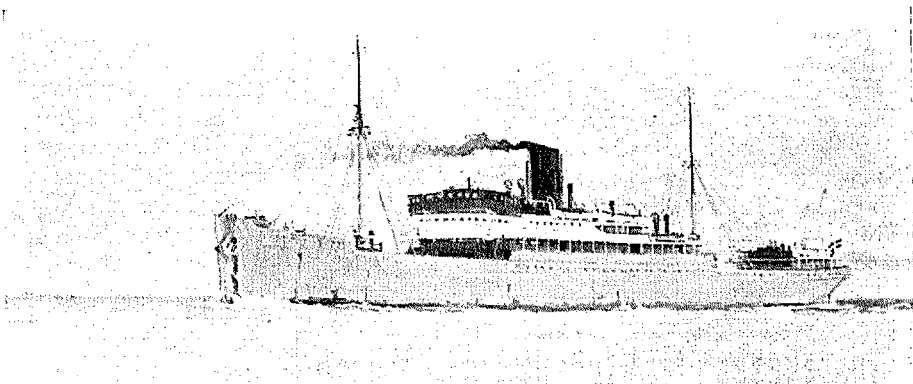
Men tilbage til Esbjerg, der atter var blevet Danmarks vigtigste Port mod England. Man savnede i høj Grad hurtigt og moderne Fartøjsmateriel paa Ruterne, der udgik herfra. D.F.D.S. lod derfor bygge fire Motorskibe, der skulde have Hjemsted i Esbjerg. Det første, der blev færdigt, var M/S „Parkeston“. Det blev leveret i 1925. I 1926 fik man „Jylland“. De to Skibe, der er Søsterskibe og begge er bygget i Helsingør, var paa ca. 2800 BRT og kunde opnaa en Fart af 16 Knob. Med disse Skibe var det muligt at opretholde daglig Forbindelse hele Aaret igennem. Skibene var fuldt ud moderne. Passagerfarten havde faaet stor Betydning, og hvert Skib kunde saaledes medbringe 124 Passagerer alene paa 1. Klasse.

I 1929 blev det tredie Søsterskib afleveret. Det var M/S „Esbjerg“. Det afløste „J. C. la Cour“. I 1932 afløste det fjerde Skib af samme Type „A. P. Bernstorff“. Det nye Skib var blevet døbt „England“. Med disse Skibe mente man foreløbig at have naaet det Maal, man havde sat sig for at kunne betjene Englandsruterne tilfredsstillende. Men paa mange andre Omraader end lige netop med Hensyn til Fartøjsmateriellet opnaaede man Forbedringer i Forbindelsen med England. I 1924 oprettede D.F.D.S. saaledes sit Turistbureau i London. De stadigt bedre og bedre Jernbaneforbindelser paa begge Sider af Nordsøen var ogsaa af Betydning for Englandsfarten. — Rejsetiden for Passagerer mellem København og London blev meget betydeligt nedsat, da man i 1936 kunde

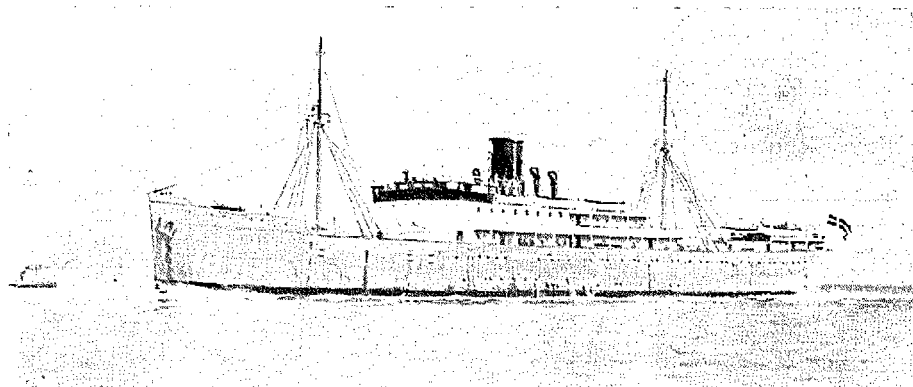
erklære Lillebæltsbroen for aaben og samtidig indførte Lyntogene.

Før den forhaabentlig sidste Verdenskrig udbrød havde D.F.D.S. nye Planer om at forbedre Skibsmateriellet paa Ruten mellem Esbjerg og England. Man bestilte saaledes et stort Motorskib til Levering fra Helsingør Skibsværft i 1940. Men ogsaa den sidste Krig ødelagde mange af D.F.D.S. Planer, og Esbjerg—England-Ruterne maatte helt indstilles.

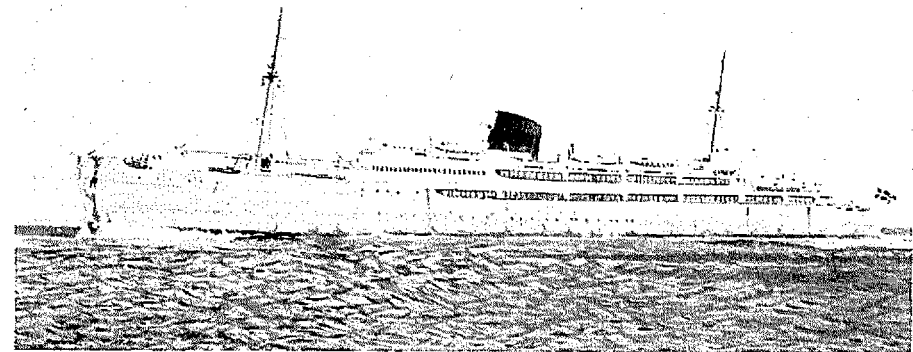
Med Forsæt blev Arbejdet paa det bestilte Skib forsinket under Tyskernes uønskede Tilstedeværelse her i Landet, og først i 1946 kunde Helsingør Skibsværft aflevere den smukke Nybygning „Kronprins Frederik“ paa 4100 BRT. Selskabet trængte haardt til det nye Skib, da kun eet Skib var tilbage af den gamle Esbjerg-Flaade. I Tyskland fandt man som bekendt Motorskibet „Esbjerg“ i temmelig uskadt Tilstand, men



S/S „A. P. Bernstorff“, bygget 1913.



M/S „Parkeston“, bygget i 1925 og stadig i Brug.



M/S „Kronprins Frederik“, færdigbygget i 1946.

desværre gik Skibet tabt under Sejladsen hjem til Danmark. Det minesprængtes ud for Stevns i Sommeren 1945.

Byerne Harwich og Esbjerg fejrede med stor Glæde Rutens Genaabning efter Krigen. I Begyndelsen opretholdtes Forbindelsen ved Hjælp af „Kronprins Frederik“ og „Parkeston“ alene, men i Sommeren 1947 gendindsatte man ogsaa Veteranen „A. P. Bernstorff“, der havde gennemgaaet en Foryngelseskur, paa Linien.

Snart vil Forbindelsen mellem Esbjerg og England blive yderligere forbedret, naar det nye, flotte „Kronprinsesse Ingrid“ sættes ind paa Ruten. De to Skibe, der er opkaldt efter vort Kongepar, har vakt berettiget Begejstring baade i England og herhjemme.

I Foraaret aabnedes i Piccadilly midt i London et nyt Turistbureau, hvor man afholdt en Udstilling, der maa betegnes som en absolut Succes. Bl. a. viste man nogle smukke Malerier af de seks forskellige Skibstyper, der i Tidens Løb har opretholdt Forbindelsen mellem Esbjerg og England. Malerierne, af hvilke vi bringer Reproduktioner her i Artiklen, er udført af Marinemaleren V. Qvistorff.

Skibsforbindelsen med England er endnu ikke helt kommet paa Fode igen, da Handelsforbindelsen ikke er genoptaget i fuldt Omfang. Men vore Skibe vil sikkert gøre deres til at knytte Venskabs- og Handelsforbindelserne mellem England og Danmark endnu fastere.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

OVE SKOU

REDERI. BEFRAGTNING. KLARERING

KØBENHAVN V

Søfartsklubben

Hvis man skal tro Søfartsklubbens Gæstebog, saa har Klubben i 1947 været besøgt af ialt 27.260 Gæster. Tallet ligger dog sikkert meget højere, da ikke alle de besøgende Søfolk har indskrevet sig i Bogen. Af det nævnte Antal Gæster var de 26.487 Danskere og de 773 Udlændinge. Naturligvis var Størstedelen af de udenlandske Besøgende Skandinaver, men Søfartsklubben har ogsaa haft engelske, estiske, hollandske, islandske, lettiske, polske og spanske Besøg. Ja, selv helt fra U.S.A., New Foundland og Mexiko er der kommet Besøg.

Siden „Vikingen“ sidste Sommer aflagde Besøg i Klubben, har denne faaet Ret til at udskænke Øl, hvilket sikkert vil foraarsage en Stigning i Antallet af Besøgende. Klubben vil ikke paa denne Maade opfordre Gæsterne til Drikfældighed, tværtimod. Mange Søfolk vil for Fremtiden sikkert hellere nyde en stille Øl i Klubbens smukke, lyse Lokaler fremfor i en støvet og støjende Beværtning.

Som i de tidligere Aar har Søfartsklubben haft forskellige Arrangementer med Foredrag, Films, Lysbilleder, Fællessang o.s.v. Disse Arrangementer er efterhaanden blevet meget populære hos Søfolkene. Endvidere har Klubben gjort et Fremstød for Sømanden som Turist betragtet. Man har saaledes fremlagt forskellige Turistbrochurer i Lokalerne, og Bestyreren J. P. Laursen vil til enhver Tid være Gæsterne behjælpelig med Vejledning angaaende Rundture til Byens Seværdigheder.

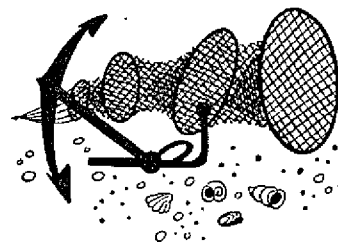
Rederier, Firmaer, Legater og Private har i Aarets Løb støttet Klubbens Virksomhed med Gaver af forskellig Art samt Pengegaver. Indtægterne var i 1947 21.489,27 Kroner, men Udgifterne var 657,83 Kroner mere. Søfartsklubben trænger saaledes stadig til Støtte i Arbejdet til Gavn for Søfarten og dermed for Samfundet.

Det nye Stovværk

DANMARK og HAVET

Et Pragtværk for alle, der har Tilknytning til Søen. 2 store, smukke Bind paa 800 Sider med over 500 glimrende Billeder — et Billedværk, en Historiebog uden Lige — for hele det danske Folk. - Redigeret af Söhistorikeren Louis E. Grandjean og Redaktør Ernst Mentze. Kr. 158.-, paa Rate: Kr. 10.- pr. Md.

- saa hiver vi vort Anker op



Chr. Brichsen

Paul Sinding

Orlogsskibenes Maler

KOMMANDØR, Fyrdirektør og Marinemaler. Det er tre Ord, der er uløseligt forbundet til Ordet Hav. Paul Sinding kan sætte alle tre Titler foran sit Navn, hvilket illustrerer hans Kærlighed til Søen, som han ikke engang slipper ud af sine Tanker i Fritiden, hvor alle hans skønne Malerier af de stolte Fregatters Fart over Bølgerne og af Danmarkshistoriens store Søslag er blevet til. Sinding siger selv om sin Kunst: „Jeg sælger for at male og maler ikke for at sælge.“ Denne Bemærkning fortæller en hel Del om den, der udtaler den. Men vi vil vide mere om Kommandøren, Fyrdirektøren og navnlig Marinemaleren Sinding og opsøger ham paa hans Kontor i Fyr- og Vagervæsenet.

Bag Paul Sindings Skrivebord hænger to Malerier af Christian den Niende og Dronning Louise. Billederne er udført af Paul Sindings Far, der som bekendt ikke gav sig af med Marinemaling, men derimod var kendt som en ypperlig Miniature- og Portrætmaler. Fyrdirektøren er altsaa født med Kunstnerblod i Aarerne. Kontoret bærer iøvrigt tydeligt Præg af Sindings mangesidige Tilknytning til Havet. Et Par af Malerierne skildrer saaledes Motiver fra Fyr- og Vagervæsenet, medens andre fortæller om Episoder af Flaadens Historie. Paa den ene Endevæg hænger et stort Billede af et Fyrskib duvende i Dønningerne paa Ankerpladsen. Det var iøvrigt dette Billede, Paul Sinding for første Gang præsenterede sig i „Vikingen“ med. Paa den modsatte Væg findes et lille Maleri forestillende „Niels Juel“s Kamp mod tyske Stukas i Isefjorden 1943.

„Hvorfra stammer Deres Kærlighed til Søen?“ spørger vi.

Paul Sinding læner sig tilbage i Stolen, og nogle forræderiske Smilerynker breder sig over hans Ansigt. „Som lille Dreng,“ fortæller han, „tilbragte jeg Sommerferien paa Christiansø. Jeg husker, hvordan jeg stod og maabede, naar Inspektionsskibet „Grove“ stod Havnen ind. Dengang tænkte jeg ikke paa, at jeg selv senere skulde blive Fører af dette Skib.“

„Hvornaar fik De saa Deres Ønske opfyldt om at stifte Bekendtskab med Søen?“

„Jeg kom i 1898 ind i Marinen som frivillig Lærling og kom ud at sejle med „Fyn“. Derefter kom jeg paa Kadetskole og blev Kadet i 1900. Jeg sejlede med og blev uddannet om Bord i „Dagmar“ og „Ørnen“. Naturligvis fik jeg set mig lidt om. Med „Fyn“ var jeg bl. a. i Middelhavet og med „Dagmar“ i Frankrig og Irland.“

„Men Trangen til at fæstne Deres Indtryk paa Lærredet, hvornaar kom den?“

„Allerede som Dreng begyndte jeg at tegne Skibe. Engang, da jeg var blevet voksen, traf jeg en af mine Skolekammerater, Veksellerer Bauder, der havde en meget stor og kostbar Malerisamling. Han fortalte mig



Paul Sinding ved Staffeliet.

ved den Lejlighed, at det faktisk var mig, der havde stiftet denne Samling. Jeg havde i Skoletiden foræret ham en lille Akvarel. Det var vist iøvrigt noget rædselsfuldt noget.“

„Har De kunnet forene Deres Arbejde med Deres Kunst?“

„Ja, engang imellem malte jeg om Bord, og naar jeg er ude paa Inspektionstur nu som Fyrdirektør, tager jeg af og til en Skitse.“

„Maler De kun maritime Motiver?“

„Naar jeg har Lejlighed til det, maler jeg ogsaa Landskaber. Egentlig begyndte jeg at male Arkitektur. En Ven af mig, afdøde Hilmar Riberholt, der var en glimrende Arkitektur- og Natmaler, var mig en god Støtte. Han vilde dog ikke være min Lærer. Men han var en god Kritiker, der ikke lagde Fingrene imellem. Hans Kritik kunde sommetider virke sønderlemmende.“

„Har De haft noget Forbillede?“

„Nej, det har jeg ikke. Jeg maler mine Billeder uden at skæve hverken til højre eller til venstre og som jeg selv synes.“

„Er der nogen Marinemaler, De i særlig Grad beundrer?“

„Ja,“ svarer Fyrdirektøren efter et Øjeblikks Betænkning. „Jeg er en stor Beundrer af den svenske Admiral Hägg og iøvrigt Ven med hans Søn, Erik Hägg, der var Generaldirektør for det svenske kgl. Lotsstyrelse.“

„Hvilket Maleri anser De selv for at være Deres bedste.“

„Skitsen til Billedet af Slaget i Køge Bugt, der har dannet Motivet til Anton Hansens store Vægmaleri i Søofficersskolens Aula. Selve Skitsen hænger paa Frederiksborg Slot.“

„Der maa da ligge et stort Studium af Danmarks Søkrigshistorie bag Deres Malerier?“

„Jeg skulde jo da gerne som Søofficer kende Søkrigshistorien, men naturligvis har jeg en stor Bogsamling, og er en flittig Gæst paa Marinens Bibliotek,

og navnlig har jeg aflagt mange Besøg paa Modellsamlingen. Den er en glimrende Kilde for en Marinemaler og er en af de bedste og smukkeste Samlinger af sin Art i Verden."

"Deres Billeder er vel spredt langt omkring?"

"Ja, der findes nogle af dem baade i England, Frankrig og Amerika og i de skandinaviske Lande."

"Det er vel for det meste Søfolk, der gerne vil have Deres Billeder?"

"Nej, det er ikke blot Søfolk, men Mennesker, der i det hele taget er interesserede i Søen."

"De har engang været ude at sejle med Stauning?"

"Ja, Stauning holdt meget af at sejle og var i 1936 ude paa den store Tur med Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib „Argus“ til Island og Færøerne. Stauning arbejdede meget og opholdt sig længe ad Gangen i sit Lukaf. Han var ikke meget talende, men altid venlig og opmærksom og kunde fortælle meget, naar han endelig var i Humør til det. Stauning var et godt Menneske. Jeg husker saaledes engang, da hans Søn Søren, som var med paa Rejsen, havde fundet en halvdød Fugl. „Nu maa jeg ikke alene passe paa Søren,“ sagde Stauning, „men ogsaa paa hans Fugl.“ Nogle Dage efter sagde han: „Ja, nu er det endnu værre. Nu maa jeg trøste Søren, for Fuglen er død.“

"De har vel ogsaa en Oplevelse fra Arbejdet ved Staffeliet?"

"Ja, jeg stod engang og arbejdede paa et Billede ude i fri Luft. Der stod et Par halvvoxne Drengene ved Siden af mig og var meget interesseret og smigrende. Til sidst smed jeg dem væk. Da de var kommet uden for Skudvidde raabte de lige saa højt, de kunde: „Sikke noget Skidt!“

"Hvad er Deres Yndlingsmotiv?"

"Det er Fregatten „Jylland“. Den har man nemlig endnu liggende."

"Hvad bliver Deres næste Billede?"

Paul Sinding rejser sig og gaar hen og aabner en Dør ud til en lille Entré, hvor han tager et Maleri ned fra Staffeliet. „Dette er mit næste Billede,“ svarer han,

„men det er ikke færdigt endnu. Trinity House i London, som nu skal genopbygges efter en Bombebrand, der ødelagde det meste af Samlingen, har opfordret mig til at male et Billede. Jeg havde tænkt mig at sende dem dette, naar det er færdigt.“

"Mener De at have udfyldt en Mission med Deres Marinemaling?"

"Jeg har bestræbt mig paa det, men andre maa domme, om det er lykkedes. I alle Tilfælde har det ikke skortet paa min Interesse."

"Hvordan ser De paa Begrebet moderne Kunst?"

"Efter min Mening kan der ikke laves moderne Malerier med søkrigshistoriske Motiver. Man kan iøvrigt ikke kalde noget moderne, men daarligt eller godt. Der er dog ingen Tvivl om, at der findes en Del „Kejsrens nye Klæder“ i Bedømmelsen af moderne Malerkunst."

"Er det sket, at De selv eller andre har villet haft noget rettet paa Deres Malerier?"

"Ja, da jeg var ung malede jeg engang sammen med Riberholt ved Aabenraa. Det var et Natbillede fra en af Byens Cader, og midt i det havde jeg anbragt et Par slingrende Herrer med høje Hatte. Da jeg skulde sælge det, vilde Køberen have fjernet de to Herrer, som jeg syntes var det bedste ved Billedet."

"De har jo i særlig Grad kastet Deres Kærlighed paa den søhistoriske Marinemaling, er der ikke alt for faa om dette Emne?"

"Nej, det er jo gjort saa godt af Mølsted, og der kan derfor let komme Gentagelser. Men man kan sige, at det i Grunden er forbavsende, saa faa Marinemalere vi egentlig har i et Søfartsland som vort."

"Modtager De ikke sommetider Breve fra Folk, der synes om Deres Billeder?"

"Jo,“ svarer Paul Sinding, „f. Eks. modtager jeg mange Forespørgsler fra Folk, der vil have Hjælp til at begynde som Marinemalere. Men jeg indlader mig ikke paa at agere Lærer.“

Idet Maleren Sinding slutter denne Sætning, banker det paa Døren. Det er en Herre, der vil tale med Fyrdirektøren Sinding. Vi siger Farvel og takker for Samtalen, idet vi gaar fra Privatkontoret og ud i Fyr- og Vagervæsenets store Hovedkontor, hvor Telefoner kimer, og Skrivemaskiner klapper, spekulerer vi over, hvordan der tillige skulde blive Tid tilovers til en Lærer Sinding.

Ludwig.

D/s DRACO

Korresponderende
Roder:

R. Fischer-Nielsen

Amallegade 35 B

Telf. Palæ 5906



Vore kendte Mærker vender nu tilbage.
Faas kun gennem Skibsprovianterings-
handlerne

JESPER CHRISTENSEN & Co.
København K.



Skoleskibe ved Middelhavet

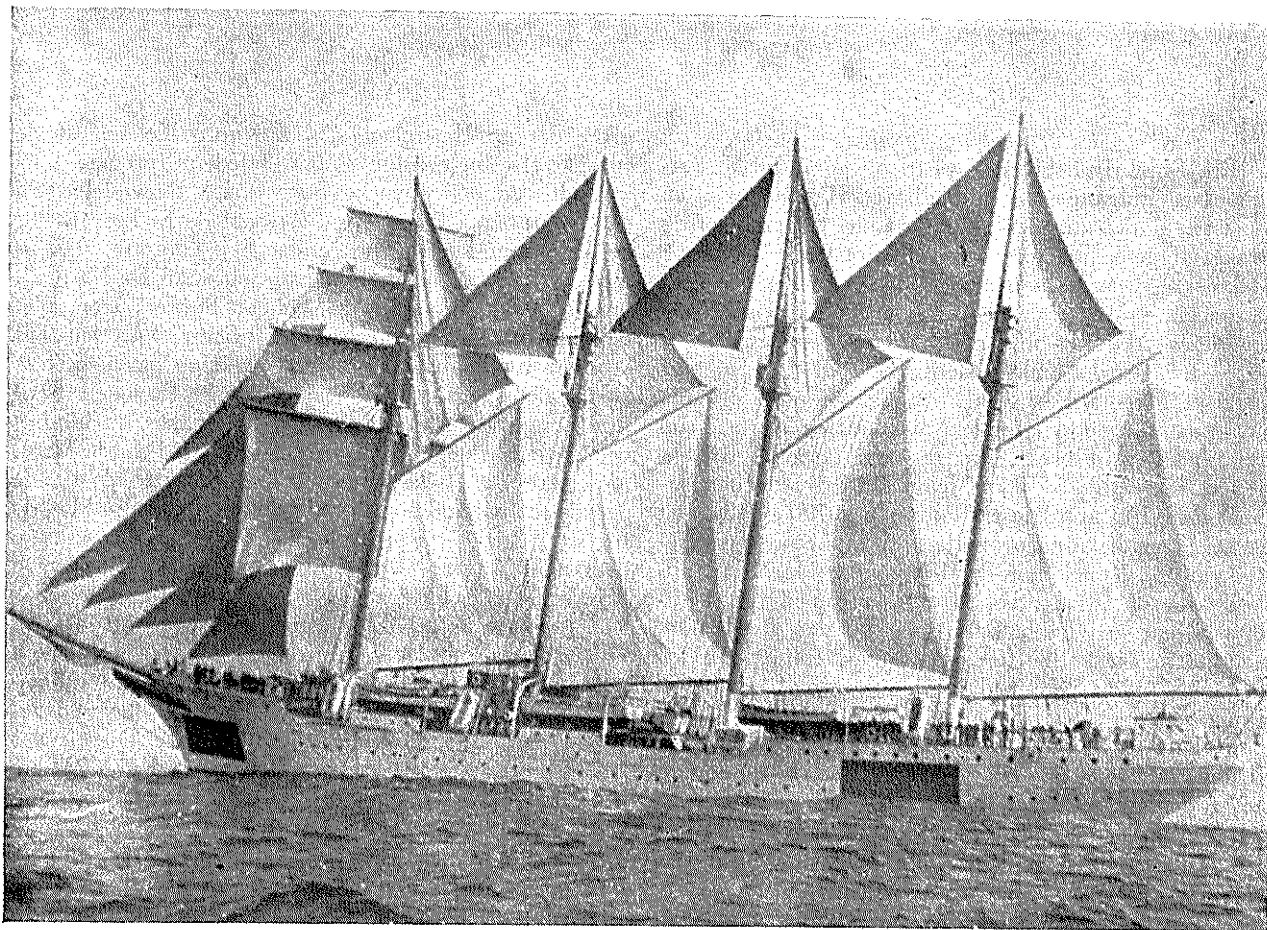
Af OTTO LUDWIG

MIDDELHAVSLANDENE er fattige paa Skoleskibe bestemt for Uddannelse af Handelsflaadernes Mænd, men til Gengæld har de fleste af de samme Landes Orlogsmariner holdt fast ved Sejskibsuuddannelsen. Lad os i Tankerne tage en Tur sydpaa for at se, hvad Krigen levnedede af Sejskoleskibe dernede.

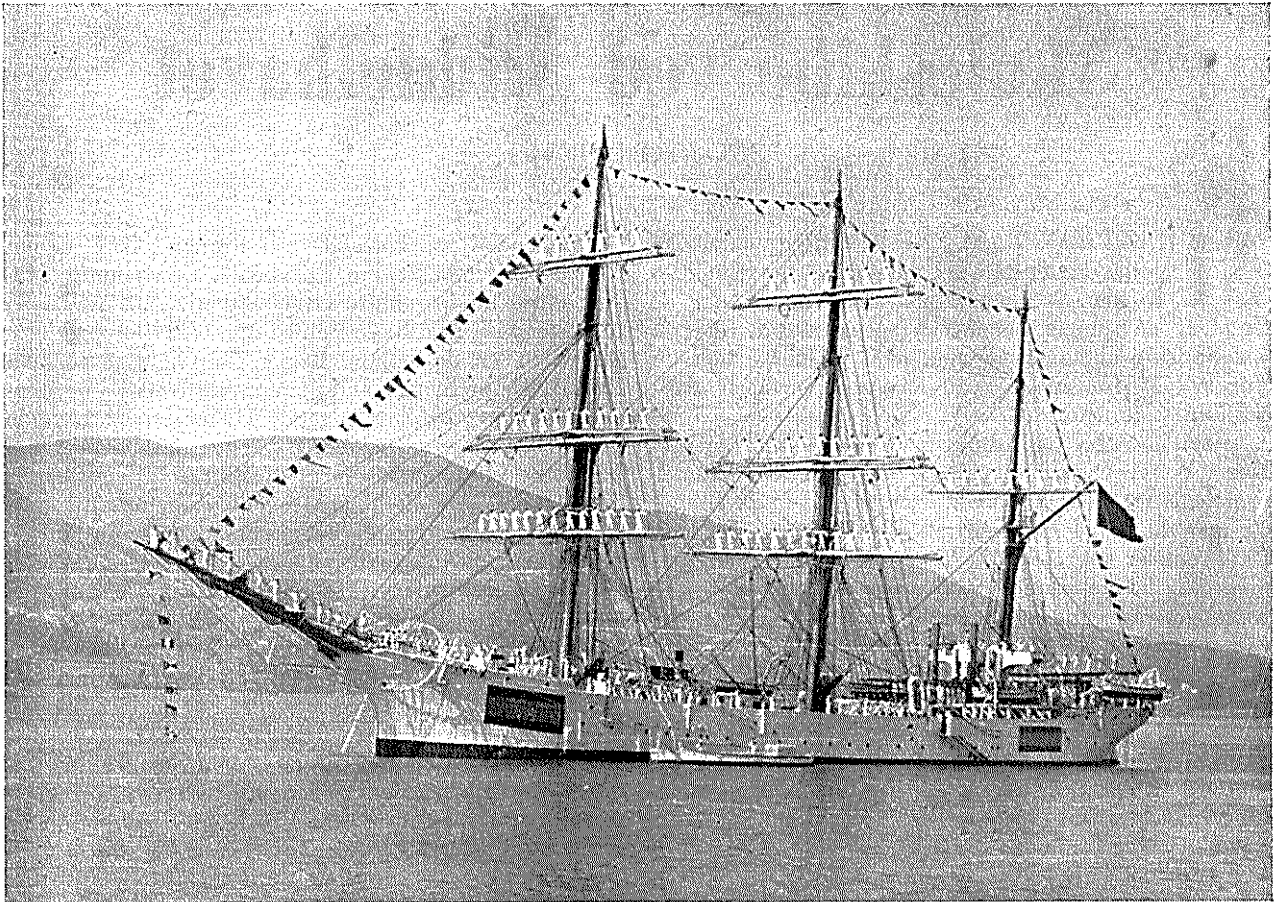
Først besøger vi Frankrig, der lige har faaet et længe næret Ønske opfyldt. I 1927 mistede Franskmandene det store, smukke „Richelieu“ ved en Brand, og man har lige siden savnet en Erstatning for det. Da Frankrig var et af de Lande, Tyskerne i Krigens onde Aar havde tilføjet de alvorligste Saar, og da det i særlig Grad var gaaet ud over de franske Skibe, saa var det meget naturligt, at Frankrig gerne vilde være med, da Krigsbyttet skulde deles efter den tyske Kapitulation. Ved Delingen tilfaldt Fuldriggeren „Grossherzoginn Elizabeth“ Franskmandene. Skoleskibet, der er paa 1266 B.R.T., er bygget i Wesermünde i 1901. Endnu har Fartøjet ikke været paa Togt under fransk Flag, men forhaabentlig vil det i de kommende Aar ogsaa aflægge Danmark et Besøg.

Helt uden Sejskoleskibe var Frankrig ikke, da det overtog „Grossherzoginn Elizabeth“. Den franske Marine ejede nogle mindre Øvelsesfartøjer, af hvilke de to Søsterskibe „La Belle Poule“ og „L'Étoile“ paa hver 227 Tons er de største. Begge slap heldigt gennem Krigen. De er bygget af Chantiers de Normandie (Fécamp) i 1932 og har følgende Dimensioner: Længde overalt 39 Meter, Bredde 7,25 Meter og Dybgang 3,5 Meter. Besætningen bestaar sædvanligvis af 3 Officerer, 5 petty officers, 12 Menige og 30 Kadetter. Baadene er to-mastede gaffelriggede Skonnerter, og de er forsynet med Hjælpemaskineri, som udgøres af en Sulzer-Diesel paa 120 B.H.K. For Maskineriet alene kan Fartøjerne opnaa en Fart af 6 Knob.

Aaret forud for Afleveringen af de to Skonnerter havde den franske Marine anskaffet sig Sejsfartøjet „Zélée“ paa 197 Tons. „Zélée“, der har en Længde paa 46 Meter, en Bredde paa 9 Meter og en Dybgang paa 3,5 Meter, er beregnet til Øvelsestogter ved Tahiti. Det er forsynet med en mindre Kanon og en mindre Dieselmotor, der giver det en Fart af 7 Knob. Endvidere ejer Marinen en 54 Tons Kutter ved Navn „Mutin“.



„Juan Sebastian de Elcano“.



„Galatea“s Besætning mander Røer under en Parade.

I Portugal og Spanien.

Fra Frankrig begiver vi os til de portugisiske Farvande ved Indgangen til Middelhavet. Her møder vi en 3-mastet Bark, „Sagres“, som gamle Sejlskibssøfolk straks vil genkende som den tidligere tyske „Rickmer Rickmers“. Den er bygget i 1896 hos Rickmers i Bremerhaven. Tyskerne mistede imidlertid Skibet som Løn for deres Aktivitet under den første Verdenskrig. I 1924—27 blev det ombygget til Skoleskib for den portugisiske Marine. Forinden Portugiserne døbte det om, havde det foruden sit første Navn haft endnu to, nemlig „Max“ og „Flores“. „Sagres“ har følgende Dimensioner: 80,4×12,25×5,75 Meter. I 1931 blev det forsynet med 2 Krupp Diesel-Motorer paa 700 B.H.K. Det har to Fremdrivningspropeller og kan opnaa en Hastighed af 8 Knob. Som de fleste andre Mariners Sejlskoleskibe er ogsaa „Sagres“ forsynet med Anti-Luft-Skyts. Naar den hvide Bark staar ud paa Øvelsestogt med portugisiske Søofficersaspiranter, frembyder den med sine hvide Sejl med Malteserkorsene i et meget smukt Skue.

Nabostaten Spanien mønstrer to Sejlskoleskibe i sin Flaade af Orlogsfartøjer. Barken „Galatea“ er det ældste af dem, idet den er bygget i 1896 i Italien, hvorfra den købtes i 1922. Før den kom i spansk Eje, hed den „Clarastella“. „Galatea“ har et Deplacement paa 2757 Tons, er 74,84 Meter lang, 11,88 Meter bred og har en Dybgang paa 5,4 Meter. Skibet er forsynet med to Dieselmotorer, der udvikler 900 Hestekræfter, og som

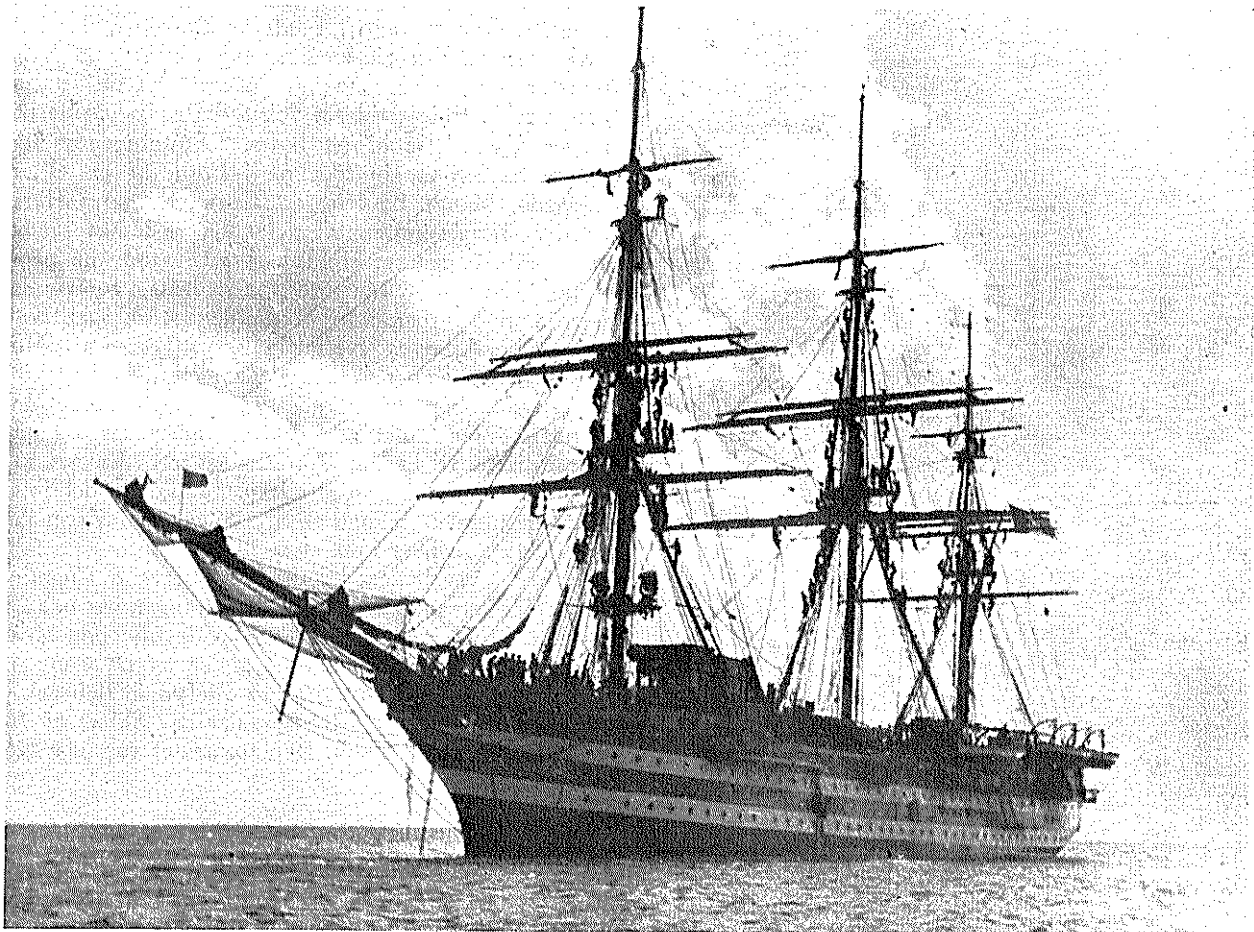
giver det en Hastighed af 8,5 Knob. Rækken af de store Øvelsestogter, som Skibet plejede at foretage, blev afbrudt ved den spanske Borgerkrigs Begyndelse, da det laa oplagt i Havnen ved Arsenal de El Ferrol.

Den spanske Marines andet Sejlskoleskib, den 4-mastede Topsejlskonneret „Juan Sebastian De Elcano“, laa ligeledes uvirksomt hen under Borgerkrigen, idet det var lagt op i Krigshavnen i Cadiz. Før den Tid kom det hvidmalede Skib langt omkring og viste flere Gange det spanske Flag i amerikanske Havne. I 1940 stod begge Skibene atter ud paa Togt, men nu hindrede Verdenskrigen dem i at udfolde sig i fuldt Maal, idet deres Øvelsesomraader blev indskrænket til de nærmeste Farvande omkring Spanien. Samtidig blev de forsynet med Neutralitetmærker, der skulde beskytte dem mod Angreb. De to Skibe slap da ogsaa begge heldigt gennem Krigen.

„Juan Sebastian De Elcano“ er bygget i 1927 paa Echevarrieta-Værftet i Cadiz. Det har et Deplacement paa 3500 Tons, og dets Dimensioner er iøvrigt følgende: Længde 94,13 Meter, Bredde 13,20 Meter og Dybgang 7,0 Meter. Maskineriet er en Sulzer-Diesel, der kan give Fartøjet en højeste Fart af 9,5 Knob. Skibet har Plads til 80 Elever, og baade „Galatea“ og „Elcano“ er let armeret.

Et Minde om de gamle Fregatter.

Synet af et stort Sejlskib faar uvilkaarligt Tilskueren til at sende Tankerne tilbage i Tiden. Paa alle



„Vespucci“ for Anker.

Have er de bugnende, hvide Sejl blevet erstattet af sort Røg. Vi har efterhaanden slaaet os til Taals med, at Skoleskibene nu er de eneste Minder om Sejlenes gyldne Tid. Men hvad vilde De sige til pludselig at se Fregatten „Jylland“ eller endog Admiral Nelsons „Victory“ komme strygende for fulde Sejl lige imod Dem? Der er vist ingen Fare for, at det skal ske. De to gamle Kæmper maa nøjes med at spejle deres nøgne Master i Havne vandet. Vi skal imidlertid alligevel have en Fornemmelse af, hvordan disse Skibe vilde tage sig ud paa Havet. Forude ser vi to stolte Krigsskibe fra det forrige Aarhundrede. For fulde Sejl skærer deres sorte Skrog med de hvide Linier omkring Batterierne gennem Middelhavets blaa Bølger. Vi gnider Øjnene. Det kan da ikke være sandt?

Men der er sandt — tildels i alle Tilfælde. Det ene af Skibene er ganske vist bygget i 1928 og det andet i 1930, og begge er forsynede med et moderne Fremdrivningsmaskineri, Radio, Ekkolod o. l. Men de er bygget helt og holdent med de gamle Fregatter som Forbillede.

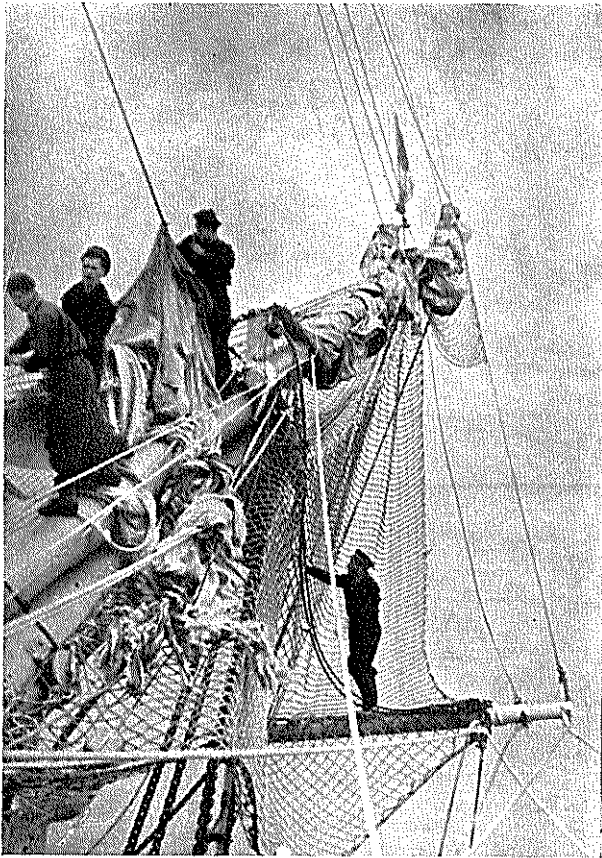
Begge Skibene tilhører den italienske Marine, til hvilken de er bygget specielt med Sejlskibssuddannelser af Kadetterne for Øje. Det ældste af dem hedder „Cristoforo Colombo“. Det er bygget i Castel Mare de Stabia. Deplacementet er 2790 Tons, og Dimensionerne er følgende: Længde fra Bovsprydets Spids til Hæk 68,3 Meter, Længden i Vandlinien 66,08 Meter, Bredde 14,08 Meter og Dybgang 6,0 Meter. Maskineriet be-

staar af to Fiat-Dieselmotorer paa 1600 Hestekræfter, der giver Fartøjet en Fart af 10 Knob. Sejlarealet er 18.700 sqft. „Cristoforo Colombo“ medfører en meget stor Besætning, idet der paa Togterne er Plads til ca. 400 Mand om Bord. Det er ikke saa underligt, at Skibet under Krigen kunde gøre Fyldest som Kaserneskip. Da Englænderne i 1943 kom til Taranto, laa det ganske uskadt fartojet i Havnen. Meddelelser fra Udlandet fortæller nu, at det usædvanlige Skoleskib skal udleveres som Krigsskadeserstatning til et af de allierede Larde.

Det andet af de italienske Skoleskibe, „Vespucci“, er bygget paa samme Værft som sin Storesøster. Eller skal vi hellere sige „ældre Søster“! „Vespucci“ er nemlig ikke saa lidt større end „Colombo“. Det har et Deplacement paa 3545 Tons, en Længde overalt paa 82,4 Meter, en Vandlinielængde paa 70 Meter, en største Bredde paa 15,05 Meter og en Dybgang paa 6,7 Meter. Sej-arealeet er 22.600 sqft. Besætningen bestaar af 400 Mand plus 150 Kadetter. Maskineriet, som udvikler 1900 Hestekræfter, giver Skibet en Fart af 10,5 Knob. Ogsaa „Vespucci“ slap uskadt gennem Krigen, under hvilken det vistnok gjorde Tjeneste som Kaserneskip i Brindisi.

Krigsførlis ved Grækenlands Kyst.

Desværre maa vi sige Farvel til disse tro Kopier af det 19. Aarhundredes Fregatter. Da vi kommer lidt paa



Der klares op om Bord paa „Vespucci“.

Afstand af dem, kommer vi til, at tænke paa, hvad Suenson eller Nelson vilde have sagt til at have Kommandoen paa et af disse Skibe. Suenson kendte ganske vist Dampmaskinen, men ikke Dieselmotoren eller Ek-koloddet. Nelson vilde sikkert være blevet forskrækket ved at høre sine Ordre lyde i Højttalerne paa Dæk og paa Banjer. Naar man ser Skibene paa Afstand, glemmer man imidlertid alle disse tekniske Finesser, ja, man glemmer endog, at deres Skrog er af Staal.

Vi sætter nu Kursen over Adriaterhavet og er saa heldige under Jugoslaviens Kyst at møde den jugoslaviske Marines Skoleskib „Jadran“, hvis Navn betyder „Adriaterhavet“. „Jadran“ er en 3-mastet Skonnert. Den er bygget i 1932 hos Stülcken i Hamburg. Det smukke hvide Skib har en Længde af 57,9 Meter, en største Bredde af 8,8 Meter og en Dybgang af 4,2 Meter. Sejlarealet er 8600 sqft. Skibet er paa 720 Tons og er forsynet med en Linke-Hofmann Diesel-Motor paa 375 HK, som giver det en højeste Fart af 8 Knob. Der er Plads til 150 Kadetter om Bord. — Den jugoslaviske Marine er paa nogenlunde den samme Størrelse som den danske under normale Forhold og sammen med flere andre smaa Sømagter, der ogsaa har Sejlskoleskibe, bør den være et Eksempel for vort Marineministerium paa, at vi for tidligt har forladt Sejlskibsuddannelsen.

Hvis vi havde foretaget vor Middelhavstur før Krigen, kunde vi ud for Grækenlands Kyst have mødt Skoleskibet „Ares“, der før Krigen havde græske Sø-officersaspiranter om Bord. Nu ligger den hvide 3-mastede Raasejlskonnert som Vrag paa Bunden af det

østlige Middelhav. Selv ikke hernede kunde Skoleskibene faa Lov at være i Fred for Tyskerne, der i Begyndelsen af den sidste Krig tog Skibet som Krigsbytte fra Grækerne. Under Hagekorsflaget fik det Navnet „Graz“. Imidlertid fik den tyske Krigsmarine ikke megen Fornøjelse af sit Bytte. I Slutningen af 1942 mødte Sejlskibet sin Skæbne i Form af en allieret Torpedo. Mange Søofficerer har udtalt deres Harmes over, at Krigsførelsen efterhaanden er blevet saadan, at man ikke generer sig for at give saadanne Skoleskibe, der er Repræsentanter for en længst forsvunden, men mere sports-minded Tidsalder, store sværtarme-rede Krigsskibe og lynhurtige Styrftflyvere til Modstandere. De Kanoner, der staar paa disse Sejlskibes Dæk, virker kun som Myggestik paa de moderne Modstandere. Men Tiderne er blevet anderledes, og naar Admiralerne vil have Sejlskibene sat ind i Krigen, maa de ogsaa være klar over Faren. Iøvrigt er det jo en Kendsgerning, at mange af Sejlskibene har været ikke ubetydelige Brikker i det store blodige Spil.

„Ares“ var bygget i 1927 hos Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne. Besætningen var paa 250 Mand. Skroget var af Staal og havde følgende Maal: Længde 77 Meter, Bredde 12 Meter og Dybgang 4,5 Meter. Maskineriet bestod af to oliefyrede Babcock & Wilcox paa 1000 Hestekræfter, der gav Skibet en Hastighed af 10—11 Knob. Deplacementet var paa 2200 Tons.

Jødiske Skoleskibe.

Inden vi staar ind i Sortehavet aflægger vi Tyrkiet en Lynvisit. Dette Land har nemlig ikke for Øjeblikket noget Sejlskoleskib. I Begyndelsen af Krigen havde den tyrkiske Marine Planer om at bygge et Skoleskib paa 3000 Tons, men Krigsudbrudet har aabenbart sat en foreløbig Stopper for Planens Virkeliggørelse. Imidlertid har den tyrkiske Navigationsskole i Bosphorus et Øvelsesskib til Uddannelse af Handelsflaadens Officerer. Skibet er en 500 Tons Damper, et tidligere engelsk Fiskerifartøj. Tidligere havde Skolen endnu et Øvelsesskib, en Sultan-Lystyacht, som nu er blevet kasseret. Til Uddannelsen af Skolens Elever raader man endvidere over nogle mindre Sejlfartøjer. Udgifterne ved Skolens og Øvelsesfartøjernes Drift udredes af den tyrkiske Stat.

Under den bulgarske Marines Flag findes tre mindre Sejlskoleskibe, hvoraf „Assen“ paa 240 Tons er det største. „Assen“ er bygget i 1912 og ombygget i 1933—34. Det er forsynet med Hjælpemotor og kan skyde en Fart af 7 Knob for Motoren alene. Endvidere har Marinen „Kamcia“, der er bygget i 1898 og ombygget i 1925. Desværre savner vi Oplysninger om, hvad der under Krigen er blevet af Skonnerten „Simeon“ paa 600 Tons.

I Rumænien træffer vi en smuk 3-mastet Bark, som straks leder Tanken hen paa det forhv. tyske „Horst Wessel“. „Mircea“, som Skibet hedder, tilhører den rumænske Orlogsmarine. Skibet er bygget i 1938 med nævnte tyske Skoleskib som Forbillede. Bygmestrene er Blom & Voss i Hamburg. Længden overalt er 83 Meter og Længden i Vandlinien 73 Meter. Bredden er 12 Meter og Dybgangen 5 Meter. Sejlarealet er 1750 Kvm. Byggetiden for dette skinnende hvide Skib var kun 11 Maanedere. „Mircea“ er forsynet med en M.A.N. 6-cyl.

Fortsættes Side 18

„En Sømand han maa lide...“

Illustreret af
Oscar Knudsen

BEGRAVET under gigantiske Søer og kæmpende sig mod den 80 Knobs Storm, der i de sidste 12 Timer har raset og flaaet New Jerseykysten i Strimler og blandt andet fejlet den solide Long Branch Jernmøle fuldstændig bort, blev det tremastede Staalskib „Flottbek“ af Hamburg i Morges ved Firetiden kastet ind paa Stranden — næsten ind i de Sommervillaer, der ejes af Mr. Mc. Kesson og Mr. Brent Good... begge velkendte Forretningsfolk her i Byen“...

Saaledes lød en stor Forsideartikel med tilhørende Illustrationer i „New York Journal“ for 25. November 1901. Og samtidig var flere Sider af det store Blad fyldt med Beretninger om alle de Ulykker, denne Orkan, den værste i Mands Minde paa denne saa stormpiskede Kyst, havde anrettet. Om Bord i „Flottbek“ befandt sig paa denne Rejse en Del Danskere, 1 Styrmand Chr. Jensen fra Vejle samt nogle Matroser og en Letmatros. Efter et Brev fra Styrmanden til hans Hustru, som siden blev offentliggjort i „Nationaltidende“, og af en Beretning, som Letmatros Jacob Møller, der nu driver Forretning i Løgstør, har tilsendt „Vikingen“, samt efter Uddrag af Artiklen i „New York Journal“ har vi nu samlet følgende troværdige Beretning om „Flottbek“s stormfulde og uhyggelige Efteraarsrejse over den lunefulde Nordatlant i det Herrens Aar 1901.

Skibet, der kunde tage ca. 3000 Tons Last, havde kun et Par Tusind Tons Last om Bord; det skulde altsaa efter alt at dømme være et behageligt Skib at gaa over Nordatlanten med, selv paa denne slemme Aarstid. I Plymouth indtoges ca. 25 Tons Proviant, og da der var kommet nye Kompasser ombord, skulde disse korrigeres; dette blev foretaget udenfor Havnen ved Marinens Bøje. Derefter gik man ved Hjælp af en Slæbebaad ud til Eddystone Fyr, hvor Slæbedamperen kvitteredes, og Skibet gik under Sejl. Vinden var vestlig, altsaa stik imod, saa Skuden lagdes Bidevind over mod Guernsey. Her vendte man næste Morgen, og om Aftenen var man 4 Kvm. fra Eddystone. Det var, hvad man havde faaet ud af dette Døgn's Sejlads, og da „Flottbek“ oven i Købet var blevet presset, var der gaaet et Store Bramsejl med i Løbet. Under denne Sejlads satte Skuden adskillige Gange Boven under Vandet, saa Søerne skyllede ind over Bakken, saa man forstaar, at der har været sejlet haardt.

Men Vinden halede rundt, og der kom nok af den.



Kaptajn Zingler trak sin Revolver og kommanderede Mændene tilbage fra Stolen.

Der var Dage, hvor der blev logget op til 50 Kvm. i Vagten. Østenvind paa den Aarstid og paa de Breddegrader er ikke Hverdagsmad, saa man kan forstaa, at Kaptajn Zingler spændte alle sine Drager til og lod „Flottbek“ sluge Meridianerne i sig. Men de svære Underdønninger holdt sig, og Skuden slingrede voldsomt og var til Tider ved at dyppe Nokkerne paa Underærerne i Vandet, og det fremkaldte den første Katastrofe.

Den 23. Oktober havde man kvitteret Slæbedamperen ved Eddystone Fyr, og den 4. November var man naaet godt over Halvdelen af Rejsen. Det var lige efter Vagtskiftet, og Frivagten var lige tørrnet ind, da Skibet tog en svær Overhaling og blev liggende paa Siden. Alle Mand blev øjeblikkelig kaldt paa Dæk. Ingen fik Tid til at tage ordentligt Tøj paa, og Styrmanden kom paa Dæk med Selerne daskende om Benene paa sig. Og halvt paaklædte, i øsende Regnvejr, arbejdede man med Braser, Skøder og Halser, før Skibet kom rundt og atter rettede sig op. Under disse Manøvrer blev Andenstyrmand slem tilredt i Ansigtet. Storehalse, en tyk Staaltrosse, sprang og ramte ham tværs over Ansigtet. Overlæben blev kløvet og to Tænder slaaet ind i Overmunden.

Storm fulgte paa Storm, og gennem disse kæmpede „Flottbek“ sig, til man den 23. November fik Landkending, og om Eftermiddagen strøg Skibet op langs Kysten af Long Island, Besætningens Humør var højt, for man regnede med at være indenfor Sandy Hook om Aftenen. Ingen anede, at Rejsen skulde ende under saa dramatiske Forhold, som den gjorde.

„New York Journal“ skriver som Overskrift i sin Artikel... Sparer 150 Dollars, mister sit Skib.

Det er muligt, at „Flottbek“ kunde have naaet at komme i Havn, før Stormen brød ud i al sin Vælde, dersom Kaptajn Zingler havde modtaget det Tilbud, han fik af Kaptajnen paa den store søgaaende Slæbedamper „Haddon“, da han ved Middagstid blev prajet af denne udfor Harnegat Fyr, men ingen Vindjammer Kaptajn vilde i de Dage, da 150 Dollars betød adskilligt mere, end de gør nutildags, smide en saadan Sum ud for at blive slæbt ind, naar han havde de bedste Udsigter til at klare sit Skib i Havn selv og paa lige saa kort Tid. Paa dette Tidspunkt kunde „Flottbek“ lægge Kurs op mod Ambrose Fyrskib, og ingen kunde vide, at Vejrguderne i Løbet af Eftermiddagen vilde ryste en saa nederdrægtig Pose fuld af Djævelskab ud over Nordatlanten, som den gjorde.

„Flottbek“ holdt nordover, og „Haddon“ fulgte den troligt; thi naar en Slæbebaad først havde udset sig et Bytte, slap den det ikke, uden noget bedre var i Farvandet. Og Slæbebaadskaptajnen var ogsaa bedre kendt med Forholdene paa disse Kanter og havde maaske en Anelse om, hvad der var under Opsejling. Det slog heller ikke fejl. Efterhaanden som Dagen led, friskede Vinden og halede nordover, og ved Firetiden blæste det en fuld Storm, og „Flottbek“ kunde ikke holde Kursen. Saa besluttede Kaptajn Zingler sig til at ofre de 150, og man gik i Gang med at føre Slæbetrossen ombord i „Flottbek“. Men det blev et drøjt Job i den høje Sø, der efterhaanden var kommet op, og først efter 2 1/2 Times haardt Slid fik man Trossen gjort fast ombord i Sejleren, og Slæbebaaden tog fat.

De amerikanske Slæbebaade er overordentlig kraftige, sikkert de bedste i Verden, og „Haddon“ var ingen Undtagelse fra Reglen. Selv under disse vanskelige Forhold, halende et svært Skib op mod et Himmelhav og en hylende Orkan, der pressede mod „Flottbek“'s mægtige Rigning, hamrede „Haddon“ sig fremefter og fjernede sig mere og mere fra den farlige Kyst. Og alt vilde sikkert være gaaet godt, hvis ikke Slæbedamperen i Mørket, som imidlertid var faldet paa, var løbet ind i en Bunke Fiskergarn og havde faaet Pælene, de var fastgjort til, i Roret. Derved blev dette sat ud af Funktion, og Slæbedamperen var manøvre-

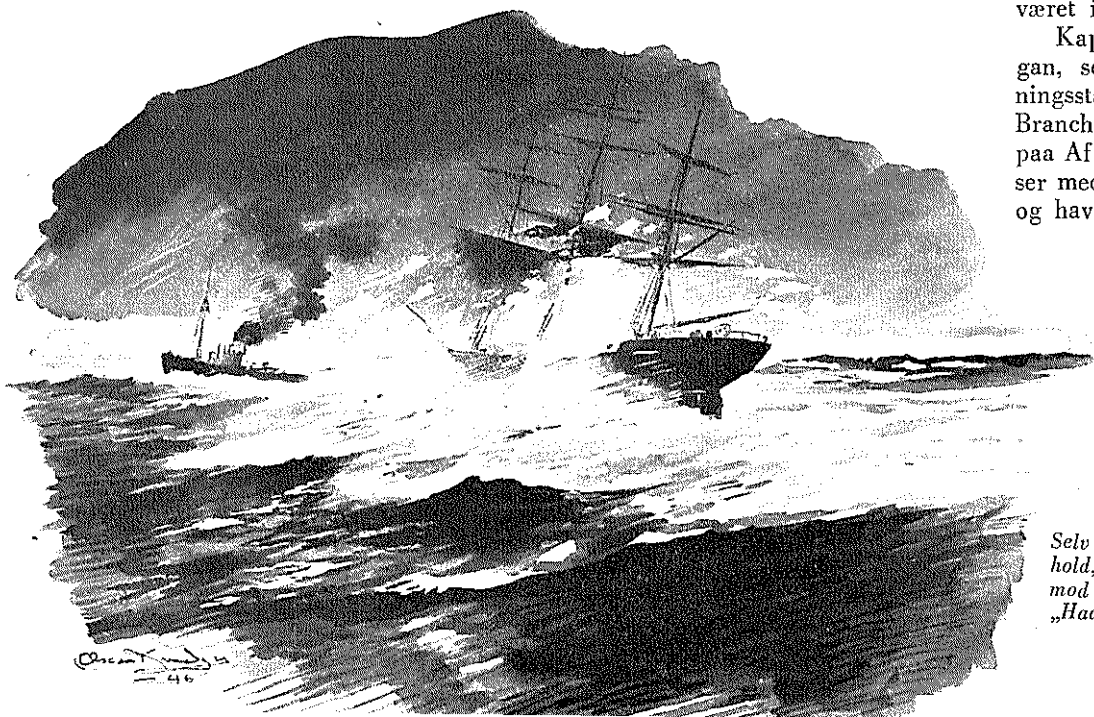
udygtig; den fik nu nok at gøre med at klare sig selv, og der blev signaleret til „Flottbek“ om at kappe Slæbetrossen; det blev gjort, og Sejleren drev atter ind mod Kysten.

Nu var „Flottbek“ kun fire Sømil fra Land. Orkanen var paa sit højeste og stod lige ind paa Landet. At sejle Skuden klar af det var umuligt. Der var kun en eneste Udvej tilbage for at undgaa Stranding: at give Skibet begge Ankere og forsøge om de kunde holde. Og saa blev begge de 3 Tons svære Ankere stukket ud med 120 Favne paa hvert, og „Flottbek“ svajede op for dem og blev liggende. Og et Stykke fra den kæmpede Slæbedamperen en fortvivlet Kamp for at holde sig klar af den farlige Kyst.

Fire Timer holdt Ankrene, og det er et Under, at de kunde det. Ankere er solide, og naar de hænger i tommetykke Kæder, der har været prøvet og udsat for kolossale Træk, skulde man tro, de kunde holde til alt, alligevel kan de sjældent staa for de Kraftpaavirkninger, de bliver budt af et stort Skib i høj Sø. Skuden dukker ned med Boven, den tunge Kæde synker ned paa Bunden, saa pludseligt løftes Skibet igen, og intet kan modstaa det voldsomme Ryk, der med flere Tusind Tons bag sig river Kæden tot i Løbet af Sekunder. Ved Midnatstid snappede den ene Kæde over, og i næste Øjeblik begyndte „Flottbek“ atter at drive mod Tilintetgørelsen. Man forsøgte at sætte nogle af Sejlene for at lette paa det tilbageværende Anker; det hjalp ikke. Saa sendte man Raketter tilvejs og afbrændte Rød- og Blaalyt for at hidkalde Redningsmandskab. Tværs i Søen drev Skibet ind paa Land og tog Grunden udfor de før nævnte Sommervillaer ... ikke langt fra Livredningsstation Nr. 4.

Kaptajn Zingler var under Afbrændingen af Nødsignalerne blevet slem tilredt af et Kanonslag, der eksploderede i Ansigtet paa ham; han styrtede om paa Dækket og var et Øjeblik fra Bevidstheden, saa Besætningen troede, han var død, men han kom snart til sig selv igen og ledede Redningsarbejdet uden at tage Hensyn til sig selv. Det varede heller ikke længe, før de Skibbrudnes Nødsignaler blev besvaret inde fra Land, hvor Redningsmandskabet hele Aftenen havde været i Aktivitet.

Kaptajn James H. Mulligan, som var Leder af Redningsstation Nr. 4 North Branch, havde allerede tidlig paa Aftenen næret bange Anelser med Hensyn til „Flottbek“ og havde taget sine Forholdsregler i Tide. Han sendte Bud over til Redningsstation Nr. 3 ... Seabright ... efter Lyle Kanonen, den som blev brugt til at affyre det Projekttil,



Selv under disse vanskelige Forhold, halende et svært Skib op mod et Himmelhav, hamrede „Haddon“ sig fremefter.

som bragte Linen ud over et strandet Skib. Saa i Land var man klar til at begynde Redningsarbejdet, saasart Skibet tog Grunden, men i Mellemtiden havde man ogsaa haft andet at gøre.

Da man paa „Flottbek“ havde kappet Slæbetrossen, dampede „Haddon“ udefter for at komme klar af Landet og ride Stormen af til Søs. Det gik godt et Par Sømil, saa knækkede det beskadigede Ror, „Haddon“ smed sig tværs i Søen og drev ind mod Landet. Hun havde ingen Fyrværkerisager ombord, saa for at henvende Redningsmandskabets Opmærksomhed paa sig, stak Besætningen Ild paa en Madras. Dette blev observeret af Politibetjent Lewis Chase, der tilkaldte Folk fra en nærliggende Landsby og samtidig sendte Bud til Redningsstationen. Men da der ikke var stor Udsigt til, at Mandskabet fra denne vilde naa frem i Tide, løb den raske Politibetjent sammen med nogle Frivillige ud paa en over 1000 Fod lang Jernmole, som „Haddon“ drev lige ind mod. I samme Øjeblik, Slæbedamperen blev slynget mod Molen, kastede Folkene Tovender ned til Besætningen, og det lykkedes dem at gribe disse og blive halet i Sikkerhed. Kun en af Besætningen manglede, John Mc. Donnel; han blev vasket over Bord, men da han havde Redningsbælte paa, blev han kort efter kastet ind paa Stranden og reddede saaledes Livet.

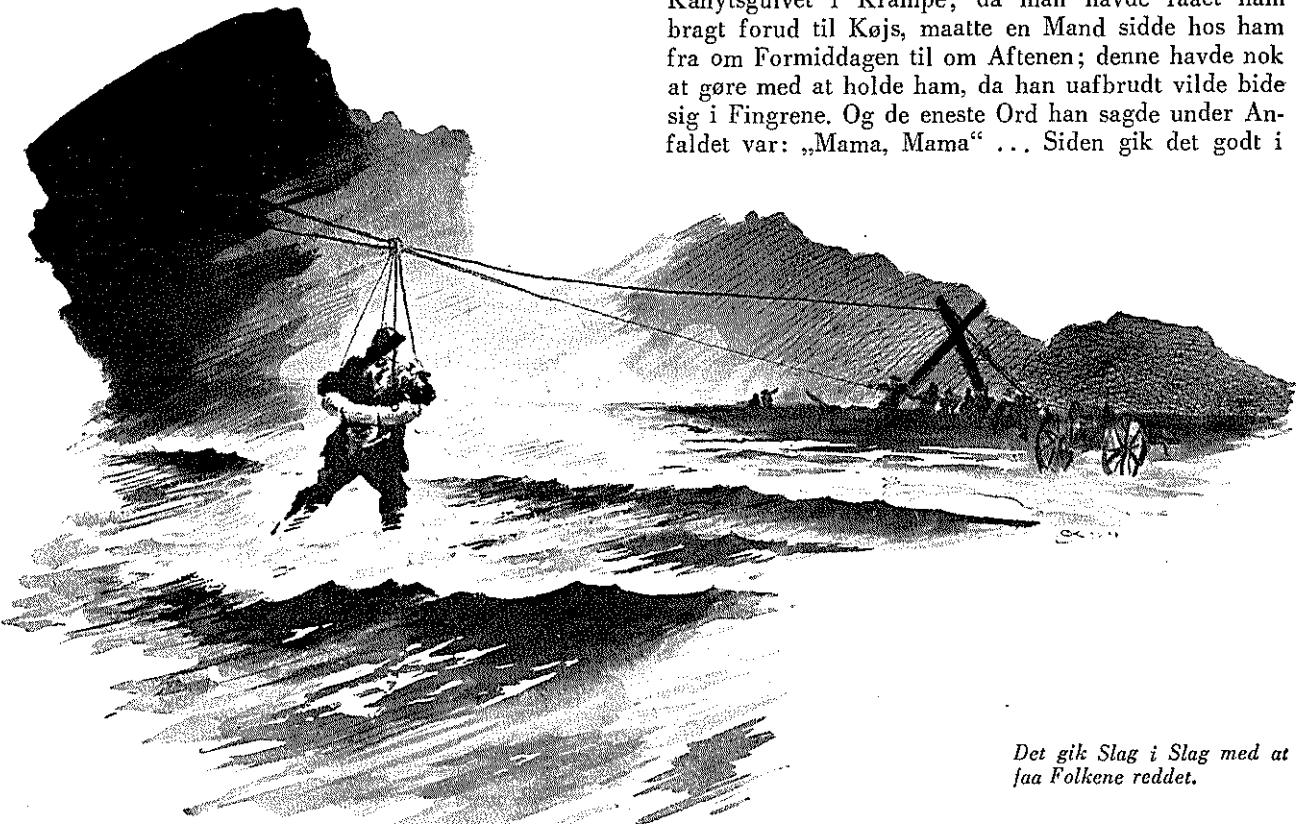
For Folkene paa Molen gjaldt det om at komme til Land i en Fart, for „Haddon“ slyngedes Gang paa Gang mod den, saa det rystede i den. Og netop som de alle, undtagen een Mand, der var gaet helt ud paa Enden af Molen, var kommet et Stykke indefter, kastede en mægtig Sø Slæbebaaden tværs ind gennem de Jernstøtter, der bar den. Kun den yderste Snes Fod af Molen blev staaende, et Hundrede Fod af den brasede sammen straks. Svære H-jern bøjedes som Kviste, fodtykke Planker knækkede som Tændstikker, og Resten

af Molen skælvede under Havets frygtelige Angreb. Manden ude paa Enden af Molen maatte overlades til sig selv, ingen kunde hjælpe ham, de andre styrtede ind mod Land, og næppe havde de fast Grund under Fødderne, før Havet havde flaaet ca. 800 Fod af den svære Jernmole bort. Den yderste Del og Manden var ogsaa forsvundet.

„Flottbek“ havde taget Grunden med Bredsidens mod Land og Sø, og havde det været galt før, saa blev det nu et rent Helvede om Bord. Hver eneste Sø gik lige tværs over Skibet, og det var livsfarligt at vove sig ud paa Dækket. De fleste af Mandskabet søgte Tilflugt paa Halvdækket, hvor de havde surret sig fast til forskelligt Opstaaende. Letmatros Jacob Møller fortæller saaledes, at nogle havde haget sig fast i Ratakslen, men tilsidst gik baade Rat, Aksel og Resten af Styregrejerne over Bord, saa man kan tænke sig, hvor frygtelig de Skibbrudnes Stilling har været.

Nu begyndte Redningsarbejdet. Raketkanonen affyrede tre Skud indover Midtskibet, men det viste sig at være umuligt for Mandskabet at faa fat i nogen af Linerne. Saa besluttede Kaptajn Muligan at sende et Skud ind over Agterskibet, og den Line fik man fat. Og nu varede det ikke længe, før Trossen var halet ud, Stolen fastgjort, og Redningen kunde begynde. Men Strabadserne og den tilsyneladende haabløse Kamp for Livet havde taget for haardt paa nogle af Folkenes Nerver, og nu da Frelsen var nær, gik de over Gevind; der opstod Strid om, hvem der skulde først i Stolen, men Kaptajn Zingler var endnu, trods sine Brandsaar og Smerter, stadig Situationens Herre.

Det havde været en drøj Rejse for alle om Bord, men mest dog for Skibsdrengen Aleck Marckmann. Det var hans første Rejse til Søs, og de første Dage efter Afgangen fra Plymouth var han saa søsyg, at man troede, han skulde dø. Man fandt ham liggende paa Kahytsgulvet i Krampe; da man havde faaet ham bragt forud til Køjs, maatte en Mand sidde hos ham fra om Formiddagen til om Aftenen; denne havde nok at gøre med at holde ham, da han uafbrudt vilde bide sig i Fingrene. Og de eneste Ord han sagde under Anfaldet var: „Mama, Mama“ ... Siden gik det godt i



*Det gik Slag i Slag med at
Jaa Folkene reddet.*

nogen Tid, men saa blev han slaaet ned af en Sø og brækkede Benet, og det laa han med endnu, da Strandingen skete. Og nu, da Folkene begyndte at slaas for at komme først i Redningsstolen, tog Kaptajn Zingler Affære. Han trak sin Revolver og kommanderede Mændene tilbage fra Stolen; derpaa drev han de Opsætsige foran sig ind i Lukafet, hvor de maatte hente den syge Dreng og bære ham ud; han blev saaledes den første, der kom i Land, og idet Redningsmandskabet løftede ham ud af Stolen, gav de ham et rungende Hurra. Siden gik det Slag i Slag med at faa Folkene reddet, de fik alle nogle forsvarlige Dukkerter under Turen ind, idet Redningsstolen gentagne Gange halede igennem de høje Søer, men de kom dog alle velbeholdne ind og blev fordelt omkring i forskellige Smaahjem, hvor Beboerne tog venligt imod de forkomne Sømænd og skaffede dem tørre Klæder, noget varmt at drikke og en varm Seng, hvor de kunde hvile sig ud ovenpaa de udstaaede Strabadser. 1. Styrmand og Kaptajnen var de sidste, der satte Foden paa Land, den sidste samt Skibsdrengen blev øjeblikkelig kørt til Long Branch Memorial Hospital for at komme under Lægebehandling og ordentlig Pleje.

„New York Journal“ bringer sammen med Artiklen et Kort over Kysten, som viser de Stranding og al den Ravage, denne forfærdelige Efteraarsstorm forarsagede. Moler, Bølgebrydere og mindre Havneindløb blev mere eller mindre ødelagt, Tage blæste af Sommervillaer og Mure blev vasket væk, Lystfartøjer og Smaaskibe blev kastet langt ind paa Land, ja, selve Kysten forandrede Udseende flere Steder, idet de fraadende Bølger skar sig ind i den sandede Kyst og flyttede omkring paa de bortrevne Sandmasser. Og Bladet fortæller om S/S „Campania“, der under Orkanen befandt sig udfør Sandy Hook Fyrskib:

„Denne tip-top moderne Transatlantic Cunard Liner, der er bygget specielt til at møde de ugæstmilde

og højest ubehagelige Overraskelser, som en Atlanterhavsstorm kan byde forvænte Passagerer, befandt sig midt i Orkanen, og ingen af de Ombordværende glemmer de Timer, de tilbragte under Elementernes Rasen. „Campania“ ankrede udfør Sandy Hook, men drev for begge de svære Ankere, tiltrods for at man gik saa meget frem med Maskinen, som det med Sikkerhed lod sig gøre uden at begrave Skibet under Søerne. Det endte ogsaa med, at Ankerkæderne sprang, og Skibet nær var drevet ind paa Kysten, hvad der vilde have været den visse Død for Hundreder af Mennesker.

Da Stormen havde raset ud, og Søen atter havde lagt sig, laa „Flottbek“ paa Stranden saa højt og tørt, at man kunde spadsere om Bord i den, hvilket saavel Skibets Besætning som deres Værter benyttede sig af; de sidstnævnte benyttede sig af Lejligheden til at faa nogle Souvenirs med i Land til Erindring om den sjældne Stranding. Skuden laa paa ret Køl, men havde boret sig 8 Fod ned i Sandet, og kun otte Fod fra det laa den føromtalt Mr. Mc. Kessons Villa. Men ikke destomindre blev det besluttet at forsøge paa at bringe Skibet flot igen, og allerede nogle Dage efter Strandingen ankom et Hold Bjærgere fra New York til Strandingsstedet, og en Maanedstid efter blev „Flottbek“ slæbt ind gennem „The Narrows“ og kom i Dok. Bunden var slem medtaget; der blev alene fornyet ca. 150 Bundplader, og den øvrige Del af Skibet fik ogsaa en gennemgribende Reparation, men allerede i Midten af Februar var „Flottbek“ atter klar til at tage nye Dyster med de lunefulde Elementer. Og saavidt jeg erindrer, pløjede den endnu adskillige Aar Verdenshavene i Lighed med sine Søstre . . . „Wandsbek“, „Svartenbek“ m. fl., der tilhørte det berømte Hamburg Kompagni Knøhr, Burchard & Comp., det Rederi, der som Regel chartrede de fleste store danske Langfartsskibe i de Dage.

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI

SVENDBORG

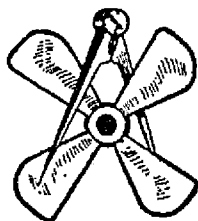
Aarhus - Kolding - Haderslev

Skoleskibe ved Middelhavet

Fortsat fra Side 14

Diesel-Motor, og dets Fart for Maskinen alene er 9,5 Knob. Ligesom sit Søsterskib er det rumænske Skib forsynet med Anti-Luft-Skyts.

Hermed er vor Middelhavstur faktisk endt for denne Gang. Der er dog lige Grund til at nævne, at der i Middelhavet ogsaa findes to jødiske Sejlskoleskibe, hvilket vist kun de færreste ved. Imidlertid kan vi ikke paa nuværende Tidspunkt give nærmere Oplysninger om disse Fartøjer. Vi ved blot, at de er hjemmehørende i Haifa og hedder „Cap Pilar“ og „Valdora“. Hvis det lykkes os at faa opsnuset noget mere om disse Skibe, skal vi senere vende tilbage til dem.



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)

Skibsfartens Hjælpetropper

af LOUIS E. GRANDJEAN

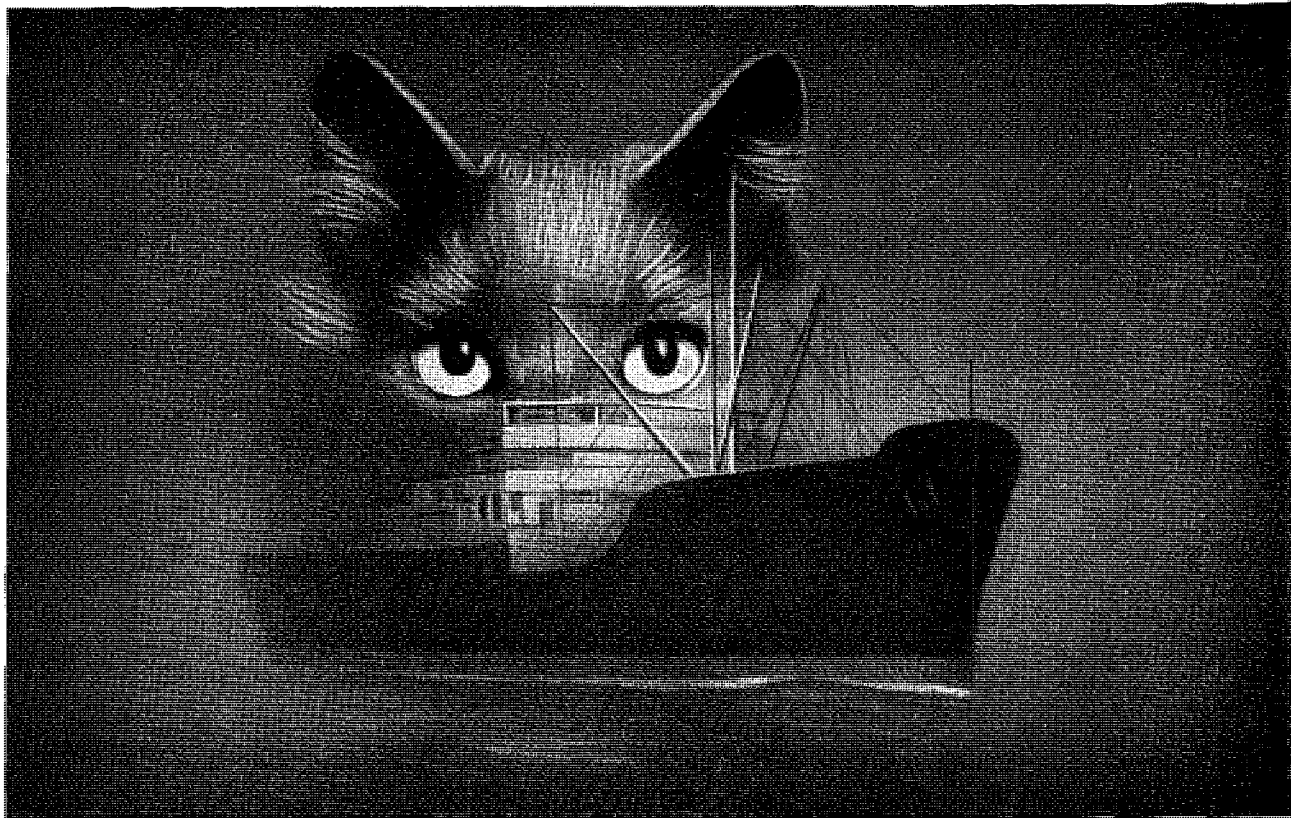
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET paa Kronborg har udsendt andet Bind af Serien Søhistoriske Skrifter med ovenstaaende Titel og af Forfatteren til første Bind i Serien, nemlig „Skibbrudets Saga“, der udkom for nogle Maaneder siden. Man tager med Glæde mod dette andet Bind af Serien og kan kun være Udgifverne, Handels- og Søfartsmuseet, taknemmelige for det Initiativ, der her er vist for at faa lidet paaagtede Emner om Søfarten taget op til Behandling og Undersøgelse, inden det endnu er for sent. Forfatteren har i dette Bind, ligesom i det af ham til samme Serie for nogle Maaneder siden, som ovenfor omtalt, udkomne første Bind, givet en fyldig og fængslende Beskrivelse af Bugseringens Historie, lige fra man i gamle Dage med Skibenes egne Baade og Besætninger slæbte og forhalede Fartøjerne op ad Fjorde og Floder til Havnene, hvor man skulde losse eller laste, til de sidste moderne Slæbebaade med deres mange Hestekræfter og alle moderne tekniske Hjælpe-midler.

Forfatteren omtaler Slæbning med Robaade saavel her som ude i Verden, de første Slæbedampere fra omkring 1802 og fremefter, hvor det især var England, der gik i Spidsen, og udviklede en Slæbebaadsflaade, der senere med de af andre Forhold krævede Ændringer dannede Forbilledet for Slæbningen i andre Lande, og hvorfra man saavel herhjemme som andre Steder indkøbte de første Slæbebaade.

Bugseringen her i Landet havde været fast organiseret fra 1784, da „Det Forenede Pram- og Stenfører Laug“ blev stiftet med kgl. Privilegium paa Pramfart og dermed beslægtede Emner, samt *Tougning af Skibe*. Dampslæbebaade fik vi ikke her før i Begyndelsen af 1840'erne, og de første rigtige Bugserbaade blev stationerede i Helsingør i Aaret 1851, nemlig „Hertha“ og „Uffo“, idet man under Trearskrigen havde lært Betydningen af Bugsering og havde lært at skatte Dampskibenes Indsats paa dette Omraade. I de følgende Aar udviklede Bugseringen sig støt her i Landet, især i København og Sundet, hvor der ogsaa var mest Brug for Bugserhjælp; ligesom Københavns Havnevæsen anskaffede sig en Del Bugserbaade for selv at kunne bestride Slæbningen af Opmudringsmaskiner og Pramme under den store Havneudvidelse i Aarene 1865 til 1880, og disse Bugserbaade har vel nu og da taget et Nap med sammen med de af private Rederier ejede Baade, der dog alle var smaa og med ringe Maskinkraft. Rigtig Samling paa disse forskellige private Rederiers Bugserbaade og paa Bugseringen i det hele taget kom der først, da Kaptajn Johannes Poulsen i 1869 indbød til et Møde for der at drøfte et af ham udarbejdet Forslag til Anskaffelse af en Dampvandsbaad, der skulde afløse en af ham ejet Rovandsbaad, for derved bedre at kunne tage Konkurrencen op med de af andre Rederier ejede Dampvandsbaade. Han fik

her Støtte af sin Svoger Oberst Frederik Abrahamson, og Selskabet „A/S Kjøbenhavns Skibsvandsforsynings-selskab“ blev Resultatet af disse Drøftelser, og det traadte i Funktion i 1869 med en Aktiekapital paa 15.000 Rdl. og udviklede sig langsomt og sikkert og fik efterhaanden alle de af private ejede Bugserbaade tilsluttet Selskabet og i 1874 vedtog man paa en Generalforsamling at ændre Navnet til „Det Forenede Bugsererselskab“, hvilket Navn det fører den Dag i Dag, og stadig har det vist sin Evne til at følge med Tiden og gøre Brug af alle fremkomne tekniske Forbedringer og har nu en Flaade fuldt moderne Slæbebaade, der kan bestride alt, hvad der forlanges indenfor Slæbningens Omraade. Forfatteren behandler ogsaa Bugserbaadens Teknik samt det juridiske angaaende Kontrakter og Ansvar, og man kunde blive ved med at plukke ud af Bogen interessante Detailler, men maa stoppe her og henvise Læserne til selv at anskaffe Bogen, der som sagt er meget interessant og kan anbefales paa det bedste til alle, der er interesseret i Skibsfart og dermed beslægtede Emner. Bogen fremtræder i en gedigen Udførelse paa godt Papir og med mange gode Illustrationer, der af Billedredaktøren Ernst Mentze er udvalgt saaledes, at de giver et godt Billede af saavel ældre Tidens Metoder som moderne Metoder og baade gamle og de sidste nye og mest moderne Slæbebaade. Der er et Par enkelte Fejl i Teksten og under et af Billederne, der kunde have været undgaaet ved nærmere Undersøgelse af Forholdene, idet Teksten til Billedet paa Side 11 siger: „H.M.S. „Sibylle“ bugseres i 1794 af en Chalup“, men Billedet viser en fransk Orlogsmand under Bugsering, hvad Flaget under Gaffelnokken viser, idet det er *Tricoloren* og ikke det engelske Orlogsflag. Den anden Fejl, som Forfatteren burde have undgaaet, er, at han paa Side 40 omtaler en i Kastrup hjemmehørende Bugserbaad „Pan“ bygget i Nykøbing paa Falster i 1861 til A. C. Kruse, der selv førte den. Dette passer ikke, idet Baaden ganske rigtig er bygget i Nykøbing F. i 1861 af Skibsbygger E. C. Benzon, til ham selv og af ham solgt til H. P. Prior (se Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1944, Side 62), der imidlertid ikke kunde bruge den og derfor gik Handlen tilbage, idet den i 1863 af Skibsbygger Benzon blev solgt til et Konsortium i København, hvilket Forfatteren omtaler „som havende opereret fra København i 1863—64, og af dette Konsortium kan det vel tænkes, at A. C. Kruse i Kastrup har købt den. Dette er jo kun Smaating, men det burde ikke findes i et Værk som dette, der dog senere vil komme til at tjene som Kildeskrift.

Bogen kan, som allerede sagt, paa det bedste anbefales alle, der har Interesse for dansk Søhistorie, og den er tilsendt af Firmaet Andr. Fred. Høst og Søns Forlag, Bredgade 35, hvor den kan faas. Prisen er Kr. 9,75 pr. Eksemplar. O.B.N.A.



Radar...SØENS STIFINDER

Skibe, udstyret med Raytheon Mariners Pathfinder Radar, har øjne som en kat.. øjne, som med lethed ser igennem mørke og de tætteste tågebanker. Derfor betyder Raytheon Mariners Pathfinder Radar forøget hastig-

hed med større navigationssikkerhed. De fleste af verdens handelsfartøjer, som er forsynet med radar, har Raytheon Radars installeret. Raytheon er den første, der tilbyder, både 10 centimeter (S-band) og 3 centimeter (X-band).



AAGE HEMPEL

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK
MANUFACTURING COMPANY INC. U.S.A.

Kronborg - Vandkunsten - Telf. C. 2484 - København V.



Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Petroleums 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 Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
 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 Svenningens
 J. Sanbye & O. Lerche A/S
 D/S Phonix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bogserselskab
 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

Burmeister & Wains Nybygning 682

M/s „Herta Mærsk“

Fredag den 28. Maj afholdtes Prøvetur i Sundet med Bygning Nr. 682, enkeltskruet Fragtmotorskib „Herta Mærsk“ til A/S D/S Svendborg ved A. P. Møller. Skibet er det sidste af den Serie Skibe, det saakaldte Hansaprogram, der under

Krigen blev bestilt ved de danske Værfter, og Rederiet har med denne Nybygning overtaget 4 Søsterskibe fra dette Program. Nybygningen er bygget som lukket Shelterdækker og til British Corporation med følgende Hoveddata:



„Herta Mærsk“ paa Prøvetur i Sundet.

Længde overalt	109,4 m
Længde mellem Perpendikulærene	101,5 -
Bredde	15,5 -
Dybde til øverste Dæk	9,5 -
Dybde til 2. Dæk	6,8 -
Bruttotonnage	4325 Tons
Dødvægt	5875 —
Dybgang	7,1 m
Fart paa Prøvetur	ca. 12½ kn



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Kaptajnens Salon.

Skibet har 4 Lastrum med en Kapacitet af 9840 m³ Grain svarende til 8094 m³ Bales. I Agterkant af Last Nr. 2 og paa Siderne af Tunnellerne i Last Nr. 4 er indrettet Tanke til Dieselolie eller vegetabilsk Olie. Hele Dobbeltbunden kan tage Dieselolie eller Vandballast. Lastrummene betjenes af otte 3-Tons og fire 5-Tons Spil med tolv 5-Tons Bomme og desuden en 22-Tons Bom. Alle Spil, Ankerspil samt Styremaskinen er elektrisk drevet.

Apteringen er samlet i et Hus midtskibs om Maskinca-singen og i Huse agter samt i Mellemdæk agter. I Opbygning-



Mandskabets Salon.

„Herta Mærsk“ er forsynet med de bedste Navigationsinstrumenter og Udstyr, saasom Radar Type „Raytheon“, Ekkolod, Gyrokompas, Magnet, Kompas, Log med elektrisk Overføring, Radio og Radio-Pejler og Selvstyreapparat.

Skibet er bygget til British Corporations Regler MBS med Isforstærkning og til tilfredsstillende dansk Lovs Fordringer.

En Burmeister & Wain direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts, femcylindret Krydshovedmotor med Trykforstøvning, Cylinder-

Baadedækket. Paa Broen ses Radarmasten.



diameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm. Normal Ydelse 2800 EHK ved 112 O/M.

De roterende Skylleluft-pumper er i Henhold til B. & W.s Praksis anbragt paa Bagsiden af Motoren, hvilket giver den kortest mulige Maskine.

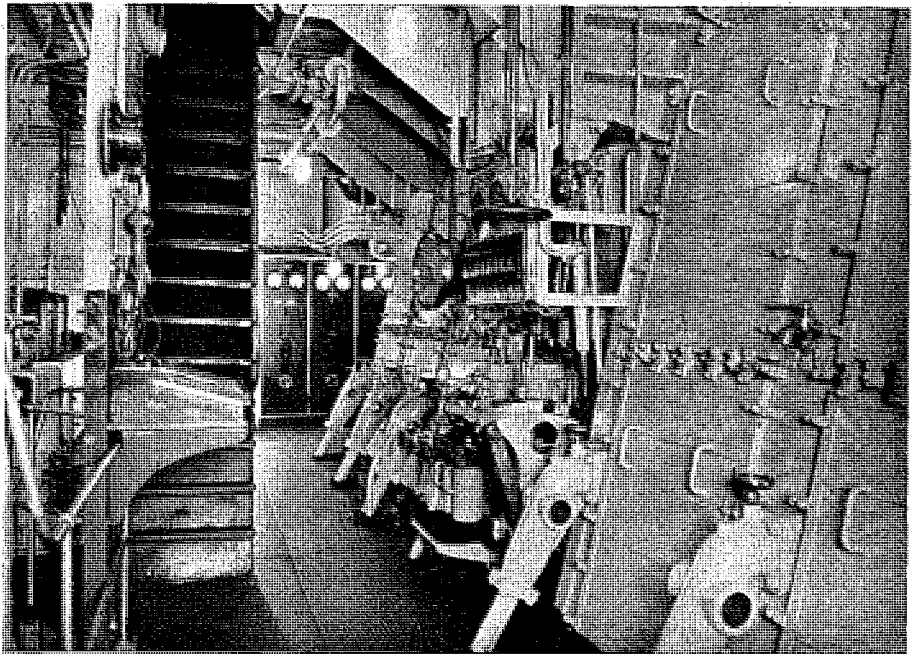
Motoren er udført med korte Stempler og Cylinderforinger, hvilket giver den mindst mulige Højde paa Motoren under Bibeholdelse af det rene Krydshovedprincip med Adskillelse mellem Cylindre og Krumptaphus.

Hjælpemaskineriet bestaar af tre enkeltvirkende, firetakts, trecylindrede Trunk-Motorer med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 100 kW ved 220 Volt. Diesecylindrene har Diameter 245 mm, Slaglængde 400 mm og en Ydelse paa 150 EHK pr. Motor ved 425 O/M.

Samtlige større Pumper er vertikale Pumper direkte koblet til Elektromotorer med elastiske Koblinger. Der findes to Smøreoliepumper, hver med en Kapacitet paa 90 m³/Time ved 3,5 at. Tryk, og to Saltvandskølepumper, hver paa 100 m³/Time ved 2,1 at. Tryk, samt en Ferskvandskølepumpe paa 100 m³/Time ved 2,1 at. Tryk.

Før Hjælpemotorerne findes fælles Saltvandspumpe og fælles Ferskvandspumpe, hver paa 18 m³/Time til Brug i Havn. Smøreolien suges fra Bundtanken under Hovedmaskinen, trykkes gennem Filter og Smøreoliekøler til Hovedmotoren, hvor den dels anvendes til Køling af Stempler, dels til Smøring af Lejer, hvorefter den løber retur til Bundtanken. Der findes en Oliekøler udført af Staalplade med Støbejernsdæksler med Metalrørsplader og Metalrør, samt en Ferskvandskøler af samme Type. Ferskvandspumpen 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 Oliekøler til Ferskvandskøler og over Bord.

Af andre Pumper findes en vertikal, selvansugende



Maskinrummets Manøvreplads.

Centrifugalpumpe paa 150 m³/Time som Ballastpumpe, en to-cylindret Stempelpumpe paa 2×30 m³/Time som Last- og Sanitærpumpe, samt en Tandhjulspumpe paa 30 m³/Time ved 3,6 at. Tryk som Brændselolietransportpumpe.

Startluft til Dieselmotorerne leveres af to tottrins Manøvreluftkompressorer hver med en Kapacitet paa 2 m³ indsuget Luftmængde og direkte koblet til en Elektromotor. Der findes 7,5 m³ Startluftbeholder med et Tryk paa 25 at.

Med „Herta Mærsk“ har A. P. Møllers Rederier faaet en værdifuld Forøgelse. Skibet er moderne udstyret paa alle Omraader. Skroget er smukt og solidt bygget med store Luger og Lade- og Lossegrejer af sidste Type. Navigationsudrustningen omfatter alle Hjælpemidler af nyeste Konstruktion. Aptereringen er overalt udført med Hensyntagen til Mandskabets Trivsel om Bord. Lyse og venlige Rum med god Ventilation, Vaske- og Baderum og gode Saloner for Mandskabet.

Ved Krigen Begyndelse havde A. P. Møllers Rederier ialt 44 Skibe, hvoraf 24 paa 260.000 TDW gik tabt. Med „Herta Mærsk“ er Flaaden kommet op paa 295.848 TDW, saa Rederierne allerede nu har en større Tonnage end i 1939. Foruden dette Skib — den 11. Nybygning efter Krigen — har Rederierne yderligere 21 Nybygninger i Ordre paa ialt 267.330 TDW, og man haaber paa at kunne faa nogle flere bl. a. fra japanske Værfter. Med dette kæmpemæssige Nybygningsprogram er det Skibsreder A. P. Møllers Hensigt at gøre sin Flaade dobbelt saa stor som før Krigen, og den vil da, ligesom før Krigen, tonnagemæssig være Nordens største.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

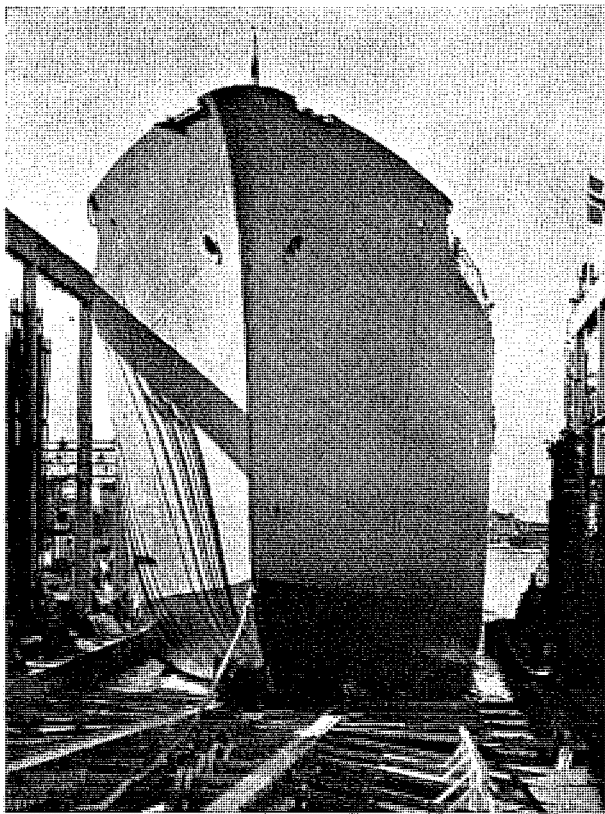
Telegr.-Adr.: Danskfransk

SKIBS *Bygning*



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

B&W



„Hoi Wong“ glider i Vandet.

Stabelafløbning af M/s „Hoi Wong“

Fra Helsingborgs Varfs Aktiebolag søsattes den 4. Juni et Lastmotorskib til H. M. Wrangell, Haugesund.

Skibet er et moderne shelterdækket Motorskib med lang Bak hen over Luge Nr. 1, halvhøj Poop, fremfaldende Forstævn og Krydserhæk. Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse med Isforstærkning og skal udrustes efter Norske Skibsinspektionens Fordringer for Oceanfart.

Da Rederiet har til Hensigt at sætte Skibet ind paa Trafik i det fjerne Østen for der at befordre saavel Passagerer som Last, er der indført specielle Anordninger for at opnaa det saakaldte Hong Kong-Licens for ca. 1000 Passagerer paa Mellemdækket og i Bakken.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde overallt 104,0 m, Længde mellem Perpendikulærerne 95,7 m, største Bredde paa Spant 14,0 m, Dybde til Hoveddækket 5,8 m og Dybde til Shelterdækket 8,4 m. Skibet har en beregnet Dødvægt paa 3400 ts paa et Dybgaende af 5,77 m.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Burmeister & Wain enkeltvirkende, totakts, syvcylindret Krydshovedmotor, der udvikler 3100 IHK ved 142 O/M, hvilket beregnes at give Skibet en Fart af godt 14 kn.

A/S Dampskibsselskabet "VENDILA"

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

„Hoi Wong“ er det største Skib, der hidtil er bygget paa Helsingborgs Varf.

Skibet forsynes med fem Lastluger, rigges med to Master og to Samsonposter. Det forsynes med 10 Bomme med tre Tons Løfteevne i enkelt Part og fem Tons i dobbelt Part samt med en Bom til 15 ts.

Spil, Ankerspil, Styremaskine og Capstan er af ASEA's Fabrikat.

Aptering for Kaptajn, Officerer og 10 Passagerer er midtskibs og agter for Besætningen i En- og To-mandskamre.

Umiddelbart efter Stabelafløbningen blev Kølen lagt til et Søsterskib til samme Rederi.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



Velkommen ombord..

Nu kan De atter byde os Velkommen om Bord paa Deres Skib. Vi tror, vi har været savnet, og vi glæder os til at hilse paa gamle Venner. Forhaabentlig er dette Forhold gensidigt, saa ogsaa De glæder Dem til Mødet med gamle Kendinge. Deres Skibsprovianteringshandler faar os fra

JESPER CHRISTENSEN & CO.
København K.

Danmarks trafikale Centrum

Fredericia Havn er en af de danske Provinshavnebyer, der gør mest for at lokke Skibene til sig. Havneledelsen udviser et stort Initiativ, der bl. a. gør sig gældende i en godt gennemført Propagandakampagne. Store Annoncer og elegante Tryksager alene gør det imidlertid ikke, men af en Brochure, som Fredericia Havn netop har udsendt, fremgaar det, at denne Havn virkelig har noget at reklamere med.

I Tekst og Billeder fortæller Brochuren lidt om Havnens Udvikling og dens Fremtidsplaner. Man har planlagt store Udvidelser, der vil gøre Havneområdet omtrent tre Gange saa stort som nu. Fredericiaborgerne kalder deres By for „Danmarks trafikale Centrum“, hvilket begrundes med, at man — ligemeget hvor i Landet man bor — vil kunne rejse til Fredericia — være der i tolv Timer — og komme hjem samme Dag. Byen har en travl Banegaard, der gør en hurtig Videreforsendelse af Varer fra Skibene mulig. Banegaarden omrangerer hver Dag over 1000 Godsvogne og ekspederer 150 Persontog. Havnens nyeste Bassin er Vesthavnen, der blev indviet i 1939. Bygningen af den begyndte efter Lillebæltsbroens Fuldendelse og den deraf følgende Frigivelse af Arealer ved de gamle Færgelejer. Havnens største Dybde er 9 Meter, og som et yderligere Plus for Havnen kan det nævnes, at den næsten altid er isfri.

Fredericia Havn skal nok faa Glæde af sin Brochure. Trafikken paa Havnen har været i fortsat Stigen efter Krigen, og naar de projekterede Udvidelser kan gennemføres, vil Travlheden sikkert vokse endnu mere i Lillebæltsbyen. Havneledelsen har haft den gode Idé at forsyne Brochurernes Billeder med baade dansk og engelsk Tekst. Hvis man skal kritisere noget ved den, maa man udtrykke sin Ærgrelse over, at ikke meget mere af Hefkets Indhold er trykt paa to Sprog. F. Eks. burde der i det mindste eet Sted paa Engelsk have staaet noget om Udvidelserne.

—wig.

Det nye Sømandshjem

Fra Sømandsmissionen i København har vi modtaget en anerkendelsesværdig kortfattet og derved papirbesparende Aarsberetning med Regnskab.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



— og for at hun skulde ligne rigtig, bad jeg ham male hende med HEMPELS Skibsfarver

Sømandsmissionen raader her i Byen over Sømandshjemmet „Bethel“ i Nyhavn samt to Læsestuer i Nordre Frihavnsgade og paa Kalvebodpladsvej. Missionens fornemste og for Øjeblikket mest værdifulde Opgave er at skaffe Søfolkene Logi, mens de er i Byen, men tilige gør man et stort Arbejde for at gøre Fritiden behagelig for Søfolkene. Aaret igennem afholder man forskellige Sammenkomster med Foredrag o. l. „Bethel“ har Plads til 54 Gæster pr. Nat, hvilket igennem flere Aar har været alt for lidt, idet der har været Brug for mere end det dobbelte Antal Sengepladser.

I Løbet af Aaret har der paa Hjemmet boet 627 Søfolk og 7 Sømandshustruer ialt 21.365 Loginætter. Af disse Søfolk var de 9 Skibsførere, 27 Styrmand, 10 Maskinister, 41 af Restaurationspersonalet, 463 Matroser og 65 Fyrbødere.

For at skaffe Plads til endnu flere Gæster har Sømandsmissionen købt Ejendommen Nyhavn 22, der skal føjes til Missionens nuværende Sømandshjem. Arbejdet med Ombygningen er overdraget Arkitekt Peter Kock, der vil indrette Ejendommen fuldt ud moderne med de nødvendige Antal Værelser og Opholdsrum.

Sømandsmissionærerne har haft et travlt Aar. Der har været aflagt 4500 Skibsbesøg og 325 Hospitalsbesøg. Sømandsmissionens Arbejde er baseret paa frivillige Bidrag. Saadanne modtages paa Giro 9299.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

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.

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.



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«



**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

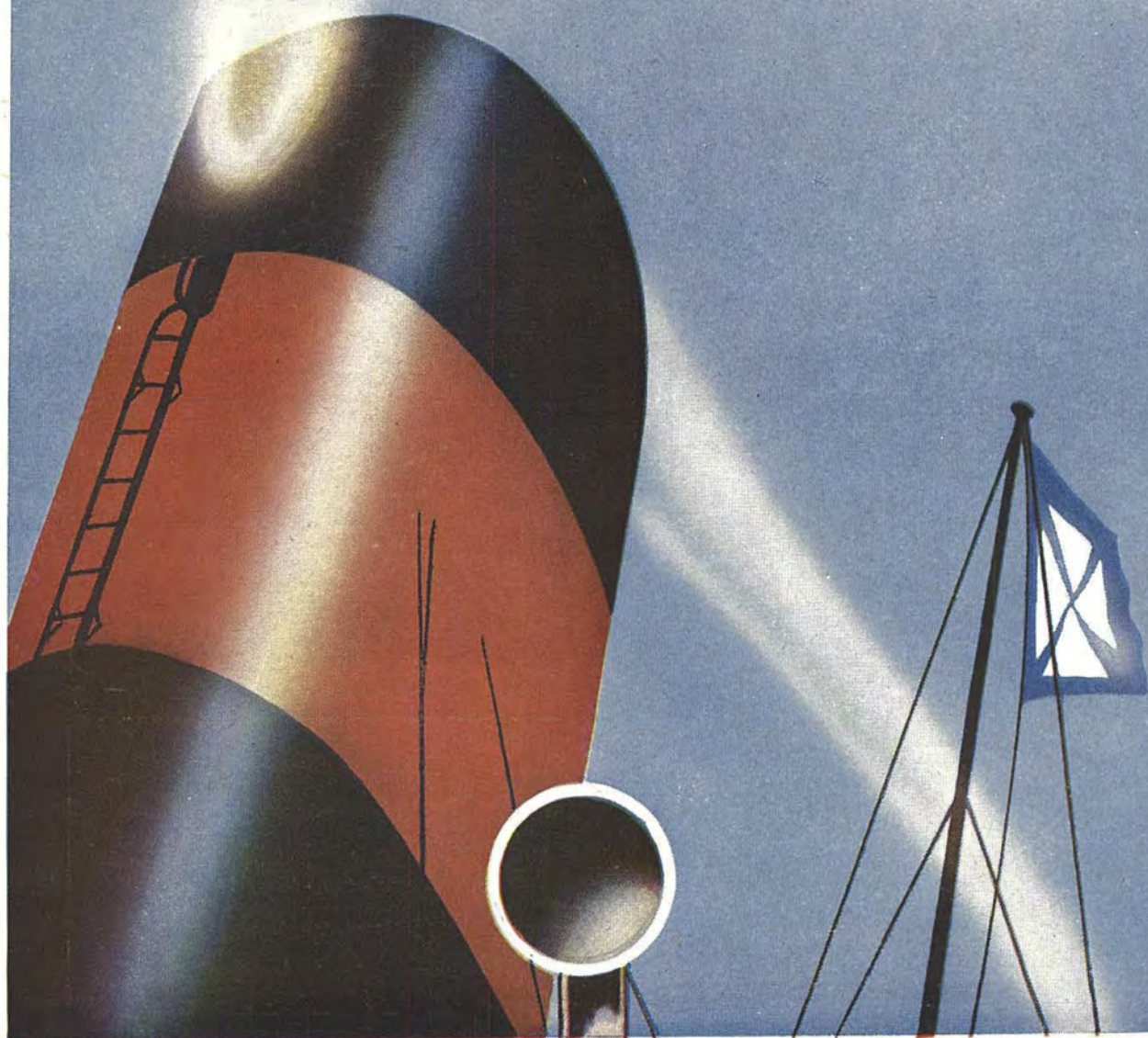
Bunkers:

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

474

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

. Kr.
August

En gammel hvidmalet Bark i frisk Kuling
Maleri af Fr. Landt

1948 - Nr. 8
25. Aargang



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Nedenstaaende Afhandling har været trykt i
»Sjöhistorisk Årsbok« 1947.

Af ERIK KROMAN

SØFART OG SKIBSBYGGERI i Marstal

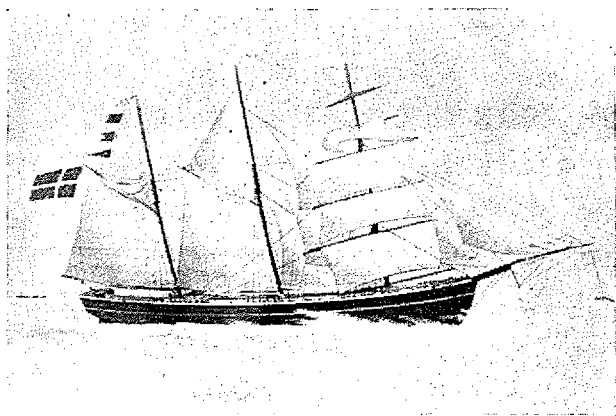
SKIBSBYGGERIET i Marstal har, i hvert Fald hvad Træskibe angaar, altid staaet i det nøjeste Forhold til den marstalske Skibsfart, idet Skibene saa godt som udelukkende byggedes til Marstallere og for marstalsk Regning. Dette forhindrede dog selvfølgelig ikke, at Skibe, der var bygget i Marstal, paa et eller andet Tidspunkt blev solgt bort fra Byen. Navnlige i den nyere Tid er der i visse Perioder sket et Massesalg af Skibe fra Marstal, hvorved marstalsk byggede Skibe ogsaa er solgt til Udlandet. Navnlige er ikke faa Skibe i nyere Tid blevet solgt til Sverige. Den nære Forbindelse, der har været mellem det marstalske Skibs-

byggeri og den marstalske Søfart, og som bevirkede, at Skibsbyggeriets Udvikling var afhængig af Konjunkturerne for Byens Skibsfart, gør, at man ved en Skildring af Skibsbyggeriet nødvendigvis maa se det paa Baggrund af den særlige Udvikling, Søfarten fik i Marstal.

Marstal, der er beliggende paa Østsiden af Øen Ærø ved den inderste Krog af Østersøen, er blevet kendt viden om ved sin Sejlskibsfart. Byens Oprindelse gaar utvivlsomt tilbage til Middelalderen. Navnet betyder oprindelig en fyrstelig Hestestald. Naar der har ligget en Stald der, skyldes det formentlig, at der her



Marstal Havn ved Vintertid omkring 1900.



3-mastet Skonnert „Familien“ af Marstal.

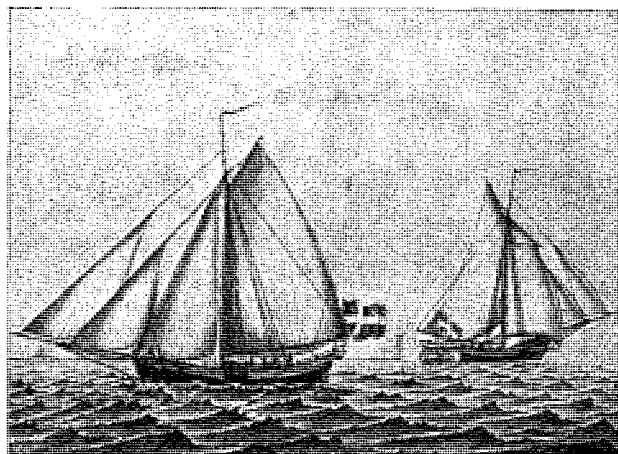
var en naturlig Havn bag Smaaholme og Sandodden Halen, som gav Læ mod Østersøen. Da Byen Købing eller Ærøskøbing paa Nordsiden af Øen fra gammel Tid havde Eneret paa Handelen paa Øen, har Marstals Hovederhverv i ældre Tid sandsynligvis været Fiskeri, og endnu langt ned i 1700 Tallet var Fiskeri af stor Betydning. Med store Baade gik man i Høsten paa Sildefiskeri Syd for Lolland. Først i Aaret 1634, da Ærø blev delt i 4 Dele mellem de sønderborgske Smaahertuger, hvorved Marstal Sogn udskiltes fra den øvrige Ø, fik Marstal Mulighed for at kunne drive egentlig Søfart og Handel. Der hørte fra nu af et stadigt voksende Antal Baade og mindre Skibe, Jagter og Galioter, hjemme i Byen. Byens Udvikling hemmedes dog ved, at Beboerne som hørende til den afdelte sønderborgske Hertugdømme baade i Danmark og Hertugdømmerne toldmæssigt betragtedes som Udlændinge. En Forandring heri skete først i 1729, da Marstal indlemmedes i den kgl. Del af Hertugdømmet Slesvig, og det 1732 ved en kgl. Resolution blev fastslaaet, at Marstal skulde regnes som indenlandsk. Dette medførte et stærkt Opsving af Skibsfarten, som fra nu af var i rask Udvikling.

Marstals Søfart var i første Række betinget af Byens Beliggenhed ved Østersøen i omtrent lige stor Afstand fra de kornrige danske Øer og de slesvigske og holstenske Havne, og det blev da ogsaa Kornudførslen fra de syddanske Byer til Hertugdømmerne — hvorfra Kornet passerede videre til de store tyske eller nederlandske Byer — der blev Basis for den marstalske Søfart. Navnlig i de lollandske Byer kom Kornhandelen for en stor Del paa Marstallernes Hænder, og i Nakskov klagedes der over, at Købmændene var blevet rene Opkøbere for Marstallerne og fik Provision af disse. Allerede før 1750 begyndte dog marstalske Skibe i Sommertiden at foretage Rejser til Norge. Kun en enkelt Gang 1797 hører man om et Marstallerskib, en Slup, som sejlede til Middelhavet. Det var under disse Forhold kun mindre Skibe, der var Brug for. Hovedtypen var Jagten. Mere undtagelsesvis forekommer Galioter (Galeaser) og Slupper. 1740 hedder det, at Marstal har over 25 Galioter, Jagter og Batter foruden mange store besejlede Baade. 1763 siges det, at der i Marstal hører 60 til 70 Fartøjer og Jagter hjemme, som daglig forøges. 1779 var Flaaden vokset til 87 Fartøjer, deraf var 1 Galease og 66 Jagter. Resten var Jagtsejlbaade og Raasejlbaade. 1802 var Antallet steget til 119 Fartøjer og to Aar senere til 129, hvoraf 108 var

Jagter fra $4\frac{1}{2}$ til $25\frac{1}{2}$ Læst. Ved Krigens Udbrud i 1807 var der ved Marstal Tolddistrikt 140 registrerede Fartøjer paa ialt 1660 Læster.

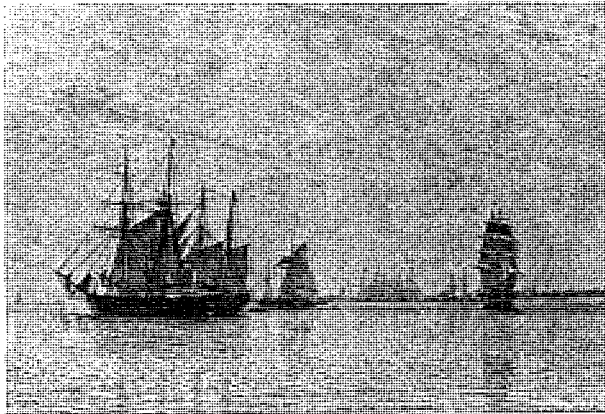
Sejlskibsbyggeriet er tidligt begyndt i Marstal, og af Skibene i det 18. Aarhundrede var den langt overvejende Del bygget i selve Byen. Af 76 Skibe, som i 1777 var hjemmehørende i Byen, var saaledes de 61 bygget i Marstal. Skibsbygmestrene synes dog i ældre Tid at være hentet fra Nabøerne. 1781 siges der, at der i Marstal aarlig bygges 2 til 3 Fartøjer af Taasings og Stryns Skibsbygmestre, hvortil bruges fynsk og lollandsk Tømmer. Fra 1804 foreligger der imidlertid en Indberetning, hvoraf det fremgaar, at der da var 4 Bygmestre i Marstal, som „forstaar at bygge efter egen Opfindelse“. Der var da i de nærmest foregaaende 5 Aar paa Byggepladserne i Marstal bygget ni Skibe, alle af Eg og med en Drægtighed af fra $4\frac{1}{2}$ til 21 Kommercelæster. Da der ikke findes Skov paa Ærø, maatte alt Tømmeret til Skibsbyggeriet indføres. Det hedder i samme Beretning, at der aarlig forbrugtes for ca. 2000 Rdl. indenlandske Materialer. Udenlandske Materialer brugtes ikke. Der var ikke ansat faste Arbejdere ved Skibsværfterne, men Bygmestrene lejede de nødvendige Arbejdere, naar de overtog Bygningen af et Skib, og afskedigede dem, naar Bygningen var færdig.

Krigen med England 1807—14 knækkede Marstals Velstand. Mange af Skibene gik tabt, og i 1815 var der kun 132 Skibe med 1168 Læster hjemmehørende ved Marstal Toldsted. Det var særlig gaaet ud over de større Skibe, hvoraf nogle var taget af Englænderne, og andre forlist. Mens der i 1878 var 61 Skibe paa 10 Læster og derover med ialt $1013\frac{1}{2}$ Lst., var der i 1815 kun 45 Skibe af denne Størrelse med 740 Læster. Hertil kom, at Marstal ved Bankerotten 1813 mistede sin Kapital, som var en Forudsætning for den Handel for egen Regning, som havde været Marstals vigtigste Indtægtskilde, og Skibene maatte derfor for en stor Del gaa over til at sejle i Fragtart. Et Tab var det ligeledes, at Norge ved Freden i Kiel blev Udland. Danske Skibe maatte nu betale Told som udenlandske, og Kornindførselen til Norge besørgeades derfor i stigende Grad af Nordmændene selv. Mens de mindre Skibe i det hele fortsatte Kornsejladsen paa Østersøen, omend under andre Former, maatte de større Skibe søge nye Ruter, og i Aarene efter 1814 optager Marstallerskibene



Jagten „Sønne Cerstina“ af Marstal.

derfor i stigende Tal Farten paa Nordsøen. Man finder i Aarene efter 1814 Marstallerskibe i de fleste af de store Havne paa Europas Fastland saa langt Syd paa som til Bordeaux og i de engelske og skotske Havne. I de følgende Aar var det dog i det væsentlige kun Farten paa Amsterdam, der endnu var Centret for Europas Kornhandel, og paa England, hvorfra man tog Kullaster med tilbage, som opretholdtes. De marstalske Skibe fra før 1814 var bygget til Kornfarten paa Østersøen og var fortræffeligt egnede til dette Formaal, tilmed var de stærke, bygget som de var af Egetømmer, og velsejlende. Til de lange farefulde Rejser over Nordsøen var de derimod lidet egnede, de var for smaa, til at Fragtfarten og de længere Rejser rigtig kunde svare sig, og de maatte derfor efterhaanden ombygges. De forsynedes med Skanseklædning, som de tidligere havde manglet, og forhøjedes, saaledes at de fik bedre Lasteevne, men det fyldige Agterskib bevirkede, at de blev daarlige Sejlere. I 1850erne blev de hyppigt ombygget paa ny og fik Agterenden forlænget, hvorved de blev bedre sejlene, men uden at Lasteevnen blev væsentligt forøget.



Marstal Red. Skibe for Udgaende om Foraaret.

Skibsflaaden i Marstal voksede ret stærkt de første Aar efter 1814 og talte 1817 143 Fartøjer, men særlig i 2den Halvdel af 20erne aftog den atter stærkt ved Forlis og Bortsalg og talte 1830 kun 126 Skibe. Først omkring 1840 tiltog den igen stærkt og var 1845 vokset til 176 Skibe fra $1\frac{1}{4}$ til $44\frac{1}{2}$ Lst. med ialt 2039 $\frac{1}{2}$ Lst. Ogsaa Skibsbygningen havde været stagnerende i disse Aar. Af de 176 Skibe i 1845 var 56 bygget i Marstal, men kun 19 af dem efter 1807. Som Bygmestre omkring 1825 nævnes C. H. Friis og Hans C. Friis. Jagterne var endnu saa godt som eneraadende. Foruden Jagter (og Slupper) var der i 1845 kun 3 smaa Skonnerter ved Byen, hvoraf den største paa $18\frac{1}{2}$ Lst. tilmed var Raasejler. Den var bygget i Marstal 1844 og bekendt under Navnet „Mageløs“. Der fortælles, at man satte Bramraaen op som Pynt, naar den kom i Havn. Topsejlsraaen havde den derimod i Søn med et lille Topsejl. Den mindste af Skonnerterne, „Tordenskjold“, var kun paa $6\frac{1}{2}$ Lst. Den skal have været Kanonbaad under Krigen mod Englænderne og var indkøbt til Byen kort efter Krigen. Største Parten af Skibene var kun smaa. Af de 176 Fartøjer var 94 mindre end 10 Læster. Det største, en Slup, var paa $44\frac{1}{2}$ Læst.

I Slutningen af 1840erne kom endelig den længe ventede Opgang for Søfarten, som stod i Forbindelse

med Ophævelsen af Kornlovene i England. Opgangen satte Liv i Skibsbyggeriet. Paa Havnepladsen som man begyndte at anlægge 1846, stod i 50erne stadig Skibe paa Stabelen, og der var om Sommeren saa stor Travlhed med Skibsbygningen, at man ikke kunde skaffe Tømmermænd til Arbejdet paa Havnen, som i disse Aar blev stadig udvidet og forbedret. Det var i de Aar, at Slægten Bager, Lars Jensen Bager og hans Sønner og Christian Jepsen Bager, begyndte at virke som Skibsbygmestre. Med disse begyndte en ny Æra for Skibsbyggeriet i Marstal. En Tysker, som var kommet til Marstal, skal have været den første, som byggede efter Tegning, mens man tidligere havde bygget „paa Klamp“, og Lars J. Bager lærte ham Kunsten af. Han

var overhovedet en meget alsidig Mand, idet han ligesom sin Fader Jens Jensen Bager havde Koncession paa at drive Haandværk som Snedker, Tømrer, Murer, Glarmester, Pumpemager og Drejer.

I de sidste Aar før Krigen 1864 var Skibsfarten i Marstal i rivende Udvikling. Allerede 1851 naaede man op paa 200 Fartøjer, 1855 var Tallet 234 fra $1\frac{1}{2}$ til 46 Læster med ialt 3095 Læster. Ti Aar senere i 1865 var der

242 Skibe fra 2 til 69 Læster hjemmehørende ved Toldstedet. Af disse var dog de 35 — væsentligt mindre Fartøjer — hjemmehørende i de to Smaabyer Ommel og Kragnæs i Marstal Landsogn. Det var nu særlig de større Skibe, som tog til i Antal. Af de 242 Skibe i 1865 var de 172 paa 10 Læster og derover. Jagterne var nu heller ikke længere eneraadende, selv om de var i stort Overtal. Der var 1865 2 Skonnertribriger, 20 Skonnerter og 14 Galeaser hjemmehørende ved Toldstedet.

(fortsættes)

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

A/S Dampskibsselskabet "VENDILA"

KØBENHAVN K. ·· FREDERIKSGADE 1

· TELEFONER: C. 2537 - 2538

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

Axel Juels Død

BUDSKABET om Axel Juels Dødsfald var et virkeligt Sorgens Budskab for alle Elskere af god Digtetekunst og for alle dem, der havde lært vor store Digter at kende som den store Personlighed, han ogsaa var. Meddelelsen kom imidlertid ikke overrasken-



de. Da Axel Juel den 12. Februar fyldte 65 Aar, var han lige kommet hjem fra Hospitalet stærkt svækket efter et langt Sygeleje.

„Vikingen“ og dens Læsere lærte vel først og fremmest Axel Juel at kende som Søens Digter. Han mestrede den Kunst med nogle faa Linier at tolke de Tanker, som vi andre næppe kunde udtrykke med mange Ord. Holger Drachmann var Juels Ungdomsideal. Ligesom Drachmann spillede han da ogsaa paa mange Streng. Han var Danskhedens, Kærlighedens, ja, Livets Digter.

Mest berømt blev hans Sang om Flaget, der blev til i 1915, og det var da ogsaa dette Digt, der kom til at indlede den sidste Samling Digte, der udkom med hans Navn. Det var en Samling Marinedigte, som han havde givet Titlen „Himmel og Hav“. Ved et Skæbnens Tilfælde blev Sangene om Søen saaledes „det sidste Suk i Bølgen, før det stolte Skib gik ned“.

Oprindelig vilde Axel Juel have været Skuespiller, skønt han var cand. phil. og studerede Jura, Latin og Fransk. Digteren i ham fik dog Overtaget. Maaske har han ikke selv troet paa sine digteriske Evner. I alle Tilfælde fik han en Stilling som Assistent i Marineministeriet, hvor han efterhaanden avancerede til Kontorchef. I Marineministeriet vandt han sig mange Venner blandt Søværnets Personel, som han da ogsaa har tilegnet mange af sine Digte.

Axel Juel var ogsaa „Vikingen“s og „Jul paa Havet“s Ven, hvilket han har vist ved flere Gange specielt at hellige sin Arbejdskraft for disse Blade. Da „Vikingen“ i 1938 begyndte at udkomme som Fjortendagsblad, skrev han et Digt tilegnet Bladet. Om Navnet „Vikingen“ skrev Axel Juel bl. a.:

Nu bærer det fra Hjemmets Havn
et Bud til Glæde, Trøst og Gavn —
et Baand af Billeder og Ord
til hvert et Skib, som over Jord
har Mænd fra Nord om Bord.

Disse Ord kunde staa som et Mindeskraft for Axel Juels eget Navn. Det bragte baade Glæde og Trøst til Hjerter ude paa Havet og hjemme. Mange af „Jul paa Havet“s Læsere husker sikkert endnu den store Digtters skønne, gribende og trøstende Ord fra hans smukke Digt om Korset i Nyhavn. Axel Juels Tale blev forstaaet af alle. Der var ikke noget forlorent i den. Og saa dette var vel en af Grundene til, at han bl. a. blev Havets Digter.

En af Danmarks store Mænd er ikke mere, men hans Navn lever videre. Aar frem i Tiden vil det bringe Glæde og Trøst til hver Dansker rundt om paa Jorden. Derfor blotter vi vort Hoved —

Redaktionen.

J. L. Fondet

Styrelsen for J. L.-Fondet, som stiftedes ved A/S D/S „Vesterhavet“s 50 Aars Jubilæum, har i disse Dage afholdt Møde, hvor Regnskabet for 1947 behandles.

Der er i 1947 ydet Bidrag til: Københavns Plantageselskab, Udgivelse af „Søkortets Stednavne II“, Studenterforeningens Sommermøde, Søfartens Biblio-

tek, Nordisk Studenterforbunds Møde, Søfartens Hygiejnekommité, Folkekirkeligt filantropisk Forbunds Kursus for Socialhjælpere, Søfartsklubben til Hjælp til Udgivelse af „Seafarers' Guide to Copenhagen“, Graasten Sejlklub, Maskinmesterskolernes Studiefond, Nødhjælpen til Europas evangeliske Kirker, Danske Studerendes Fællesraad, Danmarks internationale Studenterkommité.

Fondets Kapital er ca. 8 Millioner Kroner.

Ved
OSCAR JENSEN

PENSACOLA-PIGEN

JEG siger Dem, Splint. Hun er vidunderlig — en Tusindfryd for Øjet er hun," udbrød Førstestyrmand Fjeldsted som i Ekstase og med en Begejstring, der fik hans Hjerte til at pumpe en Portion ekstra Rødme op i hans tykke og i Forvejen langtfra blege Kinder.

„Hvem?" spurgte Andenstyrmand Splint, som i Modsætning til sin korpulente Foresatte var lige saa tør som sit eget Navn. „Mener De Molly eller Mary eller Sally eller Peggy eller Rose — eller er det maa-ske et nyt Engagement?"

„De ved jo meget godt, at jeg mener Sally Weller," svarede Førstestyrmanden en Smule indigneret. „De andre er ingenting mod hende."

Den norske Trampdamper „Dragen" af Lillesand laa ved Kajen i Pensacola, og dens to Styrmand gjorde sig Livet behageligt i hver sin Flugtstol paa Baaddækket. Det var Søndag med herligt stille Vejr, og Floridas Sol straalede og bagte som den hjemlige Sol paa en skyfri Midsommerdag, skønt det var midt i December. Barkens Fører, Kaptajn Svante Storm — en lille ilter og lystig *all round* Sømand, som ogsaa var fra Lillesand, tilbragte Formiddagen i Land sammen med en Ven.

Kaptajn Storm var kendt i Alverdens Havnebyer, og han havde Venner i dem alle. Han var vellidt af sin menige Besætning og til en vis Grad beundret af sine Styrmand, selv om han ogsaa nu og da skældte dem Huden fuld og rettede de groveste Beskyldninger imod dem, hvilket dog baade Første- og Andenstyrmand som oftest uden synderlig Modsigelse lod gaa ind ad det ene Øre og ud ad det andet; fordi de vidste, at det altsammen kun var Udslag af et akut Tilfælde af Humorsyge eller en øjeblikkelig Trang hos ham til at gøre sig lystig paa deres Bekostning. Det maa i det hele taget vel nærmest siges, at der herskede et vist kammeratligt Forhold mellem Storm og hans Styrmand, men de havde ogsaa en hel Del tilfælles baade i Væsen og Tankegang.

Det var som sagt i December og i en mild og svan-ger subtropisk Luft, der under slige Forhold op mod Jul nok kunde sætte Fantasien i Bevægelse hos Søfolk i en fremmed Havn og faa dem til at tænke paa Forelskelse — i Særdeleshed, naar de, som Tilfældet var med Kaptajn Storm og hans to Styrmand, alle tre var inkarnerede Ungkarle, der betragtede Ægteskab som den største Ulykke, der kunde times en Sømand.

Det var tydeligt at skønne efter de mange Navne, Andenstyrmanden havde remset op i Forbindelse med sin Kollega, at denne holler ikke for Alvor følte sig tiltrukket af sine mange Tilbedere; thi Førstestyrmand

Fjeldsted ændrede Kurs paa Kærlighedens Kompas hver Uge, naar han var i Havn, og dette var Andenstyrmand Splint fortrolig med. Han selv var i saa Henseende af en mere stabil Støbning.

„Naa, Sally Weller er altsaa den fortrukne i Øjeblikket," bemærkede Splint sarkastisk. „Tag Dem i Agt for hende, Fjeldsted. Hun er sikkert ude efter at blive gift."

„Hvis jeg endelig skulde gifte mig, vilde jeg heller ikke have noget imod, at det blev med hende," svarede Fjeldsted og strakte sig i Stolen. „Hun er efter min Mening den dejligste Pige i Pensacola."

„Det samme mente De om Molly Brown i sidste Uge," kluklo Splint.

„Det har jeg aldrig ment — aldrig," forsikrede Fjeldsted og rystede energisk paa sit tykke Hoved.

„Saa mener De ikke altid, hvad De siger, for det sagde De i hvert Fald, og det ved De ogsaa godt selv," svarede Splint.

„Naa, maaske kan jeg have sagt noget i den Retning," indrømmede Fjeldsted nølende. „Men kan en Mand ikke tage fejl?"

„Pas paa, at De ikke ogsaa tager fejl af Sally Weller," advarede Splint. „Som Datter af en irsk Far og en halvblods mexikansk Mor, har hun sikkert et Temperament, som han faa en Neger til at blegne."

„Jeg er ligeglad, og jeg er heller ikke nogen Neger," svarede Fjeldsted. „Faktum er, at hun er sød, og jeg tror, hun elsker mig."

„Jeg tror, De vil angre, hvis De fortsætter med hende, som De er begyndt," vedblev Splint ihærdigt og i en lidt drillende Tone. „De vil ikke saa let blive hende kvit, som det er lykkedes Dem med de andre, hver Gang De følte Dem tiltrukket af en ny."

„Hvem siger, at jeg ønsker at blive Sally Weller kvit?" spurgte Fjeldsted irriteret over Andenstyrmandens drilagtige Kritik.

„Maaske ønsker De det ikke i Øjeblikket," fortsatte Splint uanfægtet. „Men De maa kalde mig et Fæ, dersom De ikke inden længe vil nære det inderligste Ønske i saa Henseende; og saa vil De komme krybende til den Gamle og bede ham om Raad."

„Aldrig i Livet," udbrød Fjeldsted foragteligt. „Jeg vil indrømme, at Kaptajn Storm har Kendskab til mange Ting, men han ejer ikke en Tiendedel af mit Kendskab til Kvinder — ikke en Tiendedel. Men nu tror jeg, det er paa høje Tid, at jeg kommer i Landgangstøjet, for jeg kan vente Sally naar som helst. Hun har lovet at gaa en Tur med mig op i Byen og se paa Markedet, som skal være noget særligt nu op mod Jul. Det

er sandt, Splint. Gør mig en Tjeneste. Laan mig en ren Flip.“

Efter denne beskedne Anmodning forlod begge Styrmandene Baaddækket, men et Øjeblik efter var Andenstyrmanden atter tilbage i sin Flugtstol.

Med blussende Kinder stillede Fjeldsted en halv Snes Minutter senere igen paa Baaddækket iført en ren Skjorte og med sin atten Tommer tykke Hals snøret sammen i en af Splints sytten Tommer Flipper, og netop samtidig arriverede Sally Weller. Hun var en ung, slank Dame med Broncelød og med et Par mørke, violette Øjne, som hun havde arvet efter sin Mor, og som lyste af Beslutsomhed og en fast Vilje.

Fjeldsted hilste høfligt og hjalp med udsøgt Galanteri den unge Dame over Landgangen, hvorefter han paa sømmelig Vis præsenterede Hr. Andenstyrmand Splint og Frøken Sally Weller for hinanden. Og efter at han under en kort Rundgang paa Dækket og i Kahytterne havde præsenteret den Skønne for „Dragen“s Herligheder, gik han paa Julemarked med sin nye Hjerterdame, mens Splint hengav sig til sine egne Betragtninger i sin Flugtstol.

Da Kaptajn Storm tidligt om Eftermiddagen kom om Bord, fo'r Andenstyrmanden straks i ham med sin Ængstelse for Styrmand Fjeldsteds Frihed og Fremtid; men den lille, iltre Skipper fejede omgaende alle Splints Bekymringer bort.

„De har ikke set Damen,“ sagde Splint. „De kan ikke forestille Dem, hvordan hun ser ud.“

„Hvordan ser hun da ud?“ spurgte Kaptajn Storm tilsyneladende ligegyldigt.

Andenstyrmanden gav en nøje Beskrivelse af Styrmand Fjeldsteds nye Erobring, og som et Supplement hertil bedyrede han, at hvis hun kastede sine mørke, violette Øjne paa Kaptajn Storm, vilde han ogsaa falde for Fristelsen og blive hængende ved hende..

„Tror De?“ spurgte Skipperen foragteligt. „Saa vil jeg dog lade Dem vide, at jeg har været udsat for adskillige Farer i saa Henseende — store Farer og mange flere end De aner, og hidtil har jeg klaret mig fri af dem alle uden at tage Skade paa hverken Hjerne eller Hjerter.“

„Det tvivler jeg aldeles ikke om,“ lo Splint. „Maaske vilde De ogsaa nok kunne klare Dem fri af denne Sally Weller — maaske. Men jeg er absolut ikke tilbøjelig til at tro, at det vil lykkes for Styrmand Fjeld-

sted — i hvert Fald ikke uden Deres Bistand. Jeg sagde ogsaa til ham, at jeg snart ventede at se ham komme krybende hen til Dem paa sine Knæ og anraabe om Hjælp. Og ved De, hvad han svarede hertil?“

„Nej, hvad svarede han?“

„Han sagde, at De havde ikke en Tiendedel af hans Kendskab til Kvinder — ikke en Tiendedel.“

„Naa det gjorde han,“ udbød Kaptajn Storm med et bittert Smil om Munden. „Se, se! — Dersom det ikke var i Strid med mit eget Syn paa disse Sømands-Ægteskaber, kunde jeg næsten ønske at se dette Pige-barn gift med denne dumme Pralhals.“

Styrmand Fjeldsted kom ikke om Bord igen før hen ad Aften, og han var ualmindelig tavs, mens de sad i Kahytten og skaffede.

„Hvad er der i Vejen, Styrmand Fjeldsted?“ spurgte Kaptajn Storm venligt. „Har De ikke haft en behagelig Tur i Land i Dag?“

„Aa-h jo,“ svarede Fjeldsted kort og henfaldt atter i Tavshed.

„De synes ikke at have oplevet noget særligt morsomt,“ bemærkede Skipperen lidt efter. „Jeg hører, at De har været ude at spadserere med Deres nye, unge Dame.“

„Det har jeg,“ svarede Fjeldsted.

„Andenstyrmand har fortalt mig, at hun er meget smuk,“ fortsatte Skipperen. „Er det ikke rigtigt, Styrmand Splint?“

„Selvfølgelig,“ svarede Andenstyrmanden og langede ud efter Sennepskrukken.

„Jeg var med hende oppe og se paa Julemarkedet,“ kom det nu ligesom lidt mere aabenmundet fra Fjeldsted. „Og bagefter gik jeg med hende hjem og drak Te med hende og hendes Familie.“

„Se, se!“ udbød Kaptajn Storm synlig overrasket. „De kommer Dem, Styrmand Fjeldsted. Men gaa nu ikke og drik Te med hende for ofte. Det kan let blive for meget af det Gode, og Overdrivelse kan stundom være farligt. Har hun Brødre?“

„Een. Han hedder Tom.“

„Er han stor?“

„Ikke større end jeg er,“ svarede Fjeldsted noget usikker med Sammenligningen. „Men han har opholdt sig en lang Tid i Texas.“

„I Texas,“ gentog Skipperen. „Det er jo der, Mand-



Vore kendte Mærker vender nu tilbage.
Faas kun gennem Skibsprovianterings-
handlerne
JESPER CHRISTENSEN & Co.
København K.

The advertisement features four bottles of liquor: on the left, a bottle of 'Historie' whisky; next to it, a bottle of 'NAPOLEON' brandy; in the center, a circular logo with a crown and the text 'MARQUE DÉPOSÉE' and 'FONDÉE EN 1848'; on the right, a bottle of 'TWO CROWNS' Scotch Whisky, and further right, a bottle of 'ROYAL' Special Dry Gin.

folkene lever i Sus og Dus og skyder hinanden ned for et godt Ord. Fortalte han Dem ikke nogle Historier om dette?"

„Aa-h jo," svarede Fjeldsted med paataget Ligegyldighed.

„Var de interessante?"

„Jeg satte ikke særlig Pris paa at høre dem," svarede Fjeldsted. „Man fik Indtryk af, at Texas er et Land uden Lov og Ret, og som hovedsagelig er Tilholdssted for Spillefugle og raa Banditter. Men Tom Weller siger, at han synes godt om det."

„Ogsaa om Metoderne dér?"

„Jeg tror, han synes om dette vilde Liv med Svir og Spil og med Revolveren som Trumf," svarede Fjeldsted med synlig Ulyst til at komme nærmere ind paa Emnet.

„Har han nogensinde selv skudt nogen?" spurgte Skipperen.

„Sally siger, han har," svarede Fjeldsted.

„I Deres Sted vilde jeg ikke gaa hen til Familien Weller og drikke Te alt for ofte," sagde Kaptajn Storm. „Men De maa naturligvis selv bedst vide, hvad De gør."

„Styrmand Fjeldsted paastaar, at han ved mere om Kvinder, end De gør," kom det drilsk fra Andenstyrmanden, mens han guffede Mad i sig for to, hvilket han havde god Lejlighed til, eftersom Fjeldsted ikke syntes at have synderlig Appetit den Aften.

„Det gør han maaske ogsaa," indrømmede Kaptajn Storm beskedent. „Jeg ved omtrent ingenting. Alt, hvad jeg har lært om det saakaldte svage Køn, er at frygte det. Jeg vil foretrække at være Løvetæmmer frem for at være gift med et af disse Væsener."

Med denne Tilstaaelse sluttede Maaltidet, hvorefter Førstestyrmand Fjeldsted tavs og slukøret gik til sit Kammer efterladende Storm og Splint til dem selv.

„Dette her trækker op til en lystig Historie," udbrød Skipperen henvendt til Andenstyrmanden, da Fjeldsted var uden for Hørevidde. „En lystig Historie," gentog han med et polisk Smil om Munden og med en Skælm i hver af Øjenkrogene. „Jeg tror, det bliver en Historie, der bliver mere grinagtig end den bedste Klovn-Forestilling i nogen Cirkus. Fjeldsted har aldrig kunnet fordrage Amerikanernes letsindige Omgang med Skydevaaben. Lagde De Mærke til, hvor han vred sig, da jeg spurgte ham ud om Pigebarnets Broder."

„Jeg saa det," svarede Splint. „Men at denne Sally Weller vil slæbe ham med sig hjem til Te sammen med sin Familie og i Selskab med denne Texas-Bandit af en Broder smager mig for meget af Forretning. Hun mener naturligvis, at det gør hende mere sikker paa, at han ikke skal knibe ud og bryde de Løfter, han maaske allerede har givet hende. Hvad ved jeg om det?"

„Nej, hvad ved De, og hvad ved jeg," samtykkede Kaptajn Storm. „Jeg forstaar heller ikke, hvad en smuk Pige vil med en Sømand. Vi kan naturligvis være gode nok til at gøre Kur til dem og tage dem med i Teater eller saadan noget en Uges Tid; men hvilken Fornøjelse kan de have af at gifte sig med os?"

„Ingen," svarede Splint. „Dersom de ikke forelsker sig i en anden, mens Manden er borte paa de lange Rejser i et Aars Tid eller to ad Gangen, vil de simpelt hen blive skøre af Længsel — eller af Skinsyge."

„Det vil de, og det er ganske naturligt," bifaldt Kaptajn Storm. „Men dersom Sally Weller absolut vil giftes med min Førstestyrmand, og han ogsaa absolut vil giftes med hende, saa bliver det deres Sag. For øvrigt tror jeg nok, at denne Broder fra Texas, som vel altid gaar med en ladt Kanon i Baglommen, har gjort den arme Fjeldsted lidt betænkelig ved Situationen."

„Han saa ogsaa ud til at tænke meget dybt, mens vi spiste til Aften," lo Andenstyrmanden. „Han rørte næsten ikke Maden — han, som ellers æder som en Tønder-tærsker."

„Læg Mærke til, hvad jeg siger, Splint. Han vil bede om Hjælp, inden der er gaaet ret mange Dage."

„Vil De hjælpe ham?"

„Jeg vod det ikke," svarede Skipperen og smilede underfundigt. „Jeg burde maaske. Han har jo været meget medgørlig i den senere Tid. Jeg har ikke skændtes med ham i næsten en hel Maaned — for Resten heller ikke med Dem, og det er meget mærkværdigt, Styrmand Splint."

„Det er, hvad det er," svarede den rapmundede Andenstyrmand. „Styrmand Fjeldsted og jeg troede, at der var noget galt fat med Dem."

„Jeg har en sjælden Karakter," sagde den lille Skipper og nu smilede han sit elskeligste Smil. „Jeg har til Tider et saa blidt Temperament, at jeg kan give mig hen i Leg med smaa Børn; og saa kan det pludselig komme over mig, at jeg faar Lyst til at slaas med baade Solen og Maanen og alle Stjernerne. Det er jeg bekendt for i hele den norske Handelsflaade. Alle kender min mærkelige Karakter, og hvorledes jeg, naar jeg er desperat og i Kamphjørnet, forstaar at paamønstre Styrmand, som jeg ikke kan fordrage — tja! Og saa kan jeg lige saa hurtigt igen være mere blid end nogen Gaardmissionær hjemme i Norge."

„Jeg ved det," sagde Andenstyrmanden. „Jeg kender Deres Karakter og Hjertelag. Men Spørgsmaalet er, om De vil hjælpe Styrmand Fjeldsted, dersom han beder Dem om det."

„Naturligvis vil jeg," svarede Kaptajn Storm. „Jeg er altid rede til at hjælpe saadanne hjemsogte og uforstandige Stakler som Fjeldsted og Dem."

„Det lyder ikke saa fredsommeligt, som De maaske selv tror," kom det lidt mut fra Andenstyrmanden, som paa egne Vegne følte sig saaret. „Og det maa De vist hellere tage i Dem igen, dersom De yderligere sætter Pris paa mit Selskab i Aften. De glemmer, at det var Styrmand Fjeldsted, som af religiøse Grunde forbød Mandskabet forude at foranstalte Slagsmaal om Bord paa Søn- og Helligdage — og ikke mig."

„Godt," sagde Kaptajn Storm. „Dersom De ønsker det, skal jeg gerne indrømme, at De har mere Forstand end Styrmand Fjeldsted — en lille Smule mere, og i mange Henseender har han mindre Omløb i sit tykke Hoved end nogen anden af mit Bekendskab. Saa lad dette være Dem en Trøst."

Dette syntes virkelig ogsaa at tilfredsstille Andenstyrmanden, skønt det vel maatte siges at være en meget ringe Satisfaktion.

„Meget vel," sagde han. „Naar blot De vil hjælpe den tossede Hjerteknuser ud af Kniben, er jeg villig til

at indrømme alt. Jeg vil ikke kunne udholde at se ham gift. Det vilde blive en frygtelig Ulykke for ham.“

To Dage senere syntes Styrmand Fjeldsted efter mange Overvejelser at være kommet til samme Resultat. Han saa allerede yderst ulykkelig ud; thi Tom Weller, som tilsyneladende var en rask, ung Mand med et Væsen, som er en Selvfølge for Mænd, der lever paa de vestlige Prærier blandt de noble Gentlemen, som til enhver Tid gaar med Fingeren paa en ladt Revolvers Aftrækker, var de to foregaaende Aftener Kl. 6 kommet om Bord i „Dragen“ for at hente ham med sig hjem til Te. Styrmand Fjeldsted havde lidt generet forestillet ham baade for Skipperen og Splint, og Kaptajn Storm havde benyttet Lejligheden til indgaaende selv at udfritte den unge Hr. Weller om Forholdene i Texas — om det forholdt sig rigtigt, som Rygterne fortalte, at man der gik omkring og morede sig med at slaa hinanden ihjel. Og Tom Weller havde svaret med diverse Historier om forskellige Desperados — Historier, der fik Haarene til at rejse sig paa Styrmand Fjeldsteds Hoved.

„Det maa være et herligt Liv,“ udbrod Kaptajn Storm, der med forstilt Begejstring havde lyttet til Tom Wellers Beretninger. „Det vilde lige være noget for mig.“

Denne sidste Bemærkning var mere end Andenstyrmand Splints Lattermuskler kunde modstaa. Han forsvandt skrupgrinende ned gennem Dækskappen, og under Foregivende af at have vigtige Ting at udrette fulgte Kaptajn Storm omgaaende efter ham og gik ind i Salonen, hvorefter Styrmand Fjeldsted gik til Te hos Familien Weller sammen med sin tilkommende Svoger.

Da Tom Weller den fjerde Aften kom for at hente den nu helt ulykkelige Førstestyrmand, undskyldte Fjeldsted sig med en forfærdelig Hovedpine, der gjorde det aldeles umuligt for ham at gaa i Land. Denne Meddelelse irriterede aabenbart den unge Hr. Weller, og han generede sig ikke for at vise det aabenlyst. Men han maatte dog gaa fra Borde igen med uforrettet Sag.

En Times Tid efter, da Kaptajn Storm og Styrmand Fjeldsted efter at have spist til Aften sad alene sammen og trak frisk Luft paa Baaddækket, kom et Bud om Bord med et Brev til Fjeldsted, som straks aabnede og læste det. Brevet var fra Sally Weller, og hun skrev, at hun var meget bedrøvet over at høre om hans Sygdom, og hun ventede saa at se ham igen den næste Aften. Som Efterskrift bad hun ham saa

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

mindelig om endelig ikke at støde eller irritere hendes Broder, da han havde et hidstigt Temperament og ikke var i Stand til at styre sig, naar nogen fornærmede ham eller blot sagde ham imod.

„Brev fra Kæresten?“ spurgte Storm, som nøje havde fulgt Fjeldsteds Minespil under Læsningen.

„Det er fra Sally Weller,“ svarede Styrmanden spagt.

Nogle faa Minutter efter ankom Bud Nummer to med nok et Brev til Fjeldsted.

„Er der ogsaa fra Deres Sally?“ frittete den nysgerrige Skipper.

„Nej,“ kom det lidt forlegent fra den ulykkelige Styrmand. „Det er fra Molly Brown.“

„Jeg troede, De var færdig med hende,“ sagde Skipperen spydigt.

„Ikke netop færdig,“ replicerede Fjeldsted — „absolut ikke.“

„Hvorledes skal det forstaas?“

„Jeg tror, jeg holder mest af hende. Jeg er bange for, at jeg har taget fejl af Sally.“

„Ja saa,“ sagde den lille Storm, og nu saa' han helt alvorlig ud. „De er bange for, at De har gjort en Fejltagelse i Deres Valg. Lad os haabe, at det ikke bringer Dem i Fortræd. For jeg har nu den Opfattelse, at De sidder i Mudder til Halsen, og det bliver vist ikke let for Dem at komme fri af det.“

Med en energisk Rysten paa Hovedet drejede den lille Skipper sig rundt paa Hælen, og med Ryggen til kunde det tydeligt ses, at Rystelsen forplantede sig til hans Skulder, idet han forlod Dækket. Fjeldsted stod et Øjeblik og maabede, men saa tog han sig pludselig sammen og opsøgte Andenstyrmand Splint, som han fandt liggende i Køjen ivrigt læsende i en spændende og bloddryppende Roman fra Texas.

Fortsættes i næste Nummer.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

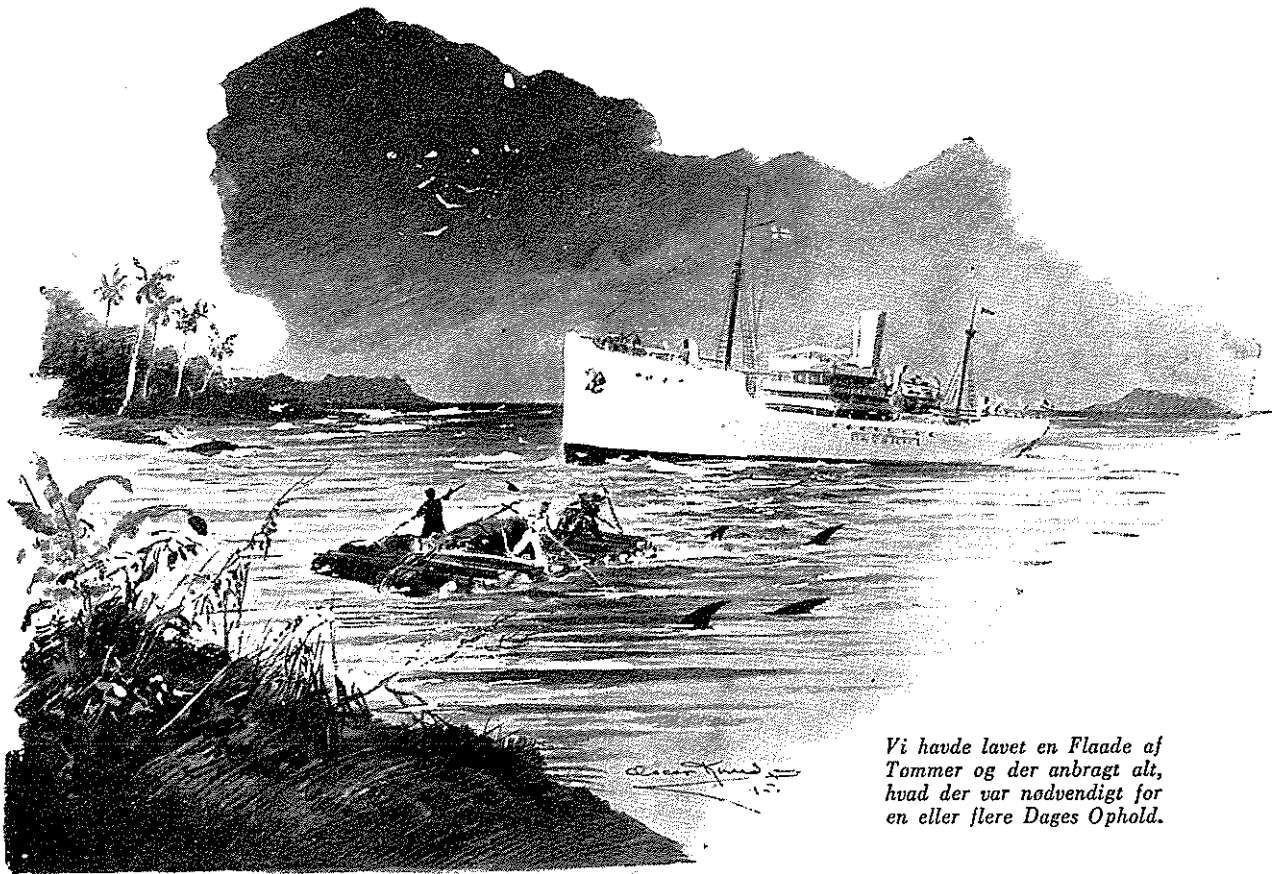
Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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





Vi havde lavet en Flaade af Tommer og der anbragt alt, hvad der var nødvendigt for en eller flere Dages Ophold.

En Stranding paa Cubakysten

Af O. Koppel — Illustreret af Oscar Knudsen

VI skulde ind i Sukkerfarten mellem New York og Cuba, en behagelig Fart, baade hvad Last og Distance angaar, 5 à 6 Dages Rejse fra New York og god Tid i Havn, baade ved Lastning og Losning.

De fleste Skibe i denne Fart er chartret af store amerikanske Rederier, og her er Skibe fra mange forskellige Nationer, ikke mindst fra de skandinaviske Lande, saa her vilde maaske blive Lejlighed til at hilse paa Landsmænd.

I Modsætning til Skibe, der kun sejler med Sukker mellem Cuba og Staterne, skulde vi have Kul med ned til en eller anden mexikansk Havn, derfra sejle tom til Cuba og laste Sukker til New York.

Vort første Spørgsmaal til Lodsens, da vi kom til den mexikanske Havn, var, om der var nogle danske Skibe i Havnen, og da det blev besvaret bekræftende, bestemte jeg mig sammen med en Kollega til om Aftenen at foretage en Tur for at studere Omgivelserne og eventuelt træffe Landsmænd.

Forholdene i Mexiko var paa den Tid meget primitive i mange Retninger, navnlig i sanitær Henseende,

hvad det efterfølgende vil vise, men paa enkelte Omraader var Sikkerhedsforanstaltninger mod Sygdomme dog mere effektive end hos mange europæiske Nationer, og ved et Skibs Ankomst blev f. Eks. hele Besætningen lægeundersøgt, før der blev givet Tilladelse til at gaa i Land.

Havnen, hvor vi skulde losse vor Last, laa et langt Stykke fra selve Byen, og her fandtes ingen regulære Gader eller Veje, kun en spredt Bebyggelse af Træhuse til Brug for de ved Havnen beskæftigede Arbejdere, og saa en Del Forretninger og Beværtninger. Vi var ikke gaaet langt paa vor Tur, før vi mærkede en modbydelig Stank, og tæt ved os opdagede vi en Flok Gribbe i Færd med at fortære et halvraadt Kadaver af et Dyr — tilsyneladende en Ko. Gribbene tog ikke det mindste Hensyn til vor Nærværelse, men fortsatte uantastet med at jage de lange nøgne Halse i Dyrets Indre og fortære Indvoldene.

Af gode Grunde forsvandt vi hurtigt fra dette uappetilige Sted, og snart befandt vi os i ægte mexikansk Folkeliv. Fra et Hus, der dominerede ved sin Størrelse i Forhold til de andre Skure, lød Musik, Trampen og

Raaben. Her maatte være Folkeliv at studere, og ufortrødent gik vi ind. Det viste sig at være et Danselokale, og Publikum bestod af Mexikanere, Indianere og Negerer eller Blandinger af disse. Alle røg de Tobak, Kvinder og Mænd i alle Aldre, og selv gamle Kvinder havde en Stump Kridtpibe, en Cigar eller Cigaret i Munden. Vi stod længe og saa paa dette Skuespil; der var ingen, der paa nogen Maade generede os. Tværtimod saa det ud, som følte de sig bærede ved vort Besøg. Vi var de to eneste saakaldte Hvide i Forsamlingen. Pludselig styrede en gammel Negerkvinde sine Skridt over imod os. Hendes Ansigt var et stort Smil, og paa Engelsk spurgte hun os om vor Nationalitet. Det var, som havde hun paa Fornemmelsen, at vi var Danskere, og da vi bekræftede dette, blev hun vildt begejstret, og paa en Blanding af Dansk og Engelsk fortalte hun os, at vi var Landsmænd, og at hun var født paa St. Croix og havde i mange Aar levet der under dansk Styre. Begejstringen vilde ingen Ende tage, og kun ved at love at komme igen næste Aften slap vi fra hende, men saa længe hun kunde se os, raabte hun: „Farvel, Landsmænd!“

Stakkels gamle Kvinde. Du var saa stolt af at kalde dig Dansk, vi skuffede dig og kom ikke mere tilbage. Vi, som var gaaet i Land for at træffe Landsmænd, vi fornægtede Landsmandskabet.

Atter begav vi os paa Tilbagevejen, men endnu skulde vi opleve en lille Tildragelse. Paa Vejen ned skulde min Ledsager forrette et lille Ærinde, men en aarvaagen Betjents Øjne havde opfanget dette, og snart stod han ved Siden af os, og kun ved at opgive Navn og Skib, fik vi Lov til at gaa igen. Det var ikke for Krænkelse af Blufærdigheden, min Ledsager blev noteret, nej, det var en uhejrnisk Handling, som var strafbar. Og da vi henviste til det raadne Kadaver, vi lige havde set, smilede Betjenten blot, og vore Argumenter anfægtede ham ikke i mindste Maade. Næste Dag mødte han om Bord, og gennem Kaptajnen maatte min Kollega betale 5 Dollars i Bøde.

Senere lod vi os fortælle, at Betjenten ikke havde nogen fast Løn, men kun fik, hvad der kom ind i Mulkter, derfor hans Nidkærlighed i Tjenesten.

Skibet var udloset, og vi gik atter til Søs paa Vej til Cuba.

Cuba er kendt for sit herlige Klima og sin Frodighed. Det er hovedsagelig Tobak, Sukker og dettes Biprodukter, Frugt og fra Øens østlige Ende en Del Erts, der udføres. Kun Øens vestlige Spids er mindre frugtbar og bestaar mest af uigennemtrængelig Kratskov eller Jungle, og det var denne Del af Øen, vi senere skulde stifte Bekendtskab med paa en mindre behagelig Maade.

Skibene, som laster Sukker, ligger for det meste til Ankers ud for de mange Udskebningssteder, hvor der ikke er Vanddybde nok for større Skibe. Sukkeret bringes da ud til Skibene i smaa Sejlskibe. Dog findes der flere større Havne, hvor selv store Dampere kan gaa ind og laste langs Kaj. Det er en Fornøjelse at se de smaa spinkle Cubanere løbe med en Sæk Sukker paa Nakken — ofte en lang Arbejdsdag.

Vi skulde indtage Lasten i Cienfuegos, en Havn paa Sydvestkysten af Cuba, og hele Lasten kunde her indtages langs Kaj. Selve Byen frembød intet af Interesse, men vi havde her den store Fornøjelse at træffe sammen

med et Par danske Skibe. Her var Bekendte om Bord, og mange gamle Minder og Oplevelser blev draget frem. Men Tiden løber hurtigt i godt Selskab, og snart var vi sejlklar, og med Ønsket om en god Rejse gik vi atter til Søs. Vejret var fint, som det i Reglen er i disse Farvande, men til Gengæld er man ogsaa her paa visse Tider af Aaret udsat for de frygtede Cykloner, og rimeligvis var det som en indirekte Følge af en saadan, at vor Rejse blev afbrudt paa en højst ubehagelig Maade.

Den anden Nat efter vor Afsejling, mærkedes pludselig et voldsomt Stød i Skibet, vi var med fuld Kraft løbet op paa Kysten i en lille Bugt Syd for San Antonio Fyr. Vi forsøgte straks at arbejde os af Grunden, men alt forgæves, og det viste sig snart, at hele Forskibet stod fast paa Stengrund eller Korallrev, mens Agterskibet flød. Vor Angst, for at Skibet skulde være læk, viste sig snart begrundet, idet de to forreste Lastrum begyndte at fyldes med Vand. Det var en farlig Situation, Risikoen for, at Skibet skulde brække over, var til Stede, og med denne Mulighed for Øje blev alle Forholdsregler truffet, og til alt Held var Vejret nogenlunde godt.

Der blev nu afbrændt Kanonslag, og Raketter blev sendt op for at tilkalde Assistance, men intet Tegn paa Liv viste sig paa Kysten. Det var paa det mest øde Sted paa Øen, vi var strandet, og der var ikke længere til Bredden, end at vi kunde se Gnisterne og Raketstokkene falde ned mellem Træerne.

Det var med Spænding, vi afventede Morgenens Komme, og nu gik Tiden ikke saa hurtigt, som da vi var i Selskab med Landsmænd i Cienfuegos. Da Dagen gryede, kunde vi i Horisonten se svage Røgsøjler af forbisejlende Skibe, og da Kysten stadig viste sig uden Tegn paa Liv, blev det besluttet, at 1. Styrmand og 4 Mand skulde gaa til Søs i en af Skibets Baade og forsøge at komme i Forbindelse med et eller andet Skib, der saa igen kunde rapportere os og tilkalde Assistance.

Vejret var stadig fint, men selv den svage Dønning bevirkede, at Skibet huggede i Grunden, og da hele Agterskibet med sin tunge Sukkerlast var flydende, tiltog Faren for, at Skibet skulde brække over. For alle Eventualitetens Skyld blev det derfor bestemt at forsøge paa at faa et Depot etableret i Land. Da vi kun havde to Baade tilbage, og disse skulde være klar til Brug, hvis en Katastrofe skulde indtræffe, blev en Flaade af Tømmer slaaet sammen, og herpaa anbragtes nu Sejldug til Telt, Konserves, Vand, Petroleum og iøvrigt alt, hvad der var nødvendigt for hele Besætningen til en eller flere Dages Ophold. Derefter gik 2. Styrmand og 3 Mand om Bord paa Flaaden, og efter at alt var forsvarligt surret, begyndte de at arbejde sig ind mod Kysten.

Det var med spændte Nerver, vi fulgte den farefulde Sejlads. Vilde det nu lykkes for Styrmanden at finde et passende Landingssted og faa Provianten i Land? Men alt gik over Forventning, og de vendte alle fire velbeholdne tilbage, men det havde ingen Fornøjelsestur været, og de vilde ikke gøre Forsøget en Gang til. Hagerne havde hele Vejen fulgt Flaaden, ligesom ventende paa, at den skulde falde fra hinanden. I saa Fald havde det været ude med vore Kammerater.

Der var efterhaanden gaaet mange Timer, og 1.

Styrmands Baad var ude af Sigte. 2. Styrmand og 2 Mand meldte sig nu frivilligt og tilbød at tage i Land igen, dog denne Gang med den ene af de tilbageværende Baade. Meningen var over Land at søge at naa Cap Antonios Fyr og derfra tilkalde Assistance. Paa den første Tur i Land havde Styrmanden fundet et Sted, hvor en Baad uden Risiko kunde lande, og det var nu hans Agt at gaa i Land her, trække Baaden saa højt op som muligt og saa spadsere langs den smalle Kyststrimmel, indtil Fyret var naaet. At forsøge at gaa tværs over Landet vilde være en Umulighed som Følge af tæt Krat og Vildnis.

Efter at være godt forsynet med Proviant gik de 3 Mand ud paa Ekspeditionen. Det blev en haard Tørn. Mange Steder kunde de ikke følge Kysten, men maatte snart kravle over Klipperne eller bane sig Vej gennem Vildniset. Arbejdet kronedes dog med Held, og trætte og udasede naaede de det eftertragtede Maal, men nu kom den store Skuffelse. Fyret og Bygningen med Telefonledningen var fuldstændig raseret af en Cyklon, og Hjælp kunde ikke tilkaldes herfra. At Fyret havde været ude af Virksomhed var den egentlige Skyld i Skibets Stranding sammen med en stærk Strømsætning.

Trætte og skuffede vendte de 3 Mand tilbage til Skibet. Stemningen om Bord blev efterhaanden trykkende, det var nu paa andet Døgn, vi stod fast uden at have opnaaet Hjælp, og Sukkeret i Forskibet begyndte at smelte og dannede en klæbrig Masse. At Hajerne stadig svømmede omkring Skibet, gjorde ikke Humøret bedre. Stadig spejdede vi efter Baaden med 1. Styrmand og hans 4 Mand.

Endelig kom der et Lyspunkt. Det viste sig først som en lille Plet, men efterhaanden som den kom nærmere, var vi klar over, det var Baaden med vore Kammerater, som vendte tilbage. Humøret steg nogle Grader, da de 5 Mand kravlede over Skibssiden. Baaden havde kæmpet mod Strømmen, derfor den lange Udeblivelse, men det var dog lykkedes at komme i Forbindelse med et forbisejlede Skib, som havde lovet at rapportere os og tilkalde Assistance.

Der var nu intet andet at gøre end haabe og vente. Det var nu paa 3. Døgn, men Vejret holdt sig, og Barometret viste ikke Tegn paa nogen Forandring. Endelig kom det store Øjeblik, da en mindre Damper viste sig i Horisonten og hurtigt kom nærmere. Det var en Bjærgningsdamper fra Kingston paa Jamaica, og da den naaede ind i Nærheden af os, kastede den Anker. En Baad blev sat ud og kom over til os, bemanded med Kaptajnen, som tillige var Skibets Ejer, Dykkeren, Pumpemesteren og flere Sagkyndige paa Bjærgningsomraadet. Det hjalp paa Humøret om Bord, det var nu lige saa højt oppe, som naar man efter lang Tids Fravær gik ind til en dansk Havn. Efter at Vanddybden omkring Skibet var maalt op, kom Bjærgningsdamperen forsigtigt over og fortøjede langs Agterskibet, og nu begyndte et større Arbejde med at bringe Pumper, Slinger og andet Materiale om Bord. Foruden Bjærgningsdamperens Mandskab var der 20 Negre om Bord. Hvad alle disse Mennesker skulde bestille, fik vi først senere Klarhed over.

Dykkeren var fra Yarmouth i England, en stor, kraftig Mand og aldeles blottet for Nerver, hvad der ogsaa var en absolut Nødvendighed, naar man betæn-

ker, at han skulde gaa ned mellem Hajerne for at undersøge, hvor Lækagen fandtes, og hvor den var. Bevæbnet med en Kniv i Bæltet, hvis Hajerne blev for nærgaaende, gik han ned og kunde snart konstatere, hvor Lækagen fandtes, og hvad der var at foretage.

Pumperne blev nu rigget op, og under uhyre Spænding paabegyndtes Udpumpningen af Skibet, efter at en Del Sække med Cement var sænket ned paa det Sted, hvor Lækagen fandtes. Det viste sig, at de kraftige Pumper kunde tage mere Vand, end der løb ind i Skibet, og efterhaanden begyndte Vandstanden i Lastrummene at synke langsomt. Men nu viste der sig en anden Kalamitet, men ogsaa denne var forudset af de erfarne Bjærgningsfolk. Efterhaanden som Sukkeret i Sækkene smeltede, sank de tomme Sække tilbunds og sugedes fast ved Sugerørens Ender, og det var for at forhindre dette, at den store Stab af Negre fulgte med. Det var et interessant Syn at se Negrene dykke ned i det tykke, klæbrige Sukkervand og komme op med een eller flere Sække. Der var nogle enkelte, som blev betænkelige ved at dykke ned, men de blev af deres Kammerater haanet og drillet og tilsidst med Magt kastet ud i det fedtede Vand. Det var udelukkende unge, kraftige Folk, som aabenbart var vant til at dykke, men i klart Vand, hvor man tildels kunde se. Efter hver Dykning holdt de et kort Pust, og efterhaanden var alle Sækkene oppe, uden at et eneste Uheld skete, og nu begyndte Negrene en grundig Renselsesproces under Spøg og Latter. Da først Sækkene var oppe, faldt Vandet hurtigere, og Tætningsarbejdet begyndte, men da det gjaldt om at komme væk fra det udsatte Sted, før Vejret slog om, blev Arbejdet kun udført paa en primitiv Maade, og det var saa Meningen at sejle om til Cubas Hovedstad, Havana, og der foretage den egentlige Reparation. Da der ikke var Udsigt til, at vi vilde faa Brug for vort Depot i Land, blev Styrmanden og Folkene sendt i Land for at bringe Provianten om Bord igen, og vi var et Par Stykker, der af Nysgerrighed fulgte med. Men stor var vor Forbavselse, da det viste sig, at det meste af Depotet var væk. En af Folkene fortalte nu, at han flere Gange mente at have set Mennesker luske omkring inde ved Provianten, men da han ikke var sikker i sin Sag, havde han ikke omtalt det. Der var intet at stille op, Provianten var væk, men Livet var bjærget, og efter alt at dømme vilde vort Skib ogsaa blive bjærget.

Før vi gik om Bord igen, foretog vi en Tur langs Kysten for om muligt at finde Spor af Gerningsmændene til Tyveriet, men der var hverken Mennesker eller menneskelige Boliger at se. Derimod mødte vi et trist Syn — et Syn, der bragte os alle i en alvorligere Stemning. Et Par Kilometer fra det Sted, hvor vi var strandet, fandt vi Vraget af et stort Sejlskib. Der var kun Skroget, Masterne og lidt af Riggen tilbage, og Skibet laa saa højt oppe, at vi kunde gaa rundt om det. Vi kunde tydelig læse baade Navn og Hjemsted, en norsk Havn. Hvilken Tragedie var her udspillet? Hvor mange Søfolk havde her sat Livet til og sendt den sidste Tanke fra det øde Sted paa Cubakysten til en eller anden lille norsk Bygd? Rimeligvis var Skibet kastet op paa Kysten af en Cyklon eller ogsaa strandet paa samme Maade som vi og saa senere raseret af Cyklonen.

Da Arbejdet paa vort Skib var saa vidt fremskredet, at Kaptajnen paa Bjærgningsdamperen kunde løbe

Fortsettes Side 18

En norsk sømands oplevelse

i aaret 1890

I AARET 1890, da jeg var færdig med min styrmandsexamen, som den gang ogsaa gav ret til at føre sejlskib, tog jeg Hyre som anden styrmand paa en lille norsk damper, kun 250 tons, og gjorde 22 ture mellem Skien i Norge, hvor vi lastede træmasse for Middlesborough i England og tog røjern med tilbage.

Paa en af turene fik vi i Skiensfjorden tæt taage, og med halv fart og lods ombord gik vi lige i fjeldvæggen med dybt vand lige indtil. — Sammenstødet var saa voldsomt, at hele besætningen gik paa hovedet i dækket, og vandet strømmede ind i forreste lasterum, hvor 4 plader var smadret med et gabende hul i stævner. Heldigvis havde vi vandtætte skodder, ellers var vi i løbet af minutter gaaet tilbunds. Med rummet fuldt af vand sank baadens stævn hurtigt under, og med sneglefart gik vi tilbage til Skien, som imidlertid den gang ikke havde et Skibsværft stort nok til at klare reparationen, hvorfor vi med masser af tønder cement proppet i hullet igen stak tilsøs. Idag gik den nok ikke! — Til alt held var vinden os gunstig med blank sø over nordsøen, ellers havde vi aldrig naaet England, et dristigt foretagende, men saadan var søfolk paa den tid. — Vi kom i Dok og fik 4 nye plader indsat.

Under opholdet der paatog jeg mig jobbet som natvagt fra 18 til 6 morgen, og min lille kahyt laa forude ved siden af mandskabets. — Ganske ufatteligt, hvad man kan vænne sig til, naar det er paakrævet! Hammerslagene paa begge sider af pladerne drønedes med saa infernalsk støj, at jeg faktisk hoppede i køjen, og tiltrods herfor blev jeg i løbet af kort tid saa vant til denne rytmiske musik, at jeg sov som et murmeldyr den halve dag. — Paa en af hjemturene, 8 dage før jul, i rædselsfuld høj sø, forskubbede jernlasten sig trods forsvarlig afstivning, og vi fik stærk slagside, saa vi faktisk var mere under end over vandet. Braadsøerne slog ustandselig over skibet, saa kabysskorstenen fyldtes med vand og umuliggjorde kogning for resten af turen. Begge livbaade blev knust, og halvdelen af kommandobroen blev smadret og gik med baadene overbord. Hele besætningens kæledægge, en terrier, laa hele tiden med benene ned igennem risten til fyrrummet og holdt derved varmen og balancen. Denne lille, kloge rad skiftede med at følge selskabets 8 baade paa den maade, at den ved ankomsten til en havn altid gik iland, ofte flere dage ad gangen, og blev derfor til tider efterladt.

Den opholdt sig da i nærheden af kajerne, indtil et af selskabets andre skibe arriverede, og som den kendte paa skorstensmærket. — Midt i nordsøen sprang surringerne paa en mægtig kokustrosse, som var opkvejlet paa agterlugen, og gled overbord og ind i skruen, hvori den blev omviklet, saa maskinen standsede. — Der laa vi redningløst fortabt uden at kunne navigere, slynget omkring som en nøddeskal, overiset fra dæk til mastetop. — Vi kunde kun bevæge os paa dækket ved at strække en line fra for til agter og klamrende os til denne, i vand til livet. Betænk situationen, uden radio etc. og uden andre SOS midler end rakter, som na-

turligvis kun kunde virke efter mørkets frembrud. — Vi var alle klare over, at denne var vor sidste rejse. Vor eneste chance var at faa trossen fjernet og propellen igang. — Kaptajnen anmodede besætningen om skiftevis at lade sig fire udenbords med reb om livet og med sav og økse forsøge at file og hugge trossen løs, men matroserne, som alle var op i aarene, jamrede og tryglede om at slippe, til trods for at de indsaa, at det var vor eneste redning, og jobbet var sandelig heller ikke misundelsesværdigt.

Kaptajnen henvendte sig saa til mig og spurgte, om jeg var villig til at gøre forsøget, som jeg gik med til paa den udtrykkelige betingelse, at han personlig passede rebet, som blev anbragt under mine arme. — Sagen var, at skibet sommetider stod paa næsen med agterstavnen i vejret, ca. 3—4 meter i højden, og i de faa sekunder skulde der arbejdes energisk med redskaberne, inden man derefter gik tilsvarende ned i dybet, og med kun et stykke tynd sejldug strammet over munden for ikke at sluge for meget vand var den harsk nok, visselig ikke bare lagkage! Jeg sled overmenneskeligt, vaad og stivfrossen som jeg var, indtil jeg efter et kvarters tid ikke sansede mere og raabte til kaptajnen om at hale mig ombord! Han fyldte mig med whisky og cognac skiftevis, hver gang jeg kom indenbords, og anbefalede mig en hvilepause, tørt tøj og lidt søvn, men i den alder kan en mand med kraftig konstitution udholde det utroligste, og jeg fortsatte efter at have faaet en slags varme i kroppen ved sprittens virkninger. — Endelig lykkedes det, efter et par timers kæmpeanstrengelser, at faa skruen klar og igang, hvorefter vi sneglede os „en route“ til gamle Norge. Nærmende os kysten blev vi endelig observeret og indhentet af forbisejlende dampere, som tilbød assistance, som vi imidlertid afslog, da vi nu mente at kunne klare os selv, men signaliserede om venligst at anmelde rederiet vor ankomst til Oslo, hvor skibet skulde repareres. — Ankommen dertil dagen før juleaften blev vi modtaget af en sværm af mennesker paa kajen, og disse havde paa afstand antaget os for et drivende isfjeld. — Jublen var græseløs over den mærkværdige redning af skib og mandskab.

By-ap!

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Himmel og Hav?

Af OTTO LUDWIG — Illustreret af KJELD SIMONSEN

HAR De nogensinde hørt om Trolden i Storebælt? For mange Aar siden spredte han Skræk og Rædsel blandt Søens Trafikanter herhjemme, fordi han paa alle mulige Maader søgte at skade Skibsfarten. Den ene Gang efter den anden hørte man om Skibe, der med hele Besætningen var blevet trukket med ned i Dybet af det ondsindede Væsen. At Passagererne paa Storebæltsfærgen ikke plages af ham i Dag skyldes kun Pave Lucius, der var Roskilde Domkirkes Skytshelgen. Da et Skib engang kom sejlede med hans Hovedskal, var Trolden igen paa Krigsstien. Hvis han imidlertid havde vidst, hvad der var om Bord i Skibet, havde han sikkert holdt sin store Næse væk. Nu opdagede han det først i sidste Øjeblik, og han blev saa forfærdet, at han straks forsvandt fra Havets Overflade. Heldigvis havde den pavelige Hjerneskal saa stor Magt over Havets mystiske Verden, at Trolden aldrig mere lod sig se.

Ja, i Overtroens Guldalder vrimgede det med den Slags Beretninger, og at der fandtes Havmænd og Havfruer vidste alle og enhver. Man vidste ogsaa godt, hvorfra disse Havvæsener kom. Det fortæltes, at Vorherre engang, da han blev vred, stødte alle Englene ned fra Himlen. Nogle faldt paa Land, og de blev Bjergaander, men de, der drattede i Vandet, blev Havfolk. For at de sidste ikke skulde gaa til Grunde, forsynede Vorherre Staklerne med diverse Husdyr som Søkøer, Søheste og Søvæddere. Endvidere fandtes der Søelefanter, Søpantere og andre mærkelige Dyr. Nu tror vi selvfølgelig ikke mere paa den Slags Væsener, men Søslangen spøger dog stadig i manges Fantasi. I det hele taget har Overtroen stadig Magt hos mange Mennesker. Særlig Søens Folk og Skuespillerne har Ord for at være overtroiske, og sikkert ikke helt uden Grund.

I der findes mange gamle Søfolk, der vil holde Resten af deres Aldersrente paa, at de har set Klabautermanden, og ofte hører man fortælle om Søfolk, der i Dødens Stund har vist sig for deres Kære derhjemme. Søens Mænd er stadig udsat for Farer, og der er derfor ikke noget mærkeligt i, at Havet for mange af dem har et vist Skær af Mystik over sig. Saaledes fortæller en bornholmsk Sømand om en Oplevelse,

han engang havde midt paa Atlanten: Det var en mørk Nat, da man var paa Vej hjem fra Grønland. Omtalte Sømand havde Tørn ved Roret. Pludselig gav det et Sæt i ham. En Skikkelse stod ved Siden af ham og pegede ud over Havet i en lidt anden Retning end den, Skibet sejlede. Bornholmeren grundede meget over den mærkelige Tildragelse, som han lidt senere fortalte Kaptajnen. Efter et Øjebliks Betænkning gav denne Ordre til at ændre Kursen, og snart sejlede Skibet netop i den Retning, den ukendte

Mand havde peget. Et Stykke op ad Formiddagen traf man en Redningsbaad, hvori befandt sig fire forkomne Søfolk. Blandt dem genkendte Svaneke Sømanden hurtigt den Mand, der om Natten havde vist sig for ham paa Broen.

Den Slags Hændelser er ikke lette at forklare. Fortællingerne om Klabautermanden skyldes ofte, at Fortælleren har kigget lidt for dybt i Glasset, men med Hensyn til lignende Tildragelser som den lige skildrede ved man ikke, om man skal kalde det Telepati, eller om der virkelig findes „mere mellem Himmel og Jord“. Vi skal ikke forsøge at komme med videnskabelige Forklaringer, men blot hente

nogle spredte og fornøjelige Træk frem om Overtroen paa Havet.

Høns og Søfolk.

Det er ikke kun overnaturlige Væsener, der har spillet ind, naar Søfolk var overtroiske. Baade Dyr som Rotter, Mus, Katte, Høns og Svaler har betydet en hel Del for Søfolkene.

Det er stadig en kendt Sag, at et Skib vil gaa ned, hvis Rotterne forlader det, og følgende Historie om Musene stammer ogsaa fra vor Tid. Hvis man har for mange af de smaa Gnavere om Bord, og man gerne vil af med dem, skal man bære sig ad paa følgende Maade: En mørk Nat gaar man ind paa Kirkogaarden og tager en Pøs med Muld, som man straks ror ud til Skibet paa Strømmen. Naar man kommer om Bord, skal man blot strø Jorden, hvor Musene plejer at færdes, og de vil forsvinde for evigt. Desværre tør jeg ikke staa til Ansvar for Midlets Ufejlbarehed, men hvis det skal bære



Dyrene indtager en stor Plads i Søfolkernes Fantasi.

Frugt, er det en Betingelse, at man under Transporten af Mulden ikke siger noget, da det mindste Ord kan være Skyld i, at Jordens undergørende Virkning straks ophæves.

Med Hensyn til Katte, saa mener flere bornholmske og skaanske Søfolk, at man aldrig maa have saadanne om Bord, da Skibet i saa Tilfælde er udsat for Havari. Har man trods alt faaet et af disse Dyr med paa Sejlsadsen, maa man ikke kaste det i Vandet, da Chancen for Havari saa bliver endnu større.

Mere morsomme er Historierne om Hønsene. Disse Dyr har gennem Tiden skiftet Ry i en betydelig Grad. Medens Romerne saaledes ansaa dem for hellige og tog Varsler af dem, bliver de af vore Dages Sømænd nærmest betragtet som laverestaaende Skabninger, hvis man da skal tro Bogø-Søfolkene. Disse siger, at en Høne ikke kan taale at komme til Vejrs, da den bliver svimmel. En Sømænd maa derfor aldrig spise et Høsehjerte, da Svimmelheden i saa Fald vil overføres paa ham, og en skønne Dag vil han falde ned fra Riggens.

Men tilbage til Romerne. Da Konsul Claudius den Smukke i Aar 249 f. Kr. var paa Vej med en større Flaade til et afgørende Søslag mod Karthagerne, var det faktisk en Flok Høns, der afgjorde Kampen, endnu før den var begyndt. Som sagt tog man ofte Varsler af disse Dyr, og Krigen her var ingen Undtagelse. Hvis Fuglene spiste godt, naar man kastede Føde til dem, vilde man altid vinde det forestaaende Slag. Det modsatte tænkte man sig sjældent, da man selvfølgelig sørgede for, at Hønsenes Appetit altid var, som den skulde være. Man sultede dem blot nogle Dage i Forvejen. Ogsaa Claudius havde truffet saadanne Forholdsregler, men desværre var Søerne vokset i Højde, og de fjerdede Væsener var derfor blevet uhyggeligt søsyge. De nægtede kategorisk at æde et eneste Korn. Gode Raad var dyre, og Claudius blev vred. Efter at have prøvet alle Former for Overtalelse, tog han tilsidst hele Buret med Hønsene og smed det i Vandet med disse Ord: „Ja, vil I ikke æde, saa maa I drikke“. Denne Tvangsfodring bar imidlertid daarlig Frugt, idet Claudius tabte Slaget.

Medens vi er ved de vingede Skabninger og de store Ting i Verdenshistorien, sender vi Tankerne lidt frem i Tiden til Aar 52 f. Kr., da Antonius og den skønne Cleopatra førte Krig mod Octavian. Det trak noget ud med det ventede Søslag, og Flaaderne havde i lang Tid ligget ved Land og ventet. Octavian var heldig og fik mange gode Varsler for den forestaaende Kamp. Antonius og Cleopatra forfulgtes imidlertid stadig af Uheld, og det manglede ikke paa daarlige Varsler for dem. Da de senere tabte den gigantiske Søkamp, var de ikke utilbøjelige til at give følgende Begivenhed Skylden. I Hækken af Cleopatras Flagskib havde et

nygift Svalepar bygget deres Rede. Saa skete det imidlertid til alt Uheld, at dette Svalepar efter en voldsom Kamp blev dræbt af nogle andre Svaler, der straks overtog den nu ledige Bolig.

Mange, mange brave Søkrigere mistede Livet i den voldsomme Kamp ved Actium, og siden har mange endnu lidt Døden paa Havet. Den Dag i Dag er det en almindelig Anskuelse, at de druknede Søfolks Sjæle bor i Albatrossen. Derfor anser mange Sømænd det ligefrem for en Forbrydelse og et daarligt Varsel, hvis man dræber en af disse store Havfugle.

Søfolk maa ikke vinde Garn.

Ovenstaaende Paastand gør mig maaske Uvenner med en Del Sømændshustruer, men jeg lægger Ansvaret over paa Søfolkene fra Bogø. Der siger man nemlig, at en ung Mand, der vil ud at sejle, ikke maa hjælpe en Kvinde med at vinde Garn. Det paastaas, at hun saa vinder Lykken fra ham, og han vil derfor senere kunne risikere at falde ned, naar han arbejder til Vejrs.

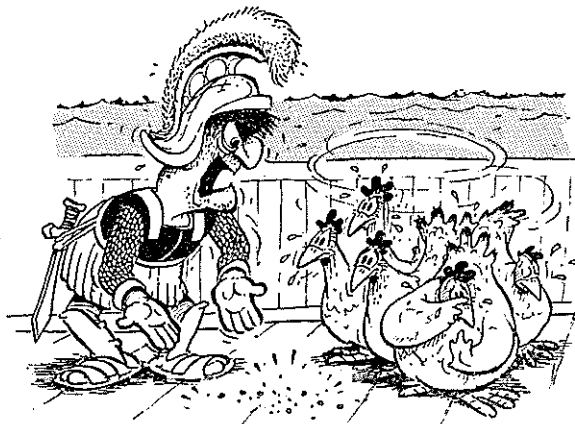
Endvidere forlyder det, at man kan risikere Havari, hvis man har Kvinder med om Bord. Om dette Forlydende er en Slags Overtro, eller om det blot er en praktisk Foranstaltning, skal jeg lade være usagt og blot som en Undskyldning for mig selv nævne, at den ugalante Paastand stammer fra Bornholm.

Der er dog mange andre Ting, man ogsaa skal passe paa, hvis man vil undgaa en trist Skæbne paa Havet. Hvis man ligger paa Næsen og sover, vil man ende sit Liv ved en Drukneulykke, siges der. Ligeledes skal man passe paa ikke at knappe sin Jakke skævt eller tage Vesten paa vrangvendt. Men frem for alt vil Søfolk nødig sejle med Lig i Lasten.

Forresten er det ikke lige meget, hvornaar man tager ud paa en Sørejse. Lørdag og Mandag anses for daarlige Dage. Søndag derimod er særdeles god. Hvis man rejser Lørdag, kan man være sikker paa, at Rejsen bliver lang og besværlig. Det samme gælder, hvis Skibet har Slagside til Bagbord. Det omvendte er Tilfældet, naar man har styrbords Slagside.

I gamle Dage sagde man, at der vilde ske Skibsforslis, hvis en Havmand drev i Land. Forøvrigt gav Stranden Anledning til de mærkeligste Fortællinger. Saaledes skulde man vogte sig for at gaa derned alene efter Mørkets Frembrud, da man kunde risikere, at en Strandvasker sprang op paa Ryggen af En og forlangte at blive ført til Kirkegaarden. Det at blive begravet i indviet Jord var alle Strandvaskeres højeste Ønske, og endnu fortælles det, at Genfærdene af de druknede Søfolk hver Nat samles paa Kysten ved Bretagne, hvor de beder om at blive begravet paa kristelig Vis.

Genfærd og Spøgelser spillede iøvrigt en stor Rolle i Søfolkens Fantasi før i Tiden. Naar en



Hønsene var søsyge.



En Nat deserterede ti Spøgelser.

Skibschef i Orlogsflaaden for sidste Gang forlader et Skib, affyrer man tretten Skud. Dette magiske Tal er valgt, fordi man paa denne Maade haaber at undgaa, at Chefen gaar igen. Ved at læse gamle Marineres Dagbøger støder man Gang paa Gang paa Beretninger om Spøgelser. Den norske Matros Trosners Dagbog, der nu er kendt som „Tordenskjolds Matros“, vrimler med uhyggelige Eksempler. Paa een enkelt Side fortæller Nordmanden saaledes om hele fire Skibe, hvorpaa det spøger. Paa Branderen „Sancte Marcus“ optraadte Spøgelset altid som en Kat. Et andet Sted fortæller Trosner om det rent ud utrolige, at en Mand gik igen for nogle faa Timer: Paa et af Skibene var Kokken død, velsagtens fordi han selv havde smagt Maden til. Straks blev hans afsjælede Legeme lagt paa et Stykke Sejldug paa Dækket, for at man kunde sy ham ind. Da man om Natten begyndte at larme i Kædekassen, fo'r den døde op og ilede hen i Kabysen, hvor han tog sig et ordentligt Maaltid. Derefter gik han ned i sin Køje, hvor han straks døde igen.

Det var imidlertid ikke altid rigtige Spøgelser, der satte Søfolkene graa Haar i Hovedet, hvilket følgende Historie beviser: I Sommeren 1711 laa det meste af Flaaden samlet i Køge Bugt. Af en eller anden Grund havde man sat en Del af Vagtmandskabet i Land paa Stevns. De kedsommelige Vagter mishagede flere af Mændene, og en Nat deserterede ti Mand. Da de ikke paa normal Maade kunde slippe forbi Skildvagterne, klædte de sig ud i hvide Lagener, der flagrede i Vinden, da de passerede de skrækslagne Vagter, som helt glemte at foretage sig noget. Senere, fortæller Trosner, giftede alle ti Mand sig iøvrigt i København, hvor de søgte Tilflugt, men det kommer saadan set ikke den Side af den uhyggelige Tildragelse ved.

Hvil dit Hoved paa Kvindebukser.

Af Søens Folk har Fiskerne deres specielle Form for Overtro, lige meget hvor man kommer hen i Verden. Ogsaa grønlandsko Fiskere og Fangere kan fremvise nogle interessante Eksempler paa det. Saaledes tror man deroppe paa vor store Koloni, at en

Maud er en dygtig Fisker, hvis hans Bukser dingler ham om Anklernerne, hvorfor man aldrig bør gaa med Seler. Videre tror man, at det giver særligt Held, hvis man i Stedet for Hovedpude bruger et Par Kvindebukser til at hvile sit trætte Hoved paa. Naar en Dreng bliver født paa Grønland, ønsker man altid, at han skal blive en dygtig Kajakroer, hvilket man tror, vil ske, hvis han ligger paa høje Puder, da han saa er vant til at holde Balancen.

Men lad os vende tilbage til Danmark og til vore egne Fiskere. Ogsaa om dem kan der fortælles mange morsomme Ting. Jeg har saaledes hørt om en gammel Fisker fra Præstø, at han straks vender om, hvis han paa Vej ned til sin Baad om Morgenen møder en bestemt gammel Kone. Han er nemlig sikker paa, at han den Dag alligevel ikke vil faa noget i sit Garn. Eksemplet er ikke enestaaende. Der findes Fiskere, der tager Varsler for Fangsten paa denne Maade: Møder de saaledes en graa Kat paa Vejen, vender de ogsaa straks om. Derimod er det et godt Varsel at møde smaa Børn.

Det værste man kan sige til en Fisker er „God Fangst“. Hvis man er saa uheldig at fremkomme med et saa velment Ønske, faar man gerne en Mængde Skældsord dnyget over sig, og Venskabet er ikke genoprettet, før man har spyttet efter Fiskeren. Man maa heller ikke skræve over et Garn, da gaar Fiskerne nemlig ogsaa over Garnene. Ligeledes maa man ikke sidde og spise paa Sildegarnene, da Fiskeren saa kan risikere, at Sælen æder alle hans Sild.

En Gang sidste Sommer fortalte en ung Dansker, der havde været en Tur i Norge, mig om en norsk Fisker, der var taget afsted uden Regntøj. Paa Vej ned mod Baaden blev han overrasket af et ordentligt Regnskyl, der varede det meste af Dagen, hvorfor han kom drivvaad hjem om Aftenen. Danskeren syntes, det var mærkeligt, at han ikke var vendt tilbage og havde hentet sit Regntøj. Først senere forstod han, at en Fisker nødigt vender om, naar han har glemmt noget.



At „Jilo Masten“ er ikke ensbetydende med en større Kraftudfoldelse.

Imidlertid er der ogsaa særlige Regler for, hvad man skal gøre, naar man har faaet Aarets første Fangst. Det giver saaledes et ualmindeligt Held, hvis man bider Hovedet af den første Aal og Halen af den første Hornfisk. Den første Torsk, man faar, skal man spytte tre Gange ind i Munden.

Men baade for Fiskere, Marinere og Koffardisø-mænd betyder Vejret uendeligt meget, og selv nu, hvor vi har Meteorologisk Institut, har Søens Mænd mange Gange deres egne Idéer om, hvordan Vejret vil arte sig i den nærmeste Fremtid. Bornholmerne siger, at det vil give Storm, hvis Fiskene svømmer højt i Vandet. Andre mener, at Dis over Havet er Tegn paa en Storm i Anmarch. Hvis man en Nat drømmer om Heste, kan man ligeledes være sikker paa stormfuldt Vejr. Det samme vil ske, mener nogle, hvis Fliskenes Blærer er stærkt oppustede, idet de hales op af Vandet.

Kommer man imidlertid trods al Beregning ud i uønsket Vejr, kan man ofte selv bøde lidt paa det. Som bekendt maa man ikke fløjte om Bord i Skibene, da det saa vil blæse op til Orkan. Kommer et Sejl-skib imidlertid en Dag ud i Vindstille og Havblik, ønsker Skipperen tit, at der vil vise sig blot en lille

Krusning paa Vandet. Sit Ønske kan han faa opfyldt ved at fløjte, men samtidig maa han klø Masten, for at Stormen ikke skal tage Overhaand. Vinden vil da komme fra den Side, paa hvilken man klør Masten.

Noget af det værste, der kan ske for en Sømand, er dog, at han kommer ud i stærk Taage. Men ifølge gamle Skipperraad behøver man ikke at anskaffe sig dyre Radar-anlæg. Mindre kan gøre det. Mange Sø-mænd bruger f. Eks. at vende Vanten eller vende Lommen ud. Paa denne Maade vil man komme hjem selv i den tykkeste Luft. Kineserne klarer den dog paa en helt anden Maade. Paa mange Djunke kan man saaledes se, at der er paamalet Øjne i Stævnen. Disse gør det muligt for Skibene selv at finde Vej over Havene.

— — —
Vi vil nu slutte vort lille Strejftog i Overtroens udgrundelige Verden. Mange Gange smiler vi ved at læse om disse Beretninger, men alligevel maa vi indrømme at mange af dem rummer en god Del Livs-filosofi. Og saa maa vi iøvrigt være glade for, at Mystikken efterhaanden er vejet saa stærkt i Bag-grunden ogsaa paa Havet, for dér kan der være nok i Forvejen, som man skal være vaagen for.

En Stranding. Fortsat fra Side 13

Risikoen, gik vi til Søs igen. Forskibet kunde nu flyde, efter at Vandet var kommet ud, men for alle Eventualiteters Skyld blev Pumperne staaende klar til Start, og Bjærgningsdamperen holdt sig tæt paa Siden af os, og paa denne Maade naaede vi lykkelig og vel Havana.

I Havana laa vi i en halv Snes Dage for yderligere Tætning af Lækagen, saaledes at vi uden Risiko kunde foretage den længere Rejse til New York, hvor en større Reparation skulde finde Sted. En halv Snes Dage efter passerede vi atter Frihedsgudinden — en Oplevelse rigere.

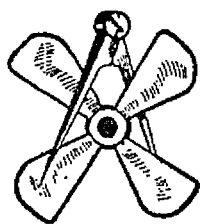
Under Opholdet i New York var vi ude for et mærk-værdigt Træf, et Tilfælde, der viser, hvor lille Jorden er, naar man som Søfarende kommer lidt rundt paa Kloden.

Vi var nogle Stykker, der en Aften fik Lyst til at gaa en Tur i et eller andet Biografteater. Alle Biograferne reklamerede paa ægte amerikansk Vis med store Plakater og Billeder fra den Film, der rullede, alt indrammet af elektriske Lamper i alle Kulører. Vi kom forbi mange Teatre, men hverken Filmens Titel eller Billederne faldt i vor Smag, men endelig kom vi til et Sted, hvor Reklamen gjorde sin Virkning. Over Indgangen til en Biograf var anbragt en kæmpemæssig Plakat. Billedet forestillede en høj, stejl Skrænt, der gik næsten lodret ned til Havet, og ud over Skrænten var kørt en Cyklist, en Herre, som nu svævede i Luf-

ten paa Vej ud i Havet, medens der paa Kanten af Skrænten stod en Dame, der med skrækslagent Blik fulgte sin Ledsagers dødbringende Fald. Det var et nervepirrende Billede, og uden at have lagt Mærke til, hvilket Selskab der havde optaget Filmen, gik vi ind. Vi havde ikke set meget af Filmen, førend vi mente at kende nogle af Filmens Naturbilleder, og pludselig gik det op for os, at den høje Skrænt paa Reklamebilledet var Møens Klint i gamle Danmark, Faldet af Cyklisten ud over Skrænten var selvfølgelig et teknisk Trick. Men Filmen rullede videre, og vi havde endnu en Over-raskelse i Vente. Vi saa en Damper sætte en Rednings-baad i Vandet for at redde en Passager, der var sprun-gen eller kastet over Bord. Styrmanden og Matroserne arbejdede febrisk, medens der tilsyneladende var Panik mellem Passagererne. Styrmanden paa Filmen var min Sidekammerat, der her ved en Tilfældighed kom til at se sig selv arbejde paa det hvide Lærred.

Vi fik nu Forklaringen af Styrmanden. Scenen med Skibet var optaget i Køge Bugt af et dansk Selskab, rimeligvis Nordisk Film Komp. Filmsselskabet havde lejet en Damper med Besætning til Brug ved Optagel-sen, og Styrmanden var paa det Tidspunkt Styrmand om Bord i Skibet og blev paa den Maade medvirkende i Filmen.

Da vi gik ind i Biografen, anede vi intet om, at det var en dansk Film, vi skulde se, og endnu mindre, at Styrmanden skulde se sig selv som Filmsskuespiller.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskni-ster - 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)

Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Vendilla
 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
 Anders 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 Telegraf-selskab
 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 Svenningsen
 J. Snabys & 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 Jyden
 A/S Christiansholms Fabrikker
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samso
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

Burmeister & Wains Nybygning 658

M/S „NINA BORTHEN“

Torsdag den 24. Juni 1948 søsættes fra B. & W.s Skibsværft paa Refshaleøen Nybygning 658, M/S „Nina Borthen“, en enkeltskruet Tankbaad, som er bygget for A/S Motortank ved Harry Borthen & Co. A/S, Oslo.

Skibet blev bestilt før Krigen, men paa Grund af Besættelsen samt de uhyre vanskelige Materiale- og Transportforhold har Søsatningen først fundet Sted nu. I den mellemliggende Tid er der imidlertid sket adskillige Fremskridt inden for Tankskibsbygningen, og „Nina Borthen“ har faaet alle disse Forbedringer med og er i Dag et fuldt moderne Tankskib, bygget til Norske Veritas's højeste Klasse med kombineret tværskibs og langskibs Spantesystem. Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde p. p.	141,73 m
Bredde	19,15 -
Dybde til Hoveddæk ...	10,57 -
Dødvægt	ca. 13000 ts.
Tilsvarende Dybgang...	ca. 8,31 m
Fart paa lastet Prøvetur	14 Knob

Skibet bygges med Bak, Bro og Poop og er tildels fuldsvejst. Klædningen er efter nyeste Metode med lodrette Samlestykker. Skodderne er som i Hvalkogeriet „Thorshøvdi“ udført som B. & W.s patenterede, korugerede Skodder (Bølgeskodder),

som særlig er egnede for Tankskibe, da de er lette at rengøre og sparer Vedligeholdelse og Vægl. Skibet er opdelt i 8 Tanksektioner og har 2 Hovedpumperum. 2 ligeledes korugerede langskibs Skodder deler Sektionerne i 24 Lastolietanke.

Foruden de to nævnte Hovedpumperum er der forude et Pumperum i Bagbords Side for mindre Pumper.

Til Skibets egen Oliebeholdning er der forude en Højtank og agter i Forkant af Maskinrummet en Højtank samt Dobbeltbundtanke.

Arrangementet for Lænsning af Lastolietankene bestaar af fire 10" Hovedledninger med ialt 4 Damp-pumper, 2 for 250 Tons og 2 for 390 Tons pr. Time.

Losseudstyret bestaar af tre 5-Tons Bomme med Udstyr for Haandtering af Olieovergivningsslanger fra Bøje eller i Havn.

Bommen betjenes af 2 Dampspil, Ankerspil og Varpespil er ligeledes Dampspil. Styremaskinen er elektrisk af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Apteringen forude i Broen og de overliggende Huse er indrettet for Reder, Kaptajn, Dæksofficerer, Telegrafist, Lods og Hospital med tilhørende Spisesalon, Opholdssalon og Rygesalon samt Bade- og Toiletrum. Apteringen agter paa Poop er for



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Maskinofficerer og Underofficerer med Messer og Adgang til Rygesalon fra Baadedækket, Desuden Kabys, Mandskabsmesser og Mandskabsrygesalon.

Apteringen paa Hoveddækket er for Sømænd og Motormænd og Underofficerer i En- og Tomandskamre.

Hele Apteringen er moderne udstyret med polerede eller tonmalede Skodder, god Belysning, mekanisk Ventilation og gode sanitære Forhold, svarende til de nyeste Regler for Opholdsrum.

Navigationsudstyret bestaar af Radio, Radiopejler, Ekkolod, Radar, System Sperry og Gyrokompass samt de normale Magnetkompasser.

Maskineriet er bygget til British Lloyds Regler samt til den norske Skibskontrols Fordringer.

Hovedmotoren er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 9-cylindret, totakts Krydshovedmotor med Trykforstøvning, Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm i Stand til at udvikle 5450 IHK svarende til 4450 EHK ved 120 O/M.

Hjælpmotorerne omfatter en 3-cylindret og en 4-cylindret, 2-takts Trunkmotor med Trykforstøvning direkte koblet til Dynamoer paa henholdsvis 120 kW og 160 kW ved 220 Volt og 400 Omdrejninger pr. Minut. Diescylindrene har Diameter 220 mm, Slaglængde 370 mm. Ydelsen pr. Motor henholdsvis 180 EHK og 240 EHK. Endvidere findes en 45 kW Dampdynamo konstrueret for 12,5 atm. Kedeltryk.

2 Tandhjulspumper for Smøre- og Køleolie direkte

koblet til hver sin Elektromotor ved elastiske Koblinger. Kapacitet 210 m³/Time.

2 Centrifugalpumper for salt Kølevand og en for fersk Kølevand hver med en Kapacitet paa 210 m³ Time. Til Køling af Hjælpmotorerne 1 Stk. 20 m Pumpe for fersk Kølevand. Ferskvands- og Oliekølerer af samme Type udført med Staalkappe og Endedæksler af Støbejern, Metalrørplader og Metalrør.

Af andre Pumper findes en 150 m³/Time Duplex dampdrevet Ballastpumpe, en 20 m³/Time Duplex Sanitærpumpe og en 20 m³/Time Lastpumpe Mage til, samt en 30 m³/Time Brændselolietransferpumpe.

Starteluft til Dieselmotorerne leveres af 2 elektrisk drevne 2-trins Manøveluftkompressorer i Stand til at levere Luft af 25 atm. Hver Kompressor har en Kapacitet af 3 m³ indsuget Luftmængde pr. Minut. 1 Stk 10,5 m³ Startluftbeholder.

Kedelanlæg.

Til Brug ved Drift af Lastoliepumper, Opvarmning Tankrensning etc. findes 2 Kedler hver med en Hedeflade paa 110 m². Kedeltryk 12,5 atm. Som Fødepumper to 10 m³/Time Duplex Pumper.

Endvidere findes en 80 m² Kondensator, et komplet Oliefyrringsapparat for Trykforstøvning og en dampdrevet Blæser for kunstig Træk samt en 120 m² udstødsgasfyret La Mont Kedel for 8 atm. Tryk.

Dieseltanker „Marie Mærsk“

Lørdag den 3. Juli 1948 afholdtes Prøvetur med en Nybygning fra Furness Shipbuilding Co. Ltd., Haveron Hill-on-Tees.

Skibet er bygget til et Interessentselskab bestaaende af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S ved A. P. Møller, København.

Skibets Dimensioner er som følger:

Længde mellem p. p.	151,18 m
Bredde moulded	20,57 -
Dybde moulded	11,10 -
Dødvægt	ca. 16.600 ts.
Kubikkapacitet cargo	ca. 22.653 m ³
Dybgang	8,84 m

Baaden har et Dæk, lang Poop, kort lukket Bro og Forecastle. Den har 21 Lasttanke, deraf 7 Hovedtanke og 2×7 Sidetanke, samt et mindre Tørlastrum. Skibet har et Pumperum og er udstyret med Pumper, der har en Kapacitet af 1000 Tons i Timen. Baaden har 2 oliefyrede Kedler, 297 m² Hedeflade, og er forsynet med Heatingcoils, har 2 kraftige Dampspil, et kraftigt Forhalingspil og Dampankerspil, ligesom den er forsynet med Dampstyre-maskine.

Apteringen for Kaptajn og Dæksofficerer er i Broen. I Poopen agter findes Beboelse for Maskinofficerer, Kabyspersonale, Maskinpersonale og Dæksmandskab, samt Pantry og Kabys med oliefyret Komfur. Mandskabsapteringen bestaar hovedsagelig af Fremmands Kamre, ligesom der findes Rygesalon for Officerer og Mandskab og separate Messer for Officerer,

Kabyspersonale, Maskinassistenter, Smørere og Matroser. Der findes rigeligt med Toiletrum og Baderum saavel for Officerer som for det menige Mandskab.

„Marie Mærsk“ bliver forsynet med bedste Udrustning og fineste Navigationsinstrumenter, saa som Radar, Ekkolod, Gyroskopkompass, Log med elektrisk Overføring, Radio og Radiopejler, Autoalarm og Selvstyreapparat.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og nyeste Krav efter dansk Lov, og det er et overordentlig smukt og veludstyret Skib i enhver Henseende.

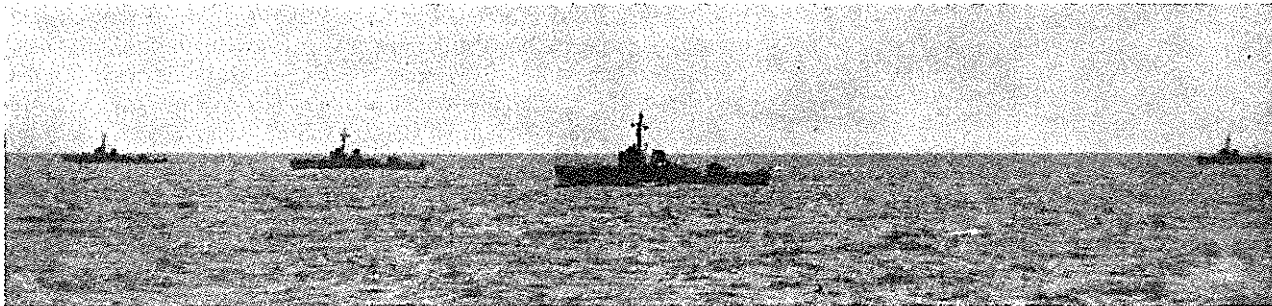
I Skibet installeres en original Burmeister & Wain Dieselmotor, der er sendt over til Skibsbyggerne fra København og installeret af Skibsbyggerne. Det er en totakts 6-cyl. Krydshoved Motor med Trykforstøvning Cylinderdiameter 740 mm, Slaglængde 1400 mm. Normal Ydelse 6000 IHK svarende til 4850 EHK ved 110 Omdrejninger i Stand til at give Skibet en Fart paa lastet Prøvetur af 13¾ Knob paa et Forbrug af ca. 20 Tons Dieselloolie.

Rederiet har 2 lignende Skibe i Ordre hos Furness Shipbuilding Co. Ltd., hvoraf det næste forventes leveret om ca. 3 Maaneder.

OVE SKOU

REDERI. BEFRAGTNING. KLARERING

KØBENHAVN V



Ministrygningen foregaar i Formationer.

Ministrygning

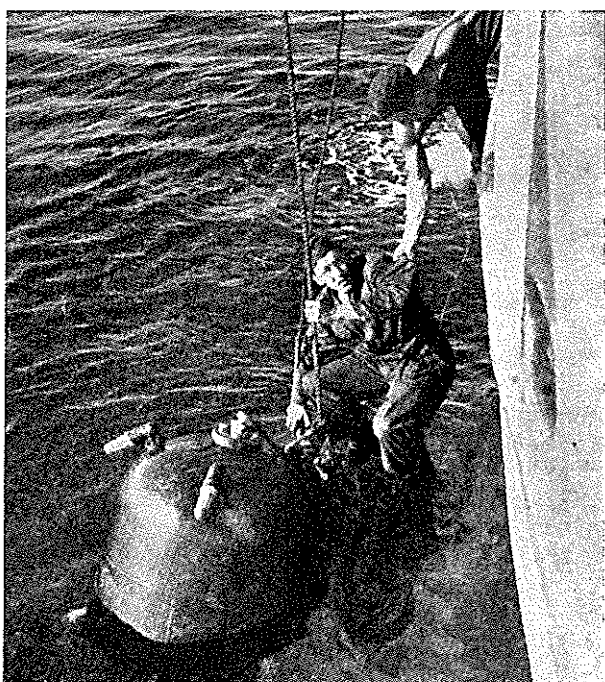
Den sidste Verdenskrig fremviste ikke blot Vaaben i et Omfang, som de fleste næppe havde drømt om, men ogsaa nye „hjemmelige“ Vaaben af en ganske ny Karakter og i flere Tilfælde af en ødelæggende Virkning, som stillede alt tidligere kendt i Skyggen.

Et saadant Vaaben var de nye Minetyper, som Englænderne ganske vist havde eksperimenteret med allerede under den første Verdenskrig, men som de senere havde ladet ligge. Da Tyskerne i Begyndelsen af Krigen kastede de første magnetiske Miner i Themsens Munding, var deres Konstruktion ukendt, og de voldte mange Skibes Forlis, medens Englænderne ikke vidste deres levende Raad. Minerne blev kastet ud fra Flyvemaskiner, og ved et Tilfælde skete en saadan Udkastning for langt inde mod Land, saa to Miner laa blottede ved Lavvande, og hvad mere var, Udkastningen var observeret af Kystbevogtningen, som straks rapporterede det skete. To engelske Marineofficerer blev omgaaende sendt til Stedet, og det lykkedes dem at uskadeliggøre dem, hvorefter de omgaaende blev trans-

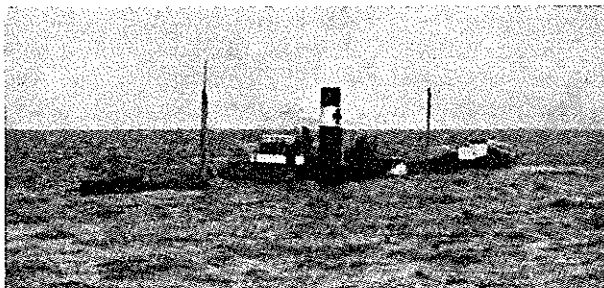
porteret til en Marinestation for Undersøgelse af Konstruktionen. Dermed var et af Hitlers hemmelige Vaaben afsløret. Man gik omgaaende i Gang med Modforholdsregler. Alle, der har sejlet under Krigen og i Tiden derefter, kender Minesikringskablerne, der lægges rundt om Skibene, og hvorigennem der under hele Sejladsen sendes en elektrisk Strøm.

De magnetiske Miner ligner ikke den hævdvundne Type med Stødhorn, som forankres i Vandoverfladen eller lige derunder, og som sprænges ved mekanisk Berøring med Skibsskroget. Foruden at være meget kraftigere bringes de til Sprængning enten gennem den Støj, som ethvert Skib frembringer i Vandet under sin Sejlads, eller ogsaa ved Paavirkning af det magnetiske Felt, det udsender. Derfor blev Skibene afmagnetiseret med visse Mellemlum, og det modsat rettede Felt, som blev frembragt af Minesikringsløjfen, svækkede desuden Skibets naturlige Magnetfelt saa meget, at Minerne ikke fik tilstrækkelig Paavirkning ved Oversejling, saa de bragtes til Detonation.

De magnetiske Miner er betydelig større end Stødminerne og virker ved den Trykbølge, Sprængningen fremkalder, og som sætter Skibet i Svingninger, der kan bevirke, at f. Eks. Søventiler af Støbejern revner eller Skibet paa anden Maade springer læk. Minerne kan selvfølgelig ikke virke paa en hvilken som helst Afstand, men paa grundet Vand — 8 til 40 m — er der store Forudsætninger for en Katastrofe. De er Resultater af Teknikkens sidste Fremskridt, og er konstrueret i et Utal Kombinationer og Typer, alt for at vanskeliggøre Strygning og Uskadeliggørelse. En Mine kan maaske oversejles 12 Gange, uden at der sker noget, men den trettende detonerer den. Den skal maaske



En Stødmine bjærges og tages om Bord.

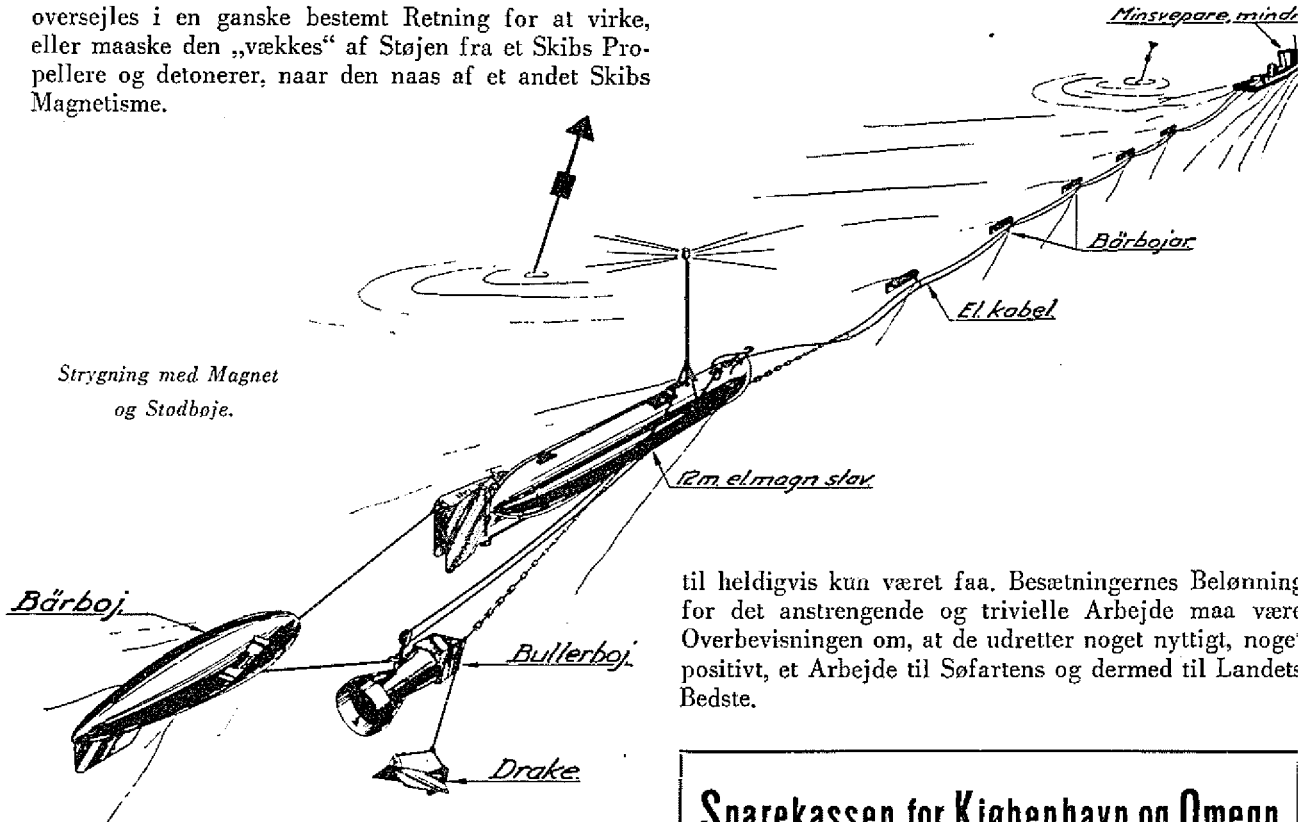


Den danske Dampers „Runo“ minesprængt ved Falsterbo Rev.



Agerdækket paa en Minestryger under Udlægning af en Magnet.

oversejles i en ganske bestemt Retning for at virke, eller maaske den „vækkes“ af Støjen fra et Skibs Propellere og detonerer, naar den naas af et andet Skibs Magnetisme.



Strygning med Magnet og Stodboje.

Da det gjaldt om at finde Strygningsmetoder mod disse Miner, blev Eksperterne i Marinerne stillet overfor store og vanskelige Problemer. Englænderne, som har kastet mange Miner i danske og svenske Farvande — Omraadet Syd for Øresund hører til et af de stærkest minerede Farvande — kunde ikke give mange Raad eller Anvisninger, men med Vejledning af indsamlede Erfaringer fra forskellige Lande, ikke mindst fra Tyskland, er det lykkedes at finde ud af, hvorledes disse lumske Tingester skal overvindes. Man maa søge at paavirke Minerne, saa de detonerer i en saadan Afstand fra Minestrygeren, at den ikke selv havarerer. Man maa give Minerne saavel akustiske som magnetiske Impulser i en passende Blanding.

„Sveriges Flotta“ har bragt nogle Billeder fra den svenske Faades Minestrygninger, som vi gengiver her, da de ganske svarer til det, der foregaar i den danske Flaade. Støjen fremkaldes med en Støjboje, som ud-

sender kraftige Lyde i det samme Svingningsomraad som Skibes Propellere. Et kraftigt, magnetisk Felt fremkaldes af en „Magnet“, der er en torpedoformet Flyde — 6, 12, 18 eller 24 m lang efter Forholdene — hvori om der er lagt en Række Vindinger af Kabel, som faa Strøm fra Minestrygeren. De Miner, som sprænges af akustisk Vej, detonerer som Regel paa temmelig stor Afstand fra Minestrygeren og mærkes derfor kun ringe Grad, medens de Miner, der sprænges af Magnet, detonerer i kun ca. 200 m Afstand fra Minestrygeren, og derfor tydeligt kan mærkes om Bord.

Minestrygning er et haardt, krævende og farligt Arbejde, og der kræves absolut Paapasselighed og Aarvaagenhed hos Besætningen, naar Wirer og Kablerouser ud i Havet hen over Dækket, hvor en Arm eller et Ben let kan komme i Vejen. Dog har Ulykkerne hid-

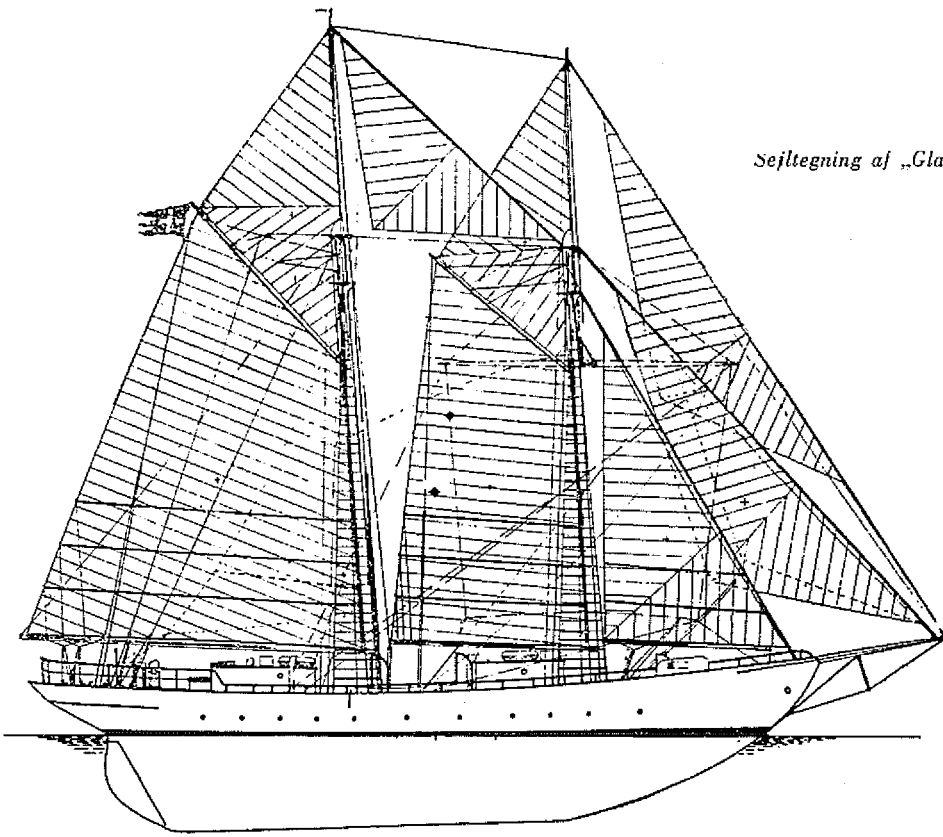
til heldigvis kun været faa. Besætningernes Belønning for det anstrengende og trivielle Arbejde maa være Overbevisningen om, at de udretter noget nyttigt, noget positivt, et Arbejde til Søfartens og dermed til Landets Bedste.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn Forvaltningsafdelingen

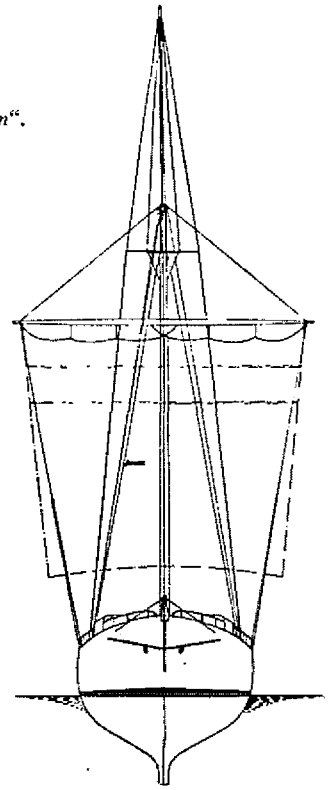
Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidler o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Deoot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Husk at forny Deres Abonnement, hvis
De vil undgaa Standsning af Bladet.



Sejltægning af „Gladan“.



Den svenske Marines Skoleskib „Gladan“

Spørgsmaalet om Sejlskibssuddannelse for Elever har i mange Mariner været løst paa den Maade, at den kun er foregaaet i Kuttere, medens en virkelig Uddannelse i et større Sejlskib ikke har fundet Sted. I den svenske Marine har man med Tilfredsstillelse hilst den — om end ringe — Begyndelse til en Forbedring, som Bygningen af Skonnerter „Gladan“ betyder.

„Gladan“ er konstrueret og bygget af den svenske Marines Ingeniører. Kølen blev lagt paa Stockholms Marineværft den 28. Maj 1946 og den 2. Juni 1947 blev Skonnerter overtaget af den svenske Flaade.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde i Konstruktionsvandlinjen 28,30 m, Længde overalt 39,30 m, Bredde i Konstruktionsvandlinjen 7,20 m, største Bredde 7,20 m, største Dybgang 4,20 m og Displacement 218 m³. Skibet er bygget efter Svenska Fartygsinspektionens Fordringer for Skibe i Østersøfart.

Skroget er bygget af Staal og er helsvejst. Det har 28 ts Ballast i Form af en Jærnkøl i fire Stykker. Den øvrige Ballast bestaar af godt 30 ts Bly og Jern. Den indenbords Ballast er anbragt i Kasser af Plade mellem Bundstokkene. Banjerdækket er beklædt med 50 mm og Hoveddækket med 62 mm Fyr. Dækshusene er ned-sænkede, saa Dørken ligger under Hoveddækkets Plan. Det er meget tiltalende for Øjet, idet Skibets Profil derved ikke domineres af Dækshusene, hvilket er meget almindeligt paa baade større og mindre Skonnerter. Det agterste Dækshus ligger paa Forkant af Poopen og indeholder Messe for tre Officerer, Sygelukaf og W.C. Det forreste Dækshus er placeret umiddelbart agten for Stormasten og rummer Kabysen. Lige agten for den lille Bak ligger et Dækshus paa hver Side med Indgang paa Agterkant. Om Bagbord er Mandskabets W.C.

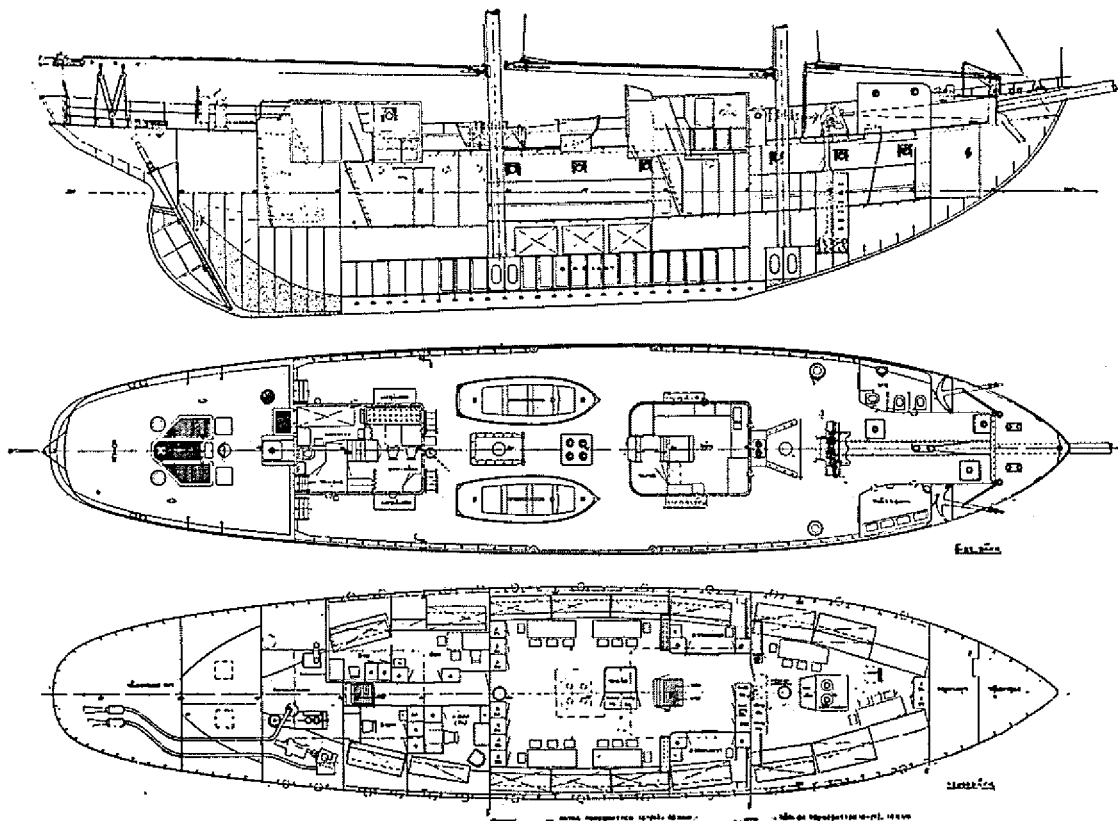
og om Styrbord dets Vaskerum. Alle Dækshuse har Køjer, hvilket gør dem lyse og luftige og giver dem god Ventilation.

Alle Rum paa Banjerdækket har faste Køjer for at formindske Risikoen for at sejle Vand ind gennem aabne Køjer. For den nødvendige Ventilation anvendes i Stedet Luftkonditionering.

Apteringen er moderne og formaalstjenlig. I de forreste Kældere er Rum for Proviant og Baadsmands-gods. Midtskibs findes tre Vandtanke, som hver indeholder 2,5 ts. Her findes ogsaa en Fersk- og en Saltvandshydrofor. Tankene til disse rummer hver 350 l. Bagagerum, Batterirum, Konserves- og Ølkældre ligger i Agterskibet. Agten for Officers- og Underofficers-apteringen ligger Maskinrummet med en 50 HK Bolinder-Munktell Motor som Hjælpemotor og en Motorpumpe med en Kapacitet af 500 l/Min. for Lænsning. Desuden findes der paa Dækket en Haandlæsepumpe med en Kapacitet paa 200 l/Min. I Maskinrummet findes endvidere en koksfyret Varmekedel og en elektrisk Generator til Ladning af Batterier, Belysning og Radioanlægget. Agten for Maskinrummet ligger Sejlkøjen. Her kan staves to komplette Stel Sejl og andet Skibsinventar.

Al Aptering er i Beboelsesrum beklædt med Maso-nit og malet i lyse Farver. Paa Forbanjerne er der Plads til 14 Mand, hvoraf fire i Hængekøjer og de øvrige paa Kistebænke i Borde. Agterste Banjer rummer 28 Mand, hvoraf 16 i Hængekøjer. Længst forude paa agterste Banjer ligger paa hver Side i Borde en Kahyt for Underbefallingsmænd, hver med Plads til to Mand.

Riggen er en udpræget Skonnertrig af den gamle,



Den svenske Marines Skonnert „Gladan“.

prøvede Type, men forsynet med flere moderne Finesser. Skonnertriggen har ligesom Kutterriggen i de sidste tyve Aar været udsat for allehaande Eksperimenter. Gode og formaaltjenlige Rigninger for Skonnerter af „Gladan“s Type findes derfor i stort Antal, Rigninger, som er enkle og robuste. Konstruktøren har ogsaa valgt en Rig, som svarer til meget store Krav i denne Henseende.

Skulde der overhovedet være nogen Kritik over „Gladan“s Rig, saa kunde den med Fordel have været nogle Meter højere, saa Sejlarealet kunde blive noget større for Stor- og Skonnertsejl. En saa ringe Hævning af Sejlcentret, som vilde følge dermed, vilde sandsynligvis ikke spille nogen Rolle paa Grund af „Gladan“s store Form- og Vægtstabilitet.

„Gladan“ har ialt et Sejlareal paa 519 m². Hertil kommer en Bredfok paa 97 m² og et forøget Mellemstagesejl, Fischerman, paa 87 m², hvorved Sejlarealet forøges til 665 m². For alle Sejl uden Fisherman findes der Reserve. Sejlene er haandsyet af amerikansk Bomuldsdug af god Kvalitet.

Under den sidste Sommers Sejlads har „Gladan“ vist sig at være et særdeles godt Skib. Det sejler godt og manøvreres let. Som et Eksempel paa Skibets Sejlenskaber kan nævnes, at den højeste loggede Fart har været 14 kn, en ikke ringe Fart af et Skib paa den

Størrelse. Middelfarten paa en Vagt har været op til 11,7 kn.

Skibets Stabilitet er meget stor, og Topsejlene behøver derfor ikke at bjerges før ved 13—15 Sekundmeter, forudsat at Vinden er nogenlunde jævn. Man kan ikke karakterisere „Gladan“ hverken som Letvinds- eller Haardtvidssejler. Da der findes Mulighed for i meget let Brise at føre Fisherman og ved Fordevind endog Bredfok, gør Skibet god Fart selv i meget let Brise. Bevægelserne er rolige og behagelige, og Skrogformen synes at være særdeles god for Østersøens krappe Sø. Største Krængning under haard Sejlads er maalt til 31°. Bedst synes „Gladan“ om en halv Vind op til omkring 12 m/Sek.

En Erfaring vedrørende Navigering, som selvfølgelig gælder alle Sejlskibe, som ikke er udrustet med Gyrokompas, er, at Deviationen stadig maa kontrolleres. Samme Kurs paa en og samme Vagt giver underjiden meget store Variationer i Deviationen, hvorfor stadig Deviationskontrol under Vagten er absolut nødvendig.

Synspunkter paa Sejlskibuddannelsen.

I Forbindelse med denne Omtale af „Gladan“, som Løjtnant i den svenske Marine Tore Hagström har givet i „Tidsskrift i Sjöväsenet“, fremsætter han desuden

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

ølgende Synspunkter paa Sejlskibsuddannelsen, som vi ligeledes bringer til vore Læseres Kundskab, da vi mener, de ikke blot har Interesse for svenske Forhold, men ogsaa er almengyldige.

I Søfartskredse indser man klart Værdien og Betydningen af Sejlskibsuddannelsen, til Trods for, at den blev strøget af den svenske Forordning af 1933 om Belæningsmandsuddannelsen.

Søfolk med Erfaringer fra Raasejlere paastaar som Regel, at kun Raasejlere kan give den fuldgode Sejlskibsuddannelse. Der raader vel heller ingen Tvivl om, at Raasejleren er det fornemste Uddannelsessted, man kan byde den vordende Sømand, men dermed er ikke sagt, at ikke lige saa gode eller maaske endda bedre Sømænd kan uddannes i Gaffelsejlere. I første Række afhænger det af Manden selv. Det er imidlertid ganske klart, at det, som kan læres og praktiseres paa en Raasejler, lærer man trods stor Energi og ærlig Vilje ikke paa en Haandevending. Det er Øvelsen og Gentagelsen af de forskellige Sømandsarbejder, som giver Færdigheden, Følelsen for og Kundskaben om de forefaldende Arbejder om Bord.

Det er umuligt paa nogle faa Maaneder at give en lærling grundfæstede Kundskaber om Brugen af Deaillerne paa en Raasejler. Det er knap nok muligt paa en Gaffelsejler. Men er Tiden dertil kort, har Læringen uden Tvivl større Nytte af Uddannelse paa en ikkonnert end paa en Raasejler. Det ikke mindst vigtige i dette Sammenhæng er absolut, at Ungmanden efter Uddannelsen gaar i Land eller til næste Skib med Følelsen af, at han har lært noget, at han har lært at forstaa noget, som er af Værdi og til Nytte senere om Bord. Sejlskibsuddannelsen bør ikke udelukkende være: „Hal og træk og ti stille. Du behøver ikke at orstaa noget“. Den Aand medfører ikke den Tilfredstillelse, at han forstaa Haandværkets Finesser og bedst anvender sine erhvervede Erfaringer under senere Tjeneste om Bord. Den kan muligvis have Betydning ved fra et rent disciplinært Synspunkt, men giver ikke tilstrækkeligt Udbytte af et Sejlskibskursus.

Det er ikke tilstrækkeligt med teknisk Viden og specialkundskaber, hvor grundurede de end er, hvis de ikke kan udnyttes paa et bevægeligt Underlag, et søgaaende Skib. Sejlskibet med sin enkle, robuste Udstrustning er den naturlige Platform for Uddannelsen i Grundelementerne i Sømandsuddannelsen, at fremkalde Standsstoltheden hos den vordende Sømand, at med overordentlige smaa, men rigtig anvendte Hjælpemidler at opnaa et Resultat, selv om det kun betyder Skibets Fart fremover, en vellykket Manøvre eller en Storm er redet af. Det skal sætte sit Standspræg paa Sømanden, at effektivt og formaalstjenligt, trods stadig Krængning og Bevægelser af Skibet, vanemæssigt udføre de rent sømandsmæssige Detailler om Bord. Kan det desuden skænke, og det gør det givet, en vis Standsstolthed, Smartness, Forsigtighed, Fremdrift og Tilfredstillelse, saa er ogsaa den gode Grund til fremtidig Tjeneste om Bord i et Skib lagt. Mangen vil maaske sige: „Men alt dette kan den vordende Sømand jo

lære i et maskindrevet Skib“. Svaret herpaa maa blive et blankt: „Nej“. Moderne Uddannelsesprincipper og Ungdomsopdragelse er paa farligt Skred, naar man kommer dertil, at Haandværket bekvemt lægges i Hænderne paa Ungdommen. Tendensen, forøvrigt ikke længere en Tendens, men et Faktum, at den ukvalificerede Ungdom faar Løn og Levevilkaar, som i ingen Henseende staar under den virkelig kvalificerede Haandværkers, ødelægger al Ambition og Fremdrift, og dette turde vel, om noget, være en alvorlig Fare for moderne Ungdom. Ansvarsbevidsthed og Standsstolthed er de bærende Faktorer, som i første Haand maa tages vare paa og fremmes, da de er de Egenskaber, som holder et Haandværk i Live. Uden dem bliver det forfusket, værdiløst og dømt til at dø. Jungmandens grundlæggende Uddannelse i sit Haandværk maa garantere en Belønning for Ærgærrigheden og Viljen. Sejlskibet er et udmærket Middel hertil, hvilket et maskindrevet Skib ikke kan blive paa samme naturlige Maade og paa samme korte Tid. Kan desuden Kærligheden til Skibet som saadant vækkes, Skibet som Krop og Sjæl og ikke den indviklede tekniske Konstruktion, hvor man ved at trykke paa en Knap udløser et Arbejde, som ikke staar i rimeligt Forhold til det Arbejde, der udføres ved at trykke paa Knappen, men Skibets Reageren ved de individuelle Hensigter og Haandgreb, Sømandsarbejde, Brasning, Vedligeholdelsesarbejder etc., som staar i direkte Forhold til Individets Kraftforbrug, Viden og Sømandsskab, da har ogsaa noget af den rette Aand kunnet indgives Jungmanden. Det er den Aand, som øger Ansvaret, Ærgærrigheden og dermed Standen.



Velkommen ombord..

Nu kan De atter byde os Velkommen om Bord paa Deres Skib. Vi tror, vi har været savnet, og vi glæder os til at hilse paa gamle Venner. Forhaabentlig er dette Forhold gensidigt, saa ogsaa De glæder Dem til Mødet med gamle Kendinge. Deres Skibsprovianteringshandler faar os fra

JESPER CHRISTENSEN & CO.
København K.

Har De læst Sejl og Motor?

Københavns Maskinscole.

Maskinskolen i København har netop udsendt sin Beretning for Aaret 1947—48. I denne meddeles det bl. a., at Maskinmester K. A. Rasmussen udtraadte af Maskinskolens Direktion den 1. Juli 1947 og afløstes af den nuværende Formand for Maskinmesterforeningen, Maskinmester J. Harald Larsen. Den 8. Maj 1947 indtraadte Sekretær Chr. Olsen i Direktionen i Stedet for afdøde Hovedkasserer Otto Wolf.

Skoleaaret har arbejdsmæssigt været ret tilfredsstillende. Imidlertid finder Skolens Ledelse det ret uheldigt, at der har været en fortsat større Tilgang til Aftenundervisningen. Man mener ikke, at Eleverne vil faa samme Udbytte af Aftenundervisning som Dagundervisning, da de som oftest er trætte efter en lang Arbejdsdag. Iøvrigt er der paa Aftenholdene ofte Udeblivelser og Forsildemøder paa Grund af Overarbejde. Desuden har der i de sidste Aar været en stadig stigende Tendens blandt Eleverne til at tage ud at sejle mellem Eksaminerne. I de øvrige nordiske Lande er en saadan Sejltid mellem Prøverne obligatorisk, men her i Danmark mener man, at det er bedst, at Uddannelsen i Land ikke bliver afbrudt.

Maskinskolen ser stadig med Længsel hen til den Dag, hvor man kan aabne et Haandværkerkollegium.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Sidste Aar var Manglen paa Boliger for de studeren ved at blive katastrofal, og helt godt er det med Hensyn til Boligspørgsmaalet endnu ikke. Dog har det været ret muligt for Skolen at hjælpe alle de Elever, der har bedt om det, til et Sted at bo.

Undervisningen har i det forløbne Aar været utvørlig pleret med Studier i det praktiske Liv, idet Eleverne har haft Lejlighed til at besøge flere store Virksomheder heder med moderne tekniske Anlæg, og iøvrigt har der været afholdt flere interessante Foredrag med instruktive Films.

Vi holder os til



ESBJERG TOV

Prøvetur

Onsdag den 23. Juni 1948 afholdtes Prøvetur med et nyt Dieselmotor-Lastskib, M/S „Agnete“ leveret til Dampskibsselskabet Torm fra Helsingør Skibsværft.

Skibet har følgende Dimensioner:

Længde overalt	105,5 m
Længde mellem Perpendikulærerne	99,06 m
Bredde	13,95 .
Sidehøjde	8,79 .
Dybgang	6,10 .
Dødvægt	ca. 3900 ts.
Kubikindholdet af Lastrummene	7500 m ³

Den af Helsingør Skibsværft byggede Hovedmaskine er en otte-cylindret Dieselmotor, Type 850-VF-90, der ved 155 Omdrejninger pr. Minut udvikler ca. 3300

Hestekræfter og giver Skibet en Hastighed paa 14 Mi

Skibet har en smagfuld Passageraptering med Bænk for 6 Passagerer samt en smuk Salon for Passagererne For Mandskab og Officerer er indrettet smukke, lyse Kamre udstyret med alle moderne Bekvemmeligheder Der er særlig Rygesalon og Spisesalon for Mandskab og ligeledes særlig Rygesalon og Spisesalon for Officererne, saaledes at M/S „Agnete“ i Lighed med Rederiets Torms senere Nybygning byder Mandskabet de bedst mulige Beboelsesforhold.

Skibet har 5 store Luger, der betjenes af 10 moderne hurtiggaaende elektriske Spil.

Der er kunstig Ventilation i Lasterne med kraftige elektriske Blæsere, og ogsaa alle Saloner og Kamre har rigelig kunstig Ventilation.

Skibet har Ekkolod og alle moderne Navigation midler bl. a. automatisk Styring efter nyt dansk System samt Radar.

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.

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 - KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601
Amager 1483



Telegr.-Adr.:
HOLZANDIA

STIFTET 1899
FARVER OG LAKKER
Specialitet: SKIBSFARVER

C. K. HANSEN



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

*
Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

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.



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



**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

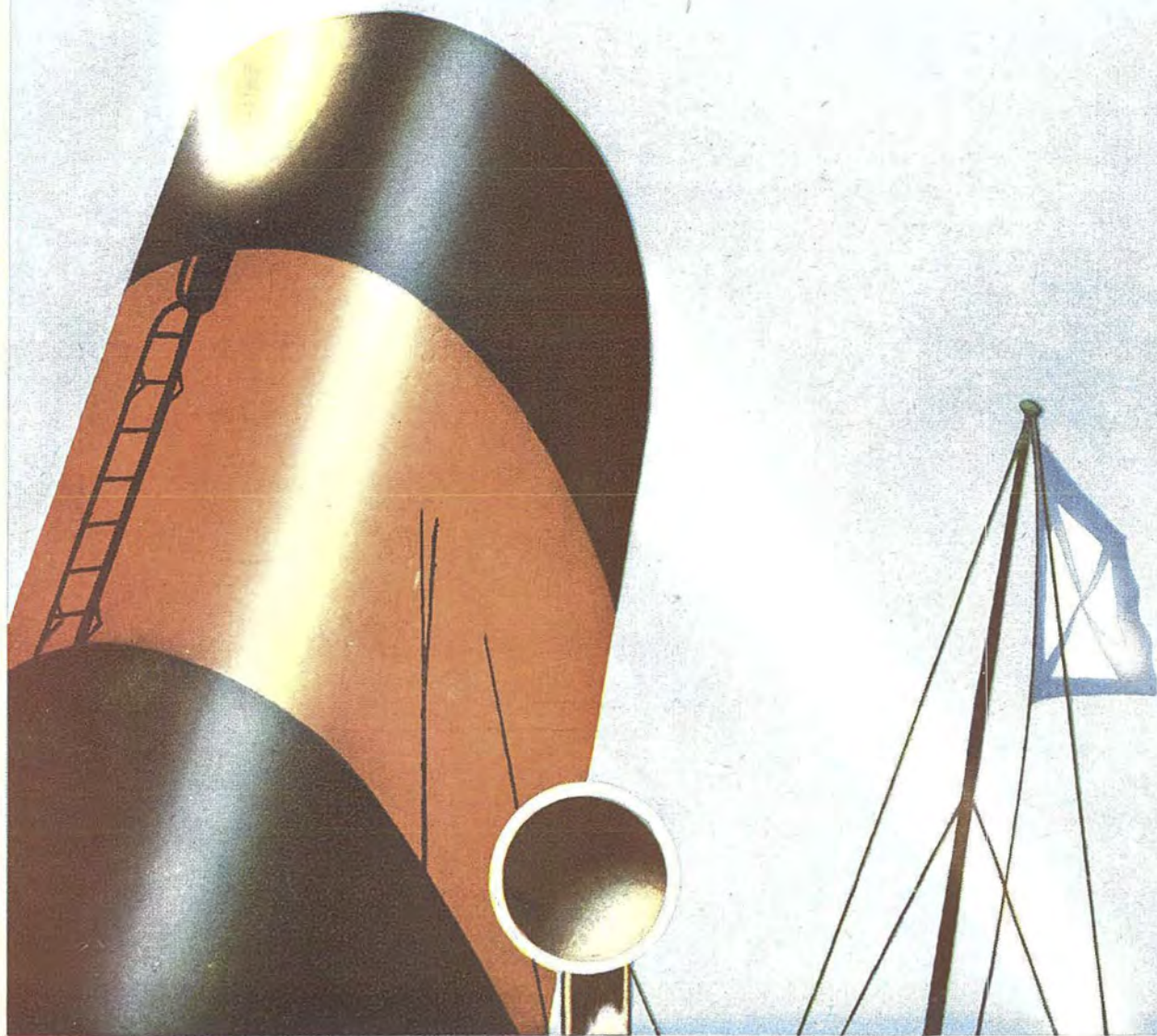
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

AALBORG  **TAFFEL**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

. Kr.
september

BARK I SUNDET
Maleri af QVISTORFF

1948 - Nr. 9
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

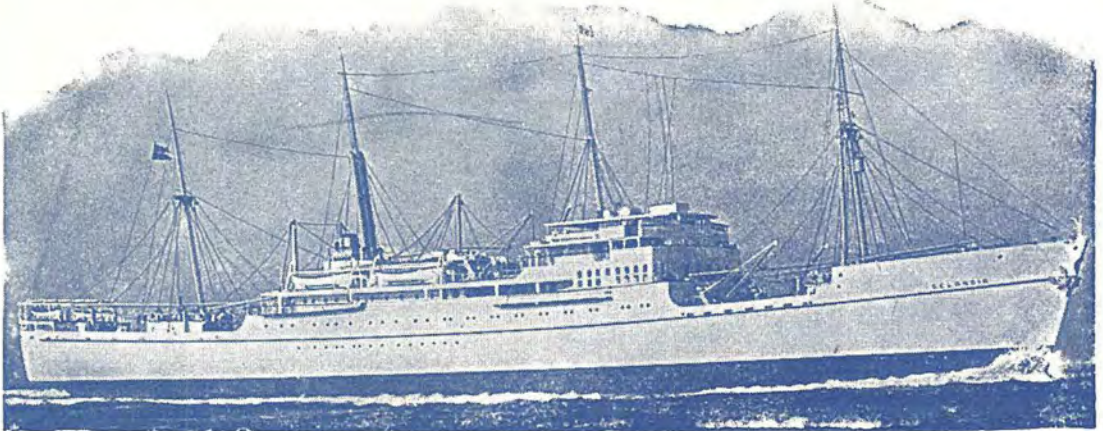
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

(Eftertryk uden Angivelse af Forfatter og „Vikingen“ forbudt)

Tronfølgeren

25 AARS SØOFFICERS-JUBILÆUM

DEN 15. September er det 25 Aar siden, at den nuværende Chef for Dragør-Fortet, Kommandørkaptajn *Prins Knud* tillige med sine fire Kammerater i Kadet-Klasse A af *Kong Christian* fik sin Udnævnelse til Søløjtnant II. Det var første Gang, at denne Grads-Betegnelse, der hidtil havde været Sekondløjtnant, anvendtes, ligesom Udnævnelsen hidtil var kommet fra Marineministeriet. Endvidere var denne Klasse A paa Kadetskolen den sidste, der indtil 1. Januar 1923 som Ærme-Distinktioner bar en Knap over den rundgaaende Snor. I Stedet for Knappen kom et „Øje“.

27 Salutskud fra Batteriet „Sixtus“ den 28. Juli 1900 Kl. 8 forkyndte et Konge-Barns Fødsel, hvilket nærmere fremgik af en udsendt Bulletin: „Hds. kgl. Højhed Prinsesse Christian er i Aftes (27. Juli) Kl. 9³/₄ paa Sorgenfri Slot nedkommet med en Søn.“ I Daaben fik Prinsen, der som Oldebarn i første Led af dalevende Kong Chr. IX var fjerde Arvtager til Tronen, Navnene Knud Christian Frederik Michael.

Som 7-aarig fik Prins Knud sin første Skoleundervisning af cand. theol. (nuværende Professor, Dr. theol.) *Jens Nørregaard*. Senere Lærere for ham blev cand. theol. (nuværende Dommer) *Elias Olrik* og Kaptajn i Ingeniørkorpset *P. P. Dorph* (= „Pas paa Prinserne. Dorph“, som det dengang vittigt blev sagt), der alle ogsaa var Lærere for *Kronprins Frederik*.

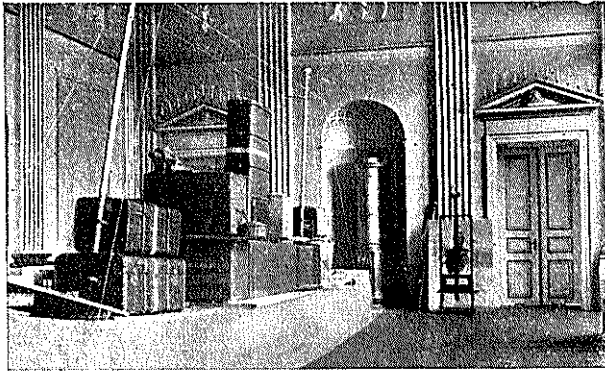
At Prins Knud ligesom sin Broder følte sig kaldet til at gaa Søofficersvejen var ikke

uden Rod i hans tidligste Dreng-Aars Oplevelser. Alerede som lille blev han vugget paa Østersøens Bølger, naar hans Forældre, der havde ham og hans Broder med paa deres aarlige Besøg hos deres Mormoder, den russisk fødte *Storhertuginde Anastasia* af Mecklenburg-Schwerin, rejste med Postdamperen fra Gedser til Warnemünde. Og i de efterfølgende Barndoms-Aar, hvor Alderen gjorde ham moden til at huske, foretoges denne Overfart efter 1. Oktober 1903 med en af de fire, nye moderne Færger, hvoraf de to danske var opkaldt efter Prinsens Forældre: „Prins Christian“ og „Prinsesse Alexandrine“. Alle fire Færger blev saaledes de første Skibe, der affødende Prinsens Beundring fæstnede sig som Grundlag for hans maritime Interesse.

Denne blev i en senere Alder styrket, naar han i Somrene deltog i Sejladser med sin Faders Lystyacht



Kommandørkaptajn Prins Knud i sit Kontor paa Dragør Fort. (Foto: Carl Østen)



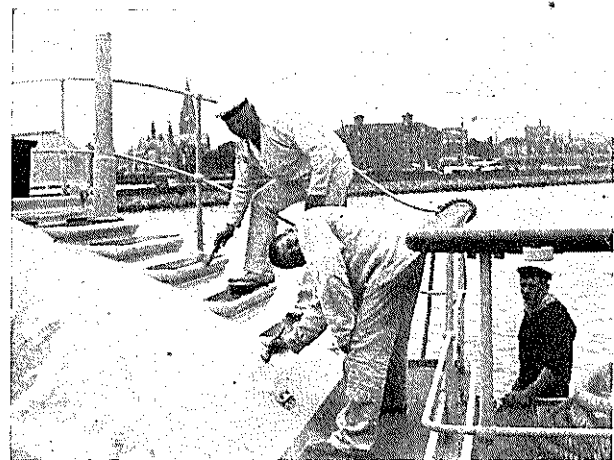
„Funkis-Skib“, bygget af Prins Knud i „Amalienborg“'s Riddersal (lige før den skulde restaureres).

„Rita I“ eller fra 1912, efter at hans Fader var blevet Konge, med Kongeskibet „Dannebrog“. Prins Knud havde dog allerede, hvad der selvfølgelig ligger udenfor hans Hukommelses Rækkevidde, gjort sin første Rejse med dette, da det af Chr. IX 1902 var stillet til Raadighed for Prins Christian og Prinsesse Alexandrine, som skulde til Aarhus for officielt at modtage Folkegaven: Marselisborg Slot. — Een bestemt Person kom til at præge saavel Kronprinsens som Prins Knuds Interesse for at gaa Søofficersvejen. Det var Kommandør Hector Kiær, der i 1912 og det følgende Aar var Chef for „Dannebrog“. Prinserne, som om Bord først og fremmest var raske Drengene, færdedes fra For til Agter og fra Bro til Fyrplads pillende ved mangt og meget, som var Tabu for ukyndige Hænder. Saa fandt Kommandøren paa for bedre at kunne holde Styr paa dem at beskæftige dem med virkeligt Sømands-Arbejde, idet han gav dem Poster som Rorgænger, Udkig, etc. Og for at fuldstændiggøre Indlemmelsen i Besætningen om Bord af de to nye „Gaster“ tildelte han dem hver sit Skibs-Nummer. Kronprinsen fik Nr. 461 og Prins Knud 462, en Fortsættelse af de Befarnes Litra-Numre, som altsaa kom til at slutte med fyrstelige „Befarne“. Prinsernes Livskurs var hermed afstukket paa den danske Orlogsflaades Søkort! Som gæve Forbilleder stod nære Slægtninge: Kong Georg af Grækenland, Prins Valdemar, Prins Georg af Grækenland, Kong Haakon og Prins Axel. Før disse skulde man langt tilbage i Ahne-Rækkerne for at finde danske Konge-Sønner, der kunde føre et Skib.

10. Juli 1918 gjorde Prins Knud sin virkelige Entré i vor Orlogsflaade som „Frivillig Lærling“ paa „Herluf Trolle“, der som hørende til Sikringsstyrken havde Station i Storebælt. Og paa dette Skib mødtes han igen med sin første „Chef“, Kommandør Hector Kiær, som var Skibschef. Aaret efter var Prinsen som Kadet-Aspirant paa Togt med „Valkyrien“ til Middelhavet, hvor den i Alexandria skulde afhente sønderjydske Krigsfanger, og efter afsluttet Togt optoges Prinsen paa Kadetskolen 1919. Paa Togtet havde han og Kronprinsen, der ogsaa havde været med som Kadet, for første Gang truffet Premierløjtnant Vedel (den nuværende Viceadmiral), der var Navigations-Lærer ved Kadetskolen. Dette Møde førte til, at Premierløjtnanten foruden at være Prinsernes Lærer her ogsaa blev deres private Manuduktør paa „Amalienborg“. Forholdet Lærer og Elev fortsatte i dette Tilfælde efter endt Ka-

det-Uddannelse i et nært Venskab, som bestaar den Dag i Dag.

Prins Knuds sidste Udkommando som Kadet foregik med „Valkyrien“ paa dens sidste Togt 1923, der for udenlandske Farvandes Vedkommende gik til England, kanariske Øer og Spanien. For den, der skriver disse Linjer, og der ogsaa deltog i dette Togt som Værnepligtig, var det, hvilket gælder for hele Skibets Besætning, ikke alene en Ære, men ogsaa en Glæde at være paa samme Skib som Kongens Søn. Saa venlig og lige til var Prinsen nemlig i hele sin Færd. Vi til „Valkyrien“ udstukne Værnepligtige var, da vi erfarede, at Prins Knud skulde med paa samme Skib som Kadet, noget i Tvivl om, hvilken Ærbødighed vi, som i Forhold til Nutidens Ungdom havde en dybere Respekt-Følelse for alt og alle, skulde lægge for Dagen i hans umiddelbare Nærhed, ligesom vi var meget spændte paa at se, hvorledes en Konge-Søns Optræden var. Vi fik dog hurtigt at se, at Prins Knud først og fremmest var en gæv og frisk Kadet om Bord, underkastet samme Behandling og Vilkaar som de øvrige Kadetter, naar undtages, at han havde sit eget Lukaf samt den Oppasser, der tog sig af hans Garderobe samt holdt hans Lukaf i Stand. Om man unægtelig forbavsedes en Dag, da man hørte en Officer spørge Prinsen i Kommandotone: „Prins Knud, hvad bestiller De her?“, da beviser blot dette Tilfælde, at han var undergivet samme disciplinære Reglementer som sine Kammerater. — Det var ikke alle Værnepligtige om Bord, som forstod at trække den Rangens Grænse, der ganske naturligt maatte ligge mellem dem og vor Konges Søn. Thi nogle af dem mente, at Prinsen som saadan maatte være saa velbeslaaet med Penge, at han kunde strø om sig med Cigaretter lige fra Dæk til Fyrplads. Som en Ros skal det siges om ham, at han absolut ikke var karrig hermed, men det var saa sandelig ikke, fordi han var velbeslaaet. Kong Christian gav af Fornuft-Grunde ikke sine Sønner store Lommepege. Men som der i borgerlige Familier findes en elskelig Tante, fandtes der til alt Held for Prinsen ogsaa en saadan at ty til indenfor det kongelige Hus. Engang under et af „Valkyrien“'s Ophold i Københavns Yderhavn, da Prinsen var udgaaet for „Kongens Mønt“, gav han sig til ved Hjælp af sin Kasket og en Koksmaths Hue, som i en



Prins Knud (i Midten) ved at male bagbords Hjulkasse paa det gamle „Dannebrog“ i Aarhus Havn. Baade han og Kronprins Frederik var „indrulleret“ blandt de Befarne.



1918. „Frivillig Lærling“ i „Herluf Trolle“. Den vpl. Gast tilv. er 1560b C. Bastland Jacobsen.

Fart blev revet af sin Bærer, at signalere til Aarhus-Damperen, der just var for indgaaende. Om Bord i denne befandt sig nemlig Kronprins Frederik, der som kommende fra „Marselisborg“ blev anmodet om en broderlig Forstrækning.

Prins Knud holdt sig ikke altid paa sine Frivagter til sit Lukaf eller til Kammeraterne i Kadetmessen. Det morede ham ofte at gaa hen paa

med et næsten frejdt og for hans Omgivelser smittende Humør. Ofte viste han en Ynglings Kaadhed, som kunde give sig Udslag i mange Retninger. Hvem var det forresten, der paa sidste Hundevagt, for „Valkyrien“ strøg Kommando, havde været til Tops og knobet Vimpen, saa at en Elev om Morgenen maatte til Vejrs for at klare den? Eller var det bare et for Prinsen nændeligt Uheld, da han engang under Spulings-Arbejde kom til at give Chefen, der just kom op ad Officers-Lejderen, noget af den *douche*, der var tiltænkt en Kammerat? Prinsen havde iøvrigt reglementært varskoet: „Pas op for Vand paa Agterkant af Broen“. Og var det ikke et Uheld, kunde Prinsen maa ske som Undskyldning have henvist til, at selve *Alexander III* i Fredensborg Slotspark under en af de store Fyrste-Samlinger havde fundet paa at oversprøjte *Kong Oscar* af Sverige med Vand!

En Forfinelse, som ofte er et Appendix til en høj Byrd, mærkedes aldeles ikke hos Prins Knud. Han tog med Humør Del i Skibs-Arbejder, der normalt ikke er Prinse-Hænder vant. Paa „Valkyrien“ førte han Spule-Slangen saa godt som nogen Brandmand, og under et Ophold med dette Skib i Leeds i 1919 deltog han endog i en Kulfyltnings møgbeskidte Arbejde. Der var nemlig sket en kortvarig Arbejdsnedlæggelse fra de stedlige Arbejdes Side, som sekunde-



Klar til repræsentativt Besog i Land. Prins Knud, der bærer Elefantordenens blaa Baand, er her med „Hejmdal“ i Bordeaux.

Banjerne for at drikke Aften-The med Overfyrbøderne eller gemme sig helt nede i Dagvagtens mørke Hul for at kunne læse „Vore Herrer“ og „Vore Damer“ i Fred, om han ikke fandt Behag i at indlade sig i Samtale i en Kanonpattes Runding med en eller anden Elev eller Værnepligtig om dennes Liv og Hjemstavn. Efterhaanden som Togtet

skred, og vi Værnepligtige kunde danne os Billeder af vore Overmænds indre „Jeg“, blev det for Prins Knuds Vedkommende dette, at han som vagthavende Kadet var yderst streng i Haandhævelsen af Reglementerne, men at han paa den anden Side besad stor Menneskelighed og et Hjerte, der kunde banke for andres Ve og Vel. Allerede paa Togtets første Landlovsdag, da han sammen med nogle Kadet-Kammerater kom ind paa en Restaurant, lod han en Tjener bringe en Flaske Vin hen til et Bord, om hvilket sad bænket en Klynge ordinære Gaster. En anden Gang, da han som Fører af Vedetbaaden havde befordret en Gast, som skulde hjem til sin Faders Begravelse, til nærmeste Havn, inviterede han Gasten paa Kaffe i en ved Havnen liggende Café. Da det saa hændte om Bord, at Mesterkoksmathens private Sko var blevet ham frastjaalet, viste Prinsen sig ogsaa som en forstaaende Velgører. Han overlod nemlig Mathen et Par af sine Sko, der, selvom de var et Par Numre for store, var velkomne. Og saa fremdeles. Sin Oppasser sørgede Prinsen ogsaa pænt for. Det var pæne Ducorer, der faldt af til ham fra den prinselige Tegnebog. Og ved Togtets Slut fik Oppasseren et signeret Selv-Portræt af Prinsen.

Kadet Prins Knuds pligtopfyldende Væsen parredes

redes af nogle af „Valkyrien“s menige Besætning, hvorfor Resten af denne hjulpet af Kadetterne maatte fuldføre Fyldningen, da Skibet ifølge dets Chef skulde være af Havn til en fastsat Tid. Som Aspirant havde Prinsen iøvrigt prøvet at være Kullemper i „Valkyrien“s trange og uhyggelige Kulkasser, der var beregnede for Mançslinger.

Skal man nævne yderligere Karakter-Egenskaber hos Prinsen, da er disse et vist Mod i Tjenesten samt Trofasthed mod dem, han engang kom i nærmere Tilknytning til og uden social Positions Anseelse. Men



1923. „Valkyrien“. „Den største og den mindste om Bord“. — A-Kadet Prins Knud og DO-Elev Henry Petersen som henholdsvis vagthavende Kadet og Skildvagt.



I Hjemmet paa „Sorgenfri“. Ved Siden Flygenrings Maleri af Prinsen om Bord i „Sixtus“.

(Foto: Carl Østen)

saadan set rangerer Søens Folk højst. De kommer ham ganske naturligt nærmest. Paa hans friske Sømands-Konduite skal her blot nævnes et Par Eksempler. Engang, da man fra en Patruljebaad, hvor Kadet Prins Knud var Fører, skulde udlægge et Varpanker, sprang han selv ned i den Baaden tilhørende Jolle med Udsigt til at kæntré undervejs, hvilket ogsaa lykkedes! Saa dimnutivt var Jollen i Forhold til Prinsens Højde. Som Kadet paa „Hejmdal“ 1921 klatrede han resolut op ad Staget til Fokken for at bjerge sin Kasket, der af en Kammerat i Kaadhen var hejst op i Faldet til Ankerlanternen. Kasketten kunde nemlig ikke, som Meningen var, hales ned igen, fordi Nedhaleren i Mellemtiden var gaaet itu. — At Prinsen faldt saa godt til i en Søofficers Liv kan delvis tilskrives det Drengeliv, han førte som Spejder, efter at Kronprinsen og han i 1911 var optaget i „Hellerup Division“. Kun een Gang har Prinsen været alvorlig syg. Under Togt med „Hejmdal“ i 1922 paadrog han sig en Lungebetændelse med begyndende Kighoste, for hvis Helbredelse han omgaaende indlagdes paa Kadetskolen i Dartmouth.

Prins Knuds første Udkommando som Søløjtnant blev med Fyrinspektionsskibet „Argus“ i 1923. Aaret efter var han Næstkommanderende i Torpedobaaden „Delfiner“. Og saa følger Udkommandoerne som i enhver Søofficers Liv. Prinsen faar Tjeneste i Torpedobaade, i „Niels Juel“, „Olfert Fischer“, „Peder Skram“, i Fiskeriinspektionsskibene i nordlige Atlanterhav, Mineskibe, paa „Søværnets Kasserne“ og ved forskellige Artilleri- og Eksercerskoler, alt i alt udtrykkende en alsidig Tjeneste. Som Chef har Prinsen haft Kommando over Torpedotransportskibet „Sleipner“ samt Mineskibene „Sixtus“ og „Kvintus“. I 1938 overgik Prinsens Tjeneste til Kystdefensionen, hvor han successive kom til at gøre Tjeneste paa omtrent alle dens Forter. Under en Tilbagevenden til Flaaden var han ved Krigsudbruddet Næstkommanderende ved Mineskibs-Divisionen samt Chef i „Sixtus“ og deltog som saadan i Udlægningen af Minespærringen om København og i

Storebælt. I December 1939 blev han Chef for Dragør-Fort, derefter for Middelgrunds- og Kongelunds-Fort, paa hvilket sidste han tillige blev Skolechef for Overkonstabelelev-Skolen. Paa sidstnævnte Fort befandt han sig den 29. August — den for vort Land ulykkesvangre, men for dets Marine hæderkronede Dag. I de følgende Dage var Prins Knud tilligemed Prins Axel og højerestaaende Officerer internerede af Tyskerne paa „Hotel d'Angleterre“. — Ogsaa paa det landmilitære Omraade har Prinsen faaet Uddannelse, idet han i 1928 deltog i Livgardens Efteraarsøvelser samt gennemgik dens Rekrutskole i 1929/30 og 1939/40.

Prinsen har ogsaa været Sejlsportsmand og som saadan deltaget i mange af „K. D. Y.“s Kapsejladser, først i sin Faders „Rita III“ og fra 1935 i sin egen 6-Meter „Elisabeth“, der tilligemed andre Baade ødelagdes ved Brand paa Nordbjergs Værft i 1943. Med den samt med „Dana“ ved Kapsejladser i Cannes har Prinsen sejlet flere Præmier hjem.

Udenfor Tjenesten lever Prins Knud, som vi alle ved, sit Liv i Hjemmet i „Sorgenfri“s Kavallerbygning som lykkelig Ægtemand og Fader. En Del af Sommeren tilbringer Familien dog paa „Egelund“, som Prinsen arvede efter sin Onkel, Prins Gustav.

Som samtidig Værnepligtig med Kadet Prins Knud om Bord i „Valkyrien“ 1923 har jeg hos Prinsen opnaaet den Gunst at faa Lov til at aflægge ham et Besøg paa „Sorgenfri“. Hans Hjem er præget af mange Marine-Minder. Paa Væggene hænger dejlige Malerier af de Skibe, som Prinsen har været med, *Flygenring's* udmærkede Portræt af ham som Kaptajn-løjtnant i „Sixtus“, af „Valkyrien“, da den staar ud paa sit Østasiens-Togt samt en farvelagt Plantegning af Søværnets Kasserne, hvilken er en Bryllupsgave fra „Søværnets Maskinofficers-Forening“. I en Korridor paa 1. Etage er Væggene dækkede med Billeder af næsten hele den danske Flaade før 1943 samt af Person-Grupper, hvor Prinsen er Midtpunktet. Et af Billederne viser et mærkværdigt Skib, som Prinsen byggede engang i sine senere Drengaar i „Amalienborg“s Riddersal, og som vidner om et Snille og en Opfindsomhed, hvad selve Konstruktionen angaar, som ikke mange kunde have fundet paa. Dækket bestaar af nogle Døre, der hviler paa et Par Bord-Bukke. En Løber hænger ned herfra og danner Skibssiden. Fok- og Stor-Mast er Gardinstænger, og hele Overbygningen bestaar af Trækasser eller Majestæternes Rejsekufferter, der i forskellige Størrelser er arrangeret saaledes, at de grangivelig kommer til at ligne et Skibs Overbygning. Skorstenen udgøres af en lang, smal Kuffert, hvis røde og hvide Striber (alle Majestæternes Kufferter var paamalede hermed) agerer Skorstens-Mærke. Et „Laterna magica“ danner den paa Broen staaende Projektør. Om hele Modellen kan det vist siges, at den er den første funkis-byggede i hele Verden, maaske den eneste. — Om Grunden til, at et Billede af et Lokomotiv findes mellem alle disse Marine-Billeder, oplyser Prinsen, at han ligesom sin Broder, Kongen, har en *faible* for Lokomotiv-Kørsel.

I Prinsens maritime Liv synes ogsaa Prinsesse Caroline Mathilde at deltage. Paa en Fløjskærm i hendes Salon hænger en Masse Marinehue-Baand, der med deres mange forskellige Navne er Souvenirs fra Besøg,

som Prinsessen har aflagt i danske og fremmede Orlogsskibe.

Under mit Besøg tillader Tronfølgeren, at jeg stiller ham nogle Spørgsmaal i Anledning af Jubilæet:

— Deres kongelige Højhed! Hvor vidt i Verden førte Deres Sørejser Dem? —

— Tre Gange i Tiden 1925 til 1933 har jeg været med henholdsvis „Fylla“ og „Hvidbjørnen“ paa Fiske-riinspektion i det nordlige Atlanterhav. To Gange var jeg paa Middelhavet. Første Gang 1919 som Kadet med „Valkyrien“ og i 1929 som Løjtnant om Bord i „Niels Juel“, der var i Barcelona i Anledning af Verdensudstillingen. Her saa vi blandt meget andet det flotte Springvand, hvorfra Idéen blev taget til det, der nu staar i Tivoli. Det sagdes, at „Niels Juel“ paa Grund af min Nærværelse fik en fin Placering blandt de her fremmødte ca. 25 Nationers Krigsskibe. En Dag var Kong Alfonso om Bord til Frokost. Jeg synes, at det var en trist Skæbne, denne Monark fik. Han var den yderst flinke og omsorgsfulde Vært under mit flere Dages Ophold i Barcelona som hans Gæst. En Aften var jeg og de højere Officerer om Bord inviteret til privat Middag hos den kongelige Familie. Paa Vejen til Slottet, der laa udenfor Byen, passerede man gennem et Dobbelt-Geled af Skildvagter i straalende Uniformer og til Hest. De var der uafbrudt under hele Kongens Ophold. Man kunde have ventet, at Middagen med paafølgende Samvær var præget af den strenge, spanske Hof-Etikette. Det var den ingenlunde. Aftenen forløb i en meget hyggelig Atmosfære, hvor vi blandt andet dansede med Infantinderne. Til Minde om dette mit første og eneste Besøg ved det spanske Hof fik jeg overrakt et Billede af hver af Majestæterne og Infantinderne. Kongen dedicerede sit med „For Knud souvenir of his visit to Spain 1929“. Min længste Sørejse foretog jeg i 1930, da jeg sammen med min Broder og Prins Axel var med „Ø. K.“s „Fionia“ til Østasien for at repræsentere Danmark og derved virke for Fremme af vor Handel og Skibsfart, altsaa en Fortsættelse af Prins Valdemars tre repræsentative Besøg derovre. I Siam boede vi som Gæster hos Kong Prajadhipok og i Japan hos Mikadoen. De tre Uger, hvor vi var i Siam, var glansfyldte Dage med Fester, Middage og Receptioner, der for mit Vedkommende ødelagdes noget af Siam's hede Klima. Det var ikke morsomt som for Eksempel paa Aarsdagen for Kongens Kroning at skulle trække

i vor mørke Officers-Gala i 42 Gr. Varme. I Nanking hilste vi paa Chang Kai Chek. Hos Mikadoen boede jeg kun en halv Dag. Saa fik jeg Influenza, hvorfor jeg tog tilbage til „Fionia“ og gjorde Rejsen med den til Kobe. Overalt havde vi den Glæde at træffe Landsmænd, og i Singapore, Shanghai og Tsinghsau traf vi endog gamle Kadet-Kammerater. —

— Hvor fandt De det saa bedst at være? —

— Saa absolut paa Grønland og i grønlandske Farvande. Syd paa, finder jeg, er der før varmt at være. Mine skønneste Minder som Søofficer er knyttede til Fiskeriinspektionen deroppe. Det var til Tider spændende Sejlads, naar svømmende Isbjerger stod om Skibet som hushøje Giganter. 1921, da Far og Mor var paa deres Repræsentations-Rejse til Færøerne, Island og Grønland, saa min Broder og jeg, der gjorde Tjeneste som Kadetter paa „Hejmdal“, et af Kongeskibets Eskorte-Skibe, disse Øer for første Gang. Og det var jo iøvrigt ogsaa første Gang, at Kongen og Dronningen saa disse Steder, hvoraf Grønland aldrig før havde været besøgt af en dansk Konge og Dronning. Med „Hvidbjørnen“ i 1930 til Kraulshavn naaede jeg saa langt nordpaa, som jeg hverken før eller senere har været, og længere end Chr. IV, der engang var ved Nordkap. Til Minde om mit Besøg i Kraulshavn rejste Grønlanderne mig en Varde.

— Har Deres kongelige Højhed nogle maritime Ønske-Drømme? —

— Jeg kan kun ønske for vor Flaade, herunder Kystdefensionen, for at den virkelig kan komme op paa et kvalitativt Stade, at den ikke alene maa nyde den dertil fra Rigsdagen nødvendige økonomiske Støtte, men ogsaa den moralske, den, der maa ligge i et Folks Forsvars-Bevidsthed. Gid den begejstrede, energiudladende Forsvars-Aand, der hos dansk Soldater-Ungdom voksede sig stærk under Besættelsen, og som sporede en Tid efter Tyskernes Kapitulation, atter maatte opstaa! Som Chef for mange Uddannelsesskoler kan jeg sige, at den danske Soldats Fysik af i Dag gennemgaaende er god, omend han er mindre udholdende, end han var før Krigen. Fem Aars Besættelse og Mad-Rationering gaar ikke sporløst henover en Nation. — For mig selv har jeg det Ønske, at jeg, inden jeg helt lægger op, endnu engang maa faa en Udkommando til Farvandene om Grønland for at kunne opfriske Minderne om de dejlige Togter til denne Ø, hvis Natur er



Vore kendte Mærker vender nu tilbage.
Faas kun gennem Skibsprovianterings-
handlerne

JESPER CHRISTENSEN & Co.
København K.



aldeles bedaarende, og hvis Befolkning forekommer mig rar og imødekommende.

— Et koncentreret Tilbageblik i de nu snart svundne 25 Aar? —

— Jeg har aldrig fortrudt, at jeg gik Søofficersvejen. Skulde der være noget andet, som jeg kunde have tænkt mig at vie mit Liv, skulde det være Ornitologien. Til mine lyse Minder hører det dejlige Kammeratskab, der var mellem os paa Kadetskolen, det, der i mange Tilfælde har fortsat derefter. Som Officer har jeg baade til Orlogs, i Koffardien og i danske DSB-Færger truffet mange herlige Søens Folk. Jeg kan dog ikke ved at nævne enkelte Navne fremhæve den ene for den anden. Saa har jeg selvfølgelig som Prins oplevet mere end de fleste. Det meste heraf staar i mine Dagbøger, som jeg har ført fra mit 13. Aar. Dem kan mine Børn maaske engang faa Nytte af. —

Foruden dette Dagbogs-Arkiv har den prinselige Officers-Jubilar et Hjerne-Arkiv af usædvanlig Fylde. Fra det udslynges Begivenheder med Aarstal, ofte med Data, som hos nogen Mnemoteknikens Skolar. I det rummes næsten alle de Officers-Kolleger og Befalingsmænd, ja, ogsaa mangan en Værnepligtig, som Prinsen i de nu snart svundne 25 Aar plus 5 Kadetaar er kommet i tjenstligt Forhold til. Denne glimrende Hukommelse er i mange Tilfælde forbundet med Trofasthed i en Grad, som man sjældent finder den. Mange har noget at sige Prins Knud Tak for! Derfor vil mange venligt ønskende Tanker fra det ganske Land den 15. September gaa til „Sorgenfri“, hvor Prinsen dog ikke vil være at finde hele Dagen, idet han agter at fejre denne i Kammeraternes Lag ved at møde op til 25-Aars-Mindefesten for „Valkyrien“s sidste Togt.

En Søofficers Liv gennem et kvart Sekel er normalt et Hav af Minder. Naar Søofficeren tillige er en Konges Søn, bliver dette Mindernes Hav til et Ocean. Størrelsen hindrer alligevel ikke Tronfølgeren i at krydse det med en næsten fuldkommen Hukommelsens Navigation. Paa saadanne Krydstogter, der paa Længdegraderne strækker sig fra Grønland til Japan og paa Breddegraderne fra Kraulshavn til Singapore, vil i Minde-Ekko af Kommandoer, Skibsklokkers Klemten og Kanoners Brag blande sig skurrende Lyde af Grønlands Ismasser, mod hvilke Isklumpers Ringlen i Hof-festers og Receptioners Sølv-Bowles vil staa som et festklingende Akkompagnement!

Carl Østen.

Kan Søfartsskoler erstatte Skoleskibe?

Ovenstaaende Spørgsmaal har i den sidste Tid af født en større Diskussion, og som et Indlæg i denne Diskussion har Rederiet J. Lauritzen udsendt en interessant Beretning til Pressen. Rederiet fortæller om sin Søfartsskole ved Svendborg, der var tænkt som en midlertidig Erstatning for Rederiets Skoleskibsfart, der maatte standse under Krigen paa Grund af Minefaren. Denne Søfartsskole vil man imidlertid opretholde, selv naar Rederiets nye Skoleskibsplaner bliver til Virkelighed, idet man mener, at Søfartsskolerne har deres Berettigelse som et Supplement til Uddannelsen paa Motorsejlerne. Kun et Faatal opnaar jo at komme ud med et Skoleskib.

Paa Søfartsskolen i Svendborg lærer man først og fremmest Drengene Renlighed og Orden, som jo er Dyder, der kan blive dem til Gavn ude i det praktiske Sømandsliv. En stor Del af Undervisningen paa Skolen er rent teoretisk, men Eleverne faar ogsaa Lov at sejle. Til Sejlads i de sydfynske Farvande har Rederiet nogle mindre Baade og en 17 Tons stor Yawl. I disse Baade lærer man at behandle Sejl, at ro, navigere, pejle og tage Lodskud. For at komme med ud at sejle maa Drengene aflægge en Svømmeprøve enten i Svendborgsund eller i Svømmehallen i Svendborg.

Eleverne paa J. Lauritzens Søfartsskole lærer endnu en vigtig Ting: at passe en Motor. Skolen har en Motor, som alle Eleverne faar Lov at betjene og passe. Endvidere faar de efter Tur Lov at skille den ad og samle den igen. I Løbet af et Kursus holdes mange Foredrag, og Eleverne faar Lov at studere Losning og Lastning af Skibene i Svendborg Havn, ligesom de faar Lejlighed til at studere Skibsbygningen i Byen.

Skolens Sommerkursus afsluttedes med Prøver den 30. Juli, ved hvilke Kaptajn Kastrup Olsen fra Skibsførerforeningen samt Kaptajn Hans Mathiasen fra J. Lauritzens Rederi var Censorer. Desuden var der mødt Repræsentanter fra forskellige af dansk Søfarts Organisationer.

D/s DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

C. CLAUSEN



**DAMPSKIBSREDERI
SVENDBORG**

Aarhus - Kolding - Haderslev



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

SØFART OG SKIBSBYGGERI

i Marstal

AF ERIK KROMAN

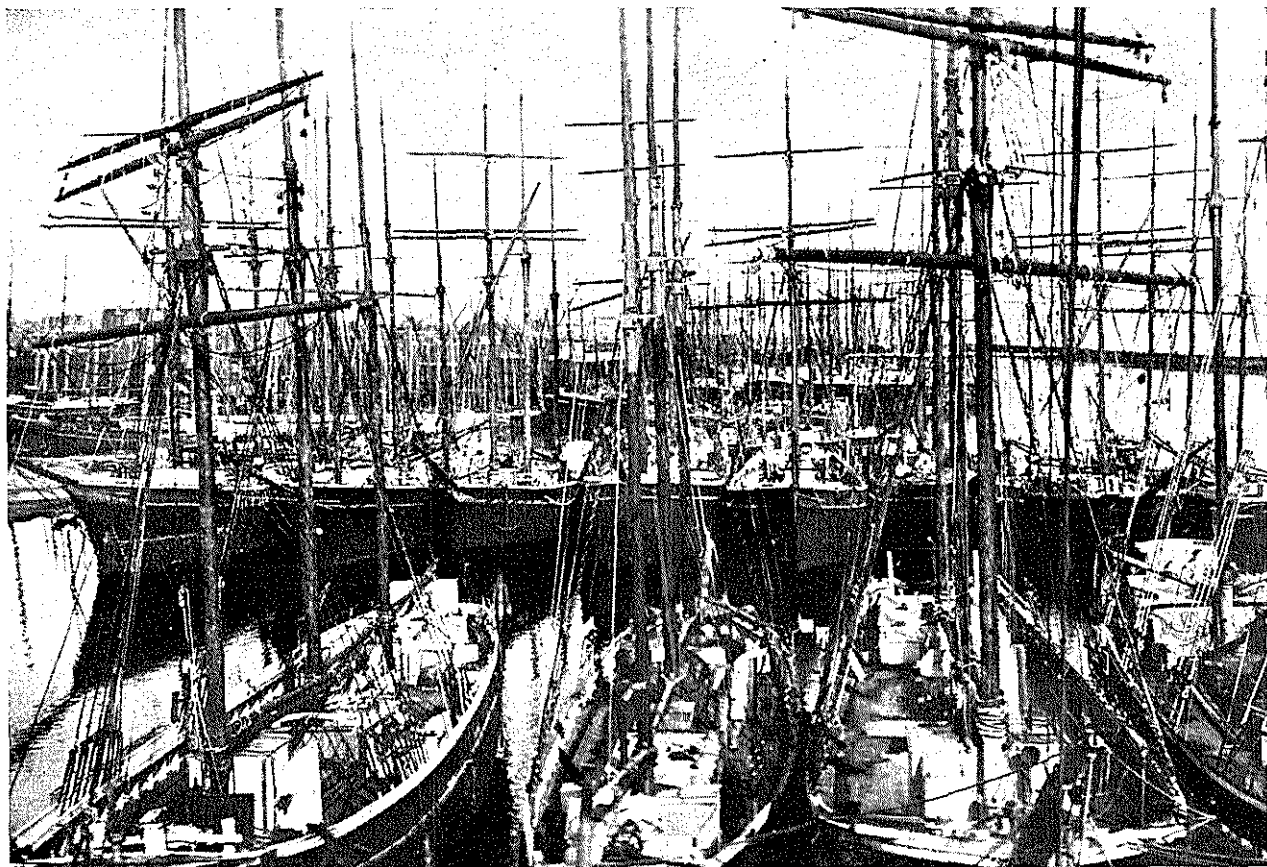
Fortsat fra forrige Nummer.

DEN ulykkelige Krig med Tyskland 1864 fik betydelige Følger for Marstal. Den afbrød Ærøes ældgamle Forbindelse med Hertugdømmerne og knyttede Øen til Kongeriget. Marstal var i sin Tid vokset op paa Handelen mellem Danmark og Hertugdømmerne, og selv om denne Fart ikke længere var den eneste, var den dog stadig af stor Vigtighed. Den blev nu imidlertid i høj Grad vanskeliggjort, idet Hertugdømmerne, der snart efter Krigen indlemmedes i Prøjsen, blev Udland, hvorved Skibsafgifterne blev seksdoblede. Det gik navnlig ud over de mindre Skibe, som stadig hovedsagelig sejlede i denne Fart, og fremskynkede saaledes Bevægelsen i Retning af større Skibe.

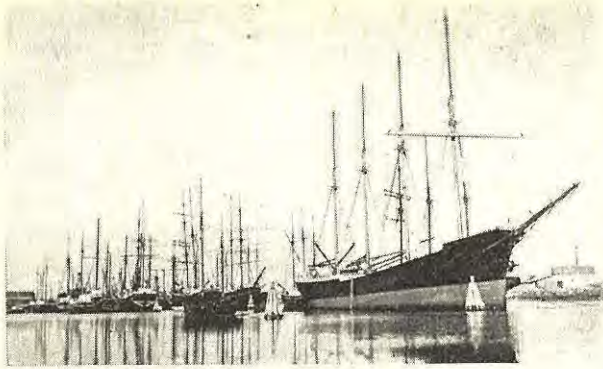
Krigen 1864 betegner saaledes et Vendepunkt for Marstal, men de ændrede Forhold kom paa ingen Maa-de til at betegne Tilbagegang for Byen. Tværtimod begynder nu den store Opgang for Byens Skibsfart, som førte Marstallerskibene ud over Verdenshavene og gjorde de karakteristiske Jagtskonnerter kendt over den halve Klode. Fremgangen skyldes i første Række de opadgaende Tider. Verdenshandelen var paa Grund af mange sammenstødende Forhold i stærk Udvikling, og Priserne var i en Aarrække stigende, hvad der virkede stimulerende paa Handel og Omsætning.

Handelen for egen Regning ophørte nu efterhaanden. En Forudsætning for den havde været, at Priserne paa de forskellige Pladser differerede, men efter at Rusland og Amerika var kommet til at beherske Verdenshandelen i Korn, bestemtes Priserne af Tilbud og Efterspørgsel paa Verdensmarkedet. Derimod var Fragtfarten i rig Udvikling. Marstallerskibenes vigtigste Sejlads i disse Aar blev Farten med Korn fra de russiske Østersøhavne til England og Holland. De mindre Skibe vedblev at gaa i Fart paa Danmark og de nordtyske Havne. Fra Slutningen af 60erne begyndte enkelte Marstallerskibe at optage Farten med Tømmer fra svenske og finske Havne, og Antallet var voksende i 70erne. En vis Betydning fik ogsaa Farten paa Archangelsk ved Hvidehavet, der i disse Aar var en af Ruslands vigtigste Udførselshavne. I Løbet af 70erne var der aarlig indtil en halv Snes Marstallerskibe i denne Fart. Allerede nu begynder ogsaa den oversøiske Fart paa Amerika. 1868—69 gik det første Marstallerskib Briggen „Trovador“ til Vestindien. Ogsaa til Spanien og Middelhavet gik der nu hyppigere Marstallerskibe.

Der var i 60erne og 70erne en overordentlig Virkelyst og Driftighed i Marstal i alle Forhold. Der købtes



Skibe i Marstal Havn, Foraaret 1922.



Marstal Havn omkring 1920.

og byggedes nye Skibe til Byen, og Byens Værfter var fuldt optaget Aar efter Aar. Det hedder saaledes i en Beretning fra Begyndelsen af 1866: Der staar paa Stablen to nye Skonnerter og en tredie vil snart komme under Bygning. I forrige Aar er der bygget fem nye Fartøjer af tilsammen 180 Læsters Drægtighed. Samtidigt var der købt 27 Skibe til Byen. 1873 hedder det: Marstals Flaade er næppe noget Aar vokset i den Grad som i indeværende, idet Flaaden med de der byggede og tilkøbte Skibe er vokset med 1340 Læsters Drægtighed til en Værdi af omtrent 190.000 Rdlr., deriblandt er fire Barkskibe, hvis samlede Drægtighed alene udgør over 600 Læster og en Brig paa over 100 Læster.

Som Foregangsmanden i disse Aar maa nævnes H. C. Christensen. Han var begyndt paa bar Bund, men tjente en Del Penge i 1840erne med en lille Jagt og kunde 1849 lade sit første Skib, en Jagt, bygge i Marstal, og i de følgende Aar dels købte, dels lod han bygge nye Skibe større, end man hidtil havde kendt dem i Marstal i rigtig Forstaaelse af, at det var Fragtfart med større Skibe, der havde Fremtiden for sig. 1865 ejede han foruden en Skonnertbrig — som i 1868 ombyggedes til 3 mst. Skonnert som den første 3 mst. Skonnert i Marstal — 5 Skonnerter og 4 Jagter. 1869 anlagde han sit eget Værft og en lille Havn Nord for Byen. Da han døde 1879, ejede han 25 Skibe. Han havde ladet 35 Skibe bygge, og det 36. stod paa Stablen.

Mens der i Marstal før 1864 næsten udelukkende havde været bygget Jagter, gik man nu over til at bygge større Skibe. Typen var i disse Aar Bramsejlsskonnerten og Skonnertbruggen. De fleste Skibe, der byggedes i Marstal i 60- og 70 Aarene blev bygget af Brødrene Jens, Hans og Lars Bager, Sønner af den første Lars Jensen Bager. Den førstnævnte af de tre Brødre byggede for H. C. Christensen, mens de 2 andre arbejdede i Fællesskab. Mens Skibene tidligere i Almindelighed var bygget til Enkeltpersoner, nødvendiggjorde de større Skibe nu, at flere maatte slaa sig sammen om dem. Det var dog sjældent mere end 4 eller 5 Personer og oftest af samme Familie. Det var i Almindelighed Skibe med en Lastevne af 150 til 200 Tons. Først i Slutningen af 70erne, da man gik over til endnu større Skibe, byggedes der Rhederifartøjer, hvor Parthaverne stod i fjernere Forhold til hinanden. I Løbet af 70erne byggede Brødrene Bager 17 Skonnerter og Skonnertbruggen. Derefter indtraadte der en Standsning et Par Aar paa Grund af de indtrufne sløje Tider. Samtidig med at der indkøbtes og byggedes et stort Antal større

Skibe til Marstal, ombyggedes og forlængedes mange af de gamle Jagter paany, men denne Gang over Skibets Midte, hvorved Lastevnen betydelig forøgedes, og samtidig fik de hyppigt to Master. Der var 1873 endnu mindst 10 Skibe fra det 18. Aarhundrede i Marstal. Det ældste af dem var bygget 1773. Mens de ombyggede Jagter i Almindelighed blev Galeaser, begyndte man sidst i 60erne undertiden at tilrigge de nybyggede Skibe som Forenagterskonnerter. Fra Begyndelsen havde de hyppigt et Topsejl som Reminiscens fra Jagterne. Da Skibene blev større, maatte man gaa bort fra den ældre Fremgangsmaade at sætte Nybygningerne i Vandet ved Hjælp af Ruller og gaa over til den moderne Fremgangsmaade.

Omkring 1880 indtraf der en Krise for Skibsfarten, som stod i Forbindelse med den samtidige Landbrugs-krise. Det mægtige Udbud af Korn fra Amerika og Rusland bevirkede, at Kornpriserne sank. Danmark konkurreredes ud af det engelske Marked, og 1881 var det sidste Aar, Danmark havde Merudførsel af Korn. Det almindelige Prisniveau var dalende, hvad der stod i Forbindelse med, at Guldproduktionen var aftagende, samtidig med at Efterspørgslen efter Guld var stigende, idet flere Lande gik over til Guldmøntfod. Pristallet virkede hemmende paa lignende Maade, som Pristigningen tidligere havde virket stimulerende. Der blev stor Overflod af Tonnage, og Skibene havde Vanskelighed ved at blive befragtet, og Fragterne sank. Konkurrencen fra Dampskibene gjorde sig nu efterhaanden ogsaa stærkere gældende. Saaledes blev den nye Eksport af Kvægprodukter fra Danmark helt overtaget af Dampskibene. De marstalske Rhedere og Skibsmæglere søgte imidlertid energisk at finde nye Ruter for Sejlskibene, og Marstals Skibsfart fik i 80erne og 90erne et nyt Opsving.

Efter at Skibsbyggeriet havde ligget stille et Par Aar i Begyndelsen af 80erne, kom der igen Fart i det de følgende Aar. Det var nu tremastede Skonnerter og Skonnertbruggen, „Barkentiner“, man byggede, og den tremastede Skonnert blev fra nu af Typen paa de større marstalske Skibe, som Skonnertbruggen og Bramsejlskonnerter havde været det i den foregaaende Tid. Disse nye Skibe blev saa godt som alle placeret i Trælastfarten, og denne Fart fik i 80erne og 70erne en lignende Betydning for Marstal, som Kornfarten tidligere havde haft. Naar om Foraaret Isen brød op i Bottenhavet, gik Skibene til Træhavnene her, Gefle, Søderhamn, Hudiksvall, Sundsvall og Hernösand og de nord-



Ved Vintertid.



Udsigt over Marstal Havn mod Syd.

ligere Ørnskøldsvik, Umeå o. s. v. helt op til Haparanda og efterhaanden ogsaa i stigende Tal til de finske Havne, Helsingfors, Kotka, Bjørneborg, Uleåborg o. s. v. Tømmeret fra disse Havne udførtes i Modsætning til tidligere for den langt overvejende Part til Frankrig. Særlig fra 1884 begynder de marstalske Skibe i stort Tal at gaa til de nordfranske Havne med Tømmer fra Sverige og (i mindre Grad) fra Finland, og i de følgende Aar finder man dem i alle de smaa franske Kanalhavne St. Valery, Treport, Eu, Dieppe o. s. v. og de vanskelige Tørhavne i Normandiet og Bretagne, Granville, St. Malo, St. Brieux, Pontrieux, Quimper o. s. v., hvor man maatte afvente Springflod for overhovedet at komme ind i Havnen, og hvor det betød Forlis, hvis Forsøget mislykkedes. Særlig i de første Aar var Marstallerskibene omtrent de eneste danske Skibe, der kom til disse Havne. Fra Frankrig gik man ballastet til England efter Kul eller tilbage til Danmark eller Sverige med Oliekager eller Klid, hvorefter man igen gik til Bottenhavet. De noget mindre Fartøjer optog Farten med Props fra Norge til England. Som et Supplement til Farten paa Bottenhavet optog man nu i større Udstrækning Sejladsen paa Amerika, idet man i Vintermaanederne, da Bottenhavet var tilfaldt, lod de større Skibe gaa til Vestindien og Sydamerika. Denne Fart fik efterhaanden større og større Betydning. Allerede 1886 blev „Arken“ bygget til H. C. Christensen specielt til denne Fart og fik en særlig Konstruktion, der skulde gøre den skikket til Besejling af de lavvandede sydamerikanske Flodhavne. Man gik ud med Kul, særlig fra Bristolkanalen, eller ballastet og tog Mahognitræ, Sukker og Rom med tilbage til Europa. Fra Cuba og Haiti og fra Mexico tog man Ladninger af Rødtræ (Farvestof), fra Trinidad Asfalt og fra det nordlige Sydamerika, især Venezuela, Dividivi (et Garvemateriale). Andre Skibe gik længere Syd paa til Rio Grande og la Plata, hvor man lastede salte Huder, Enkeltvis var marstalske Skibe paa endnu længere Rejser til Vestkysten af Sydamerika og Østafrika omkring Kap Horn og Kap det gode Haab.

Fortsættes.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Alfred Christensen

Amaliegade 43



Velkommen ombord..

Nu kan De atter byde os Velkommen om Bord paa Deres Skib. Vi tror, vi har været savnet, og vi glæder os til at hilse paa gamle Venner. Forhaabentlig er dette Forhold gensidigt, saa ogsaa De glæder Dem til Mødet med gamle Kendinge. Deres Skibsprovianteringshandler faar os fra

JESPER CHRISTENSEN & CO.
København K.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8

KJØBENHAVN K.



REDERI

BEFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**

I KAMP

mod Sten, Sand og Mudder

I SEJLLØBET ind til Havnen ligger et stort, uformeligt Fartøj svinebundet for flere Ankre. Ud af dets gule Skorsten vælter en tyk, sort Røg. Spandkæden roterer med en klagende Lyd, der giver Ekko inde fra Byen. Den ene Spandfuld Mudder efter den anden kommer til Syne over Dækket og udlosses i Fartøjets Last for senere Udlosning. De store Skovle er ikke kræsne. De tager godt for sig af Retterne og gaar nu og da ikke af Vejen for en stor, tung Sten, som tilsidst spyttes ud med et Brag og ender blandt Fartøjets øvrige Last. Det er et af Vandbygningsvæsenets store Uddybningsfartøjer, der er i Aktivitet.

Vandbygningsvæsenet er en Statsinstitution, der sorterer under Ministeriet for offentlige Arbejder. Det er vel nok det af vore maritime Statsforetagender, der har den mest ejendommelige Flaade. Den tæller 5 Sandpumpeskibe, 2 Uddybningsdampskibe, 5 Uddybningsmaskiner, 4 Bugserbaade og en Del større selvlossende Pramme, Motorbaade o. s. v. Dette flydende Materiel, der fører Splitflag med Bogstaverne V. B. V. under en gylden Krone i det øverste, inderste Hjørne, har et stort Arbejde at udføre Aaret igennem i danske Farvande og i danske Havne.

Meget Sandpumpnings- og Opmudringsarbejde besørger herhjemme af private Entreprenører, men ofte under Vandbygningsvæsenets Tilsyn. Institutionen søger selv for Arbejdets Udførelse i alle vore Statshavne samt i visse vigtige Sejlløb. Men V. B. V., som Institutionen ofte kaldes, har andet end Uddybning og Opmudring paa Programmet. Vandbygningsvæsenet er Raadgiver for Ministeriet for offentlige Arbejder i alle Spørgsmaal af vandbygningsmæssig Art. Og foruden Statshavnene sorterer Administrationen af Kystsikrings- og Digeanlæg samt Læmoler og Sluseanlæg under V. B. V.

De færreste aner, hvilket Arbejde, der ligger bag en Kyst som den, der vender ud mod den graadige Nordsø. De Pæle, der mange Steder danner Rammerne om de store Sten- eller Cementblokke, som stadig splitter Bølgerne til hvidt Skum, er drevet ned i Havbunden med store Rambukke, hvis Slag hver repræsenterer en Vægt af en halv Ton. Mange af Stenene har en Vægt af 8 Tons. Cementblokkene, som er fabrike-

ret paa Stedet, vejer hver 5 Tons. Aar efter Aar staar Høfderne her som travlt optagne Skildvagter og værner vort Land mod Havets Magt, indtil de maa opgive Kampen og give Plads for nye vældige Sten- eller Cementblokke. Stenene har i Aartusinder ligget paa Havets Bund, hvor de har været underkastet Strømmens lunefulde Spil, før de ender som Rustning paa Danmarks brede Ryg.



Vandbygningsdirektør
E. Hertz.

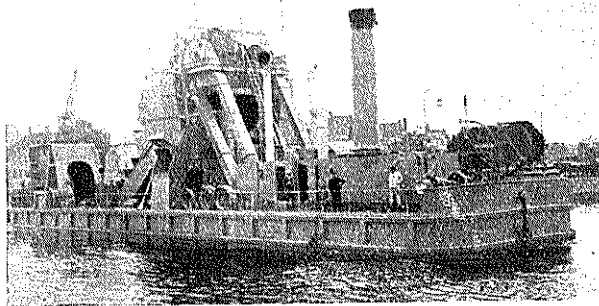
De vigtigste Statshavne er Esbjerg, Frederikshavn og Helsingør. At Esbjerg er Statshavn, skyldes den Omstændighed, at den er bygget til Udførsel af Landbrugsprodukter fra hele Landet. For Frederikshavns og Helsingørs Vedkommende kunde disse egentlig ifølge deres Opgaver ligesaa godt være Kommunehavne, men deres Tilknytning til Staten er meget gammel. I Sundtoldens Dage var Helsingør jo en By, der havde Betydning for Landets Økonomi.

Naar vi siger, at Vandbygningsvæsenet administrerer alle Statshavne her i Landet, saa passer det ikke helt, idet visse Anlæg sorterer under Marineministerium, Statsbaner, Postvæsen eller Grønlands Styrelse.

Men iøvrigt har V. B. V. Tilknytning til alle danske Kommunehavne undtagen Københavns Havn. Som Repræsentant for Ministeriet for offentlige Arbejder fører Institutionen saaledes Tilsyn med disse, ligesom der føres Tilsyn med de fleste private Havne og Skibsbroer. Tilsynet kan være af teknisk eller økonomisk Art eller begge Dele.

Visse Havne er for en stor Del bygget for Statens Midler hvorfor de bliver Statshavne. Det har været for dyrt for de respektive Kommuner at gaa i Gang med Havnebygningen, men denne har paa den anden Side været nødvendig for Fiskeriet og dermed for hele Landet, hvorfor Staten er traadt hjælpende til. Vi skal nævne nogle af de Statshavne, der særlig er bygget af Hensyn til Fiskeriet: Hirtshals, Skagen, Thyborøn og Anholt.

Ved Hanstholm er paa-begyndt Anlægget af en stor Fiskerihavn, vel nok et af de Anlæg, der i de sidste Aar har været om-diskuteret mest. Vandbygningsvæsenet overtog den udførte Del (den vestre Mole) i ufærdig Stand før Krigen, og under Besættelsen forfaldt den mere og mere. At sætte Anlægget i samme Stand som før Krigen vil koste



Uddybningsmaskinen „Odin“ i Helsingør Havn.



Sandpumperen „Thyborøn“ indpumper Sand bag ny Mole i Frederikshavn.

5 Millioner Kroner. Der sidder iøvrigt for Øjeblikket et Udvalg, hvis Opgave det er at undersøge, om det kan betale sig at fuldføre Havnen. Færdiggørelsen med forskellige tilsluttende Arbejder vil komme til at koste omkring 100 Millioner Kroner.

Thyborøn Havn er ogsaa et Spørgsmaal, der har optaget mange Sind i de sidste Aar. I Stedet for at lukke Kanalen ved Thyborøn, saadan som det først blev foreslaaet, har man valgt at bygge to store Havmoler, samtidig med at man vil bygge en Række Sluser. Til dette Arbejde regner man med at komme af med andre 100 Millioner Kroner.

Det er saadanne store Opgaver, Vandbygningsvæsenet har foran sig. Institutionens Arbejdsfelt er i de sidste Aartier vokset betydeligt, og som Følge heraf trænger dens Materialer til at blive udskiftet og moderniseret. Tilmed tager Reparationerne af de forskellige Specialfartøjer meget længere Tid nu end før Krigen. Paa Grund af de mange Vanskeligheder, der er forbundet med Anskaffelsen af nyt Materiel, maa Vandbygningsvæsenet sikkert klare sig med det nuværende et Stykke Tid endnu.

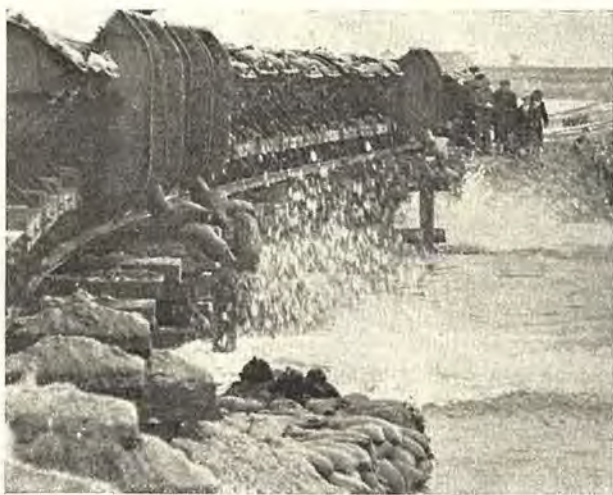
Vandbygningsvæsenet har Projekter liggende klar for store Arbejder i Skagen Havn og Frederikshavn. Men til disse mangler man Materialer. I Løbet af Efteraaret vil Kæmpeprojektet for Rømø-Dæmningen være ført ud i Livet. Arbejdet i Kalveboderne, hvor man er ved at lægge et stort Stykke Land til Amager, vil sikker tage et Par Aar endnu.

Vandbygningsvæsenet er inddelt i seks Distrikter med Hovedsæde i København, hvor Vandbygningsdirektør E. Hertz har sit Kontor. 1. Distrikt, som har Kontor i Helsingør, omfatter Sjælland, Lo-land, Falster, Møen og Bornholm. 2. Distrikt har Kontor i Esbjerg. Under dette Distrikt sorterer Strækningen langs Jyllands Vestkyst fra Grænsen til Vejers. 3. Distrikt med Kontor i Lemvig samt Underkontorer i Agger og Thyborøn omfatter den nordvestlige Del af Jylland,

medens 4. Distrikt, som har Kontor i Frederikshavn og Underkontor i Løgstør, omfatter den nordøstlige Del af Jylland. 5. Distrikt har Kontor i Sønderborg og omfatter Sønderjyllands Østkyst samt den østlige Del af Jylland og hele Fyn. 6. Distrikt har Kontor i Ringkøbing og omfatter Strækningen fra Vejers paa Jyllands Vestkyst til Nord for Nissum Fjord samt den sydlige Limfjordskyst.

Visse Anlæg og Arbejder som Hanstholm Havn, Læmolerne ved Hanstholm og Vørupør, Rømø-Dæmningen, Inddæmningsarbejdet i Kalveboderne og det store Thyborønarbejde sorterer direkte under Vandbygningsdirektoratet i København. Direktoratet er delt i to Afdelinger: Den tekniske Afdeling og Regnskabs- og Personaleafdelingen. Driften af Opmudringsmateriellet er henlagt under Skibs- og Maskinspektoret.

Det flydende Materiels Opgaver er forskellige ved de forskellige Havne og i de forskellige Sejløb. Nogle Steder plages man jævnligt af Tilsandinger, men i Esbjerg Havn er det de store Aflejringer af Slik, der sammen med Tilsandingen af Sejløbet over Graadyb Barre



Det sidste Hul i Rømø-Dæmningen lukkes med Sandsække den 6. November 1946.

kræver Uddybningsfartøjernes Tilstedeværelse. Da der under hele Krigen ikke var blevet uddybet ved Esbjerg, laa der her et større Arbejde for Vandbygningsvæsenet efter den tyske Kapitulation. Man udstationerede derfor forskellige Uddybningsfartøjer i Esbjerg til Udførelse af Arbejdet sammen med de hjemmehørende Sandpumper „Graadyb“ og „Ægir“. At disse Fartøjers Arbejde ikke altid er ufarligt viser den Kendsgerning, at „Ægir“ i November 1945 minesprængtes ud for „Englandskaen“.

Efter endt Reparation i Svendborg genoptog den uheldige Sandpumper dog atter sit Arbejde ved Danmarks Port mod Vest. En af Bugserbaadene gør her under strenge Isperioder Tjeneste som Isbryder.

Naar vore Farvande fryser til, er Sandsugere og Uddybningsfartøjerne naturligvis stærkt handicappet, og nogle Gange har Vinteren været saa streng, at næsten hele Institutionens Flaade har maattet lægge op. Iøvrigt giver Fartøjerne sjældent op for Vejrforholde-



U/M Nr. 5 prøves i Frederikshavns Havn.



Her har U/M „Odin“ gravet et helt Bjerg af kasseret Tovværk op fra Bunden af Esbjerg Fiskerihavn.

nes Skyld. Er Sø og Vindstyrke meget høj, er det naturligvis umuligt at arbejde paa aabent Hav, men i saadanne Tilfælde sker det ofte, at Materiellet bliver sat ind paa Opgaver inde i Havnene. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at flere smaa Fiskerihavne har Ret til billig Uddybning. Vandbygningsvæsenets Personel behøver saaledes meget sjældent at mangle Arbejde.

I visse Farvande kan Strømmen gøre Arbejdet surt for Personellet. Det er saaledes hændt, at Fartøjernes Fortøjninger ikke har kunnet holde.

For at anskueliggøre Betydningen af de forskellige Fartøjers Arbejde skal vi nævne Tallet for Mængden af optaget Fyld i Løbet af eet Aar. I Løbet af Vandbygningsvæsenets Beretningsaar 1946—47 blev der saaledes af af Institutionens Fartøjer optaget 1.996.417 Kubikmeter Fyld. Sandpumperen „Graadyb“ skrev sig for 613.750 Kubikmeter af den samlede Fyldmængde. Hvis sidstnævnte Fartøj havde lagt hver Kubikmeter Fyld tæt op ad hinanden i en lang Række, vilde denne Række i Fugleflugtslinie kunne naa fra København til nogle faa Kilometer uden for Prag. Vilde man borttransportere samtlige Fartøjers Fyldmængde med Godstog, skulde man bruge ca. 19.000 Godsvogne af Gennemsnitsstørrelsen, hvilket svarer til et Tog paa omkring 200 Kilometers Længde. Størstedelen af den optagne Fyldmængde bliver udlosset paa Havet, hvorfra

den er kommet. Kun en ringe Del af Fyldet (ca. 113.500 Kubikmeter af det i 1946—47 optagne) pumpes ind i Land. De Tal, der nævntes før, er i sig selv imponerende, men endnu større synes de, naar man ved, at Vandbygningsvæsenet i den nævnte Periode, hvor Isvanskeligheder gjorde sig gældende, ikke kunde arbejde paa fuld Kraft hele Aaret.

Man har ved Uddybninger i nye Havneanlæg ofte Brug for det optagne Fyld til Bygning af Moler og Kajer, og sommetider maa man pumpe det igennem lange Ledninger, der leder Tanken hen paa strandede Søslinger. Naar Sandpumperne skal tømme deres Last ud paa aabent Vand, sker det ved, at man aabner Bundlemmene. Sandpumperne er forsynet med saakaldte „Hopperlaste“. Disse er indrettet saaledes, at det Vand, der kommer med ved Oppumpningen, flyder ud i Havet igen, medens Sandet bliver liggende.

Det er ikke altid blot Sand og Mudder, Vandbygningsvæsenets flydende Materiel henter op fra Bunden af Vandet. Store, tunge Sten er noget, der slider paa Materiellet og gør regelmæssige Reparationer nødvendige. Men der kommer ogsaa mange andre Ting op til Overfladen. I Havnene er det saaledes ikke ualmindeligt, at Affald af forskellig Art udgør en stor Del af det optagne Fyld. Der er ingen Tvivl om, at lidt mere Renlighed i Havnene fra Trafikanternes Side ofte er paakrævet og vilde spare Vandbygningsvæsenet for megen Tid og derved Staten for mange Penge.

Der er saaledes fuldt op at gøre for Vandbygningsvæsenets Personel, der iøvrigt for den søfarende Parts Vedkommende rekrutteres fra Søfolkenes Rækker. Man maa haabe, at Danmarks økonomiske Situation snart vil gøre det muligt for Institutionen at anskaffe de nødvendige Fartøjer og de nødvendige Materialer til Paabegyndelsen af de store Projekter, der ligger klar. Dette vil være til Gavn for saavel Fiskeri og Søfart som for hele Landet .

Otto Ludwig.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

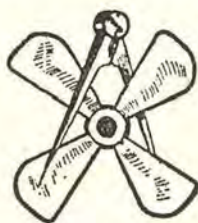
Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



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)

Ved
OSCAR JENSEN

PENSACOLA-PIGEN

Fortsat fra forrige Nummer.

UNDSKYLD, hvis jeg forstyrrer," sagde Styrmand Fjeldsted, idet han halvvejs snublede ind over den høje Tærskel til Andenstyrmandens Kammer, hvortil Døren stod aaben. „Der er noget, jeg gerne vil tale med Dem om.“

„Hvad nu?“ udbød Andenstyrmand Splint i en ærgerlig Tone. „Kan man nu ikke faa Lov til at ligge her et Øjeblik alene og more sig selv med at læse en god Bog. Jeg siger Dem, Styrmand Fjeldsted, det er den bedste Bog, jeg nogensinde har læst, og jeg tror ogsaa, det vil være noget for Dem. Hør her! Jeg vil lige læse det Afsnit for Dem, hvori den berygtede Texas-Bandit Bill Mullivan med fjorten Knivstik i Kroppen plaffer sytten andre Banditter ned paa Stribe.“

„Nej, nu skal De høre paa mig, Splint,“ afbrød Fjeldsted. „Jeg er kommet i Forlegenhed. Tror De, at den Gamle vil hjælpe mig?“

„Ih, hvor er det spændende,“ fortsatte Andenstyrmanden øjensynligt helt optaget af Bogens Handling. „Nu tager Bill Livtag med den sidste overlevende af de andre Banditter, og de styrter begge to ud over en lodret og dyb Klippeskrænt med hinanden i Favnen. Jeg kalder det en virkelig god Bog. — Men hvad var det, De vilde mig?“

„Pokker i Vold med Texas og Deres Bog,“ sagde Fjeldsted. „Sagen er, at jeg er kommet i en slem Knibe. Tror De, Storm vil hjælpe mig?“

„Er det med Sally Weller?“ spurgte Splint og lukkede Bogen om Texas i med et Smæld.

„Det er just hende, det drejer sig om,“ indrømmede den ulykkelige Fjeldsted i en ynkelig, klynkende Tone.

„Saa elsker De hende altsaa ikke længere. Gør De vel?“ spurgte Andenstyrmanden med et Satyrsmil om Munden.

„Ikke saa meget som ved første Øjekast,“ svarede Fjeldsted. „Nu synes jeg, at jeg holder meget mere af Molly Brown. Jeg forstaar heller ikke, hvad jeg har tænkt paa, da jeg lod mig besnære af Sally.“

„De er uforbederlig,“ bemærkede Splint og rystede paa Hovedet.

„Det er muligt,“ indrømmede Fjeldsted. „Men ser De, Andenstyrmand. Den Slags kan jo hænde for enhver, og nu er det hændet for mig, og jeg ved ikke, hvad jeg skal gøre.“

„Jeg tænker, at Kaptajn Storm maaske kan finde paa Raad og maaske ogsaa vil hjælpe Dem,“ kom det eftertænksomt fra Splint. „Dersom De kan faa Dem selv til at bede ham om det.“

„Vil De ikke spørge ham, Splint?“

„Absolut ikke,“ svarede Andenstyrmanden bestemt. „Det vilde være den sikreste Maade for at faa et afvisende Svar. Husk paa, De har pralet med, at De ved mere om Kvinder end han, og dette Praleri maa De naturligvis selv give ham en Undskyldning for. Der er ingen Vej udenom, Styrmand Fjeldsted. Vil De have, han skal hjælpe Dem, maa De krybe til ham paa Deres Knæ og bede ham om det, som jeg har sagt.“

„Det gør jeg ikke — absolut ikke,“ bedyrede Fjeldsted.

„Saa gift Dem med Sally Weller,“ svarede Splint og tog fat paa sin Bog om Texas igen.

„Godt,“ udbød Fjeldsted med paataget Beslutsomhed. „Naar det endelig skal være, saa vil jeg gaa og spørge ham, Men De maa gaa med, Splint.“

Efter endnu en Del Parlamenteren rullede Splint sig ud af Køjen, og saa fulgtes de ad til Skipperen.

„Hvad er der nu i Vejen?“ spurgte Kaptajn Storm tilsyneladende irriteret, da begge hans Styrmand traadte frem for ham i „Dragen“s spartansk udstyrede Salon, hvor han havde slaaet sig til Ro med en Drink. Han lod til at være meget fortørnet over Forstyrrelsen, skønt han havde forudset dette Besøg og meget vel vidste, hvad det gjaldt. „Kan jeg nu ikke have en Smule Fred efter en anstrengende Dag med disse Pensacola-Hajer, som aabenbart er af den Mening, at jeg bør betale for at faa Lov til at slæbe deres Gods tværs over Atlanten. — Naa! Hvad er der saa los?“

„Det er Styrmand Fjeldsted,“ sagde Splint, som uden Nølen tog Ordet. „Han er kommet for langt ud med denne her Weller-Tøs, og nu haaber han, at De vil hjælpe ham fri af hende.“

„Hvordan i Alverden skulde jeg vel bære mig ad med det?“ spurgte Skipperen. „Han maa naturligvis gifte sig med hende.“

„Det kan jeg ikke, og jeg vil ikke,“ faldt Fjeldsted ind med Eftertryk. „Jeg vil hellere hænge mig.“

„Men hvorfor kan De dog ikke?“ spurgte Skipperen. „I sidste Uge var De helt væk i hende, og naar De bliver gift med hende, vil De glemme alle de andre. Desuden har jeg forstaaet, at denne Tom Weller, som har været i Texas, er meget opsat paa at faa Dem splejset sammen med hans Søster i et lovformeligt Giftermaal.“

„Jeg kan ikke! Hjælp mig, hvis De kan,“ bad Fjeldsted i en ynkelig Tone.

Kaptajn Storm virrede med Hovedet.

„Jeg har aldrig før været ude for en Mand som Dem, Fjeldsted,“ sagde han haanligt. „De er et sølle Skrog, som ikke ved, hvad De selv foretager Dem, og

saa bilder De Dem ind, at De er klogere end alle andre og ved alt om Kvinder. De taler respektløst om mine specielle Erfaringer i saa Henseende, og saa kommer De krybende til mig og trygler om Hjælp. Er det ikke rigtigt, Splint?"

„Omtrent rigtigt," svarede Andenstyrmanden tørt, og det trak i hans Smilebaand.

„De er et Fæ, Fjeldsted," udbrød Skipperen.

„Det er jeg," indrømmede Førstestyrmændens beredvilligt. „Jeg har i hvert Fald været det."

„Jeg har sejlet sammen med mange dumme Menneker i min Tid; men aldrig med nogen saa indbildsk og dum som Dem. Det siger jeg, Kaptajn Svante Storm fra Lillesand, hvor de bedste Sømænd kommer fra; og mine Ord staa til troende overalt, hvor det norske Flag vajer."

Andenstyrmanden, som var Bergenser, mukkede lidt over denne Selvros og Undervurdering af hans Bysbørns Duelighed som Sømænd, men den lille, iltre Skipper fortsatte uanfægtet.

„Og mine Erfaringer er uovertrufne; saa jeg gentager, at jeg aldrig før har været ude for en saa tykhovedet og respektløs Styrmand som Dem, Fjeldsted."

„Lad nu det ligge," bad Førstestyrmændens lidt bitert. „Jeg er villig til at glemme."

„Godt," sagde Skipperen. „Jeg vil prøve paa at hjælpe Dem."

„Tusind Tak," udbrød Fjeldsted synligt oplivet.

„Vel at mærke," fortsatte Skipperen. „Paa den Betingelse, at De opfører Dem ordentligt og ikke modsiges mig den første Maaned. I en hel Maaned vil jeg ikke høre noget om, at De tør slaas med mig — og endelig, at De nøje titulerer mig i Overensstemmelse med den Stilling, jeg indtager. — Gaar De ind paa det?"

Fjeldsted tyggede lidt paa disse Betingelser. De smagte ham aabenbart ikke rigtig godt, men han fandt det dog klogest ikke at gøre Indsigelse, og han gylpede et krampagtigt Ja op.

„Saa vil jeg forsøge at hjælpe Dem," sagde Skipperen.

„Hvad vil De foretage Dem, Kaptajn Storm?" spurgte Andenstyrmand Splint yderst interesseret.

„Jeg vil tænke nærmere over det," svarede den lille Skipper. „Men hvad jeg end finder paa, saa maa De punktlig adlyde mig, Fjeldsted."

„Det vil jeg," svarede den betrængte Førstestyrmænd — „naturligvis."

„Saa kan De til at begynde med give mig denne Sally Wellers Adresse," sagde Skipperen.

Kaptajn Storm fik Adressen, hvorefter Fjeldsted og Splint trak sig tilbage til deres egne Enemærker.

„Jeg vil en hel Maaned faa et farligt Hus med ham," sagde Fjeldsted, da de var vel ude af Salonen, og der ikke længere var nogen Fare for, at Skipperen kunde høre dem.

„De vil nok staa det igennem," trøstede Splint. „Jeg gad egentlig vide, hvad han vil foretage sig i denne delikate Sag."

„Det finder han nok ud af," svarede Fjeldsted forhaabningsfuld. „Han er jo meget kløgtig."

„Det har De aldrig tidligere villet anerkende aabenlyst," riposterede Splint.

„Men jeg har alligevel altid tænkt det," sagde

Fjeldsted. „Og nu tænker jeg, at jeg begynder at faa Appetit igen."

Mens Styrmand Fjeldsted forsøgte at stille sin Sult med et Stykke kold Steg paa et Pund eller to, og Andenstyrmand Splint atter fordybede sig i sin Bog om Texas, bryggede Kaptajn Storm en Plan sammen, og mens han nøje gennemtænkte den, klædte han sig om og trak i sit fineste Landgangs-Rigud. Da han saaledes havde pyntet sig, spejlede han sig omhyggeligt i Salonens store Spejl over Buffeten, og han blev enig med sig selv om, at ingen kunde tage ham for andet end en virkelig Personlighed af Betydning. For at styrke denne sin Selvfølelse skænkede han sig et stort Glas Whisky og drak det ud i eet Drag, hvorefter han tændte sig en Cigar og gik ud gennem Messen, hvor Fjeldsted sad og guffede Steg i sig.

„Naa-h, De har nok allerede faaet Appetit igen," bemærkede han sarkastisk ved Synet af Styrmandens Grovæderi.

„Jeg syntes, jeg var blevet lidt sulten," svarede Fjeldsted.

„Det er kun godt," sagde Kaptajn Storm. „Jeg gaar nu i Land og aflægger en lille Visit hos Deres Hjertes Veninde, og hvis hun eller hendes Bror skulde tage sig den Frihed at følge med mig om Bord for eventuelt nærmere at erkendte sig om Deres Hovedpine, maa De holde Dem inde i Deres Kammer for laaset Dør, og derinde skal de raabe og skraale og synge af fuld Hals."

„Hvad skal jeg?" spurgte Fjeldsted og standsede brat med at tygge paa den Mad, han havde i Munden.

„Raabe og skraale og synge og for øvrigt holde Døren godt laaset," gentog Kaptajn Storm. „Dette er en Del af min Plan. Og saa skal der paa Bordet her i Messen staa et Dusin tomme Whisky-Flasker. Sørg for, at Stewarden skaffer dem."

„Jeg forstaar ikke," sagde Fjeldsted, da han endelig havde faaet tygget af Munden, og han virrede med Hovedet.

„Hvem forlanger ogsaa, at De skal have lige saa megen Forstand som jeg?" spurgte Kaptajn Storm. „Dersom der i det hele taget vil være nogen Mulighed for at hjælpe Dem, maa De nøje rette Dem efter det, jeg siger og giver Dem Besked paa. Saa meget kan De maaske forstaa?"

„Javel Hr. Kaptajn," svarede Fjeldsted ydmygt, men ikke saa lidt tvivlraadigt.

„Udmærket!" udbrød den lille Skipper og forlod Messen.

Han spadserede strunk over Landgangen og langs Kajen, til han naaede Market Street, hvor han hyrede en Vogn, og saa rullede han efter sin egen Mening standsmæssigt videre for at aflægge Visit hos Familien Weller — i Særdeleshed hos Frøken Sally Weller.

Familien Wellers Overhoved drev en lille Urtekramhandel. Hans Kone kørte ham i stramme Tøjler baade i Butikken og i Hjemmet. Han var med andre Ord under Tøffelen; og Datteren Sally, som var et ægte Barn af en fuldblods Irlænder og en halvblods Mexikanerinde, regerede over begge Forældre — for ikke at tale om Sønnen Tom, naar det med lange Mellemrum behagede denne unge Herre at vende Næsen

hjem og hvile ud efter sit bevægede og anstrengende Liv i det vilde Vesten.

„Det er vist i Grunden en vanskelig Sag, jeg har rodet mig ind i,“ tænkte den lille Skipper, idet han ringede paa Dørklokken til det Wellerske Hjem. „Jeg er lige ved at tro, at jeg har baaret mig ad som en godmodig Taabe ved at blande mig op i Fjeldsteds Affærer. Men jeg kan heller ikke udholde Tanken om at se hverken ham eller Splint som forkuede Ægtemænd.“

En nylig importeret svensk Tjenestepige, saa frisk som en nyfanget Laks, aabnede Døren.

„Jeg ønsker at tale med Frøken Sally Weller,“ sagde Kaptajn Storm med sit mest indtagende Sømands-smil, og han havde aldrig saa saare udtalt dette Ønske, før han fik det opfyldt.

Det er muligt, at Frøken Weller var en Smule overrasket over dette uventede Besøg af en for hende ukendt Person, men i saa Tilfælde lod hun sig næppe mærke med det, og den lille Skipper forestillede sig for hende saa belevent og med et saa barneglad og uskyldigt Udtryk i sit for øvrigt vejrbidte Ansigt, at det maatte gøre Indtryk paa enhver Kvinde i Pensacola — eller et hvilket som helst andet Sted.

„Jeg kommer for at tale med Dem om Hr. Fjeldsted,“ sagde Kaptajn Storm. „De ved naturligvis, Frøken Weller, at han er min Førstestyrmand.“

„Er der noget særligt i Vejen med ham?“ spurgte Husets Datter med paataget Ligegyldighed og bød Kaptajn Storm indenfor i Dagligstuen. „Min Broder fortalte mig, at han havde Hovedpine.“

„Det har han,“ forsikrede Kaptajn Storm, idet han efter Opfordring satte sig i en behagelig Sofa — „en ganske forfærdelig Hovedpine.“

„Har han det ofte?“ spurgte Frøken Weller.

„Han har det aldrig, undtagen han er i Havn,“ svarede Storm. „I Søen er han Totalafholdsmand. Ingen kan overtale ham til at smage en Draabe Spiritus, naar vi er til Søs.“

Frøken Weller studsede.

„Vil det sige, at hans Hovedpine skyldes overdreven Nydelse af Spiritus, Kaptajn Storm?“

„Ikke alene af at drikke Spiritus,“ svarede den lille Skipper — „ogsaa af Glæde.“

„Af Glæde?“ gentog hun.

„Ja,“ sagde Kaptajn Storm. „Af Glæde over endelig at være blevet forlovet. Han drikker af Glæde; det er Sagen.“

„Jeg forstaar ikke,“ sagde Frøken Weller.

„Det er meget vanskeligt at forstaa Styrmand Fjeldsted,“ sagde Kaptajn Storm. „Og han er heller ikke altid let at omgaas, hvad enten han er fuld eller ædru. Men han er alligevel en storartet ung Mand, som jeg sætter megen Pris paa; og foruden sig selv holder han ogsaa sin gamle Mor og to Tanter for sin Styrmands-Hyre.“

„Naa, gør han det?“ sagde Sally Weller lidt reserveret. „Det er meget smukt gjort af ham.“

„Ja, ikke sandt?“ bifaldt Kaptajn Storm, endskønt han meget vel vidste, at Fjeldsteds Mor havde været død i mere end ti Aar, og at han aldrig havde haft nogen Tante. „Han er en brillant Fyr helt igennem, og han er en Kernekarl til at slaas. Jeg har selv set ham her paa Kajen slaa to Kulsjovere ned paa een Gang. Det var et herligt Syn. Og nu er han saa glad over, at

De gifter Dem med ham. Men han trænger ogsaa til en god Ægtefælles Støtte, og han ved det.“

Frøken Weller fik et tankefuldt Udtryk i Ansigtet, og hun kneb Laagene over sine violette Øjne lidt sammen; men det fortog sig straks, da Fru Weller samtidig kom ind i Stuen.

„Det er Kaptajn Storm, Mor,“ præsenterede Sally.

„Glæder mig,“ sagde Fru Weller. „Hr. Fjeldsted har fortalt os om Dem. Han plejede at sidde i Sofaen dér og tale om Dem, og nu har vi længe savnet ham.“

„Han er en herlig ung Mand, Frue, og det vil glæde mig overmaade meget at se ham gift med Deres Datter. Hun vil blive hans Redning.“

„Hans Redning,“ gentog Fru Weller forundret. „Trænger han til at blive reddet — fra hvad om jeg maa spørge?“

„Jeg har faaet Indtryk af, at Hr. Fjeldsted drikker,“ indskød Sally virrende med Hovedet.

„Kun af Glæde, som jeg har forklaret Deres Datter,“ sagde Kaptajn Storm.

„Af Glæde?“ spurgte Fru Weller.

„Af Glæde over at være blevet forlovet igen.“

„Igen,“ udbrød Sally. „Har han været forlovet før?“

„Det er just det kedelige ved det,“ sagde den lille Skipper.

„Hvad er det kedelige?“ spurgte Sally paagaende.

„Lad os komme til Bunds i Sagen. Vær saa god at forklare Dem nærmere, Hr. Kaptajn. — Og vil du tro det, kære Mor. Men det synes virkelig, som om Hr. Fjeldsted holder sin gamle Mor og to Tanter ud af sin Hyre. Han forklarede os dog, at han ikke havde Gæld og heller ikke skyldte sin Familie noget.“

„Det gør han heller ikke,“ ivrede Storm. „Absolut ikke. Han siger selv, at han gør det af Pligtfølelse, og det er ham en stor Glæde. Styrmand Fjeldsteds Godgørenhed kan i det hele taget ikke forklares med Ord.“

„Ikke?“ kom det kort og i en lidt tvivlsom Tone fra Sally. „Men hvad er der saa om det, at han har været forlovet før? Har han det?“

„Hyppigt,“ svarede Storm. „Meget hyppigt — faktisk i hver eneste Havn, han har været i. Og saa er det, at han hver Gang er blevet saa glad, at han har maattet slaa sig paa Flasken, og derefter har de unge Damer svigtet ham, fordi de ikke forstod Aarsagen til hans Glæde og hans naturlige Tilbøjelighed til at forhøje den med Spiritus.“

„Jeg forstaar ikke et Muk af det hele,“ udbrød Fru Weller og slog med fast Haand sin Mangel paa Forstand fast i Bordet — „ikke et Muk.“

„Og jeg tror heller ikke, jeg vil bryde mig om at forstaa noget af det,“ supplerede Datteren.

„Fuldkomment rigtigt, Frøken Weller,“ ivrede den lille Skipper. De aner ikke, hvor glad De gør mig ved at tage Sagen paa den Maade. De skal bare ikke bekymre Dem om noget, men gifte Dem med ham, og De vil aldrig fortryde det, for De vil jo altid tænke paa, hvilke Ulykker De derved maaske har afværget for en ung Mand, som De holder af. Der er absolut ingen Tvivl om, at Forsynet har udset Dem til at redde ham, og De er ogsaa den rette — en ung, smuk og god Dame, som er betydelig bedre og skønnere end nogen af de andre, som han tidligere synes at have været indtaget i.“

Fortsættes Side 26

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

- 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 Djerings-Entreprise
- C. Clausen
- A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
- D/S Ala
- D/S Viking
- A. E. Sørensen
- A/S De Danske Sukkerfabriker
- 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 Bugerselskab
- 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

Fra Tankskibenes Barndom

Den moderne Tankskibsarts Betydning for Olietilførslen overalt i Verden og for Skibsbygningsindustrien er altfor kendt og erkendt til, at den behøver Omtale. Olietransporterne har nu en meget stor Andel i

tragtes som det første Skib, som udelukkende helligede sig Olietransporter. I November afsejlede den fra Filadelfia til London med fuld Last af Petroleum i Fade. En Række andre Sejlere fortsatte dermed, og man



„Ludvig Nobel“ (ex „Petrolea“) i Lindholmens Dok.

de forskellige Nationers Søfart, og Tankskibene indtager en imponerende Del af Tonnagen.

Men saadan har det ikke været altid. Da denne Form for Fragtfart begyndte, mødte den rent ud sagt den største Mistillid i Søfartskredse. Det var under virkelig æventyrlige Former, Starten skete.

Briggen „Elizabeth Watts“ be-

ansaa Sejlskibe for særlig egnede for den Slags Transporter.

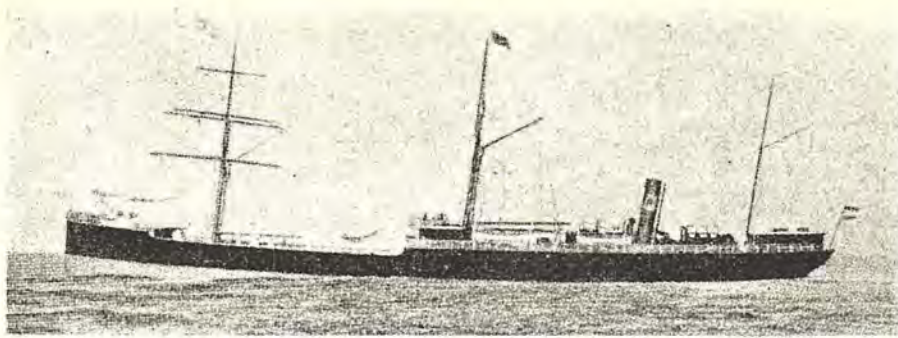
Men Svindet var stort — ca. 15 % — og Emballagen kostbar. Man spekulerede derfor paa en Metode til at føre Olien „in bulk“, d. v. s. løs i Lasten. Derved fremkom Idéen om at bygge Tanke i mere moderne Form. Allerede i 1862 havde man i Kanada Planer om at sætte Jerntanke



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Glückauf“, den første Tankbaad i Atlanterhavs fart.

i Sejlskibe, og 1863 befragtedes en Skonnert med Petroleum „in bulk“. Den forliste imidlertid i St. Lawrencebugten, og Eksperimentet sluttede derfor negativt.

Samme Aar indrettedes den engelske Fuldrigger „Ramsay“ til Tankskib ved Indbygning af nogle Skodder. Efter nogle Aars Forløb toges den imidlertid ud af denne Fart og overgik til den da mere lukrative Emigranttrafik.

Newcastlefirmaet Rogerson and Son byggede ligeledes 1863 et Par Fuldriggere til Olietransport. Det var „Atlantic“ og „Great Western“ begge af Jern og med otte Tanke. Den samlede Lastkapacitet var 700 ts. Men disse Specialskibe overgik snart til anden Fart. Hverken i Jern- eller Træskibe kunde man helt klare Problemet om Tankenes Tæthed. Der opstod Lækager under Rejsen og Svindet var stort.

Som den næste Epoke i Oliefartens Historie betragter man almindeligvis den norske. Det er stadig Sejlskibene, der anvendes, men Tankkonstruktionen er nu blevet mere formaalstjenlig. Initiativet blev i 1877 taget af Kaptajn Even Tollefsen fra Nøtterøy. I Samarbejde med sin Reder Gustav Conrad Hansen fra Tønsberg konstruerede han cylindriske Tanke af Træ, i hvilke Olien kunde transporteres løs. Det var de tre Træskibe Briggen „Jan Mayn“ og Barkerne „Stadt“ og „Lindesnæs“, som ombyggedes til Formålet med Hæner i Dækket for Ind- og Udpumpning af Olien. „Lindesnæs“ var forsynet med tolv Trætanke. Eksperimentet var vellykket, og Hansen kunde slutte en Række gode Fragter, særlig til Frankrig. I Rederkredse vakte det stor Opmærksomhed, da man hidtil ikke var vant til at se saa store Partier transporteret med Skib. En Følge blev ogsaa, at Fragterne paa Olie faldt ganske betydeligt.

Den tyske Skibsreder og Oliekøbmand Heinrich Riedermann blev den, der kom med det næste Fremskridt. Med Støtte af Nordmændenes Erfaringer lod han Jernskibet „Andromeda“ indrette til Tankskib. Han indsatte 72 Jerntanke i Skibet og lod de nødvendige Rørledninger installere. Tankene laa i tre Lag over hverandre med 24 i hvert Lag. Afstanden mellem Tankene var 8—10 cm, og de underste Tanke hvilede paa 30 cm høje Strøer. I Mellemmrummene var der 250 ts. Jernballast. Det øverste Lag laa paa Mellemdæksbjælkerne.

At føre Ombygningen af „Andromeda“ igennem var ikke let. Det tyske Værft, som fik Opgaven, sagde først nej. Men Riedermann kunde pege paa de norske Tanksejlere, som havde klaret sig godt, til Trods for at Materiellet kun var Træ. Skulde Jern ikke være endnu

bedre? Han kunde ogsaa henvise til, at Nobelværkerne i Rusland anvendte Olietankskibe af Jern, og de fungerede tilfredsstillende. Ganske vist var disse Skibe smaa og kun beregnet til Fart paa Søer og Floder, men man havde været saa modig, at man havde ladet Skibssiden danne den ydre Tankside.

Værftet paatog sig efter nogen Betænkning Opgaven, men da „Andromeda“ var

var færdig, kom den næste Vanskelighed — man kunde ikke faa Besætning. Den Besætning, man havde mønstret, rømte ganske simpelt, naar de opdagede Skibets Karakter.

Imidlertid blev de rømte ført om Bord igen og beroliget, og Jomfrurejsen blev vellykket. Lækagerne holdt sig indenfor rimelige Grænser.

„Andromeda“ var det første Skib af mere moderne Tankskibstype. Der fandtes Rørledninger, Pumper etc. Men helt var man endnu ikke kommet bort fra det gamle Fade- og Boxsystem, selv om Kasserne var af Jern og fast indbyggede.

De første Dampere for Transport af Olie, som overhovedet er bygget, var Resultatet af et Samarbejde mellem Ludvig Nobel, Chef for det verdenskendte Oliefirma Brødrene Nobel i Baku, og Direktør Almqvist, som da havde Ledelsen af Motala Verkstad med dets Værfter i Norrköping og Lindholmen i Göteborg.

I Vinteren 1877—78 — samme Aar som Kaptajn Tollefsen i Tønsberg løste Problemet med Olietanke i Træsejlere — mødtes de to nævnte i Stockholm for at diskutere Mulighederne for at konstruere Dampskibe til Olietransport.

Resultatet af Forhandlingerne blev Damperen „Zoroaster“, som blev leveret fra Motala Verkstad 1878, og som turde være den første Olietransportdamper i Verden. Denne var imidlertid bygget med otte løse Cisterner, anbragt i Lastrummene og dækker saaledes ikke rigtig Begrebet Tankskib. Almqvists Opgave var imidlertid at løse Problemet med at føre Olien i Lasten, og allerede samme Aar sluttedes Kontrakt med Motala Verkstad om Bygningen af Tankdamperne „Buddha“ og „Nordenskjöld“, som blev leveret i 1880.

Baadene var dobbeltskruede og havde Compoundmaskiner. Maskineriet var placeret midtskibs. Medens Olien førtes flydende, i Forskibet ud mod Klædningen, blev der i Agterskibet indbygget Cisterner uafhængige af Skibets Skrog.

Skibenes Konstruktion var i sig selv en Præstation af Format. Det gjaldt ikke blot om at bygge formaalstjenlige Olietransportskibe, men ogsaa at løse det vanskelige Problem, hvorledes man skulde faa de forholdsvis store Skibe gennem Mariakanalens kun 155 Fod lange Sluser ned til det Kaspiske Hav. Skibene maatte derfor bygges i Dele og hver Del for sig føres gennem Kanalen for ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet at samles. Det var ikke blot Længden, der var begrænset, mer ogsaa Dybgangen og Bredden. Skibene maatte ikke ligge dybere end 6 Fod og ikke være bredere end 32 Fod.

Medens „Zoroaster“ blev bygget i to Dele, udførtes de større „Buddha“ og „Nordenskjöld“ i tre Dele. Transporten over Østersøen var et Problem for sig, hvis Løsning det kan være af Interesse at følge.

For- og Agterdelen af „Nordenskjöld“ byggedes ved Lindholmen, medens de tre Dele af „Buddha“ og den midtskibs Del af „Nordenskjöld“ blev bygget ved Motala Varv i Norrköping. De to Dele af „Nordenskjöld“ blev samlet til et Skib, som gik rundt om Sydsverige til St.

Petersburg. De to Endedele af „Buddha“ blev bygget sammen i Norrköping til et Skib, som skulde gøre Tjeneste som Bugserbaad for begge Skibes Midtpartier, som var bygget sammen til en Pram med en ekstra Tilbygning for og agter.

„Nordenskjöld“ og „Buddha“ mødtes i St. Petersburg og deltes paa passende Steder, hvor de begge var forsynet med et Skod, og saaledes at hver Skibsdel for sig udgjorde et Flydelegeme. For derefter at kunne lægge disse originale Skibe paa deres rette Trim og Dybgang paa højst 6 Fod, blev alle tunge Maskindele flyttet hen til Skarpskoddet og desuden blev der herunder lagt Pontoner til at løfte Skibscelen op i horisontal Stilling. Ankerspillet blev saa flyttet længst agterud, medens Pontoner bar den skarpe Stævn op. Paa samme Maade blev i Agterskibet alle tunge Dele som alle Riste og Maskindele flyttet forefter. De seks Dele fulgtes gennem Kanalen ned til det kaspiske Hav, hvor de til Slut blev samlet til deres rette Form.

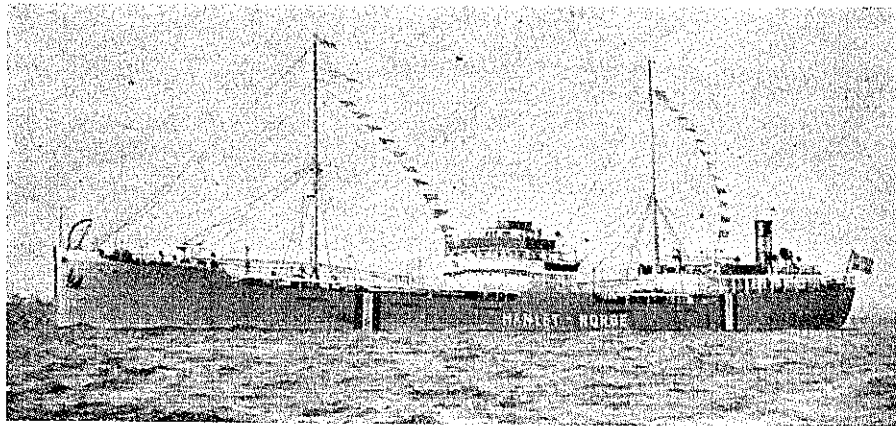
Af disse Skibe gik endda „Zoroaster“ lige til den første Verdenskrig paa det kaspiske Hav, selv om det var ombygget til et rigtigt Tankskib. „Buddha“ endte som Pram og „Nordenskjöld“ kom i Brand, hvorefter Vraget blev solgt. Damperen blev imidlertid repareret og var derefter længe i Fart.

Rederne var saa tilfredse med Skibene, at Almqvist næste Sæson kom hjem fra Rusland med Kontrakt paa yderligere seks Skibe af samme Konstruktion til Brødrene Nobel og paa et Skib til et andet Firma. Kontrakten med Brødrene Nobel lød paa 2 Millioner Kroner, en paa den Tid selv for et Skibsværft meget betydelig Sum. Disse Tankskibe byggedes dels paa Lindholmen og dels i Norrköping.

Under Typens senere Udvikling tog man Cisternerne i Agterskibet bort og byggede fuldstændige Tankskibe.

Da man havde gode Erfaringer fra det kaspiske Hav, besluttede man at bygge en Type passende for alle Have. I Begyndelsen af Firserne bestiltes Tankdamperen „Petrolea“, som byggedes paa Lindholmen og afleveredes i 1886. Her var Tanksystemet fuldt gennemført. Damperen maalte 966 Bruttotons og var 57 m mellem Stævnene. 9.25 m bred med en Dybde paa 6,1 m. Maskinen, en 540 IHK Compoundmaskine var placeret agter.

Samtidig havde Russisk Handels- og Søfartsselska-



„Hamlet“, det første Tankmotorskib i Atlanterhavsfart.

bet i Odessa ved Lindholmen bestilt et Skib paa 2000 ts. DW til Atlanterhavsfart for at fragte Petroleum fra Batum ved Sortehavet til Frankrig og England. Denne Damper, som fik Navnet „Sviet“, blev allerede leveret 1885. Den maalte 1827 Bruttotons og var 83 m lang, 10 m bred og 6,5 m dyb samt havde en Compoundmaskine paa 1100 IHK placeret agter. Et Skib paa 3000 ts. DW, „Blesk“, bygget til det samme Selskab, blev leveret 1890. Den maalte 2368 Bruttotons og var 96,6 m lang, 12, 2 m bred og 8,2 m dyb samt havde en Tregangmaskine paa 1600 IHK.

Indti Midten af Firserne foregik al Olietransport over Atlanterhavet med Sejlskibe, men da begyndte man at tage Damperne i Brug hertil. Det første Skib af denne Slags var „Vaderland“, bygget af Palmer og Co. paa Tynø til et Rederi i Philadelphia. „Vaderland“ kom imidlertid aldrig til at sejle med Olie paa Grund af Myndighedernes Indgriben.

Skibet var nemlig ogsaa konstrueret til Post- og Passagertrafik, og Myndighederne vægrede sig ved at lade Passagerer gaa med, hvis Olie førtes som Last. Rederiet opgav derfor disse Planer og anvendte kun Skibet til Post- og Passagertrafik. Dette blev forresten Optakten til Dannelsen af Red Star Line.

Som et andet Bevis paa Fordommene paa den Tid kan ogsaa nævnes, at Lloyd's Register nægtede at behandle Tegningerne til „Petrolea“, og at Bureau Veritas først efter mange Vanskeligheder bevilgede det Klasse.

Samme Aar, som „Sviet“ blev bygget, lod et engelsk Rederi Tanke indbygge i en almindelig Damper og satte den ind paa Ruten England—Batum. Alt gik godt i tre Aar, men da forliste den efter en Eksplosion i Lasten.

Den tidligere nævnte tyske Reder Riedermann blev ogsaa en Foregangsmand paa Damptankskibenes Omraade. Medens hans Sejlskib „Andromeda“ endnu var paa sin første Rejse, henvendte han sig til Værftet, som havde installeret Tankanlægget og bestilte et dampdrevet Tankskib. Dette gik imidlertid ikke. Tyskerne, som ellers kan være saa fremsynede, stillede sig fuldkommen afvisende. Kulfyring i et Skib med saa brandfarlig en Last var det rene Vanvid, mente man. Et saadant Skib var som en flydende Vulkan.

Værftet havde for Ombygningen af „Andromeda“ faaet 200.000 Mark, og Riedermann var beredt paa at

ofre en hvilken som helst Sum for at faa sit Tankskib. Værftet nægtede dog standhaftigt og alle andre tyske Værfter, som fik Forespørgslen, gjorde det samme.

Riedermann var fast overbevist om, at Tanksejlerens Tid snart var forbi, og holdt fast ved sin Idé. Han henvendte sig nu i England, hvor man var mere forstaaende, selv om Opgaven ikke var den letteste. Det drejede sig om et Skib paa 3000 ts., et temmelig stort for den Tid. Det skulde være baade olie- og vandtæt. Maskinen skulde ligge agter i Stedet for som vanligt midtskibs, der skulde være Tanke i Stedet for Lastrum, og i Stedet for Bomme og Spil skulde der være Pumper og Rørledninger. De engelske Værfter havde ganske vist en Del Erfaringer fra mindre Tankskibe, bygget til Nobel, men dette var en større Opgave.

Der blev sluttet Kontrakt med Armstrong og Mitchell. Den 25. November 1885 blev Kølen lagt, og den 9. Juli 1886 blev Skibet leveret.

Nybygningen fik ved Stabelafløbningen Navnet „Glückauf“, som er gammel Bjergmandshilsen i Tyskland. Paa Prøveturen opnaaede man en Fart paa 10,25 kn., og den 13. Juli afgik „Glückauf“ paa sin første Rejse til New York.

Medens Skibet stille og roligt pløjede Atlanterhavets Bølger, gik andre Bølger højt i Destinationshavnen. Havnearbejderne var her sammen med andre interesserede i Oliefragtfarten samlet til et Møde i Military Hall, hvor Stemningen var i stærkt Oprør. Gennem Sensationsartikler i Bladene var man blevet underrettet om, at Tyskerne havde til Hensigt at ruinere hele Branchen. Man havde allerede modtaget „Andromeda“-Eksperimentet med Mistænkksomhed, men hvis der nu kom et Tankskib paa 3000 ts. blev Situationen endnu værre. „Det tyske Djævelskib,“ skreg man, „kan sluge over 20.000 Barrels. Det er en Last, som før var nok til tre Sejlskibe. Tre Sejlskibe og 50 gode Sømand bliver ledige. Og i Stuvère, hvordan bliver det med jer? Denne Helvedesmaskine indtager paa tre Dage den samme Last, som I har Arbejde med i fem Uger, hvis Olien transporteres i Fade med Sejlskibe. I og jeres Familier bliver ruineret for en tysk Herres Indfald.“

En Taler slog ind paa den Linie at udmåle, hvorledes det vilde gaa Byen, hvis denne „flydende Vulkan“ skulde eksplodere. Han krævede Indgriben fra Kongressens Side. Der burde ganske simpel: udstedes Forbud mod, at Skibet gik ind i amerikanske Havne.

Rabaldermødet endte med, at man besluttede at boykotte „Glückauf“, hvis den skulde komme i Havn. Beslutningen bekræftedes paa en Række Møder i andre Bydele i de nærmest paafølgende Dage.

Medens alt dette foregik, stod Kaptajn Fortmann paa „Glückauf“s Kommandobro og anede ingenting. Han var særdeles tilfreds med Rejsens Forløb. Først da

han gik op ad East River med Kurs efter Williamsburg, begyndte han at ane Uraad. Kajer og Broer var sorte af Folk. Politi med blanke Vaaben søgte at holde Mængden tilbage. Et vældigt Opbud af Politi var udkommanderet, og det hemmelige Politi havde faaet Nys om, at mindst tre Attentater var planlagt mod Skibet.

Takket være Standard Oils Indflydelse hos Myndighederne forløb Eventyret bedre, end man skulde tro. „Glückauf“ fik sin Last, men alle Slags Kneb forsøgte for at forhale den. Da den var klar, skulde Skibet have Kul for Tilbagereisen til Europa, hvilket viste sig umuligt. Alle Leverandører vægrede sig ved at sælge saa meget som et Stykke Kul til Tyskerne.

Kaptajnen paa „Glückauf“ forstod, at det var til ingen Nytte at ligge stille og tigge. I største Stilhed littede han Anker og forlod Havnen. Efterretningsvæsenet var ikke saa effektivt som nu, og to Dage efter kunde han ganske uanmeldt løbe ind til Philadelphia og købe de Bunkerkul, han behøvede. Derefter stak han til Søs og ankom efter en lykkelig Rejse til Hjemstedet, Geestemünde. Den første Olielast med en Tankdamper var bragt over Atlanterhavet.

Skibsreder Riedermanns Forspring blev dog ikke stort. Næppe var „Glückauf“s Bygning kontraheret, før et Hamburgerrederi bestilte en Tankdamper i England hos W. Gray i West Hartlepool. Det løb af Stabelen Dagen efter „Glückauf“ og blev leveret tre Uger efter dette.

Udviklingen gik senere med Stormskridt, og i 1886 afskibedes 1,8 Millioner Tons Olie fra Amerika. I vore Dage imponerer dette Tal ikke, men dengang virkede det fantastisk. Man maa dog betænke, at man da kun brugte Olien til Belysning, mens det nu mest er som Brændsel, den finder Anvendelse.

Der byggedes endnu ved denne Tid stadig Tanksejlere, men de anvendtes mest til Tankfarten paa Østen, hvor Efterspørgslen efter Olien var stadig stigende.

Med Fremkomsten af Bilerne og Dieselmotoren er Olieforbruget steget i saa stærk Takt, at Fremstillingen og Transporten næppe kan holde Trit med Efterspørgslen, og hermed er Tankskibets Barndom forbi. Det er i Øjeblikket ikke muligt at sige noget om Udviklingen i Fremtiden, men det ser i Dag ud, som om den kommer til at foregaa i store Spring.

^{A/S} Dampskibsselskabet "VENDILA"

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

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Havneradar i Liverpool



Liverpools Havneradar.
Aflæsningscentralen med dens fem Skærme.

I Foraaret 1946 stillede det engelske Admiralitet et Radaranlæg til Disposition til de første Prøver for et projekteret Havneradaranlæg i Liverpool. Anlægget var baseret paa et 3 cm Radarapparat af taktisk Type, som anvendtes under det meste af Krigen i den engelske Flaade. Muligheden for at anbringe en betydelig større Antenne gav imidlertid større Spillerum for Apparats Anvendelse. Anlægget blev anbragt paa Taget af et Kajmagasin ved Gladstone Dok og blev benyttet til at studere de Egenskaber, som en passende Havneradar skulde have.

Naar man betænker, at Indløbet til Liverpool er omkring 12 Sømil langt og desuden ganske smalt, stod det klart, at det paatænkte Anlæg maatte have en meget stor Selektivitet. Desuden maatte Billederne paa Skærmene være i ret stor Skala for at give en tilfredsstillende Adskillelsesevne, naar et større Antal Skibe befinder sig i Indløbet. Man standsede ved en Skala paa mellem 1 : 30.000 og 1 : 40.000.

Et yderligere Krav til det projekterede Anlæg var, at det skulde være i høj Grad paalideligt samt uden Tilsyn kunne fungere flere Døgn i Træk ved daarlig Sigtbarhed. Det nødvendige Tilsyn burde desuden kunne udføres af en almindelig Radiomekaniker og ikke kræve Specialister.

Anlæggets „Scanner“ (Antenne, „Osten“) er af betydelig Størrelse og vejer 1,5 ts, og er anbragt paa Toppen af et 25 m højt Betontaarn. I en Bygning ved Taarnets Fod er den øvrige Del af Anlægget installeret.

Der findes ogsaa de fem Skærme, hvor Radarbillederne aflæses. Paa den ene af disse Skærme findes et Totalbillede af hele Liverpool Bay i lille Skala. De øvrige viser hver et begrænset Afsnit af Indløbet i større Skala. Hver Skærm er forsynet med en Søkortsdetaille over Omraadet, paa hvilket Radarbilledet projiceres. Hver Skærm er desuden forsynet med lodrette og vandrette Linier og den nøjagtige Position af hver Skæring mellem disse Linier findes angivet i en Tabel, saa et Skibs Position umiddelbart kan aflæses uden at sinke Tid med at beregne Pejlinger og Afstand til Bøjer o. l.

En Forudsætning for at kunne anvende en saadan Havneradar er, at man har et effektivt og paalideligt Kommunikationssystem med Skibene. Det opnaar man i Liverpool med smaa, transportable Radiosendere og -modtagere. Alle Lodser medfører, naar de gaar om Bord paa et Skib, det være sig for udgaaende eller indgaaende, et saadant lille Apparat, med hvilket de staar i konstant Forbindelse med Trafikchefens Kontor.

En Havneradars Formaal er speciel og dækker Op-gaver, som ikke kan løses af Radar om Bord, Et Skib, som anløber en Havn gennem et i Regelen ikke aldeles ret og desuden ofte smalt Indløb, kan ikke i sit eget Radar overse mere end en begrænset Del af Farvandet, da fremskydende Landtunger og andre Ting skygger for Radaren. Havneradaren har derimod et konstant og detailleret Overblik over hele Havnen og Indløbet og muliggør derved en central Dirigeren af Trafikken.

Stabel afløbning i Helsingør

Fredag den 6. August 1948 søsattes ved Helsingør Skibsværft et nyt Lastdampskib til A/S Dampskibsselskabet Heimdal, Rederiet Martin Carl, København.

Til Stede ved Afløbningen var: Skibsreder Jørgen Carl med Frue samt Medlemmerne af Selskabets Bestyrelse, Konsul, Grosserer Erik Andersen med Frue, Kommandørkaptajn H. Bonde med Frue, Direktør H. Ove Haugsted med Frue samt Hofjægermester F. v. Liittichau, samt endvidere Medlemmer af Skibsværftets Bestyrelse og Direktion.

Ved Søsætningen døbttes Skibet af Fru Ingeborg Carl med Navnet „Hans P. Carl“.

Skibets Dimensioner er:

Længde	85,34 m
Bredde	13,26 -
Dybde	8,46 -
Bæreevne	3500 TDW
Dybdegaende med Last	ca. 19' 4"
Kubikindhold	ca. 5950 m ³

Maskineriet bestaar af 1 Stk. Helsingør Turbo-Cam-pound Maskine, Type H. 9,5 med Spildedamp-turbine og med Hoveddimensioner 2×400 mm HT og 1×1000 mm LT Cylinder med 950 mm Slag. Hestekraft ca. 1800 IHK. Farten bliver ca. 12 Knob.

Skibet udstyres med 2 Stk. moderne Vandrørskedler med Oliefyring.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

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

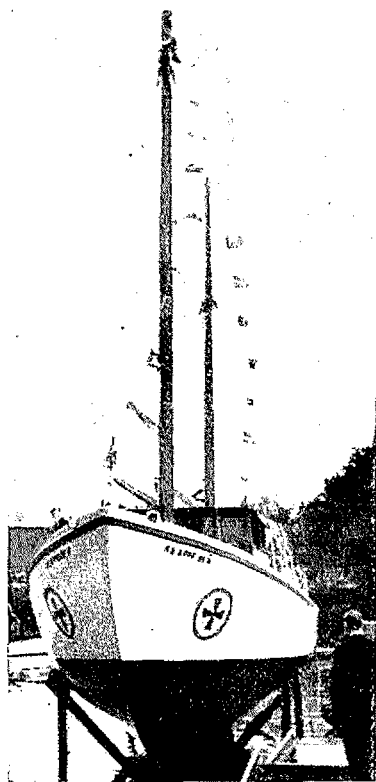
SKIBS *Bygning*



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

B&W

Sjöräddingssällskapets nyeste og største Baad



„A. E. Appelberg“ paa Vej mod Vandet.

Sjöräddnings-sällskapets nyeste Motorkrydser blev d. 15. Juni søsat fra Djurgårdsvarvet i Stockholm. Gudmoderen, Kronprinsesse Louise, gav den Navnet „A. E. Appelberg“ efter den i 1940 afdøde Skibsmægler, som paa visse Vilkaar testamenterede hele sin Formue til Livredningsvirksomhedens Fremme.

Som brugelig i Selskabet var Flasken med Vin erstattet af en Buket Roser, som Kronprinsessen efter at have udtalt Baadens Navn og ønsket den Held og Lykke rakte om

Bord til Baadens Fører, der najede den til Fokkestaget.

Det er Sjöräddingssällskapets største Fartøj og „det stærkeste i Verden“, som Kaptajn Hansson oplyste. Staalskroget er helsvejst og bygget af 14 mm Plade, hvilket paa en Længde af 19 m giver en kolossal Styrke. Desuden er Skroget kraftig isforstærket for ved Vintertid at kunne gøre Tjeneste først i Norra Kvarken og senere paa Saisonen i Stockholms Skærgaard.

Nybygningen er 19 m lang, 5,8 m bred og 3,25 m dyb med en Dybgang paa 2 m.

Midtskibs er installeret en Super Skandia Raaoliev-motor, Type 290 B, der udvikler 210 HK ved 300 O/M.

Skibet er rigget med to Master og har gennemgaaende Hoveddæk, Hyttedæk for og agter samt Dækshus. Forude under Dækket findes Kammer til Føreren, Kabysrum, Salon og Beboelse til fire Mand. Motorrummets Langsider begrænses af Lufttanke, Agter under Dækket findes to Kamre. Dækshuset rummer Styrehus, Radiostation og et Hospital med to Senge.

Elektrisk Energi faas fra en 24 Volts ASEA-Generator med NIFE-Batterier paa 400 Amp./Tim. Baaden er udrustet med Radiotelefon, Ekkolod, Radiopøjler, SAL-Log, Tyfon, Morsetelegraf og Projektør. Et ekstra Varmlufts-Varmeledningssystem af ny Konstruktion blæser Varmluft ind under Dækket mellem Garneringen og Klædningen for ved Vintertid at opvarme Dækket og Klædningen for at undgaa Nedisning. Varmen til dette System tages fra en isoleret Kappe uden om Udstødsrøret, og den varme Luft ledes ogsaa ud under Vinduerne i Styrehuset.

Ankerspillet drives af en Aksel fra Fremdrivningsmotoren og kan ogsaa drives med Haandkraft.

Baaden har en Brand- og Læsepumpe paa 1000 l/Min. med en Trykhøjde paa 75 m. Den anvendes dels til Lænsning af Fartøjet i Storm og dels som Brandpumpe. Pumpen er tilstrækkelig effektiv til at forsyne to 100 m lange Brandslanger med Vand. Skumslukning tages fra en „Komet“-Stander med en Kapacitet paa 3000 l/Min.

Til Bugsering findes en kraftig Bugserhage ved Agtermasten. Kunstruktør er Værftsingeniør W. Hansson ved Djurgårdsvarvet.

Efter en Del Udrustningsarbejder afgik Baaden i Begyndelsen af Juli til sin Station, Holmön.

Decca i Fiskeriets Tjeneste

Den første engelske Trawler, som er udrustet med Decca, er vendt hjem efter nogle Fangstrejser, under hvilke denne nye Hjælp for Fiskeriet er blevet prøvet. Trawleren hedder „John Gillman“ og ejes af Consolidated Fisheries Ltd, i Grimsby.

Skipperen paa Trawleren har afgivet en Rapport, efter hvilken man skulde synes, at man i det danske Havfiskeri skulde tage Spørgsmaalet om at anskaffe Decca op til Undersøgelse, inden man evt. bliver agterudsejlet af Udviklingen. Det kan nævnes, at Consolidated Fisheries har besluttet at installere Decca paa seks andre Trawlere. Desuden vil et stort Antal Trawlere fra Grimsby og Lowestoft følge Eksemplet.

„John Gillman“s Skipper rapporterer:

Ved Hjælp af Decca havde han hurtigt kunnet naa Fiskefarvandet og havde i et Tilfælde naaet at gøre tre Træk med Trawlet, inden andre Trawlere, der var afgaaet samtidig, naaede frem.

Returrejserne til Havn var gaaet hurtigt trods tæt Taage et Par Gange.

Under tæt Taage paa Fiskepladserne havde han, takket være Decca, kunnet bibeholde nøjagtig den Position, han ønskede, i fire Døgn.

Decca er det „bedste Hjælpemiddel for Fiskeriet, jeg endnu har oplevet.“

Deccaselskabet meddeler, at hidtil har 500 Handels- og Orlogsskibe faaet Deccaanlæg.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

Pensacola-Pigen. Fortsat fra Side 18

„Har der været mange?“ spurgte Sally, som til Trods for sit lidt tungsindige Udseende ikke kunde styre sin Nysgerrighed.

„Masser,“ svarede Storm. „Han har kvindelige Beundrere, hvor han kommer. Der var en Senorita i Valparaiso, som stak en Kniv i Hjertet paa en anden Pige for hans Skyld; og der var en vidunderlig skøn Dame i Melbourne, som ikke vilde tro, hvad jeg fortalte hende om, at han drak sig tosset af Glæde, og hun trak sig tilbage fra ham. Det samme var Tilfældet i Shanghai med en meget rig, halvblods Kineser-Pige saa skøn som et Glansbillede. Men nu er jeg glad ved, at De mener ham det alvorligt og holder fast ved ham, Frøken Weller.“

„Er De det, Kaptajn Storm?“

„Han elsker den Jord, hvor De træder med Deres smaa Fødder, Frøken Weller,“ fortsatte Storm. „For nogen Tid siden troede jeg, at det vilde blive en Frøken Brown — Molly Brown tror jeg hun hedder, som ogsaa bor her i Pensacola — eller en anden, som han kaldte Peggy. Men Dag efter Dag lagde jeg Mærke til, at de undgik ham mere og mere, og at De, Frøken Weller, havde indtaget Førstepladsen i hans Hjerter. Og da han saa begyndte at drikke, følte jeg mig sikker paa, at De havde ham. Det vil blive en glad Dag for hans

Paarørende, naar de hører, at han endelig er blevet gift og har faaet en Hustru, som vil forstaa at holde igen paa hans sædvanlige Ekstravagancer med at spendere Chokolade og Tyggegummi paa en halv Snes andre Kvinder ad Gangen. Tro mig. De vil blive meget glade.“

Men Frøken Weller og hendes Mor syntes at være alt andet end glade. Og det virkede heller ikke behageligt paa den unge Hr. Weller, da han kom ind og hørte den sande Historie om Styrmand Fjeldsteds Hovedpine og hans øvrige Tilbøjeligheder.

„Det forekommer mig, Kaptajn Storm,“ sagde Tom Weller i en storsnudet og truende Tone. „At Deres Hr. Styrmand har gjort Kur til min Søster under falsk Foregivende. Han er aabenbart en tarvelig Udhaler.“

„Tro ikke det, Hr. Weller,“ bad Kaptajn Storm indtrængende. „Han er maaske lidt underlig og virker fremmedartet her i Amerika med sine nedarvede Vaner fra den gamle Verden; men jeg tror fuldt og fast, at Deres Søster vil reformere ham.“

„Jeg har absolut ikke i Sinde at tillade min Søster Sally at gøre Forsøg paa at reformere en saa simpel Karakter!“ raabte Tom Weller ophidset. Og jeg har den største Lyst til at gaa om Bord i Deres Skib og banke disse Vaner ud af ham med en Knippel.“

Fortsættes.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

„Radar“s Følsomhed overtræffes 100 Gange af den nyopfundne „Raydist“

I den amerikanske Flaade har der været foretaget hemmelige Forsøg med en ny Metode og nye Apparater, som efter Sigende er 100 Gange mere følsom end Radar.

De nye Apparater er bygget af Hasting's Instrument Co. i Hampton, Va., og kaldes Raydist.

Raydist har efter Sigende Evnen til at kunne registrere Bevægelsesændringer paa mindre end en Fod. Blandt dens andre fremtrædende Fordele fremfor Radar opgives, at den fungerer helt automatisk og ikke kræver specialuddannet Personale for at kunne „af-læses“ og udnyttes. Endvidere er dens Rækkevidde ikke paa samme Maade som Radar begrænset til, hvad Øjet kan se (eller i klart Vejr kunde se), men Raydist har Evnen til at kunne „se omkring Hjørner“ og tværs gennem mellemliggende Hindringer.

Apparaternes nærmere Karakter og Virkemaade er endnu en militær Hemmelighed. Det forklares imidlertid, at Raydist ikke kommer til at erstatte Radar til normalt Brug i Handelsmarinen.

OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

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

STIFTET 1899

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.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

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

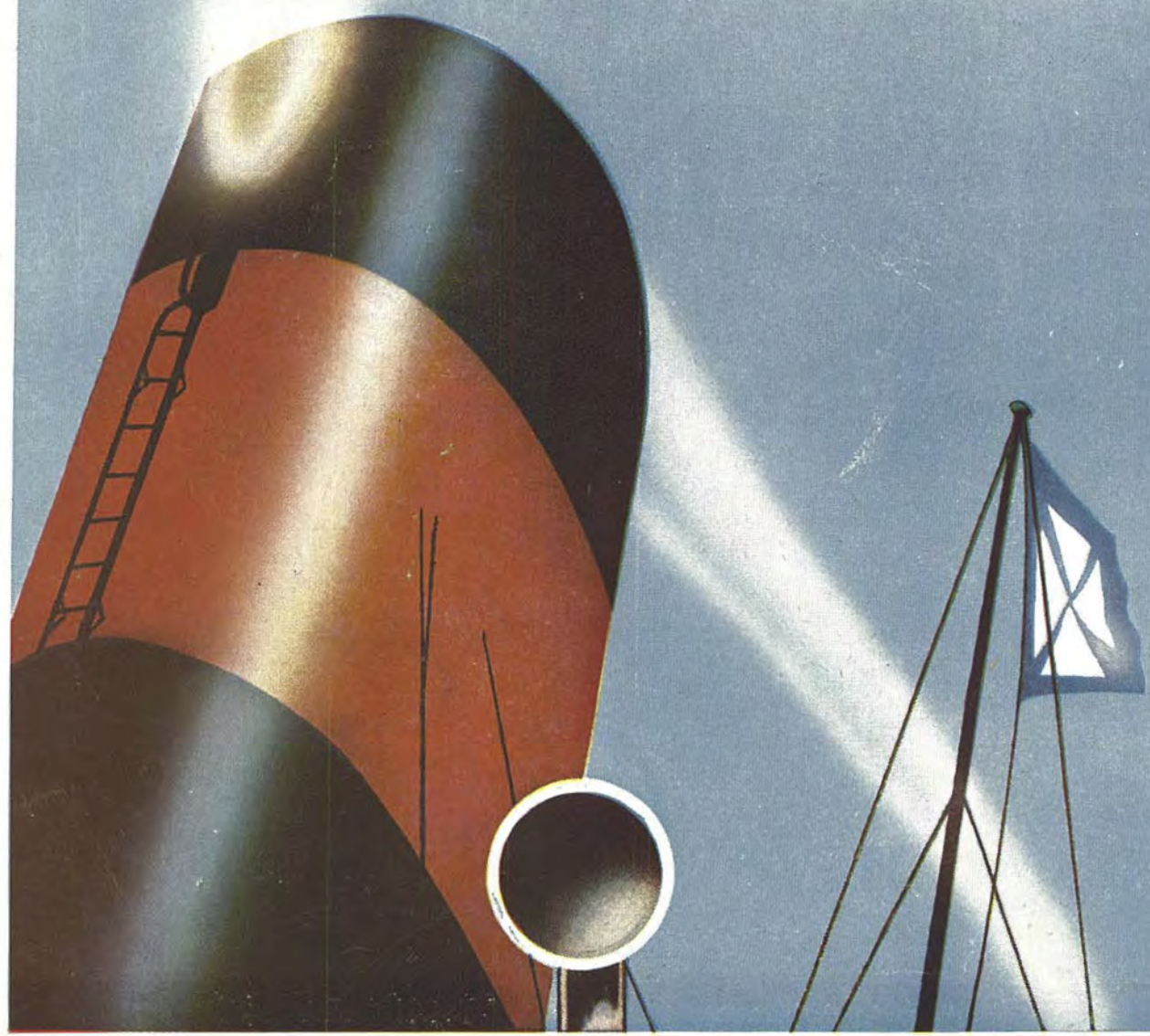
Bunkers:

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

174

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr.
Oktober

Fransk Damper „La Marseillaise“ i Middelhavet

Akvarel af MAURICE R. MELISSENT

1948 - Nr. 10
25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

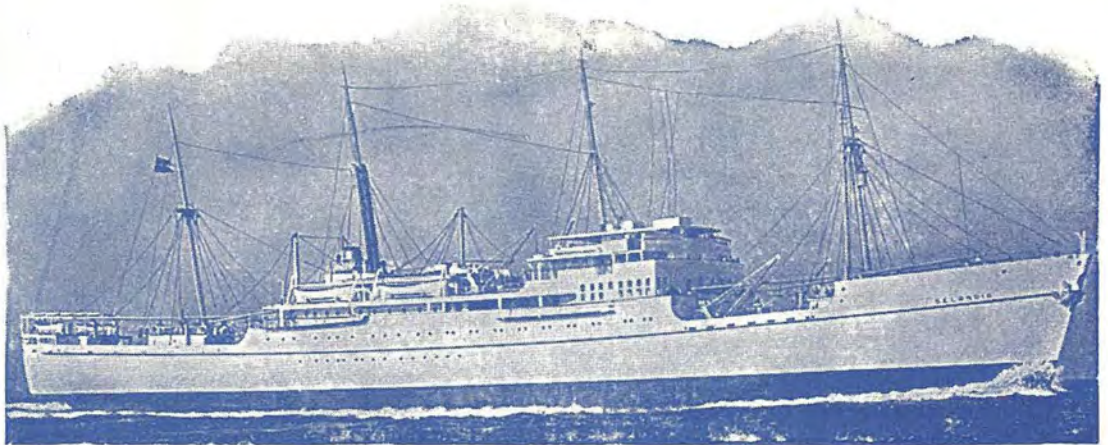
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Snart ingen Vrag i danske Tvangsruter

SOM synlige og usynlige Minder om en lang og ubarmhertig Søkrig og som farlige Forhindringer for de Skibe, der selv overlevede Krigen, har mange Skibsvrag ligget spredt i og i Nærheden af Tvangsruterne i danske Farvande. Nu er de snart fjernet alle sammen. Man regner med, at de sidste Vrag vil være uskadeliggjort i Ruterne inden Aarets Udgang. For at faa lidt at vide om det kæmpemæssige Arbejde, der har været i Gang for at naa dette Maal, har vi henvendt os til Fyrdirektør Sinding:

„Tilintetgørelsen af Vragene sorteres under Fyr- og Vagervæsenet?“

„Ja,“ svarer Fyrdirektøren. „Saa snart vi faar Besked af Marineministeriet om, at et Vrag er frigivet til Fjernelse, træffer vi den nærmere Bestemmelse om, hvad der skal gøres ved det. Ofte slutter vi Kontrakter med private Vragsprængere. For Øjeblikket har vi over 30 saadanne Kontrakter løbende. Vi har selv Fartøjer beskæftiget i Arbejdet, men disse kan langtfra klare det alene. Fjernelsen af Vragene lægger stærkt Beslag paa vort Materiel. Vi er haardt spændt for, hvilket Skibsinspektøren kan tale med om.“

„Vragene repræsenterer vel en vis Værdi?“

„Sommetider gør de, men for det meste er der ikke engang Værdier nok i dem til at dække Udgifterne ved Fjernelsen. Det vigtigste er dog ogsaa at faa dem væk af Vejen. Naar der er Værdier i dem, maa Vragsprængerne i nogle Tilfælde betale for at faa Lov at fjerne Vragene. Vi maa have en vis Garanti for, at de virkelig bliver tilintetgjort, og at de private Vragfiskere ikke blot fjerner Værdierne og lader Resten blive liggende. I langt de fleste Tilfælde faar Vragsprængerne dog en Godtgørelse for deres Arbejde.“

„Sommetider er der vel ogsaa Værdier i Skibenes Last, efter at de er blevet Vrag?“

„Nej, det er der sjældent mere. Oftest er Lasten blevet ødelagt af det lange Ophold i Vandet, og iøvrigt sørgede man for at hæve de mest værdifulde Ladninger umiddelbart efter Krigen.“

„Kan man sige noget om Antallet af Vrag i danske Farvande?“

„Med Hensyn til Tallene maa vi vist bede Skibsinspektør Rasmussen hjælpe os,“ svarer Fyrdirektøren.

Skibsinspektøren har ført en omfattende Statistik over Vrag og Vragsprængninger i Danmark, og af hans Lister fremgaar det, at der siden Krigens Begyndelse og til Udgangen af Januar Maaned i Aar er forlist ialt 680 Skibe i vore Farvande. 123 af disse Forlis har fundet Sted efter den tyske Kapitulation. Langt de fleste af Skibene er blevet Ofre for Søkrigen, medens kun 68 forliste paa „naturlig“ Maade under Krigen. Af de 123 Forlis efter Krigen var de 77 Krigsforlis, hvilket med al Tydelighed viser, at Minefaren stadig er stor herhjemme. Det viser

sig, som det var ventet, at langt de fleste af Vragene fra Krigstiden er danske eller tyske. Af samtlige 680 Vrag var de 369 danske, 229 tyske, 26 svenske, 18 norske og 4 hollandske. Mange flere Nationers Skibe er repræsenteret paa „Dødslisten“, men 29 staar opført som ukendt af Nationalitet.

„Hvor mange af disse Vrag er saa blevet uskadeliggjort?“ spørger vi Fyrdirektøren.

„Der er blevet hævet 404 Vrag. Vi renser jo foreløbig kun Tvangsruterne, da vi paa Grund af Minefare og lægt Vand ikke kan komme over det hele. Der findes sikkert Vrag, hvis Eksistens vi ikke kender, men



Fyrdirektør Paul Sinding.

finder vi dem uden for Tvangsruterne, mærker vi dem af. Mange Steder er Vragene ikke mere synlige, fordi Master og Skorstene er blevet revet bort af Isen. Nogle af Skibene har man været i Stand til at reparere efter Bjergningen, men det kunde f. Eks. ikke betale sig at reparere vort eget Inspektionsskib „Absalon“, der blev minesprængt under Krigen.“

„Er der mange Orlogsskibe blandt Vragene?“

„Det er der. Navnlig er der mange armerede Trawlere og Minestrygere, og kort før Kapitulationen kom der mange tyske U-Baade til. Vi har ogsaa fundet en Del Flyvemaskiner.“

„I hvilke Farvande findes der flest Vrag?“

„Hvis De tænker paa Farvande i det hele taget, saa mener jeg, at Indløbet til Themsen maa regnes for at være et af de mest vragfyldte. Iøvrigt findes de fleste Vrag selvfølgelig i og ved Sejlrenderne og navnlig ved Indløb og Indsnævninger som f. Eks. ved Indløbet til Limfjorden og ved Drogden og ved Tangen.“

„Fyr- og Vagervæsenets Operationsfelt strækker sig jo helt til Færøerne. Uskadeliggør man ogsaa Vrag deroppe?“

„Nej, ikke ved Færøerne. Vandet er jo saa dybt deroppe, at Vragene ikke er til Gene, saadan som de er det herhjemme. Det er tit sket, at et Skib er løbet paa et Vrag, men saavidt jeg ved, er der aldrig mistet Menneskeliv ved saadanne Kollisioner her i Landet.“

„Fortæl os lidt om Fremgangsmaaden ved Sprængning af Vrag.“

„Ja. Maaske vil det interessere Deres Læsere først at høre lidt om, hvordan man gør i England. Jeg var derovre i 1946 netop for at studere Vragprængninger. Man bruger ved Flodmundingerne en ganske speciel Metode. Der er jo ogsaa paa disse Steder ofte et flere Meter højt Lag Mudder. Langs med Vragets Sider placerer man derfor en Række Miner, der laver et Hul i Mudderet, og man begraver paa denne Maade ligefrem Vragene. Man har paa Grund af Ebbe og Flod ikke Tid til at sende Dykkere ned derovre, og man undersøger ikke Fartøjet. Vi brugte 2 Tons Sprængstof til hver Sprængning. Naar denne blev bragt til Eksplosion, laa vi 200 Meter væk. Efter Sprængningen maatte vi saa vente i to Timer, til Mudderet havde lagt sig. Man kan nemlig ikke bruge Ekkolod i saa mudret Vand. Vraget fik derefter Lov til at blive liggende, hvis der var den tilstrækkelige Dybde ned til det. Men naturligvis sørgede man for at sprænge Skorstenen og Master bort.“

Denne Metode er dog ikke anvendelig i Danmark, hvor der ikke er Mudder i den Grad. Er Bunden haard, opnaar man jo kun paa denne Maade at flaa Skibet op, og det kan paa Grund af den ringe Vanddybde herhjemme ikke faa Lov at blive liggende paa Bunden bl. a. af Hensyn til Kompasserne.

I Danmark bruger vi for en stor Del gammel tysk

OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

Ammunition ved Vragprængningerne. Normalt bruger vi 1,5 Tons Sprængstof ad Gangen og regulerer efterhaanden ned. Vi anvender gerne 160 kg Trotyl pr. Mine.“

„Er det ikke sket, at man har fundet Ammunition især i Krigsfartøjernes Lastrum, naar man vilde tilintetgøre Vragene?“

„Jo, naar man finder Vrag af et Krigsskib, maa man regne med, at der er Ammunition om Bord, men den bruges iøvrigt til Sprængningen.“

„En Vragprænger kommer vel ud for lidt af hvert?“

„Ja, jeg kan fortælle Dem en pudsig Historie fra Korsør. Som bekendt blev en Uddybningsmaskine for et Par Aar siden sejlet i Sænk her af en af Færgerne, og jeg havde sluttet Kontrakt med en Vragprænger om at tilintetgøre Vraget. Jeg paalagde ham imidlertid ikke at bruge Miner med over 50 kg Sprængstof. Vragprængerens var ogsaa meget pligtopfyldende og nøjedes første Gang med en Mine paa 25 kg. Alligevel kom der Klager fra flere Huse paa Halskov Rev over, at Husene var ved at falde sammen ved Sprængningen. Jeg syntes, dette lød mærkeligt og tog selv ned til Korsør. Forinden havde jeg stoppet Arbejdet ved Sprængningen. Da jeg kom derned, gav jeg Vragprængerens Ordre til at affyre endnu en Mine paa 25 kg paa et bestemt Klokkeslet, hvorefter jeg tog ind i Land og anbragte mig i et af Husene. Præcis Kl. 12 lød Eksplosionen, der ikke var særlig kraftig, men Huset svajede temmelig meget. Det viste sig bagefter, at Rystelserne havde forplantet sig gennem Havbunden og til Husene, der var bygget paa Pælc baseret paa et Kridtlag.“

Vragprængning er imidlertid ikke blot pudsige Historier. Arbejdet paa Havbunden kan være meget farligt, og iøvrigt byder Vragprængning tit paa et meget haardt Job, selv om man ikke kan arbejde, naar Vejruderne er i det daarligste Lune. Snart er Arbejdet imidlertid afsluttet med at fjerne Søkrigens dystre Gravstene af Staal og Træ fra vore Sejlruiter, men alligevel vil Vragprængerne ikke komme til at mangle Arbejde — desværre, maa man sige — thi endnu maa selv de stolteste Skibe til bøje sig for Naturens Kræfter, og selv om Krigen officielt er slut, saa vil djævelske Miner Aar frem i Tiden føre Ødelæggelsesværket videre.

Otto Ludwig.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: “Holmsild”

Amaliegade 36

Et 25 Aars Marineminde

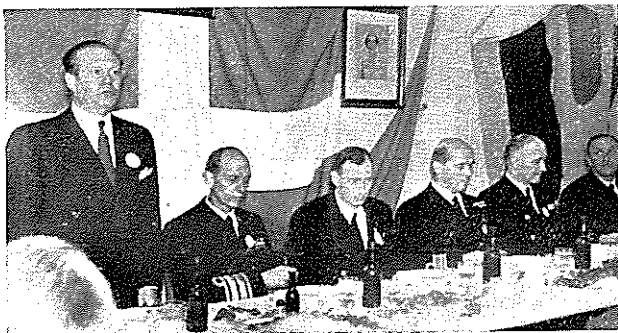
MINDEFESTEN for Krydseren „Valkyrien“s sidste Togt i 1923 blev en straalende Dag, som Festkomitéen med Formanden, Forfatteren Carl Østen, i Spidsen havde stor Ære af. Onsdag den 15. September, 25 Aarsdagen for Kommandostrygningen om Bord, samledes ca. 140 af Togtets Deltagere ved Værftsbrovagten paa Holmen.

Dagen fik et særligt festligt Skær over sig ved Tronfølgerens Tilstedeværelse. Prins Knud deltog i Togtet som Kadet og fejrede paa Mindedagen selv sit 25 Aars Jubilæum som Søofficer. Kort før de gamle Gæster mødte, nedlagde Tronfølgeren Blomster ved Mindestenen for de den 29. August faldne. Derefter blæste Marinens Musikdirigent, Knud Bentzen, der ogsaa havde deltaget i Togtet, Reveille, og de glade Jubilarer invaderede Holmen.

Saa gik Turen til Holmens Gymnastiksal, hvor Deltagerne, civile og militære mellem hinanden, fik Tid til at genopfriske gamle Minder, før Materieforvalter Andersen, der paa Togtet var Artillerimester, peb til Mønstring. Kort efter ankom endnu en af Togtets kendteste Deltagere, Viceadmiral Vedel. Der blev pebet Faldereb, og to af Marinens nuværende „Basser“ fungerede som Falderebsgæster. Til de to Værnepligtige var i Dagens Anledning udfærdiget specielle Huebaand med Navnet „Valkyrien“. Viceadmiralen inspicerede derefter Besætningen og gav hver enkelt Haanden.

Efter endt Inspektion holdt Viceadmiralen en kort Tale, som senere paa Dagen udsendtes sammen med en Radioreportage fra Festen. Jubilarerne kunde glæde sig over en overvældende Goodwill fra Pressens Side gennem dens mange Reportere og Fotografer. Atter lød Baadsmanspiiben, og Deltagerne begav sig til Søværnets Kaserne, som blev forevist dem. Derefter gik hele Forsamlingen til Søofficersskolen, hvor Skolens Næstkommanderende, Kommandørkaptajn Jegstrup, holdt et orienterende Foredrag om Søofficersuddannelsen af i Dag. Jubilarerne fik bagefter Lejlighed til at bese hele den smukke Skole.

Prins Knud og Kvartermester Sv. Jacobsen havde i Mellemtiden været ude paa Holmens Kirkegaard for at lægge en Krans paa Graven for Skibets Chef, Viceadmiral Amtrup. De mange Deltagere begav sig saa til Mathkasernens Orlogshjem, der var smukt pyntet til Frokosten. De gamle Gæster kunde ikke undgaa at se



Ved Frokosten. Fra venstre Carl Østen, der taler om de siden Togtet døde Skibskammerater. Viceadmiral Vedel, Prins Knud, Kommandørkaptajn Hempel-Jørgensen og Lodsinspektør Ørsted og Kommandørkaptajn Greve lytter opmærksomt.

de mange Forandringer, der har fundet Sted paa Holmen i de 25 Aar, der er gaaet siden deres Marinetid. Mathkasernens Barakker faldt dog lidt igennem paa Baggrund af den flotte Søofficersskole, og man maa haabe, at der snart bliver bygget en rigtig Skole til Matheleverne. Formanden bød Velkommen til Frokosten, der lød paa „Forloren Delfin-Ragout à la Vigo med Morild-Vand og stærk Skibslø“. Ragouen viste sig at være Biksemad med Spejlæg, og Morild-Vandet var Snaps. En Gruppe kvindelige Marinere sørgede paa en glimrende Maade for Serveringen. Kort før Frokostens Begyndelse mindedes man ved et Øjeblik Stilhed de 35 Deltagere fra Togtet, der var døde siden da.

Ved Kaffen holdt Formanden en Tale, der var en Hyldest til Holmen og dens Minder. Talen besvaredes af Kommandørkaptajn Hempel-Jørgensen, Chefen for Flaadestationen. Siden viste en Deling 1948-Gæster Maskinpistolbetjening og Geværexercits. Saa blev der pebet „Fald paa Fartøjerne“. Fartøjerne viste sig at være nogle store Busser, der mød forseglede Ordre kørte til Sorgenfri, hvor Tronfølgeren inviterede paa en Forfriskning. Prinsen afslørede sig som en glimrende Vært og viste sine gamle Skibskammerater Slotsparkens mange Attraktioner. Deltagerne fik ogsaa Lejlighed til at hilse paa Prinsesse Caroline-Mathilde, der fik overrakt Blomster samt et Valkyrien-Huebaand.

Aftenen sluttede i Moltkes Palæ. Flaget hejstes efter Kommando fra Tronfølgeren i den smukt dekorerede Sal. Under Middagen, som bestod af „Atlantehavssuppe med Søstjerner“ (Gule Ærter), udbragte Prins Knud en Skaal for Kongen. Forinden var der afsendt Telegram til denne, og senere indløb et Svartelegram, som var undertegnet „Admiralen“. Ved Desserter holdtes Hovedtalen af Carl Østen. Talen var en Hyldest til Tronfølgeren, Flaaden og Minderne. Viceadmiral Vedel holdt en Svartale, hvori han takkede Festkomitéen for det store Arbejde, den havde gjort.

Festkomitéens Formand viste derefter ca. 150 Lysbilleder fra „Valkyrien“s lange Karriere, og til Slut opførtes en lille Revy af to Jubilarer, Materielmester W. W. Jørgensen og Kvartermester Westerholdt, der var iklædt Matrosdragt. Dialogen indledtes af Hornsignaler, der blæstes af Festens Trompeter, Knud Bentzen. Og saa var Festen ved at være slut. Man sang Nationalsangen og halede Flaget ned. Det havde været en dejlig Dag. Der var mødt Deltagere fra hele Landet. En var kommet helt fra New York. Festens „grand old man“ var den 84-aarige Kaptajn i Artilleriet Jürs, der paa Togtet fungerede bl. a. som Lærer i Matematik.



Viceadmiral Vedel modtages med Falderebshonør ved Gymnastiksalen. Falderebsgæsterne er Vpl. Hv. Nr. 6310 og 6704 fra Aargang 1948.

En straalende JUL PAA HAVET

DENNE Gang var det for Alvor ved at knibe med at faa „Jul paa Havet“ udsendt, men nu da alle Skær er klaret, synes vi selv, at Resultatet trods de mange taarnhøje Vanskeligheder, der har været forbundet med Udsendelsen, er saa godt, som det har været, naar Juleheftet var bedst. Dette gælder baade Kvaliteten af Indholdet og Materialet, hvorpaa det er trykt.

Det meget stilfulde og fornemme Omslag er tegnet af H. Schøsler-Pedersen. Paa Omslagets første indvendige Side møder Lodsmaleren Fr. Landt med et pragtfuldt Maleri af den 4-mastede Bark „Viking“, som antagelig nu bliver svensk Skoleskib.

„En heldig Juleaften“ indleder Rækken af de glimrende Fortællinger, der findes i Heftet. Chr. Petersen skildrer med denne Fortælling den særegne Stemning, der maatte herske blandt Søfolk, der skulde fejre Jul, medens tyske Bombemaskiner søgte at udslutte en hel By nogle faa Sømil fra Skibets Ankerplads.

Paul Sindings møder med et meget smukt Maleri af en Fuldrigger, der gaar over Stag ved Kronborg. Billedet er sikkert et af Sindings hidtil bedste, og det siger jo ikke saa lidt. Under dette Maleri findes et Digt af Danmarks store afdøde Digter, Axel Juel. — S. Kielland-Brandt har malet et Billede, som han selv har kaldt „Paa Kryds“. Ingen kan som Kielland-Brandt vække Længsel efter Havet med sine Penselstrøg.

Den store historiske Fortælling er atter i Aar skrevet af Otto Ludvig, der denne Gang har valgt at skildre en ung Danskers Liv i vendisk Fangenskab og i sluttelig sejrrik Kamp mod sine Plageaander. Fortællingen hedder „Under Absalons Banner“, og den er ligesom mange af Hefkets øvrige Fortællinger glimrende illustreret af Oscar Knudsen.

Foruden Axel Juel er en anden af „Vikingen“s trofaste Medarbejdere afgaaet ved Døden siden sidste Juleheftes Udsendelse. Som et Minde om den store danske Marinemaler Wilhelm Arnesen bringes et af hans Billeder fra Atlanterhavet. Det hedder „Over Atlanten for rebede Sejl“.

Paul Sindings historiske Billede forestiller denne Gang „Dannebrog“s Brand under Slaget i Køge Bugt den 4. Oktober 1710. Maleren har under Billedet givet en kortfattet Skildring af Skibets heltedige Kamp. Aage J. Chr. Pedersen har heller ikke svigtet i Aar, hvor han møder med en gribende Fortælling om to Skolekammerater, der begge valgte Søen, og som siden mødtes paa et dødsdømt Skib. Fortællingen hedder „Jeg tror paa Menneskene“.

Fr. Landts andet Bidrag til dette Aars „Jul paa Havet“ er et stemningsfuldt Billede af en gammel Bark. Dette Billede vil sikkert skaffe Maleren mange nye Beundrere foruden de mange, han har i Forvejen. Fra de gode gamle Dage, som findes skildret i Landts Maleri, føres vi tilbage til Nutiden af V. Qvistorff, der møder med et Maleri fra London Havn. Ved at se paa Qvistorffs Billeder kommer man til at indrømme, at

ogsaa gamle, rustne Dampskibe rummer en Skønhed, som man i Hverdagens Travlhed ofte overser.

Uforlignelige Hakon Mielche fejrer al Sentimentalitet til Side med sin Fortælling „Den Sømand, han maa lide“. Forfatteren skildrer her i Ord og Streg sit første Bekendtskab med Søen, og at han gør det morsomt, er vist overflødigt at nævne. Et nyt Navn i Juleheftet er Kaptajn Røder, der som saa mange andre danske Søfolk sejlede for de Allierede under Krigen. Kaptajn Røder møder med et Digt, som han har kaldt „Skagen ind“, hvilket var Navnet paa den første Flyvemaskine, Danskere i England under Krigen satte ind i Kampen mod Tyskerne. Digtet er fuld af god dansk Lune. Axel Heidam møder med et meget stemningsfuldt Digt, der har faaet Navnet „Jævnøgns-Storme“.

Dines Skafte Jespersen er ligesom sidste Aar repræsenteret ved en historisk Fortælling fra Danmarks Søkrig mod Englænderne i Begyndelsen af det forrige Aarhundrede. „Med List og Lempe — og to Kanoner“, som Fortællingen hedder, udmærker sig ved de mange underfulde Paafund, som tilskrives Beboerne paa en lille Ø i Kattegat.

At Qvistorff kan male andet end Damp- og Motorskibe, har han bevist før, og han slaar det fast i dette Aars Julehefte med et dejligt Billede af en 3-mastet Skonnertbrig. Vi bliver i Stemningen fra Sejlskibstiden og maa da uvilkaarligt forundres over Skønheden i et farvelagt Fotografi taget paa Dækket af en af de gamle „Deep-water-sailers“.

Den gamle Soulk og Søforfatter Chr. Christiansen har skrevet en spændende Fortælling, som han har kaldt „Julegæsten“, Christiansens Fortællinger er altid fulde af Liv og Spænding. „Nej, Havet“ er en Fortælling af Globetrotteren Holger Rosenberg, der aldeles glimrende skildrer en Flodskippers Længsel efter det saltvandsfriske Hav. Hefkets sidste Fortælling er leveret af Oscar Jensen, „Vikingen“s skattede Medarbejder gennem snart 25 Aar. Oscar Jensens Bidrag hedder „Mornark og dens Undersaatter“. Forfatteren har heri paa en uforlignelig Maade skildret en Skibshunds Liv og Død, og Ernst Køhler har illustreret Fortællingen med nogle vidunderlige Tegninger.

Paa den sidste indvendige Omslagsside træffer vi atter Kielland-Brandt. Denne Gang med et dejligt Billede, som han kort og godt kalder „Havnen“. Under Billedet findes et betagende Digt af Fiskernes Digter, Erik Bertelsen.

Dette var en kort Præsentation af „Jul paa Havet“ 1948, og af denne vil man se, at Heftet ikke vil skuffe selv de største Forventninger. Til Slut vil vi blot gøre opmærksom paa, at det sikkert i Aar bliver meget vanskeligt at tilfredsstille Efterspørgslen efter Juleheftet paa Grund af Papirrationeringen, hvorfor vi vil raade Dem til snarest at bestille det hos Deres Bog- eller Bladhandler. Heftet vil udkomme omkring 1. November. — Prisen er i Aar Kr. 3,75.

Ved

OSCAR JENSEN

PENSACOLA-PIGEN

Fortsat fra forrige Nummer.

HVEM er det, der skal bankes med en Knippel?“ spurgte Urtekrammer Weller, idet han traadte ind i Dagligstuen saa betids, at han lige hørte Slutningen af sin højrrøstede Søns største Lyst til at agere Knippelsvinger.

Tom og Storm og Sally forklarede ham Sagen i Munden paa hverandre, og den ældre Hr. Weller syntes at blive ikke saa lidt konfus, hvilket han vel ogsaa havde god Grund til — ikke mindst, fordi hans Kone i en Strøm af Taarer paastod, at det var ham, der var Skyld i alle Ulykkerne. Men omsider maatte baade Storm og Sally og Fru Weller give op for den stor-kæftede Tom, som fremdeles glammede op i vilden Sky, og som i sin mest udsøgte Texas-Jargon forelagde hele Sagen og sit eget personlige Syn paa den for sit mandlige Ophav. Og da han saaledes havde faaet udtømt en Del af sin Galde, foreslog han tilsidst, at Hr. Weller senior og Hr. Weller junior skulde følges ad ned til Skibet og gennemprygge Styrmand Fjeldsted, saa han vilde blive ukendelig for baade hans gamle Mor og hans to Tanter.

„Det vil være dumt,“ sagde den ældre Hr. Weller. „Og jeg gaar ikke med. At prygle denne Mand vil ikke være til nogen Nytte.“

„Det kunde maaske ogsaa være farligt at forsøge det — meget farligt saagar,“ indvendte Kaptajn Storm. „Jeg har endnu ikke fuldt ud forklaret Dem hans Karakter.“

„Naa ikke,“ sagde den ældre Hr. Weller. „Vil De saa være saa venlig at forklare?“

„Yderligere Forklaringer er kun Spild af Tid,“ indvendte Sønnen. „Jeg vil hellere straks skyde et Hul i den Laban — et Hul saa stort, at en Rotte kan krybe igennem ham.“

„Lad Kaptajn Storm tale,“ bød Faderen vredt.

„Jeg vil fortælle Dem Sandheden, som den er,“ sagde den lille Skipper — „den fulde Sandhed, og jeg vil ikke skjule noget. I Øjeblikket har jeg ham laaset inde i hans Kammer, for paa det Stadium, han nu er, kan han være meget farlig at komme i Nærheden af. Jeg tænker dog, at Giftermaal vil kurere ham for disse farlige Tilfælde. En Læge har en Gang sagt det samme, og at det var den eneste Kur, der vilde hjælpe. Ingen vil tro, at han kan være, som han er, naar de ser ham sidde med et mildt Udtryk i Ansigtet og se ud som det frommeste Lam. Men han kan saa pludselig skifte Karakter og blive aldeles desperat. Han har allerede slaaet to Mennesker ihjel. Det ene Tilfælde var ganske vist under Selvforsvar, men det andet var skam paa Grænsen af det kriminelle, og han slap kun med Nød og næppe for at blive dømt skyldig for Mord. Sagen er

nemlig, at han under Slagsmaal ikke har sin Lige i at haandtere en Kniv, og han skyder mere sikkert end nogen anden Mand, jeg har truffet i mit eget bevægede og omtumlede Liv.“

„Uha-uha!“ udbrød Hr. Weller senior, og Hr. Weller junior syntes pludselig at falde i dybe Tanker.

„Saa er Sandheden den, at min Datter er undsluppet en frygtelig Skæbne,“ stønnede Fru Weller med graadkvalt Stemme.

„Det er jeg,“ sukkede Sally synlig lettet — „taket være Kaptajn Storm. Tak Hr. Kaptajn.“

„Svigt ham ikke,“ bad Storm indtrængende. „Giv ham en Chance, for det fortjener han. Dersom De havde set ham ordne disse to Kulsjovere paa een Gang, vilde De have giftet Dem med ham paa staaende Fod.“

„Det vilde jeg absolut ikke,“ hulkede Sally. „Jeg kan ikke fordrage Slagsmaal.“

„Det er meget beklageligt,“ indvendte Storm. „Om faa Aar — højst ti — vil han have sit eget Skib og Masser af Penge ligesom jeg. Og nu vil han blive ædruelig og omgængelig, til han igen bliver forlovet. Jeg vilde ikke have, at dette skulde være hændet for alt, hvad jeg er værd; og jeg skammer mig ikke over at fortælle Dem, at jeg ejer en Fjerdepart af det Skib, jeg fører. Jeg tænkte, at Deres Indflydelse kunde have gjort et Mirakel, Frøken Weller. En god og smuk Kvindes Kærlighed kan gøre sligt. Jeg har set saadanne Mirakler fremstaa og forme sig paa den mest vidunderlige Maade, og det har ofte faaet mig til at ønske, at jeg selv var gift.“

Med disse Ord kastede han et ømt Blik paa Sally Weller og saa' hende dybt i Øjnene, til hun let rød-mende slog dem ned.

„Jeg vil ikke prøve det,“ sagde hun bestemt, men hun var ikke fri for at føle sig rørt over den Beundring og Omsorg, Kaptajn Storm saa lidenskabeligt gav til Kende for sin mærkelige Styrmand.

„Jeg har nu alligevel den største Lyst til at gaa ned og maale mig med den skøre Soldat,“ sagde Tom Weller, som følte, at han af Hensyn til sin egen Anseelse maatte gøre noget.

„Han skyder Dem,“ udbrød Kaptajn Storm tilsyn-ladende meget bekymret. „To Gange i Dag har han skudt efter mig gennem sin aflaaede Kammerdør.“

„Gaa ikke, Tom,“ bad Fru Weller med Taarer i Øjnene.

„Jeg tillader ikke, at du gaar,“ sagde Hr. Weller senior med dirrende Stemme.

„Gør det ikke, Tom,“ tryglede hans Søster. „Du maa ikke.“

„Jeg fraraader Dem det paa det bestemtteste,“ sagde

den lille Skipper. „Og jeg gør det ikke alene som en særlig Opmærksomhed mod Dem, Hr. Tom Weller — og mod Deres Familie naturligtvis; men ogsaa af Hensyn til min Styrmands Paarørende. Tænk Dem hvilken Ulykke det vilde være for hans gamle Mor og hans to Tanter, dersom han blev henrettet for Mord i Pensacola.“

„Godt! Saa gaar jeg ikke,“ sagde Hr. Tom, hvis Anseelse i Texas langtfra stod paa Højde med hans egen Opfattelse.

„Mange Tak,“ sagde den lille Skipper alvorligt, endskønt han var revnefærdig af indvendig Grin. „Jeg er Dem meget taknemmelig — særdeles taknemmelig. Jeg holder af Styrmand Fjeldsted til Trods for alle hans Mærkværdigheder, og naar jeg selv skal sige det, saa nærer jeg ogsaa den største Agtelse og Beundring for hvert eneste Medlem af hans Familie.“

Med denne Tilstaaelse kastede den lille Skipper atter et ømt Blik paa Frøken Weller — et Blik, som den unge Dame igen rødmende opfangede, og som hun denne Gang ikke slog Øjnene ned for.

„Og nu,“ fortsatte Kaptajn Storm. „Siden De ikke vil forandre Deres Beslutning, Frøken Weller —“

„Det vil jeg absolut ikke,“ afbrød den nu standhaftige Sally, som i Tankerne forestillede sig en Kaptajn, der ejede en Fjerdepart af sit Skib i Sammenligning med en Styrmand, som ikke ejede andet end en gammel Mor og to Tanter, som han følte sig forpligtet til at underholde. „Min Beslutning staar urokkelig fast.“

„Jasaa! Men hvorledes har De saa tænkt Dem at overbringe min stakkels Styrmand denne for ham saa sørgelige Meddelelse?“ spurgte Storm. „Naturligtvis kunde De faa en eller anden til at gaa ned om Bord med et Brev og kaste det ind gennem Køjten til ham. Men saa er jeg bange for, at han vil bryde ud af Kammeret og straks indfinde sig her for at faa en nærmere Forklaring.“

„Tror De virkelig?“ spurgte den ældre Hr. Weller forskrækket. „Jeg kommer i Tanker om noget, jeg har glemt at besørge i Butikken. Farvel Hr. Kaptajn.“

Den yngre Hr. Weller saa' paa sit Ur.

„Maaske kan De bedst tumle ham alene, hvis han skulde have den Frækhed at indfinde sig her,“ sagde han. „Eller vil De have, at jeg skal hjælpe Dem? Jeg har ganske vist en Aftale om at møde en Ven.“

„Jeg er Mand for at ordne ham uden Hjælp,“ sagde Storm. „Jeg har Øvelsen — Masser af Øvelse. Mine Evner i den Retning har ikke sit Sidestykke.“

„Det glæder mig at høre,“ sagde Tom Weller, og saa fulgte han i sin Faders Fodspor.

„Tror De virkelig, Hr. Kaptajn, at dette Bæst af en Styrmand kan finde paa at komme her, naar han skriftlig har faaet at vide, at min Datter ikke vil se ham mere?“ spurgte Fru Weller.

„Han kan finde paa alt,“ sagde Kaptajn Storm. „Og finder han paa at komme, saa kommer han, men saa er jeg ogsaa i Stand til at ordne ham ganske alene, nu da Deres Mand og Deres Søn er gaaet deres Vej.“

„Jeg vil for en Sikkerheds Skyld hente Kagerullen,“ sagde Fru Weller.

„Ja, gør det,“ bifaldt Storm. „En Kagerulle er et brugbart Vaaben; som Kasteskyts er den næsten lige saa effektiv som en Kofilnagle. Og mens De henter den, vil jeg tale lidt med Deres Frøken Datter om,

hvorledes hun bedst skal forholde sig over for Styrmand Fjeldsted.“

„Du behøver ikke at skynde dig, Mor,“ sagde Frøken Weller, idet Moderen var halvvejs gennem Døren ud til Køkkenet.

Kaptajn Storm lagde sit Ansigt i bedrøvelige Folder.

„Er det nu ikke Synd?“ sagde han.

„Hvad er Synd?“ spurgte Frøken Weller.

„Jeg synes, det er Synd at berede Styrmand Fjeldsted den Sorg, han vil føle, naar De fortæller ham, at De ikke vil giftes med ham.“

„Jeg vil ikke se ham, Kaptajn Storm. Vil De ikke sige ham det?“

„Jeg foreslaar Dem, at De giver ham endnu en Chance,“ sagde Kaptajn Storm.

„Jeg vilde saa inderlig gerne gøre alt, hvad De beder mig om,“ svarede Sally undseeligt. „Men dette kan jeg ikke. Jeg vil hellere skrive til ham.“

„Saa gør da det. Men hvad vil De skrive?“

„Jeg vil rent ud lade ham vide, at jeg har skiftet Mening, og at det maa være forbi mellem ham og mig.“

„Det vil ikke være afgørende,“ sagde Storm, som syntes utrættelig i sin Mission, men som ogsaa selv syntes at være betaget af Frøken Wellers Skønhed, hendes statelige Figur og vel ikke mindst hendes violette Øjne. „Det vil bare give ham Grund til at haabe, og saa vil han passe Dem op hver Aften efter Udskejning og hver Søndag fra Morgen til Aften, og vil plage Dem i det uendelige. De maa være anderledes bestemt.“

„Hvad skal jeg da gøre?“ spurgte Sally raadvild.

„Skriv til ham, at De elsker en anden,“ sagde Storm.

„Det kan jeg ikke,“ klynkede Sally. „Det vilde jo —“

„Ikke være sandt, mener De,“ afbrød Storm.

„Nej, ikke ganske,“ svarede Sally.

„Maaske ikke lige i Øjeblikket,“ sagde den lille Skipper med sin troskyldigste Mine. „Men maaske kan det være sandt i Morgen.“

„Det er naturligtvis muligt,“ svarede Sally lige saa troskyldigt. „Men det er altsammen saa svært, Kaptajn Storm. Jeg elskede ham virkelig, og hvem ved. Hvis jeg alligevel gav ham en Chance og gik til ham og sagde, at jeg trods alt vilde gifte mig med ham. Det vilde maaske være det klogeste.“

„Det vilde være skæbnesvangert!“ udbød Kaptajn Storm ængstelig for, at al hans Møje med at redde Fjeldsted skulde være spildt. „Det vilde være til uopretteligt Fordærv for Deres fremtidige Lykke. Sig ham hellere, at De elsker en anden.“

„Er det nødvendigt, at jeg nævner nogen bestemt?“ spurgte Sally.

Den lille Skipper sukkede.

„Det vilde unægtelig være det bedste.“

„Hvem skal jeg saa sige, det er?“ spurgte Sally næppe hørligt og rødmede atter.

Kaptajn Storm trak Vejret meget dybt. Han vilde for enhver Pris redde Styrmand Fjeldsted.

„Sig det er mig,“ hviskede han og slyngede samtidig sin Arm om Sally Wellers smækre Midje og kysede hende paa Kinden.

„Aa-aah, Kaptajn Storm! Elsker De mig virkelig?“ spurgte Sally fast besluttet paa at smede, mens Jernet var varmt.

„Det gør jeg,“ kom det inderligt fra den lille Skipper, som hermed opofrende satte sine personlige Hensyn til Side for sin Førstestyrmands Velfærd.

„Saa vil jeg skrive til Hr. Fjeldsted,“ sagde Sally.

„Ja, gør det,“ svarede Storm højlydt, mens der for hans indre Øre lød en hviskende Stemme, der sagde: „Nu hænger du paa den, hvordan klarer du dig fri igen?“

Saa skrev Sally til Fjeldsted og forklarede ham efter Kaptajn Storms Tilskyndelse, at hun hævede Forlovelsen, fordi hun elskede en anden, og at denne anden var Kaptajn Svante Storm fra Lillesand.

„Skriv, at vi har truffet hinanden for Aar tilbage, da jeg var her i Pensacola,“ sagde Storm. „Det vil se bedre ud og gøre Tilfældet mere naturligt — ikke sandt?“

„Absolut,“ indrømmede Sally.

Hun gjorde i Hast Brevet færdigt, og netop som hun overgav det til Kaptajn Storm til videre Besørgelse, vendte Fru Weller tilbage fra Køkkenet bevæbnet med Kagerullen.

„Jeg gifter mig med Kaptajn Storm, Mor!“ udbrød Sally glædestraalende.

Fru Weller snappede efter Vejret, og det gjorde Kaptajn Storm ogsaa.

„Er det sandt, kære Barn,“ sagde Fru Weller, da hun havde faaet Luft igen, og hun tabte af Benovelse Kagerullen, som Storm pligtskyldigst samlede op og med et stumt Nik overrakte hende igen. „Det er vel nok en glædelig Nyhed.“

„Det er ad Helvede til,“ tænkte den lille Skipper.

„Kys mig, min Søn!“ udbrød Fru Weller og strakte begge Armene favnende ud, saa hun atter tabte Kagerullen, hvorefter Kaptajn Storm med en indeklemmt Følelse af Væmmelse lod sig omfavne af sin vordende Svigermor.

„Kom igen i Morgen,“ bad Sally, da Storm gjorde Mine til at tage Afsked, idet han insisterede paa saa hurtigt som muligt at faa Brevet afleveret til Fjeldsted, for at undgaa et eventuelt Besøg af ham.

„Det vil jeg,“ sagde den lille Skipper. „Selvfølgelig kommer jeg igen i Morgen.“

Saa gik han, og kommet vel ned paa Gaden igen grundede han med Undren over, hvad der var sket, og hvorledes den Historie vilde ende.

„Nu har jeg faaet Fjeldsted fri af det Mudder, han havde rodet sig ind i, men jeg er selv plumpet i,“ tænkte han. „Han bør naturligvis være mig taknemmelig, men jeg tvivler om, at han vil være det. Den Don Juan er saamænd aldrig taknemmelig.“

Da han naaede om Bord i „Dragen“ igen, fandt han sine givne Ordre punktlig efterkommet. Der stod et Dusin tomme Whisky-Flasker paa Bordet i Messen, og han hørte Fjeldsted synge af fuld Hals inden for sin aflaaede Kammerdør. Han bød Styrmanden lukke op og komme ud, og i det samme arriverede Andenstyrmand Splint, som ikke kunde styre sin Nysgerrighed efter at erfare Resultatet af Skipperens Ekspedition.

Fjeldsted lindede forsigtigt Døren, men da han blev klar over, at der ingen Fremmede var til Stede, kom

han frimodigt, men lidt slukøret frem fra sit ufrivillige Indelukke.

„Har De truffet hende, Kaptajn Storm?“ spurgte han indeklemmt.

„Det har jeg, De frække Hykler,“ sagde Skipperen vredladent. „Og jeg haaber, at De er mig taknemmelig. Her er et Brev til Dem.“

Han flyede Brevet til Fjeldsted, som straks aabnede og læste det. Og eftersom Styrmanden læste, blev hans Øjne næsten lige saa store som hans maabende Mund.

„Hun e-e-elsker Dem,“ stammede han.

„Ja, netop mig, De dumme Fjols,“ svarede Storm, mens han sad og fumlede med en af de tomme Whisky-Flasker.

„Men hvorledes er det dog gaaet til?“ spurgte Fjeldsted undrende og uden at reagere mod den fornærmelige Titulatur.

„Jeg gjorde mig selv attraaværdig for at redde Dem,“ svarede Storm. „Og se nu, hvilken Suppedas jeg har rodet mig ind i.“

„Hvilken Suppedas?“ gentog Fjeldsted.

„Hun tror, jeg vil gifte mig med hende,“ svarede Storm. „Og det er altsammen Deres Skyld.“

„Det er sørgeligt,“ indrømmede Fjeldsted, men uden Klang af Medfølelse. „Jeg har jo ikke anmodet Dem om at gaa til Wellers og optræde som Frier. Alt, hvad jeg ønskede, var at slippe klar af den Familie.“

„Det var mig umuligt at redde Dem paa nogen anden Maade,“ svarede Kaptajn Storm. „Og nu mærker jeg, at De akkurat er saa taknemmelig, som jeg havde ventet. Der er ikke noget at stille op med Dem Fjeldsted. De er og bliver uforbederlig. Men hvorledes skal jeg nu klare mig selv? Hvad skal jeg gøre?“

„Hvorledes skulde jeg vide det,“ spurgte Fjeldsted. „Set med mine Øjne lader det til at være en noget indviklet Affære. Kan De laane mig en Dollar?“

„Til hvad!“ udbrød Storm overrasket.

„Jeg har tænkt mig at besøge Molly Brown og invitere hende med ud til Te,“ svarede Fjeldsted. „Det kan jeg nu gøre med en ren Samvittighed.“

„Og med en af Splints rene Flipper,“ tilføjede Kaptajn Storm sarkastisk. „Her har De en Dollar og skrup saa af med Dem. Nu vil jeg have Fred, for jeg maa tænke over Sagen — tænke dybt.“

Med en glad og tilfreds Mine forlod Styrmand Fjeldsted Messen, og kort efter hørte Skipperen ham gaa fløjtende over Landgangen.

Senere paa Aftenen gav Kaptajn Storm Andenstyrmanden en nøjere Forklaring over den vanskelige Situation, han havde bragt sig selv i, og Splint blev meget betænkelig ved Sagen.

„De har vel ikke i Sinde at gifte Dem med Pigen?“ spurgte han ængstelig.

„Jeg bliver maaske nødt til det,“ sagde Kaptajn Storm og trak Vejret saa dybt, at det lød som et langt Suk.

„Det er De dog vist for kløgtig til at lade Dem paa-vinge,“ mente Splint. „Men hvad fik Dem ogsaa til at drive Spillet saa langt ud med hende?“

„Forstaar De ikke det,“ spurgte Storm. „Har De aldrig sagt, hvad De ikke mente, naar en smuk Pige med Taarer i Øjnene har klynget sig til Deres Arm?“

„Det har jeg maaske nok — vel ogsaa mere end

een Gang," svarede Splint. „Men jeg har aldrig tænkt det om Dem.“

„Det har jeg heller ikke selv," sagde Storm. „Men nu er det altsaa sket. Og dersom hun ikke bliver træt af mig og blankt kasserer mig, bliver jeg vel nødt til at gifte mig med hende. Hun gav jo uden Skrupler Styrmand Fjeldsted Løbepas for at faa fat i en bedre Mand.“

„De har just ikke nogen særlig god Mening om hende," sagde Splint.

„Hvorledes kan man have det om en Pige som Sally Weller, som kun er ude efter at kapre en god Forsørger, og som har en Texas-Bandit af en Broder til at hjælpe sig med at holde fast ved dem, der troskyldigt gaar i Fælden. Nej, Splint. Jeg er i en meget vanskelig Situation.“

„Giv ikke efter, Kaptajn Storm. Op med Humøret. Tag en Drink og tænk over det. Jeg har aldrig før set Dem saa nedtrykt, og jeg har ikke kunnet tænke mig, at jeg skulde faa det at se.“

„Jeg kan ikke gøre for det," sagde Storm. „Sagen er meget indviklet, saa jeg bliver vist nødt til igen at lægge en bestemt Plan.“

„Kan De ikke lade, som om De ogsaa er fordruk-

ken og af og til faar Delirium? Det synes jo at være et godt Middel til at blive forsmaaet af denne Sally Weller.“

„Jeg har fortalt hende, at jeg ejede en Fjerdepart i „Dragen";" smaalo den lille Skipper underfundigt. „Og jeg forsikrede hende, at jeg hadede Spiritus. De vilde have moret Dem kosteligt, Splint, dersom De havde været til Stede og havde hørt, hvad jeg fortalte om Fjeldsted. Lidt af det var sandt nok, men det meste var naturligvis Løgn. Som Helhed gjorde det dog alt sammen sin Virkning efter min Beregning, og jeg fik den Opfattelse, at hun i Særdleshed nærrede den største Afsky for Fjeldsteds Lyst til at slaas.“

„Kvinder kan aldrig fordrage Slagsmaal," sagde Splint. „De kan nok lide en Mand, som kan slaas, men ikke en Mand, som ynder Slagsmaal og praktiserer det.“

Kaptajn Storm stirrede stift paa Andenstyrmanden, og han fik et skælmisk Glimt i Øjnene.

„Jeg har det!" udbrød han pludselig synlig oprømt.

„Hvad har De?" spurgte Splint.

„Min Plan," svarede Kaptajn Storm.

Fortsettes i næste Nummer.

Er Sømandsmissionen overflødig?

Indenlandsk Sømandsmission har udsendt Aarsberetning og Regnskab for 1947—48. I Beretningen gives Oplysninger om det Arbejde, der er udført i Aarets Løb. Saaledes har man gjort en betydelig Indsats for at skaffe Sømands- og Fiskerenkerne paa Ferie. Der var ialt 309 Deltagere paa Missionens Feriehjem. Sømandshustruer i København har for en stor Del selv sørget for Montering af Feriehjemmet „Brinchly", idet en Basar indbragte 26.000 Kroner til Formaålet. Sømandsmissionen har i Aarets Løb faaet gennemført Fuldførelsen af Sømandshjemmet i Nexø. Til Feriehjemmet i Marstal har man faaet en Tilbygning med 22 Værelser, og Sømandshjemmet i Faxø Lægeplads er blevet restaureret. Der venter stadig Missionen nye Opgaver. Saaledes vil man udvide Sømandshjemmet i Skive samt bygge nye Hjem i Nakskov, Næstved, Holbæk, Hvide Sande, Randers og København.

Sømandsmissionens Arbejde, der spænder meget vidt, er sikkert kun kendt af de færreste, og tilmed har Missionen fra Tid til anden ogsaa været udsat for en Del Kritik. I den sidste Aarsberetning griber Sekretær E. Aage Rasmussen imidlertid lige om Nælden og besvarer i en Artikel Spørgsmaalet, om Sømandsmissionen er overflødig. I sin Artikel peger Sekretæren paa, at Indenlandsk Sømandsmission naturligvis ser med Glæde paa de Fremskridt, der gøres i det sociale Vel-

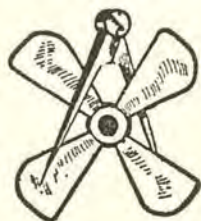
færdsarbejde for Søfolkene fra Statens Side. Maaske bliver Statens Indsats engang saa stor, at Missionens Arbejde paa dette Omraade bliver overflødiggjort. Men Sekretær Rasmussen peger samtidig paa, at det sociale Velfærdsarbejde ikke er Sømandsmissionens vigtigste. Det vigtigste er at forkynde Kristendommens Lære for Søfolkene. Og i dette Spørgsmaal bliver Sømandsmissionen aldrig overflødig.

Barken „Lawhill"

I den sidste Artikel i Serien om Alverdens Skoleskibe, som bringes i dette Nummer, findes ogsaa en Omtale af den 4-mastede Bark „Lawhill", der tidligere har tilhørt Gustaf Erikson i Mariehamn, og som efter Krigen solgtes til Kapstaden. Vi erfare nu, at det 56 Aar gamle Skib for kort Tid siden er blevet solgt til et portugisisk Firma i Lourenco Marques. Hvad der nu skal blive af „Lawhill", vides ikke her. Samtidig kan vi nævne, at Rydbergs-Stiftelsen for Øjeblikket omgaas med Planer om at købe det gamle danske og siden finske Skib „Viking" som Skoleskib. — Ja, Skibe fører ofte en omskiftende Tilværelse. —*wig.*

Forsidebilledet

Den kendte franske Marinemaler Maurice R. Melissent har sendt os denne pragtfulde Akvarel af det franske Skib „La Marseillaise", som er bygget i 1942. Skibet blev beslaglagt af Tyskerne og derefter saboteret. Da det efter Krigen blev hævet og repareret, satte Rederiet det ind i Fart paa det fjerne Østen.



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)

Fjerne Landes Skoleskibe

af OTTO LUDWIG

PAA vor Rejse rundt til Verdens forskellige Skoleskibsnationer maa vi denne Gang gøre nogle store Spring, som, hvis de skulde gøres i Virkeligheden, sikkert vilde afstedkomme visse Besværigheder med Hensyn til Valuta og kræve Oceaner af Papirer. Men selv som Tankeeksperiment har Rejsen ikke været helt let. Paa Grund af Krigen og de efterfølgende Omvæltninger i Verden er de Oplysninger, vi har faaet fra de forskellige Steder langt fra Danmark, ikke saa fyldestgørende som dem, vi har fremskaffet paa vor hidtidige Jagt efter Skoleskibsnyheder.

Japan har været det Land, hvorfra det har været sværest at faa noget at vide om Sejlskoleskibene. Før Krigen havde man her fire Skoleskibe. Lloyd's Register of Shipping i London meddeler paa vor Forespørgsel, at man ikke er ganske sikker, men at man regner med, at alle Skibene stod Krigen igennem. Imidlertid har vi ogsaa været i Forbindelse med Kapitän Walther von Zatorski fra Bremen, der tidligere var Fører af „Schulschiff Deutschland“, og som under Krigen gjorde Tjeneste for Tyskland i japanske Farvande. Et Stykke Tid var han i amerikansk Krigsfangenskab, men blev efter Krigen frigivet ved „Nordeuropeiska Skolskeppsförbundet“s Mellekomst. Efter Kaptajn Zatorskis Formening var de fire Skibe under Krigen beskæftiget i Fragtfart i Farvandene omkring Japan. Endvidere mener han, at et af dem er minesprængt og sunket, men en Bekræftelse paa dette har det indtil nu været umuligt at faa.

De to kendteste af de japanske Sejlskoleskibe er uden Tvivl „Nippon Maru“ og „Kaio Maru“, der er Søsterskibe. De er hver paa 2200 Tons og er barkrigget. De er begge bygget paa Kawasaki-Værftet i 1930, medens Sejlføringen er udarbejdet af Ramage & Ferguson i Leith. De er forsynet med hver en Ikegai Diesel Motor, som giver dem en Fart af 11,5 Knob. For Sejlene alene kan Skibene under gunstige Forhold opnaa en Sejlhastighed af 12 Knob.

Det tredje japanske Skoleskib er en firmastet Bark ved Navn „Taisei Maru“, og det fjerde er en firmastet Barkentine, der hedder „Sintoku Maru“. De to sidste har begge Staalskrog og er forsynet med mindre dampdrevne Hjælpemaskiner.

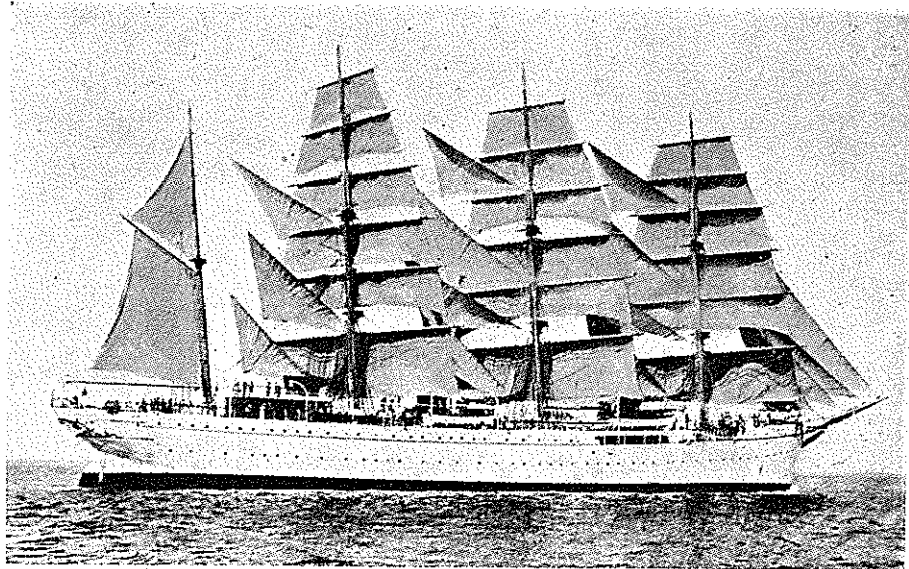
Alle de nævnte Skoleskibe tilhører den japanske Handelsflaade. Før Krigen var det saadan — og det er

det maaske endnu — at den japanske Regering krævede en syvaarig Uddannelse af sine Navigatører. Af disse syv Aar tilbragtes de fire paa Skole og de tre til Søs. Det ene Aar af Sejltiden skulde tilbringes paa et Sejlskib. — Som De vil have lagt Mærke til, ender alle de japanske Skoleskibsnavne paa Ordet „Maru“, der betyder „at rejse“. „Nippon“ betyder „Japan“, og „Kaio“, „Taisei“ og „Sintoku“ er alle tre Navne paa japanske Landskaber. „Nippon Maru“ betyder altsaa saadan noget som „Japan Trader“. Da Japan har adskillige Lande at skulle betale Krigsskadeserstatninger til, er det muligt, at Japanerne maa af med et Par af deres Skoleskibe. Hollænderne har saaledes Kik paa et af dem.

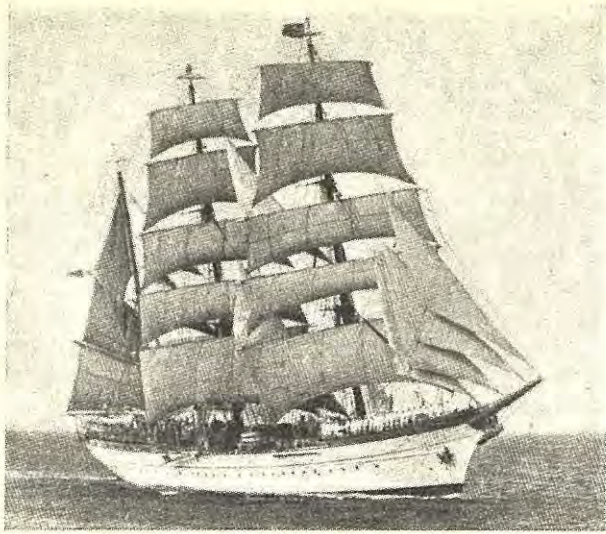
Gustaf Erikson-Skibe i Afrika og New Zealand.

Lige før Krigen talte Gustaf Eriksons Sejlskibsflaade tolv stolte Skibe, men kun to af dem naaede hjem, inden Uvejret for Alvor brød løs. De øvrige spredtes for alle Vinde. Nogle blev hurtigt ofret paa den moderne Krigsførelses blodvædede Alter, og andre blev taget som Priser. I vore Dages Krige er Ridderlighed og Pietetsfølelse som bekendt ikke i særlig høj Kurs.

Et af Skibene, den firmastede Bark „Lawhill“ paa 4660 Tons Dødvægt, kom til Sydafrika, hvor det blev taget som Prise. Finland var nemlig i den vanskelige Situation faktisk at være i Krig med alle de allierede Lande paa hele Kloden og samtidig at være Tysklands Medkæmper, skønt Landet overhovedet ikke havde noget Mellemværende med alle disse Nationer ud over med Rusland. At de Allierede heller ikke tog deres Krigserklæring til Finland saa bogstavelig, ser man f. Eks. af, at den finske Kaptajn for „Lawhill“ stadig



Det japanske Skoleskib „Taisai Maru“.



Det tyske „Horst Wessel“ er blevet amerikansk.

fik Lov at føre sit Skib, medens det sejlede for Syd-Afrikanerne. Skipperen insisterede ligeledes paa stadig at have sin Kone og Datter om Bord, og han fik sin Vilje.

Det prægtige Skib gjorde under Krigen et godt Stykke Arbejde for Nazismens Fjender, og Gustaf Erikson derhjemme i Mariehamn haabede hele Tiden paa, at han efter Krigen skulde faa sin Ejendom tilbage. I Foraaret 1947 solgtes Skibet imidlertid til et Firma i Kapstaden for £ 9000, hvorefter det blev betragtet som syd-afrikansk Skoleskib. Skibets Besætning, der er paa 45 Mand, bestaar udelukkende af Europæere, og den finske Skipper, hvis Navn iøvrigt er Arthur Söderlund, fører stadig Kommandoen om Bord. Som en direkte Følge af Krigen, kan Syd-Afrika altsaa i Dag betragtes som hørende til de nyeste Skoleskibslande.

New Zealand vil maaske ogsaa ret snart kunne tælles med blandt Skoleskibsnationerne, idet der er Chancer for, at Regeringen vil drive det berømte „Pamir“ som Statsskoleskib for 50—60 Elever. Maaske har den new-zealandske Regering, naar dette læses, imidlertid allerede opgivet Planen, som den hele Tiden har hævdet vil blive for kostbar. Men i alle Tilfælde er Landet blevet en Sejlskibsnation, og det er blevet det paa næsten samme Maade som Syd-Afrika.

New Zealand beslaglagde allerede i 1941 „Pamir“, som under Gustaf Eriksons Rederiflag var kommet med en Last Guano til Wellington. Skipperen om Bord blev meget vred over New-Zealændernes drastiske Skridt, og han blev derfor mistænkt for at være Nazist, hvilket dog sikkert ikke havde noget med Virkeligheden at gøre, men i alle Tilfælde maatte han forlade sit Skib.

Ved Overtagelsen blev Mandskabet stærkt forøget. New Zealænderne er som bekendt ikke daarlige Søfolk, og de udgjorde derfor Størstedelen af Besætningen. „Pamir“ blev underlagt „New Zealand Steamshipline“, der satte det ind i Sejladsen mellem Wellington og Amerikas Vestkyst. Under Krigen foretog „Pamir“ otte Langture, og efter Krigsafslutningen gjorde Skibet sig bemærket ved at sejle til London med en Ladning Gaver til Englænderne. „Pamir“ var det første Sejlskib, der siden 1901 var afgaaet med Last fra New

Zealand til London, og Ankomsten blev i de engelske Søfartsblade refereret paa en saadan Maade, at det var tydeligt, at ogsaa Englænderne ønskede et stort Sejlskoleskib til Uddannelse af Handelsflaadens Personer. I flere Blade gjorde man gældende, at en lang Række Lande, som man nævnte Navnene paa, allerede i flere Aar havde haft Skoleskibe. Mærkeligt nok savnede man i denne Liste Danmarks Navn.

U.S.A.'s Andel i Byttet.

Ogsaa i Amerika har der vist sig Interesse for Skoleskibe, men Interessen har navnlig vist sig i Orlogsmarinen. Den amerikanske Marine har i mange Aar haft et Skoleskib ved Navn „Tusitala“, der iøvrigt har en lang og begivenhedsrig Historie. Skibet blev bygget i 1883 af Robert Steel i Clyde og har haft følgende Navne: „Inveruglas“, „Sierra Lucina“ og „Sophia“. Skibet har en Tid endog sejlet under schweizisk Flag, idet det under den første Verdenskrig sejlede med Medicinalvarer for Schweiz over Atlanten. „Tusitala“ er nu, ifølge amerikanske Oplysninger, blevet ophugget. Det var paa 1748 BRT., og Skroget var af Staal. Det havde følgende Dimensioner: Længde 79,25 Meter og Bredde 11,88 Meter. Skibet var forsynet med Hjælpe-motor.

I den amerikanske Flaades Skoleskibshistorie har Navnet „Joseph Conrad“ en god Klang. Det gamle for-henværende „Georg Stage“ solgtes lige før Krigen til Kystbevogtningen af Rigmanden Herrington Hardtford for 1 Dollar! Grunden til, at Prisen ikke var højere, var ikke den, at Skibet blev anset for at være daarligt, men at en Marine som Regel ikke modtager Gaver. Iøvrigt fik det gamle Skib under den amerikanske Kystbevogtnings Flag baade en dansk 1. og 2. Styrmand. „Joseph Conrad“ gjorde ligesom „Danmark“ stor Gavn som Uddannelsesskib for amerikanske Kadetter under Krigen. Som „Vikingen“ tidligere har nævnt, har det gamle danske Skib nu endt sine Dage som Museum i Mystic, Conn.

Da Amerikanerne efter Krigen maatte af med „Danmark“, var de blevet for godt vant til at nøjes med de mindre Skoleskibe, som de i Forvejen ejede. Imidlertid fandt de Erstatning i Tyskland, hvor de beslaglagde „Horst Wessel“, som vi har omtalt nærmere i en foregaaende Artikel. Kort Tid efter Tysklands fuldstændige Nederlag blev det smukke Skib sejlet til Bermuda-øerne, efter at det i Krigsaarene havde sejlet Forsyninger til Østfronten fra Tyskland samt deltaget i Evakueringen. Under Sejladsen til Bermuda-øerne var en Del af det tyske Mandskab stadig om Bord, men det blev senere hjemsendt.

Den 7. Juni 1947 var „Horst Wessel“ klar til sit første Øvelsestogt under „Stars and Stripes“. Imidlertid havde det nu ændret Navn til „Eagle“ og havde gennemgaaet visse mindre Forandringer. Man havde ikke naaet at faa fjernet alle Sporene efter dets Karriere under tysk Flag. F. Eks. var alle de tysksprogede Skilte over Kamre og Rum endnu ikke udskiftet med amerikanske, men det betød naturligvis ikke saa meget.

„Eagle“ var paa Togtet ledsaget af Coast-Guard-Baaden „Campbell“, der under Krigen var kendt i hele Amerika for i 1943 forsætligt at have vædret en tysk U-Baad, hvorved den selv fik en slem Lækage og

maatte slæbes til New Foundland. „Eagle“s Besætning bestod af 17 Officerer, 58 Menige og 102 Kadetter, hvilket var 22 Mand mindre, end Tyskerne plejede at have om Bord. Skibet er ikke armeret under amerikansk Flag, og for at faa de nødvendige Skydeøvelser overstaaet var det nødvendigt, at man nu og da udskiftede Mandskab med „Campbell“. Turen startede fra New London og gik til Bermuda, Puerto Rico, Nassau, Bahama Islands, S. Carolina og sluttelig til New York.

I „Fighting Ships“ er blandt den amerikanske Flaades Enheder opført en tremastet Skonnert „Atlantic“, der er skænket af Mr. Gerard B. Lambert. „Atlantic“, der er 54,25 Meter lang, har stadig Sejlskibsrekorden for transatlantisk Sejlads. Den er sat i 1905 og er paa 12 Døgn og 4 Timer. Endvidere har Flaaden en tremastet Skonnert „Vema“, som er købt i 1941. „Vema“ er bygget i 1923, hvor den fik Navnet „Hussar“. Den er paa 533 BRT. og har iøvrigt følgende Dimensioner: Længde 61, 7 Meter, Bredder 10,05 Meter og Dybdegang 4,4 Meter.

Inden vi besøger Syd-Amerika skal vi lige nævne, at Canada i alle Tilfælde før Krigen har haft et Sejlskoleskib tilhørende Royal Canadian Navy. Det var en tremastet Skonnert „Venture“, der havde et Deplacement paa 250 Tons, en Længde overalt paa 44,5 Meter og en Vandlinielængde paa 33,53 Meter. Sejlarealet var 12.000 sq. ft. Det var forsynet med en Dieselmotor, der gav det en Fart af 7 Knob. Besætningen var paa 40 Mand, hvoraf de 24 var Elever. Skibet var bygget af Meteghan Shipbuilding Co. i 1937. Vi mangler desværre Oplysninger om dette Skibs Skæbne under og efter Krigen.

Syd-Amerikas Skoleskibe.

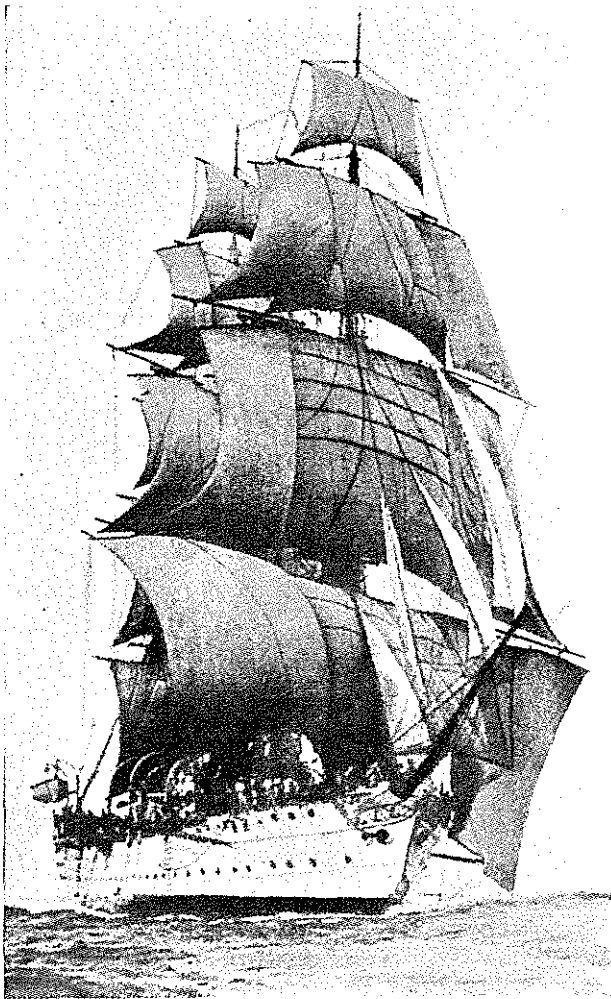
Og saa gaar Rejsen atter Syd paa, hvor vi vil møde en Mængde Skoleskibe, som alle tilhører Orlogsmarinerne.

Vi begynder i Brasilien, der er Syd-Amerikas største Stat og iøvrigt en af de største i Verden, hvad Udstrækning angaar. Brasilien har derfor ogsaa et stærkt Søværn. Den brasilianske Marines Skoleskib er kendt af mange Danskere fra dets Besøg i København i Efteraaret 1947, hvor dets brogede Besætning af alle Racer ikklædt Uniformer, der var endnu mere brogede end Menneskene selv, vakte stor Opsigt. Skibet hedder „Almirante Saldanha“, og Togtet sidste Aar var dets niende. „Almirante Saldanha“ startede fra Rio de Janeiro med Kurs mod Europa, hvor det først anløb en fransk Havn, hvorefter det var i Belgien, Holland, København og endda helt ovre i Stockholm. Paa Tilbagevejen besøgte Fartøjet Oslo, hvorfra Turen gik til England og derfra mod U.S.A., de vestindiske Øer og flere syd-amerikanske Havne.

„Almirante Saldanha“, der er en firmastet Barkentine, er bygget i 1933 hos Vickers-Armstrong Ltd., Barrow. Dets Deplacement er 3325 Tons. Længden over alt er 93,40 Meter, Vandlinielængden 80 Meter og Dybdegang 5,49 Meter. Sejlarealet er 25.990 sq. ft. Stormastens Højde er 50,77 Meter. Skibet er forsynet med en Diesel-Motor paa 1400 HK, der giver det en Fart paa 11 Knob. Dets ellers saa sympatiske Ydre skæmmes en Del af en grim sort Skorsten ved Stormasten. Medens Skibet var i København, blev jeg vist rundt om Bord af en af dets Officerer, og jeg maa sige, at Skibet var meget elegant og velholdt saavel uden- som inden-



„Almirante Saldanha“, den brasilianske Marines Stolthed.



Det argentinske Skoleskib „Presidente Sarmiento“ for fulde Sejl.

bords. Byggeprisen for „Almirante Saldanha“, hvis Skrog iøvrigt er af Staal, opgives til 314,500 engelske Pund.

Den hvidmalede Barkentine blev bygget som en Afløser for det gamle veltjente „Benjamin Constant“. „Almirante Saldanha“ er opkaldt efter en berømt brasiliansk Admiral, som gennem det sidste halve Aarhundrede har været alle brasilianske Søofficerers Ideal. Admiral Luiz Felipe Saldanha da Gama var født i 1846 og faldt i Kamp for Brasilien den 24. Juni 1895.

„Almirante Saldanha“ er ligesom de fleste andre Marine-Skoleskibe armeret og endda ret svært. Det er endvidere forsynet med alle moderne nautiske Hjælpe-midler, der saaledes gør det til det ideelle Skoleskib for vordende Søofficerer.

Derefter skal vi stifte Bekendtskab med Skoleskibet „Diez Y ocho Julio“, der tilhører Uruguays Orlogsmarine. Skibet er bygget i Leith i 1879 som Lystyacht. Det er forsynet med en Hjælpedampmaskine og er armeret med to Kanoner. For Maskineriet alene kan Skibet præstere en Fart af 12 Knob. Fartøjets Dimensioner er følgende: 58,13×7,9×4,6 Meter. Skibets Navn lyder ret indviklet for danske Øren, men betyder „Den attende Juli“. Dets tidligere Navne var „Normandy“ og „Lady Nell“.

Uruguay har imidlertid endnu et Sejlskoleskib for

sine Søofficersaspiranter. Det er en tremastet Gaffelskonnert ved Navn „Aspirante“, der er bygget af Træ i 1919, og som blev købt af Marinen i 1938 velsagtens for at aflaste sin noget aldrende Kollega. Skonnerten har tidligere haft fire Navne, nemlig: „Exir-Dallen“, „Parodi“, „Trinidad“ og „Gelmirez“. Skibet har et Deplacement paa 250 Tons, en Længde paa 32 Meter og en største Bredde paa 7,5 Meter. Det er forsynet med Hjælpe-motor.

Derefter gaar Turen til Argentina, hvor vi møder et storslaaet Syn. En 2850 Tons stor Fregat stryger for fulde Sejl lige imod os. Det er den argentinske Marines Skoleskib „Presidente Sarmiento“, der er bygget af Træ i 1898 i Birkenhead i England. Skroget er kobberforhudet. Skibet har tre Master, og Stormasten har en Højde af 54,75 Meter. Fregattens Længde mellem Perpendikulærerne er 81 Meter og Længden overalt 87 Meter. Den største Bredde er 13 Meter og Dybdegangen 7,5 Meter. En Tid tjente „Presidente Sarmiento“ som Yacht for den argentinske Præsident.

Tilslidst besøger vi Chile, hvis Marine har en gammel Bark „General Baquedano“, der er bygget af Armstrong, Elswick, i 1898. Skibet blev ombygget i 1923—24, men før Krigen havde man Planer om at bygge et nyt Skoleskib som dets Afløser. Planerne blev imidlertid ikke til noget, da man i Begyndelsen af Krigen købte det tyske Skoleskib „Priwall“, der blev døbt om til „Lautaro“.

„Priwall“ var, som vi har nævnt i en tidligere Artikel, en firmastet Staalbark, der var bygget i 1920. Skibet havde en Bruttotonnage paa 3,185 Tons. Det havde en Længde af 94,5 Meter og en Bredde af 14,22 Meter. I 1942 blev Fartøjet forsynet med to Hjælpe-motorer. Chilenserne fik imidlertid ikke meget Glæde af deres nye Skoleskib. I Begyndelsen af 1945 gik det tabt ved en stor Brand, forårsaget af en Nitratlast.

Chile har nu atter „General Baquedano“ som eneste Skoleskib. Skibets Skrog er af Træ og kobberforhudet. Dimensionerne er iøvrigt følgende: Deplacement 2500 Tons, Længde 73 Meter, Bredde 13,9 Meter og Dybdegang 5,5 Meter. Barken er armeret og er forsynet med en Dampmaskine paa 1500 Hestekræfter, der kan give den en Fart af 12—13 Knob. Sit Navn har Skibet faaet efter en chilensk Officer, der førte den chilenske Marine til Sejr i de afgørende Slag mod Peru og Bolivia i Krigen 1879—82.

Hermed sluttede vor Rejse rundt til de forskellige Skoleskibslande. Det var en Rejse paa godt og ondt, men vort Indtryk har været, at selv om de hvide Sejl i det praktiske Livs Konkurrence, hvor der stadig kræves mere Tempo, har lidt et afgørende Nederlag til de moderne Skibsmaskinerier, saa holder man stadig fast ved deres Brug ved Uddannelsen af unge Navigatorer.

Desuden har vi opdaget, at vi i Forhold til vort Lands Størrelse ikke er værst stillet med Hensyn til Muligheden for at give flest muligt af vore Søfolk Sejlskibuddannelse. Dog er der sikkert ingen Tvivl om, at vi snarest maa paabegynde Bygningen af endnu et stort Sejlskoleskib, hvis vi stadig vil holde os i forreste Position. Vore unge Mænd med Lyst til Søn staa ligefrem i Kø for at komme ud med et af vore Skoleskibe. Resultatet er, at mange mister Lysten ved stadig at vente forgæves. I Aar har man maattet sende

Det har jeg oplevet:

En Vinterrejse

DET er i de første Dage i November. Alt er Travlhed, der arbejdes Døgnet rundt ved alle de store Savmøller for at faa Skibene lastet hurtigst muligt, saa de kan komme afsted; der er ca. 40 Skibe under Lastning, og alle skal være færdige i Løbet af 8 Dage, thi paa Dvinafloden har der allerede dannet sig et tyndt Lag Is.

Sneen fyger ustandselig, og Temperaturen er langt under Nulpunktet. Hvad Øjeblik det skal være, kan Frosten sætte ind for Alvor, og de mange Skibe vil da blive bundet af Isen, som hurtigt lægger sit knugende Tag om dem.

Ingen har Lyst til at overvintre i Archangel, derfor yder enhver sit bedste for at blive færdig i en Fart.

De russiske Mænd og Kvinder, som laster Skibet, ligefrem sveder i deres tykke Klæder — i Rusland arbejder Kvinderne med ved alt — ja, selv den tyndt paa-klædte Maskinist, der fører Tilsyn med Spillene, kan holde Varmen trods Kulde og Sne.

Endelig er alt færdigt. Skibet udklareres og Lodsen kommer om Bord, saa nu kan Rejsen tage sin Begyndelse.

Der er tolv Skibe, som skal afsted paa en Gang. Alle er bestemt for England og Irland, saa det vil forme sig som en hel Kapsejls ned langs Norges Kyst.

Efter nogle faa Timers Forløb sættes Lodsen af ude ved Flodmundingen, Kursen rettes ind, og Rejsen begynder for Alvor.

Turen over Hvidehavet sejles paa Rekordtid, for straks efter, at Skibet er kommet ud i rum Sø, blæser en Storm op agter fra, og Skibet jages afsted.

Ved Ankomsten til Honningsvaag, hvor der igen skal tages Lods, er Skibet overiset, thi paa hele Rejsen har Stormen raset med Sne og Is, Tovværket er mandstøkt af Isen; af Spil og lignende ses ikke noget, det er alt sammen dækket af Is og Sne.

Nu da Skibet er kommet i Læ indenskærs, tør Isen og Sneen hurtigt. Her inde er det helt lunt, Temperaturen er oppe paa 10 Grader.

Den to Døgn lange Sejltur mellem de norske Fjælde forløber fint. Turen er pragtfuld, thi om Dagen skinner Solen og faar Sneen paa Fjældtoppene til at gløde, saa det ligner Guld, og om Natten flammer Nordlysene paa Himlen, og det er stjerneklart, alt er Skønhed.

Ved Aften passerer Hammerfest, Verdens nordligste Købstad; mange længselsfulde Blikke sendes af de Søfarende ind til den lille muntre og idylliske By, thi Skibet har for nylig været der, og da blev mangt et Venskab stiftet.

Ved Ankomsten til Harstad, hvor der skal indtages Bunkers, møder der det danske Skib et stolt Syn, for ved hver Ende af Kulkajen smælder et Flag i den stærke Blæst; det norske og det danske Flag er hejst. Man bliver næsten vemodig stemt ved dette Syn, og indrømme maa man, at det er en flot Handling af Nordmændene, noget tilsvarende ser man ikke andre Steder paa Jorden.

Naa, Kullene indtages, og Skibet stævner nu ud paa den lange Rejse til Irland efter at have sat Lodsen af i Lødingen.

Saa snart Skibet er klar af Skærene, mærkes den stærke Blæst for Alvor. Det blæser med Styrke 7, og hele Atlanterhavet vælter i store Bølger ind mod Norges Kyst, saa vi ruller slemt.

Alt gaar godt de første to Døgn, skønt man kommer langsomt frem, ca. 20 miles i Vagten. Pludselig springer Vinden om i stik Vest, og det er nødvendigt at ændre Kurs. Vindens Styrke er nu 8, og der er Udsigt til at den vil vokse, Søerne er blevet sværere og skyller uophørligt fra For til Agter paa Skibet.

Allerede nu har Søen bidt godt til, Solsejlsribber og lignende ikke svære Ting er slaaet i Stykker.

Paa fjerde Døgn er Vinden 10 i Styrke, og Skibet er som en Nøddeskal paa Havet, det tumles hid og did. Styringen er vanskelig, og at komme fremad er der ikke Tale om. Man skal være glad, blot man kan holde op mod Vind og Sø.

I et saadant Vejr er det sand Akrobatik, der udføres af de Ombordværende; man har Mas nok med at holde sig fast, men alligevel skal det daglige Arbejde udføres som sædvanlig, det synes næsten umuligt, men trods alt bliver det gjort.

Et lille Haab er der for at komme i Læ ved Shetlandsøerne, men ak! det sker ikke, der er ikke noget Læ før ved Hebriderne, og inden man naar dertil har Stormen kulmineret; dette hændte en Nat ved To-Tiden.

Pludselig faar Styrmanden Øje paa en forkert Sø, men forsent. Kæmpen har allerede rejst sig for at knuse Skibet og sende det ned i det kolde Dyb.

Styrmanden skriger gennem Stormen til Rorgænger: "Hold fast", og i næste Øjeblik er alt et fraadende Helvede. Kun det øverste af Mastetoppene kommer ikke med i Søen.

Er det nu forbi, er det Døden for alle i den vaade Grav?

Nej, lidt efter dukker Skibet igen op af Søen og Hundreder Tons af Vand vælter sig af det sitrende Skrog.

Alt er Forvirring, ingen ved endnu, om man har klaret sig.

I Maskinrummet piskes Vandet, der er slaaet ned gennem Skylighter og knækkede Lufrør, af Krumtapsaksel o. l. Maskinen farer rundt med et infernalsk Spektakel, thi Skruen er oven Vandet.

Paa Fyrpladsen er alt ligeledes Forvirring, Kullene sejler rundt, og de to underste Fyr er blevet slukket; her ude er det ene Lufrør blevet slaaet i Stykker, og Vandet vælter ind af alle Døre og Lemme, der vender ud til Dækket.

Oppe paa Dækket vil man sikkert møde et sørgeligt Syn, naar det bliver Dag, og man kan se Skadens Omfang; endnu er det ikke muligt at konstatere dette. Ingen tør vove sig ud i Mørket, det vilde være den visse Død.

Da det endelig blev lyst, viste det sig, at Søen havde været frygtelig haard ved alt, undtagen ved Dækslasten, hvor Surringerne havde holdt godt.

Redningsbaadene var knust, Daviderne bøjet eller knækket, alt løst var skyllet over Bord o.s.v.

Hvad Mennesker var mange Uger om at fremstille, havde Søen ødelagt paa Sekunder.

Hvad er et Menneskes Tanker i saadanne Sekunder, hvor ingen ved, om det er Døden for alle i „Kong Graaskægs“ knugende og kolde Favn?

Ingen kan svare derpaa, thi enhver har deres egne Tanker, og de er forskellige og mangeartede.

Nogle tænker paa Gud, nogle paa Forældre, Kæreste eller Kone, Børn og Hjem, andre har ligegyldige Tanker, og atter andre tænker kun paa at gøre deres Pligt over for Skib og Ladning.

Trods Alvoren indtraf et — bagefter — pudsigt Træk.

2. Mester, der var paa Vagt, gik op for at purre 3. Mester ud, og hvilket Syn mødte der 2. Mester!

Da han aabnede Døren ind til 3. Mesters Kammer væltede Vandet ud derfra. Det havde staaet i en Højde af ca. 3 Fod derinde, og midt i det hele sad 3. Mester i Pyjamas med et Lommeur i Haanden.

Ved senere at udsørge 3. Mester fik man følgende Forklaring:

3. Mester, der laa og sov i Køjen, vaagnede ved det Brag, Søen gav, da den væltede ind over Skibet; Søen havde knust et Kooje og slaaet Luftventilen i Dækket i Stykker, saa Vandet væltede ind begge Steder.

3. Mesters første Tanke var at fare ud i Gangen, men da Vandet blev ved at fosse ind, havde han tænkt, at nu var Skibet gaaet under, og saa var der ingen Grund til at gaa ud i Gangen, thi ingen Frelse fra Døden var mulig.

Han havde derfor taget sit Lommeur for at se, hvor længe det vilde vare, inden Kammeret fyldtes med Vand, det syntes han kunde være interessant at vide.

Heldigvis fik han det ikke at vide; derimod fik han travlt med at fiske noget Tøj op af Vandet og faa det paa — tørt Tøj fandtes ikke i Kammeret.

I 11 Dage kæmpede Skibet sig frem og kom saa endelig i Læ ved Hebriderne.

Nu fortsattes Rejsen støt og roligt, til man igen kom ud i det aabne Atlanterhav; Stormen var løjet af, men endnu var der svære Søer.

Da man kom ned til „Loop Head“, betænkte Skipperen sig paa at løbe ind paa Floden, for det kunde blive skæbnesvangert for Skibet, da Søen der var ualmindelig svær og Kysten meget farlig; der hvor Søen brødes mod Klipperne, stod Skumsprøjtet op i en Højde af ca. 125 Meter.

Dog, Skipperen vovede Forsøget, og det lykkedes overmaade godt; Lodsens kom om Bord, og nu gled Skibet støt og roligt op ad den smukke „River Shannon“ mod den sikre Havn.

Tidlig en Søndag Morgen var Skibet fortøjet, og dermed var dette og Lasten bragt frelst i Havn, dog var det et bedrøveligt Skue, selve Skibet frembød med sit af Søen raserede Dæk.

Omtrent samtidig lød 1. Styrmandens og 1. Mesters Røst, paa Dæk og i Maskine, med det forjættende Ord „Udskejning“, hvilket var ensbetydende med, at alle nu kunde holde fri, og saa var „Rejsen endt“. „M“.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

Aarbogen 1948

Aarbogen for 1948 fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg foreligger nu og fremtræder som sine Forgængere i det samme gedigne Udstyr og med samme lødige Indhold som disse, under Direktør K. Klems Redaktion. Aarberetningen om Museets Drift o. s. v. omtaler de i Aarets Løb ved Køb eller som Gaver er hvervede Genstande, der er tilgaaet Museet, samt omtaler de Søhistoriske Skrifter, som Museet i Forbindelse med Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ har udsendt af Forfatteren Louis E. Grandjean, nemlig „Skibbruddets Saga“ og „Skibsfartens Hjælpetropper“, som forhaabentlig efterfølges af mange flere, da der er Emner nok at behandle.

Aarbogen indeholder foruden Aarsberetningen Afhandlinger om forskellige Emner, og her indledes med en Afhandling af Adjunkt Marius Hansen, Nakskov, om Udgravningen af *Kong Hanses Skibsværft Engelsborg paa Slotø i Nakskov Fjord*, der giver en udmærket Fremstilling af, hvorledes dette kombinerede Værft og Fæstning har været indrettet, og man maa haabe, at denne Afhandling følges af en udtømmende Beskrivelse af dette middelalderlige Skibsværft.

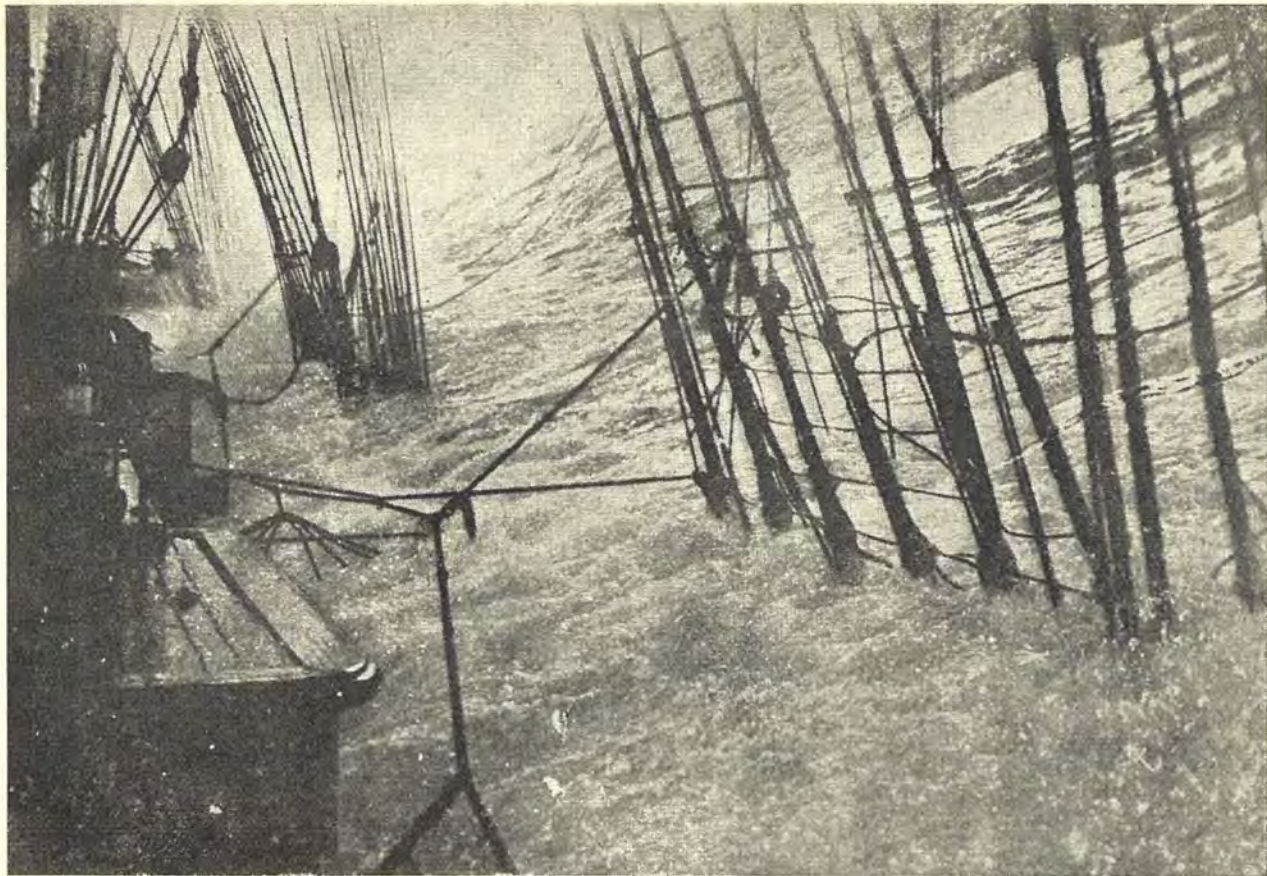
Henning Henningsens Artikel „Indvielses- og Op-tagelsesskikke til Søs“ giver en Beskrivelse af de gamle Skikke, der herskede ombord, naar en ung Mand kom til Søs for første Gang og skulde indvies til Sølivets ikke altid lige morsomme daglige Gerning, og det maa haabes, at mere om dette Emne kan indsamles og bringes til de interesseredes Kundskab, men det haster med Indsamlingen heraf, idet de gamle Søfolk, der kender noget til disse Skikke, snart er borte, og med dem forsvinder Muligheden for at faa disse gamle Skikke optegnet og bevaret for Efterverdenen.

Georg Nørregaard fortæller i sin Artikel om de danske Slaveskibes, „Fredericus Quartus“ og „Christianus Quintus“, Forlis ved Nicaragua 1710. Artiklen er interessant og giver et Indblik i de Forhold, hvorunder Besætningen paa Slaveskibene arbejdede, og hvorledes Slaverne blev behandlet om Bord under Rejsen fra Afrika til Vestindien, en Sejlads, der ikke var blottet for Farer dels ved Opstand af Slaverne under Turen, dels ved de Farer, som Farvandet i Vestindien kunde udsætte Skib og Besætning for, men den viser os tillige, at det ikke altid stod lige godt til med Navigatørernes Kundskaber om at føre et Fartøj frem til den forud bestemt Havn.

Jørgen H. Barfod har i sin Artikel om „Norske Defensionsskibe og deres Udrustning under Torstenssonfejden“ givet en udmærket Fremstilling af, hvorledes disse Skibe var bygget, deres Udrustning og deres Brug under Krigen, men viser tillige, at det ikke altid var let at faa Ejerne af disse Skibe, til Trods for de Privilegier, som de havde, til at stille Skibene til Kongens Raadighed, hvilket Christian IV ogsaa paataler overfor sin Lensmand i Norge, Hannibal Sehested, der fik Befaling til at gaa haardt i Rette med de efterladende Ejere, men lige lidt hjalp det.

Artiklen „Nogle gamle danske Købmandstyper“ af R. Berg giver et Indblik i Købmandstyper fra saavel Provinsbyerne som fra København og viser, at Købmandsstanden kun udviklede sig langsomt op til det,

Fortsættes Side 18



Et glimrende Fotografi af „Vimeira“ under Uvejret. Det er taget med et almindeligt Amatorapparat af Fortælleren selv.

Havari paa Stillehavet

Fra Kaptajnen paa en af vore store Rutebaade har vi modtaget nedenstaaende Beretning om et Sejlskibshavari paa Stillehavet. En saadan Tur som den, der her er beskrevet, er et af mange Eksempler paa, at de danske Skibsførere, som har faaet en saadan Uddannelse, er Suffolk i Ordets fulde Betydning.

DEN 12. OKTOBER 1918 startede jeg paa min første Jordomsejling. Jeg var mænstret om Bord i den 4-mastede Bark „Vimeira“ af Glasgow som Matros. „Vimeira“ var bygget i Slutningen af det forrige Aarhundrede af Connel i Glasgow. Det 2233 Tons store Sejlskib havde en Længde af 283.4 Fod og en Bredder af 42.5 Fod. Skroget var af Jern. Stormasten havde en Højde af 175 Fod.

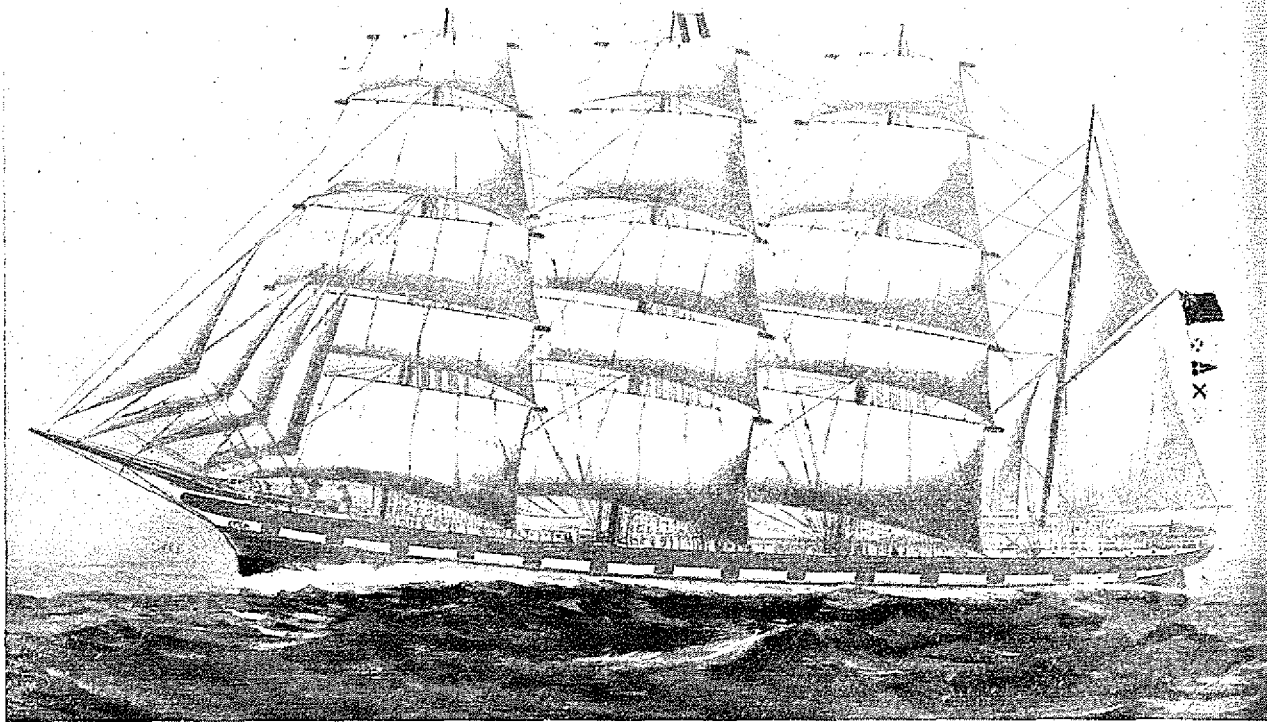
Vi afsejlede med Stykgods fra New York til Melbourne i Australien. To Maaneder senere saa vi for første Gang Kysten af Australien ved Cap Outway. Her fortalte Lodsens os forresten, at Krigen var forbi. Dagen efter, den 13. Januar 1919, ankom vi til Melbourne, hvorfra vi senere blev slæbt ned til Williams-town for at laste Ilvede.

Den 10. Marts afsejlede vi med Queenstown som Maal. Alt gik godt til at begynde med, men fire Dage efter kulede det op fra Syd. Vi lagde Skibet til Vinden for Undermærsejl alene. Vinden voksede imidler-

tid stadig i Styrke. Da vi befandt os paa ca. 43.44 sydlig Bredder og 156.54 østlig Længde eller paa det nærmeste halvvejs mellem Tasmania og New Zealand, skete der det uheldige, at Lasten forskubbede sig og derved gav os en Slagside paa ca. 40 Grader, som det var os umuligt at rette op. Et af Sejlene blæste væk, som havde det været et Stykke Papir, medens de øvrige efterhaanden flængedes med nogle Smæld som Kanon-skud.

I Løbet af Natten tog Stormen til. Søerne væltede hen over Skibet og rev næsten alt, hvad der var paa Dækket, med sig. Næste Dag, Lørdag, og den følgende Nat drev „Vimeira“ hjælpeløst rundt, fuldstændig overladt til Vejrgudernes Naade. Kabys og alt Kabysinventar blev fuldstændig raseret, og vi maatte spise de smaa Rationer af Fødemidler, Søerne havde levnet, ganske utilberedt.

Kaptajnen havde som en sidste Udvej givet Ordre til, at der skulde gøres et Forsøg paa at flytte Lasten



„Vimeira“ af Glasgow.

paa Plads igen. I et heldigt Øjeblik lykkedes det nogle af os at slippe ned i Lasten. Da vi aabnede Lugen, slog en ordentlig Sø ned i Lasten og ødelagde en Del af Kornet, som vi siden maatte kaste over Bord. Det var et haardt Arbejde og et ikke ufarligt Foretagende at flytte Hveden paa Plads igen.

Naturligvis fik vi ikke Tid til at sove, medens Stormen rasede, men vi havde den Tilfredsstillelse, at „Vimeira“ næsten rejste sig fra sin Slagside igen. Søndag Morgen løjede det noget af, og den 24. Marts naaede vi tilbage til Sidney for at reparere. Det stolte Skib saa noget forpjusket ud og vakte stor Opsigt i Byen.

Heldigvis var vi alle sluppet fra Havariet med Livet i Behold.

En Maaned senere var vi atter klar, og efter 132 Dage i Søen naaede vi endelig til Queenstown. Paa denne Rejse brækkede Krydsmærsejlsfaldet og faldt ned over 1. Styrmand, der blev saaret haardt i Hovedet.

„Vimeira“ havde i Tidens Løb gjort mange fine Rejser. Saaledes i 1897 fra San Francisco til Antwerpen paa 111 Dage, i 1901 fra Astoria til Plymouth paa 115 Dage og i 1902 fra Pisaque til Hamburg paa 93 Dage. I Maj 1924 blev den solgt til Ophugning.

Handels- og Søfartsmuseet Fortsat fra Side 16

vi nu forstaar ved Købmandsskab, men det maa anbefales at læse Artiklen, der er meget interessant og instruktiv.

Aarbogen slutter med at omtale Kommandør Søltings „Bombebøsse“, der nu har sin Plads paa Kronborg, hvor den stadig tjener sit Formaal nemlig at samle Penge ind til gamle Søfolk til at videreføre hans Værk „Bombebøssen“, Hjemmet for gamle Søfolk.

Man maa lykønske Museet til, at det igen har udsendt en Aarbog, der er af en Lødighed, der fuldt staar paa Højde med de tidligere udsendte Aarbøger, og haabe, at den maa blive efterfulgt af mange af samme Lødighed, samt at Museet maa faa den Støtte fra Myndighederne, som det fortjener for det Arbejde, det udfører for at gøre den danske Befolkning interesseret i alt, hvad der hører til Sølivet, der er af en afgørende Betydning for hele Landets Trivsel, hvad der desværre ikke synes at være gaaet op for Gennemsnitsdanskeren, der synes helt at have glemt vore stolte maritime Traditioner.

O. B. N. A.

Fjerne Landes Skoleskibe. Fortsat fra Side 14

„Georg Stage“ ud paa hele to Togter med to forskellige Hold Elever, hvilket understreger den Kendsgerning, at det er paa Tide at udvide Skoleskibsflaaden. Mange vil vel stadig paastaa, at Sejlskibuddannelsen er overflødig i Maskinernes Tidsalder, men Tendensen ude i Verden til stadig at anskaffe sig Skoleskibe tyder paa, at Paastanden ikke holder Stik.

Løvrigt kan vi meddele, at nogle af vore store Rederier har Planer liggende klar til Bygning af nye, fragtførende Sejlskoleskibe. Disse Skoleskibe bliver imidlertid først bygget, naar det bliver lettere at anskaffe de fornødne Materialer. Af Hensyn til Handelsflaadens Genopbygning har man ment, at det var kloge at anvende de forhaandenværende Materialer til at bygge nye Brugsskibe for. Forøvrigt omfatter de paagældende Rederier deres Planer med Hensyn til Skoleskibene med den største Hemmelighedsfuldhed. Man vil ikke give Oplysninger, der, naar Bygningen af Skibene begynder, maaske vil være ukorrekte paa Grund af saadanne Ændringer, Udviklingen kan medføre.

SØFART OG SKIBSBYGGERI

i Marstal

Af ERIK KROMAN

Fortsat fra forrige Nummer.

FRA Begyndelsen af 90erne begyndte en Del marstalske Skibe Farten paa Marokko. Man lastede Bønner i Saffi og Daralbeida (Casablanca) især til England. Marokkofarten havde den Fordel, at Skibene ikke skulde være kobberforhudede, men den var meget farefuld, da Skibene laa opankrede for aaben Kyst. Marstallerskibene var saa godt som de eneste danske Skibe, der sejlede i denne Fart. Mens det væsentlig var de mindre Skibe, der sejlede til Marokko, idet de paa Grund af Kystens Farlighed maatte kunne laste paa kortest mulig Tid, optog ligeledes fra 90erne de større Skibe Sejladsen paa Senegal med Træ, særlig fra Gøteborg. Efter at have losset Tømmeret i Senegal (St. Louis, Dacar, Rufisque) gik man ballastet til Vestindien eller Mexico. Senegalfarten var for saa vidt en Udvidelse af den franske Fart, som det var gennem Forbindelse med franske Firmaer, man var kommet ind paa den.

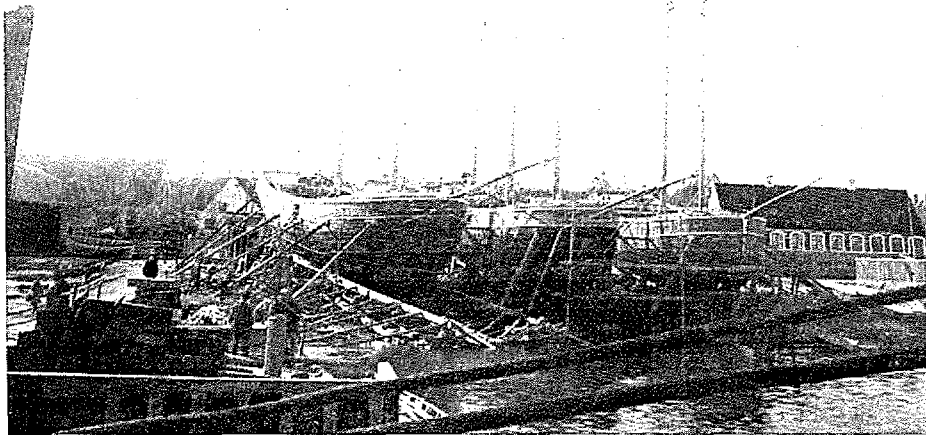
Den mindre Sejlskibsfart var stadig knyttet til Østersøen og de danske Farvande, og en Aarrække var der en betydelig Trafik med Korn fra de prøjsiske Byer Königsberg og Danzig til Danmark. Andre Skibe var — lige op til den første Verdenskrig — optaget af Sejlads med Brosten fra de sydsvenske Havne til Tyskland.

Fragterne havde været nedadgaende i 80erne, og sidst paa Vinteren 1886 laa der over 200 fragtsøgende Skibe i Marstal Havn. Fra 1888 gik det atter opad. Der kom stærkt Liv i Skibsbyggeriet, og i 1890 naaede Skibsflaaden op over 300 Fartøjer. 1893 talte Flaaden 332 Skibe med en Tonnage af 26.908 Tons N., heri medregnet 2 Dampskibe paa tilsammen 657 Tons. Her til kom 9 større Sejlskibe paa tilsammen ca. 1703 Tons, som var registreret i Svendborg. Den samlede Skibsflaade bestod saaledes af ialt 341 Skibe paa ca. 28.611 Tons. Fragterne var nu imidlertid atter nedadgaende, og der indtraadte en Standsning i Byggeriet. I den flove Periode, som varede til 1898, bortsolgte en Del af de ældre Skibe, særlig til Sverige, og Antallet af hjemmehørende Fartøjer sank i Løbet af disse Aar til 288 med en Tonnage af 25.361 Tons N. i 1899.

Omkring 1900 kom et fornyet Opsving, hvad der stod i Forbindelse med, at Prisniveauet var begyndt at stige. Fragterne steg stærkt, hvad der fremkaldte en stærk Forøgelse af Tonnagen. I Aaret 1900 blev der bestilt ikke mindre end 28 nye Skibe til Byen. Paa Marstals Havnepladser stod der til Stadighed 6—8 Skibe paa Stabelen paa een Gang, og hver Gang et Skib løb af Stabelen, blev Kølen lagt til et nyt. Samtidig var der næppe det Skibsværft i Danmark, hvor der ikke



Sejlene tørres i Marstal Havn.



Skibsværft i Marstal med typiske Marstalskibe paa Stabelen. (New Foundland-Sejlere).

byggedes Skibe til Marstal. I Aarene 1901—02 for-
egedes Marstals Skibsflaade med en nybygget Tonnage
til en Værdi af 1.600.000 Kr. Disse nybyggede Skibe
var alle store Skibe med en Lasteevne af 300—600
Tons eller 100—200 Stander. De blev for den over-
vejende Del sat i oversøisk Fart, og Marstal havde de
følgende Aar 50 til 70 Skibe i denne Fart, som nu blev
den vigtigste Sejlads for de større Skibe. Mens man
tidligere overvejende havde sejlet paa Troperne, begyn-
der o. 1900 tillige Farten med Træ fra Canada særlig
fra Smaahavnene omkring St. Lawrens til England.
Kort efter begyndte ogsaa New-Foundlandsfarten med
Fisk fra New Foundland og Labrador til Spanien.
Mens den oversøiske Fart tidligere oftest havde været
Vinterfart, gik Skibene nu ogsaa Vest paa om Somme-
ren. En almindelig Fart var det med Træ fra Sverige
til Seneral, derfra ballastet til Canada, U. S. A. eller
Mexico eller Vestindien og tilbage til Europa. Kun
sjældent gik Marstallerskibe til Østafrika eller Ostin-
dien. De meget lange Ruter betalte sig ikke for de for-
holdsvis smaa Skibe.

I 1903 begyndte Fragterne at falde stærkt, og man-
ge Skibe sejlede med Underskud Aar efter Aar. Den
lange Stilstandsperiode bevirkede, at mange tabte
Troen paa Skibsfartens Muligheder, og flere store Re-
derifartstøjer bortsolgte til meget lave Priser. Fra 1910
begyndte det imidlertid saa smaat at gaa opad igen, og
fra 1912 var Fragterne atter oppe paa den gamle Høj-
de. Man maatte nu beklage Bortsalgene i den foregaa-
ende Tid, og Skibsbyggeriet, der i flere Aar havde lig-
get næsten stille, kom paa ny i fuld Gang. I 1913 stod
der i Marstal samtidig under Bygning 9 Skibe af en
Drægtighed fra ca. 100 til 150 Registertons, mens sam-
tidig ældre Skibe var under Reparation. Der var des-
uden indgaaet Byggekontrakter angaaende Levering af
Skibe paa flere Hundrede Registertons til det følgende
Aar.

Ved Begyndelsen af 1913 var der i Marstal

Tolddistrikt af Skibe paa
over 20 Tons Brutto Hjen-
nehørende 4 Dampskibe,
Barkskibe, 94 3-m. Skonne-
ter (og 3-m. Skonnertribri-
ger), 11 Skonnertribriger, 8
Skonnerter, 47 Galeaser o.
9 Jagter, ialt 252 Skibe me-
en samlet Brutto Tonnage
af 34.627 Tons.

Af Rederier i Marstal
Tiden fra 1880 til den før-
ste Verdenskrig indtog Fir-
maet H. C. Christensen en
førende Stilling. — Efter
Grundlæggeren H. C. Chr-
istensens Død førtes Firmaet
videre af hans to Sønner og
2 Svigersønner. 1913 ejede
Firmaet ialt 4 Dampskibe
paa tilsammen 2630 Netto
Registertons og 18 Sejlski-
be paa 3777 Netto Reg-
Tons. Firmaets Værft ledet
des af Sønnen Jørgen Ohl-
sen Christensen. Det omdan-

nedes 1913 til Staalskibsværft. Værftet havde da siden
dets Grundlæggelse sidst i 1860erne staaet ledigt. Af
dets 34 Byggenumre var de første 12 Skibe bygget af
Jens Jensen Bager og de senere 22 af Jørgen Ohl-
sen Christensen.

Mens H. C. Christensens Rederi efter 1880 blev en
udpræget Familierederi — i den gamle H. C. Christen-
sens Tid havde f. Eks. Skipperne oftere haft Part
Skibene — var Tiden fra 1880 til Verdenskrigen iøv-
rigt de egentlige Partrederiers Tid. Saa godt som alle
større Skibe uden for H. C. Christensens Firma byg-
gedes til Partrederier. Denne Form for Sammenslut-
ning egnede sig udmærket for de marstalske Forhold.
Den store Udstrækning havde selv Smaafolk lidt Kapital, og
da saa godt som alle paa den ene eller den anden
Maade havde Berøring med Skibsfarten, var det næst-
liggende at sætte Penge i Skibspapirer, hvor man kun-
de gøre sig Haab om at opnaa højere Renter end
Sparekassen. Da Parterne var udstykket i Hundrede-
dele, kunde alle være med, og det var ikke ualmind-
ligt, at f. Eks. Tjenestepiger havde Skibspapirer. En
Partrederi omfattede altid kun et enkelt Skib, men hyp-
pigst var en enkelt Mand Hovedparthaver i og korre-
sponderende Reder for et større Antal Skibe. Det stør-
ste Rederiforetagende baseret paa Partrederi var det
som lededes af kongelig Agent N. Petersen, og denne
har overhovedet haft stor Betydning for den stærke Ud-
vikling af Partrederierne i Marstal. Rederiets store Sejl-
skibe havde i lang Tid fast Fart paa Vestindien, især
Gouadeloupe, hvorfra de besørgede Sejladsen med Suk-
ker til Nantes og Bordeaux. Ved Agent Petersens Død
1902 omfattede Rederiet ca. 22 Skibe, hovedsagelig
3-m. Skonnerter. Virksomheden fortsattes af hans Søn-
ner. 1913 omfattede Rederiet 17 Skibe paa tilsammen
3384 Tons.

(Sluttes i næste Nummer)

Husk at forny Deres Abonnement!

Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Vendita
 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. Jensen 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 Bjergrings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjyck D/S
 Hans Svendsen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phonix
 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

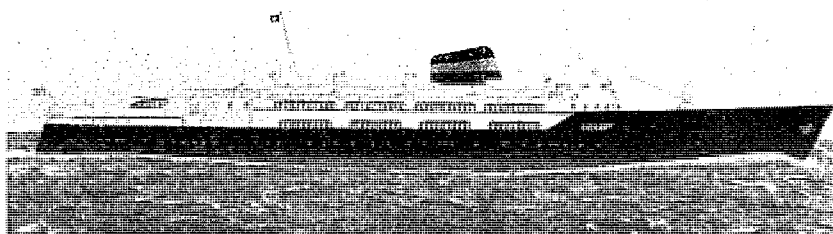
To nye Skibe til Aalborgruten

Det Forenede Dampskibs-Selskab har siden Krigens Slutning sat ikke mindre end 15 nye Skibe i Fart og har endnu et Nybygningsprogram i Ordre paa 13 Skibe, der bygges ved danske Værfter.

Heraf er „Kronprinsesse Ingrid“, Søsterskibet til „Kronprins Frede-

rik“ De 2 Skibe bygges ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og Arbejdet er allerede saa langt fremskredet, at det ene Skib ventes at kunne sættes i Fart i Slutningen af 1949, og det andet inden Sommersæsonens Begyndelse 1950.

Vi er nu i Stand til at bringe et



En af D. F. D. S.'s Nybygninger til Aalborgruten.

rik“, til Esbjerg—Harwich Ruten og de 3 Søsterskibe til Middelhavsbaaden „Samos“ forlængst sat i Vandet og vil kunne regnes at være klar til at gaa i Fart for Middelhavsbaadens Vedkommende i Løbet af nogle Maaneder og for „Kronprinsesse Ingrid“s Vedkommende ved Sommersæsonens Begyndelse næste Aar.

Al de øvrige Nybygninger er de 7 Lastskibe af forskellig Type, medens de 2 er Nybygninger til København—Aalborg Farten, og det er disse Skibe, den største Interesse vil samle sig om.

Billede af Skibene, og som vil ses af dette, ligner de i det ydre „Kronprins Olav“ og „Kronprins Frederik“, men de skal have en endnu større Fart, end disse Skibe har. For Tiden sejler Aalborg-Skibene med en Fart af ca. 16 Knob, de nye Baades Fart vil blive lidt over 20 Knob. Naar man er gaaet op til denne store Hastighed, er det først og fremmest for ogsaa paa Aalborgruten i Ferietiden at kunne lade det samme Skib i samme Døgn foretage baade en Dagtur og en Natur, saaledes som det i de senere Aar har været gen-



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. OKSEN - 43

nemført paa Aarhusruten. Ved den høje Hastighed bliver det ligeledes muligt at opfylde et længe næret Ønske fra de rejsendes Side om, at Afgangstiden fra København i Vintertiden skal kunne sættes saa sent, at et Teaterbesøg her bliver muligt.

Det er ikke for meget at sige, at den Indsats, der her gøres, er et meget stort Spring i Udviklingen, og det er en Indsats, der vil faa stor Indflydelse paa Mulighederne for Københavns Befolkning at holde Ferie ved Vesterhavet. Rejsen med Skib er billig, og Erfaringen viser, at særligt Familier med Børn foretrækker Rejsen til Søs.

Paa en Maade kan det siges, at en Tur til Vesterhavet kan blive en Søndagsudflugt; med Afgang fra København Lørdag Middag Kl. 12 eller Lørdag Aften Kl. 24 kan man have hele Søndagen i Nordjylland til sin Disposition og atter være i København Mandag Morgen saa tidligt, at man kan optage sin Virksomhed til normal Tid.

Skibene bliver i enhver Henseende det mest moderne, der findes, ikke alene i det ydre, saaledes som det fremgaar af Billedet, men ogsaa med Hensyn til de Bekvemmeligheder, der stilles til Passagerernes Raadighed under Overfarten, hvad enten denne foregaar ved Dag eller Nat, og det gælder ikke alene for Passagererne paa 1. Klasse, men man kan paa en Maade sige, at det endnu mere er Tilfældet for de rejsende paa Fællesklasse, som paa disse Skibe kommer til at rejse under Forhold, som ikke findes bedre andetsteds og sikkert vil kunne tilfredsstille selv et meget krævende Publikum.

Den arkitektoniske Indretning af Skibene sker under Professor Palle Suensons Vejledning.

Naar de 2 nye Skibe er færdige, er det Hensigten at benytte M/S „Aalborghus“, som er et fuldt moderne Skib i enhver Henseende, idet det er bygget saa sent som i 1937, i Farten Oslo—København i Samsejling med „Kronprins Olav“, saaledes at Afgangene paa denne Rute fordobles fra 3 til 6. Helt paa lige Fod med „Kronprins Olav“ kan „Aalborghus“ dog ikke sejl paa Grund af, at dets Fart kun er ca. 17 Knob, og det er derfor Hensigten, saa snart Forholdene gør det muligt, at bygge et Søsterskib til „Kronprins Olav“ og lade „Aalborghus“ blive Reserveskib for de indenlandske Ruter.

De to nye Skibe vil faa følgende Dimensioner:

Længde	104,0 m
Bredde	14,6 m
Dybde fra Hoveddæk	7,8 m
Deplacement	ca. 3350 Tons
Brutto Tonnage	ca. 3200 ”
D. W. Kapacitet	800 ”
I. H. K.	7600
Fart	20 Knob

Passager-Apteringen.

Skibene vil kunne medtage:

85 Passagerer	paa	1. Klasse
220	”	2. Klasse
ca. 700	”	3. Klasse (uden Køje)

Kamrene paa 1. Klasse vil blive indrettet som 1- og 2-Køjes Kamre, der alle er beliggende paa A-Dækket (lige under Baaddækket), hvor ogsaa kombineret Spise- og Rygesalon, 1. Klasse, er beliggende.

2. Klasse indrettes paa C- og D-Dæk med 2- og 4-Køjes Kamre, hvor ligeledes 3. Klasses Opholdsstuer findes.

Paa B-Dækket indrettes to store Saloner til Brug for saavel 2. som 3. Klasse. I den forreste Salon, der navnlig maa betragtes som Spisesalon, bliver der Plads til ca. 100 Passagerer, og Spisning og Servering foregaar som paa 1. Klasse. Den agterste Salon, hvor der vil være Plads til ca. 170 Passagerer, maa nærmest betragtes som en kombineret Opholds- og Spisesalon.

Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har netop udsendt sin Aarsberetning, der er præget af Skolens 40 Aars Jubilæum, hvortil var forsamlet 400 Gratulanter. Ved Jubilæumsfesten afsløredes en Mindetavle over omkomne Elever under Krigen.

Trods sidste Aars langvarige Vinter og stadige Pristigninger har Skolen haft et godt Arbejdsaar. At de 70 Elever, der i Aarets Løb har været undervist paa Skolen, har været glade for Opholdet, fremgaar af, at Vinterholdet ved Afslutningen overrakte Sømandshøjskolen et smukt Barometer som Gave. Der har i Løbet af Aaret boet 255 Søfolk og Elever paa Højskolen.

Sømandshøjskolen paabegynder et nyt Kursus den 1. November.



DANSK RADIO
AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7282 · TELEGRADR. DARIOSE

★

Driftsselskab for

RADIOANLÆG

ombord i danske Skibe

★

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
Formaal · Ekkolod Apparater etc.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

Den danske Minestrygning

Trods et stort og ihærdigt Arbejde fra Marinens Side viste Aalborgdamperens Forlis, at Minefaren endnu er til Stede i de danske Farvande. Vore Fiskere kan ogsaa tale med herom. Ikke sjældent hænder det, at de faar en Mine i Garnet, saa de maa lade det gaa for at bjerger Livet. Det sker sikkert i flere Tilfælde, end man aner. Maaske glemmer Fiskeren at rapportere til nærmeste Myndighed, hvad der er sket, og maaske kan han senere ikke angive blot med nogenlunde Nøjagtighed Stedet, hvor Minen ligger. Minen kan derved meget let være kommet ind i en minestrøget Rute, og saa sker Ulykken.

Chefen for Mineskibsdivisionen, Kommandørkaptajn B. Larsen, har i „Folk og Værn“ oplyst, hvorledes Ruterne stryges.

En Rute er et Sejlbælte, der er op til 4000 m bredt. Paa de saakaldte Sekundærruter er Bæltet 2000 m, og de mindste Ruter er minestrøgne i en Bredde af 500—1000 m. En enkelt større Minestryger kan stryge en Bredde paa 100 m ad Gangen, og naar man foretager en samlet Minestrygning paa en Rute, der er 500 m bred, skal der altsaa 5 Minestrygere til, for at Bredden er dækket Paa de store Ruter, der er 4 km brede, gaar der altsaa 40 Minestrygere til en samlet Minestrygning, eller en Minestryger maa stryge Ruten igennem 40 Gange i Bælter ved Siden af hinanden.

Det tager Tid, naar man tænker paa, at hver Rute skal stryges igennem 15 Gange paa denne Maade, før man tør aabne den. Og saa gælder det kun, hvis man har store Minestrygere til Raadighed, de smaa kan kun stryge i en Bredde paa 50 m.

Endelig kan det nævnes, at Vejret spiller en meget stor Rolle, idet der f. Eks. ikke kan arbejdes i usigtbart Vejr, ligesom der heller ikke kan stryges i Vindstyrke paa mere end 4—5 af Hensyn til Risikoen for Havarier paa Minestrygningsgrejet.

Der er strøget ialt 47 Ruter her i Danmark.

Vore Læsere vil af ovenstaaende forstaa, hvilket kæmpemæssigt Arbejde Marinen her har at udføre. Alt det Mandskab og Materiel, der raades over, er i Arbejde, men det maa nødvendigvis tage sin Tid. Det kan ikke nytte at tabe Taalmodigheden. Marinen gør alt, hvad den kan for at sikre den danske Søfart og det danske Fiskeri.



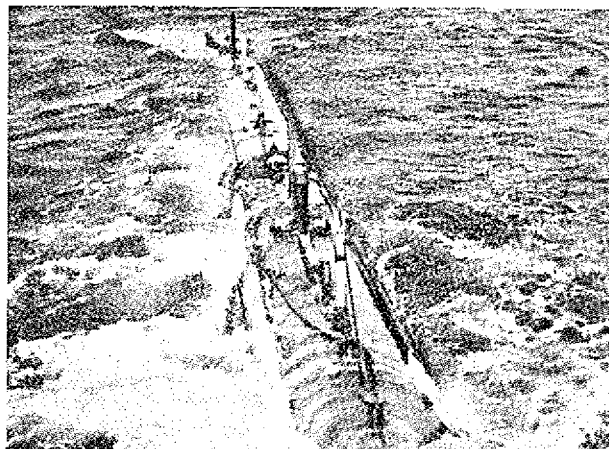
KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



Minestrygning i Kattegat. Magneten er 18 m lang og vejer 25



Et Kabel, der er havareret under Strygningen, repareres paa Agterdækket.

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

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

Amaliegade 33 - København K.

Venskabsbaand knyttes mellem Skoler og Skibe

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME dukker nu frem af lang Tids Ubemærkethed for med fornyet Energi at søge at vække den danske Befolknings Forstaaelse for Søfartens Betydning, saadan som det er Foreningens Opgave.

Foreningen har saaledes i September Maaned sat ind med en Kampagne for at hverve Medlemmer for herigennem med større Midler at kunne bygge den Oplysnings- og Nyhedstjeneste op for dansk Søfart, som saa længe har været savnet. Som et Led i dette Oplysningsarbejde har Foreningen nu taget Initiativet til danske Skolers Adoption af Skibe. Denne Adoption er ikke noget nyt Begreb uden for Danmark, idet de første Venskabsbaand paa denne Maade blev knyttet mellem engelske Skoler og Skibe allerede i 1933. I Dag er 1200 britiske Skibe „bortadopteret“ til ca. 800 engelske Skoler med ca. 400.000 Elever. Ogsaa Norge, Holland og Belgien har taget Idéen op, og for ganske kort Tid siden har Sverige ført Tanken ud i Livet.

Herhjemme blev Tanken taget op til Overvejelse i 1947, og paa Foranledning af „Foreningen til Søfartens Fremme“ nedsattes et Udvalg, hvis Formand er Skibsreder Hahn-Petersen. I Eftersommeren startedes en selvstændig Institution „Dansk Skibsadoption“, der finansieres af „Foreningen til Søfartens Fremme“. Komitéen, der arbejder med Sagen, tæller 24 Medlemmer, og Bestyrelsen tæller 7 Medlemmer. Tanken om Skibenes Adoption har iøvrigt fundet Tilslutning baade hos Skoledirektion og Undervisningsministerium.

Skibsadoption er baseret paa Frivillighed. Meningen med den er at „rykke Skibene ind i Klasseværelserne“ ved Korrespondance mellem Skoler og Skibe. Denne Korrespondance vil give Drengene og Pigerne herhjemme Forstaaelse af Skibsfartens Betydning for vort Land, og endvidere vil Brevene give Stof til mange interessante Timer i Geografi og andre Fag. For Søfolkene vil Brevvekslingen betyde en sikkert kærkommen nærmere Kontakt med Hjemlandet. Skoleungdommens Brev vil sikkert forsøde mangan en kedsommelig Frivagt langt fra Hjemmet.

Om Bord i Skibene vil Kaptajnen lade Brevene fra Skolerne cirkulere og samtidig indsamle Breve fra Besætningen. Søfolkenes Breve kan omhandle mange Emner om Forhold i andre Lande, eller de kan fortælle om Skibets Indretning, om dets nautiske Instrumenter, om Livet om Bord o. s. v. o. s. v. Man kan gøre Bre-

vene mere interessante ved at vedlægge særprægede Ting, som kan bruges i Skolernes Samlinger. Samtidig vil Skolebørnenes mange Spørgsmaal sikkert stimulere Lysten hos Søfolkene til at gøre flere Studier de steder, de kommer, for at kunne fortælle om dem.

I Skolerne vil man daglig følge „Adoptivbarnet“s Færden rundt om i Verden. Man kan gøre dette ved at anbringe et lille Billede af Skibet paa Verdenskortet og stadig flytte det. Brevvekslingen vil saaledes navnlig blive en Støtte for Geografilæreren i hans Arbejde, og det vil være naturligt, om det er ham, der paatager sig Arbejdet med at sende Breve fra Skolens Elever. Skolebørnene kan naturligvis fortælle om mange Ting, der vil være af Interesse for Landsmænd langt borte. Det vil heller ikke være nogen daarlig Idé, om Eleverne sendte smaa Gaver med deres Breve. Det skulde i saa Tilfælde være Ting, der var forarbejdet af Eleverne selv, eller f. Eks. Spil o. l.

Men Baandet mellem Skolerne og Skibene kan knyttes endnu fastere. F. Eks. vil det sikkert interessere Skibsbesætningerne en Gang imellem, naar de er hjemme, at besøge deres „Plejeforældre“. Omvendt vil Eleverne ogsaa have Glæde af at besøge og bese Skibene. Eventuelt kan man arrangere Sportskampe mellem Søfolkene og Skolebørnene.

„Dansk Skibsadoption“ vil ogsaa tage Initiativet til Arrangement af nogle enkelte Ferierejser om Bord i Skibene for de Lærerkrafter, der ofrer deres Tid for Arbejdet. Maaske kan der ogsaa blive Tale om nogle faa Rejser for Elever, der har gjort sig særlig fortjent til det.

Rederne vil ogsaa blive et Led i Skibsadoptionen, idet disse kan gøre et stort Arbejde ved hver Uge at tilsende „Dansk Skibsadoption“s Kontor en Positionsliste og andre Oplysninger af Interesse om deres Skibe.

Korrespondancen bør foregaa gennem „Dansk Skibsadoption“, der naturligvis ikke har i Sinde at udøve Censur, men som gerne vil orientere sig om Brevvekslingens Hyppighed og derfor vil føre Kartotek over Korrespondancen. Medlemsskab af „Dansk Skibsadoption“ er gratis. Skoler, der ønsker at adoptere et Skib, sender udførlige Oplysninger om Skolens Adresse, Størrelse o. s. v. til Selskabets Kontor. Kontoret foretager derefter Udvælgelsen af Skibe, der vil lade sig adoptere, idet man tager Hensyn til Skolers og Skibes Størrelse, Hjemsted o. a.

„Foreningen til Søfartens Fremme“ fortjener alt Held i sit Arbejde, og vi tager ikke i Betænkning at udtrykke Ønsket om, at saa store Dele af Befolkningen som muligt vil slutte op om Arbejdet og give Foreningen Tilsagn om Medlemsskab. Vi tror, at ogsaa Skibsadoptionen vil blive en Succes. „Dansk Skibsadoption“s Kontors Adresse er den samme som „Foreningen til Søfartens Fremme“s, nemlig St. Annæ Plads 19, København K.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

En ægte Skibspuddel

sort, krøllet, født d. 14/6 48, er til Salg for bedste Bud.

Gudrun Rasmussen,

Bækkelundsgaard, Millinge, Fyn. Telefon Faaborg 567.



M/S „Rhodos“.

M/s Rhodos til D.F.D.S.

Som et nyt Led i D. F. D. S.'s Nybygningsprogram er Motorskibet „Rhodos“ nu færdigbygget og blev Tirsdag den 14. September afleveret af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. I Prøveturen, der foregik i Sundet, deltog bl. a. saavel Værftets som D. F. D. S.'s Bestyrelse og Direktion med Damer.

Motorskibet „Rhodos“ er det andet af en Serie paa 4 Nybygninger til Selskabets Middelhavs- og Levant-ruter. Af disse er M/S „Samos“ allerede afleveret i Januar i Aar, medens Nybygning Nr. 3 — M/S „Lemnos“ — ventes færdig omkring December Maaned d. A. og Nr. 4 i Rækken — M/S „Melos“ — i Januar 1949.

Skibet, der løber ca. 16 Knob, er bygget som aaben Shelterdækker til Bureau Veritas højeste Klasse 1 Div. 3/3 L. I. I. med Isforstærkning.

Dimensionerne er følgende:

Længde overalt	101,0 m
Længde mellem PP	93,0 -
Bredde	13,2 -
Dybgang	5,6 -
Lasteevne	2655 Tons

En Del af Lasten er indrettet som Fryse- og Kølerum, dels til Transport af Landbrugsprodukter og dels til Transport af Frugt. Skibet er forsynet med otte 3 ts. elektriske Spil. Maskinen er en totakts 8-cyl. B. & W.-Dieselmotor. Desuden findes Radio, Selvstyrer og Gyro-Kompas.

Der kan medføres ialt 12 Passagerer i 8 store En- og Tosengkamre. Kamrene er holdt i lyse Farver og

smukt udstyrede. De er alle forsynede med rindende koldt og varmt Vand og udstyret med Skrivebord rummeligt Garderobeskab og behagelige Senge. Passagerernes Spise- og Rygesalon, hvor der er Plads til 16 Personer, er smukt møbleret.

Beboelsesforholdene for Officerer og Mandskab er ligeledes de bedst mulige. Officerskamrene er alle store og smukt udstyrede. Matroserne bor agter i Skibet, for Størstepartens Vedkommende i Enekamre. Motormændenes Beboelse er i Midtskibshuset.

M/S „Rhodos“, der føres af Kaptajn K. Flinding afgik paa sin Jomfrurejse fra København den 20. September til Middelhavet, hvor bl. a. Marseille og Havne i Italien og Nordafrika anløbes. Skibet var paa denne Rejse fuldt belagt med Rundrejsepassagerer.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



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

Annonceafdelingen: 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.

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.

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

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

KØBENHAVN

Aarhus - Kolding - Haderslev

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

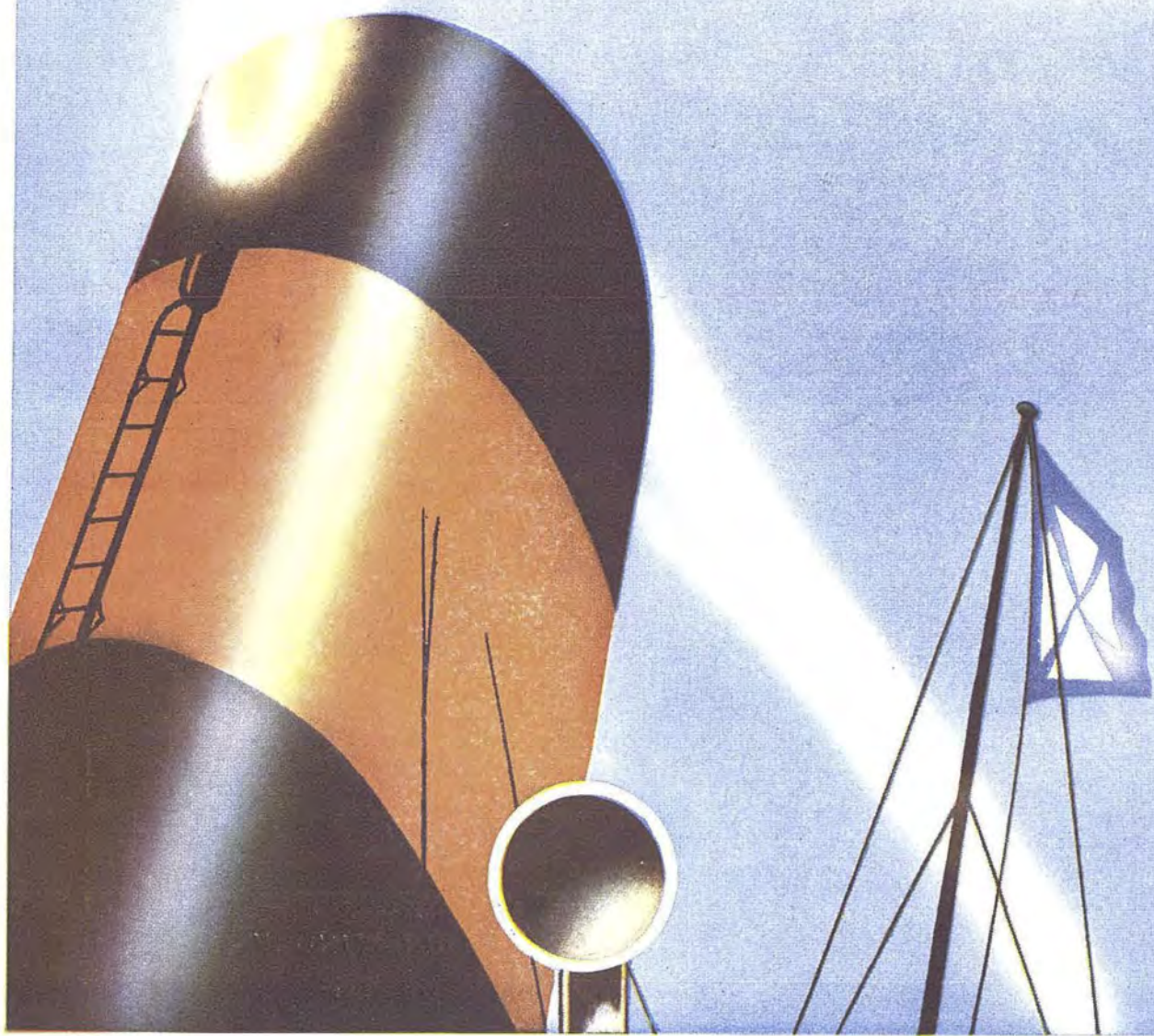
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr.
ember

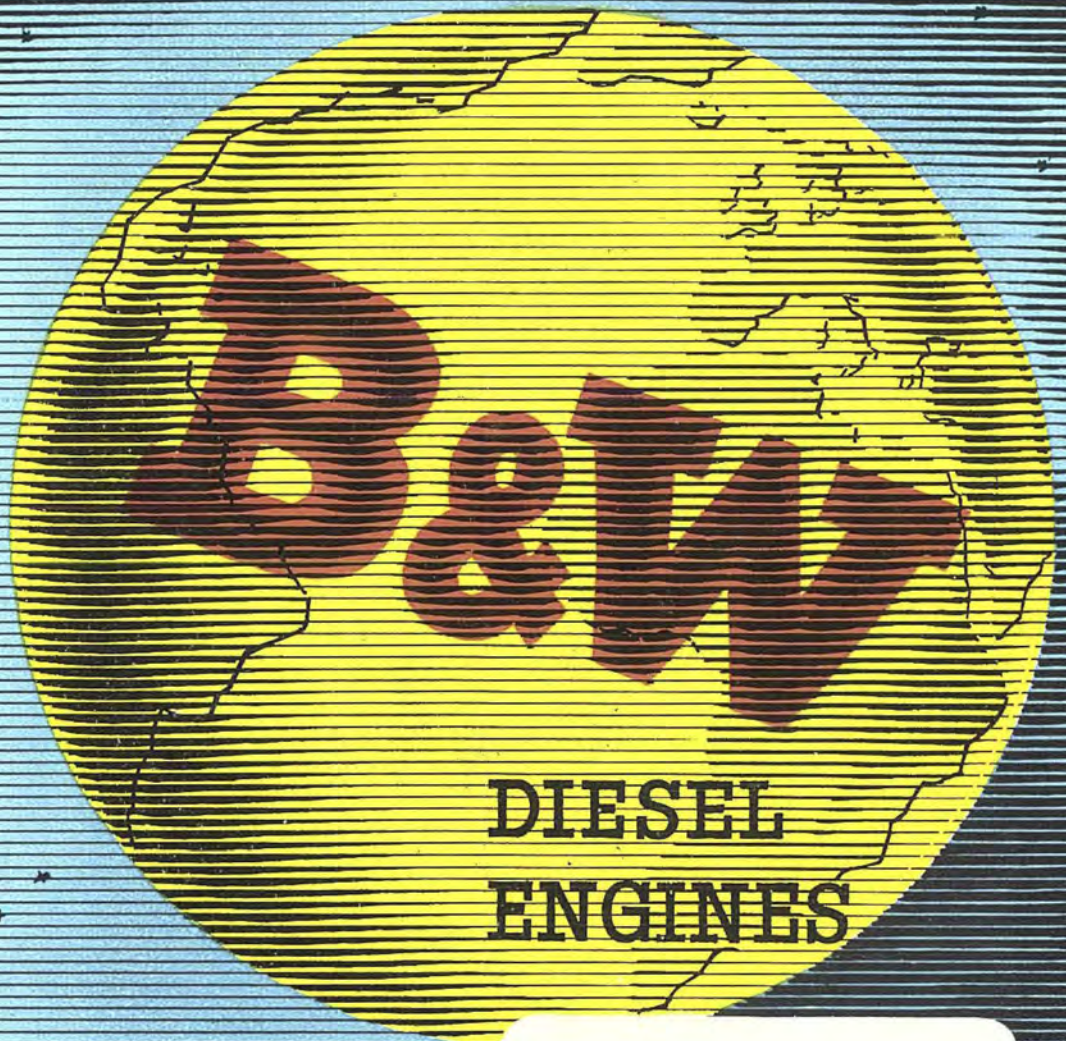
Hvalkogeriet „Thorshøvdi“ ved Søsætningen

Maleri af EJNAR R. KRAGH

1948 - Nr. 11

25. Aargang





*all over
the world*

Motorships
Diesel Engines
Repairs
Forgings - Castings

Telephone No. Central 9870

Cable adresse :

Burmeisters, Copenhagen

BURMEISTER & WAIN

COPENHAGEN

DENMARK

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Moderne Hvalfangst

Et kort historisk Tilbageblik

I FORBINDELSE med Genopbygningen af den norske og britiske Hvalfangerflaade efter den sidste Verdenskrig kan det være af Interesse at give en kort historisk Skildring af den moderne Hvalfangst.

Saa tidligt som i 1840'erne prøvede en Nordmand ved Navn Walsøe at udarbejde en rationel Metode for Fangsten af Finhvaler, og i Løbet af de følgende ti Aar udførte hans Landsmand Dahl nye Eksperimenter. Det lykkedes ham at forberede Fangstudstyret i en saadan Grad, at han var i Stand til at fange Finhvaler. Imidlertid viste Eksperimentet sig paa en Ekspedition til Finmarken ikke desto mindre at være en Fiasko.

Walsøe og Dahl var inde paa det rigtige Spor, men de maatte give op efter Aars Anstregelser.

Saa mange Problemer og Vanskeligheder rejste sig i Forbindelse med Iværksættelsen af moderne Hvalfangst, at kun en Personlighed langt ud over det sædvanlige var i Stand til at overvinde dem. Denne Mand var Svend Foyn fra Tønsberg.

I Aarevis var Svend Foyn nødt til at bruge af sine egne Midler til sine Eksperimenter. I lang Tid syntes Foyn's Kamp saa forgæves og haablos, at han Gang paa Gang var lige ved at opgive. Først i 1872 var han i den Situation, at han kunde være sikker paa en Godtgørelse for sit Pionerarbejde.

Der var en fundamental Forskel i den Hvalfangstmetode, som Foyn indførte, og den gammeldags Maade at fange Hvaler paa. Den tidligere europæiske Hvalfangst saavel som den amerikanske Spermacethvalfangst var i Virkeligheden meget primitiv. I den Tid var Fangsten hovedsagelig baseret paa Grønlandshvaler, Spermacethvaler og andre Hvaler, som var lette at fange, og Arbejdet blev udført fra smaa Robaade. Vaabnet var en Haandharpun. Amerikanerne brugte ogsaa, naar de jagede

Spermacethvaler, saakaldte „Bombelanser“. — I Virkeligheden var Fangstudstyret indtil 1864 ikke naaet meget længere end til det Stade, der var naaet ved primitive Metoder mere end tusind Aar tilbage. Bestanden af forskellige Hvaler, som var lette at fange, var gradvis blevet reduceret. Samtidig med Svend Foyn finder vi amerikanske, skotske, danske og hollandske Hvalfangere, som alle prøvede paa at fange Finhvaler eller dermed beslægtede Hvalarter, af hvilke der fandtes store Mængder saavel i arktiske som antarktiske Farvande. Det lykkedes imidlertid ikke for nogen af disse Fangere at komme helt væk fra den gamle Fangstmetode. De eksperimenterede med nye Projektiler, men uden Held, og de brugte stadig Robaade i deres Fangstarbejde.

Svend Foyn var den første, der sagde de gamle Fangstmetoder definitivt Farvel og drog fuld Nytte af nye tekniske Hjælpemidler. Som Erstatning for Haandharpunen konstruerede han en effektiv Harpun med en eksplosiv Granat, og Robaaden blev erstattet med en lille, stærkt og specielt udrustet Dampbaad, der var let at manøvrere.

Som Operationsbase for sine Eksperimenter valgte Svend Foyn Finmarkens Kyst, hvor der aldrig før var blevet drevet rationel Hvalfangst.

Lige fra Begyndelsen har der været fire specielle Punkter, som har kendetegnet den moderne norske Hvalfangst i Modsætning til den gammeldags Hvalfangst:

- 1) Moderne Hvalfangst har stræbt efter at fange nye Hvalarter,
- 2) og har for en stor Del foregaaet paa nye Pladser og med
- 3) nye Skydevaaben og
- 4) fra Dampskibe.

I Aaret 1872 opnaaede Svend Foyn at faa Monopol paa Hvalfangsten ud for Finmarkens Kyst med en Harpункanon, som han selv havde konstrueret.



Manden i Tonden, Centralfiguren i Hvalfangst.

Alle andre, som ønskede at paabegynde Fangst ved Hjælp af Foyn's Harpuncanon, maatte indhente Tilladelse hos Foyn. Da Foyn's Hvalfangermonopol udløb i 1882, opererede 7 norske Hvalfangerselskaber langs Nordnorges Kyst. Adskillige norske Kompagnier blev nu startet. De fleste af dem var hjemmehørende i Vestfold, nemlig Tønsberg, Larvik og Sandefjord. I 1884 opererede ialt 18 norske Selskaber med tilsammen 31 Hvalfangerbaade ud for Finmarkens Kyst.

Fangsten ud for Kysten af Finmarken fortsatte indtil 1904. I dette Aar vedtoges en Lov, i hvilken Hvalfangst ud for denne Kyst blev forbudt i ti Aar. Ved Udløbet af de første ti Aar blev Loven fornyet for en anden Periode af ti Aar. Grunden til denne Lovs Vedtagelse var, at Finmarkens Fiskere var af den Mening, at Hvalfangsten langs Kysten forstyrrede Fiskeriet.

I Løbet af Aarene 1868/1904 blev der ialt fanget og behandlet 17.745 Hvaler ud for Nordnorges Kyst. Den største Fangst paa et enkelt Aar var den i 1885, da der blev fanget 1287 Hvaler.

Bestanden af Hvaler i de arktiske Farvande var meget begrænset, Fangstmetoderne var stadig paa Forsøgsstadiet, og Oliepriserne var ikke gode, og Pionerhvalfangsten ud for Finmarkens Kyst var med Hensyn til Antallet af fangne Hvaler af ringe Betydning. Dog havde Fangsten i disse Farvande betydelige Følger, da denne Hvalfangst dannede et Springbrædt for en verdensomspændende Udvikling i den Hvalfangst, som nu fulgte.

Hvalfangsten i Arktic 1868/1904 tjente som en værdifuld Læretid for Lederne, Formændene og Hvalfangerne. Langs Nordnorges Kyst blev Hvalfangerne trænet og naaede en Erfaring, saa de til sidst mestrede deres Arbejde til Fuldkommenhed. Disse Hvalfangere spredtes senere over hele Verden. I den samme Periode (1868/1904) udviklede Skibsvarfter, Maskinfabrikker og andre Virksomheder nye Specialer, som var nødvendige for videre Fremskridt inden for Hvalindustrien.

I Løbet af de sidste Fangstaar langs Finmarkens Kyst gjorde Norge store Fremskridt paa andre Fangstpladser.

Farvandene rundt om Island viste sig at være indbringende Fangstpladser, og adskillige Selskaber begyndte Hvalfangst her. I 1894 begyndte Nordmænd ogsaa at fange ud for Færøerne, hvor der befandt sig en betydelig Hvalbestand.

I Begyndelsen af det ny Aarhundrede opererede en betydelig Flaade ud for Island, og i de følgende Aar voksede denne til omkring 30 Hvalfangerbaade. Hvalfangerflaaden var ogsaa i Vækst ud for Færøerne, og efter faa Aars Forløb arbejdede der her 6 stationære Kogier og 13—17 Fangstbaade.

I det nye Aarhundredes første Aar opdagedes endnu flere Fangstpladser. Norske Fangere indledte Fangst ud for Japan og Newfoundland. En betydelig Hvalindustri udvikledes hurtigt paa begge disse Pladser, men snart gled den ud af Hænderne paa Nordmændene og blev for en stor Del overtaget af de respektive Lande selv. Skibene og Materiellet var imidlertid hovedsagelig i norsk Eje.


I 1903 paabegyndtes Hvalfangst ud for Spitsbergen (Svalbard) og Shetland. Et af de Selskaber, der opererede ud for Spitsbergen var Aktieselskabet „Ørnen“ af Sandefjord, som lededes af Chr. Christensen. Han var den første, der anvendte et flydende Kogeri, nemlig „Telegraf“ paa omkring 450 Tons. Ekspeditionens Totalproduktion var 1960 Fade Hvalolie (6 Fade = 1 Ton). Resultatet blev betragtet som værende meget fint, og i 1904 købte Selskabet en Damper, „Admiralen“, paa 1500 Tons, som udrustedes som Hvalkogeri. Hvalfangsten ud for Spitsbergen, som fra først af tegnede lovende, vendte sig til at blive en Skuffelse.

Antarktisk Hvalfangst.

I 1892, 93 og 94 sendte Chr. Christensen Ekspeditioner til Antarktic udrustet for Fangst af Retthvaler og Sæler. Lederen af disse Ekspeditioner var Kaptajn C. A. Larsen. Det blev bevist ved disse Ekspeditioner, at Bestanden af Retthvaler i antarktiske Farvande var nær ved at blive udryddet. Paa den anden Side fandt Kaptajn Larsen en Overflødighed af Finhvaler. Imidlertid tog det en rum Tid, før Chr. Christensen og C. A. Larsen var i Stand til at bevise, at det kunde betale sig at begynde Hvalfangst i disse fjerne Farvande.

I 1904 lykkedes det Kaptajn C. A. Larsen at faa argentinske Forretningsmænd interesseret, og han udrustede en Ekspedition til Syd-Georgia, hvor en Kyststation blev oprettet ved Grytviken.

I 1905 sendte Chr. Christensen sit flydende Hvalkogeri „Admiralen“ til Syd-Shetland, og denne Ekspedition blev Forløberen for norsk antarktisk Hvalfangst. I de følgende Aar begyndte et Antal norske Hvalfan-







Vore kendte Mærker vender nu tilbage.
Faas kun gennem Skibsprovianterings-
handlerne
JESPER CHRISTENSEN & Co.
København K.

Pelagisk Hvalfangst i Antarktic.

Skønt Jagten paa Hvaler paa de forskellige Fangstpladser Verden over har været af stor Betydning, saa er de fulstændig blevet overskygget af den pelagiske Hvalfangst i Antarktic. (Pelagisk Hvalfangst er Fangst, som foregaar paa det aabne Hav, hvor Hvalerne bliver behandlet og udnyttet om Bord i Kogeriet. Red.).

Det er nu treogtyve Aar siden, at det norske Kompagni Hvalfangerselskabet „Globus“ A/S fra Larvik i Norge begyndte pelagisk Hvalfangst i antarktiske Farvande med dets flydende Kogeri „Lancing“. Med Undertagelse af et Par norske Selskaber, som i 1923 og 1924 arbejdede paa aabent Hav uden Koncession, var „Lancing“-Ekspeditionen Begyndelsen til saadanne Foretagender i antarktiske Farvande.

„Lancing“ var det første Hvalkogeri, der blev forsynet med en Slip eller en Rampe, ad hvilken Hvalerne kunde bjerges op paa Dækket og behandles, medens Kogeriet var i aaben Sø. Al anden Hvalfangst var afhængig af Licens fra de Lande, inden for hvis Territorialfarvande Operationerne fandt Sted. Operationerne udførtes for Størstedelen fra faste Baser i Land. Ud fra den Kendsgerning, at Hvalfangsten var afhængig af en Koncession, var det umuligt at regulere Antallet af Kyststationer og flydende Hvalkogerier og ligeledes af de Hvalfangerbaade, der kunde beskæftiges. Pelagisk Hvalfangst gjorde med eet Slag de fangende Selskaber uafhængige af Bevillingsregulationer, og en hastig Udvikling af norsk og britisk pelagisk Hvalfangst fulgte.

Tallene for pelagisk Hvalfangst i West Antarctic og i Ross Sea fra og med 1925/26 giver et klart Billede af dette:

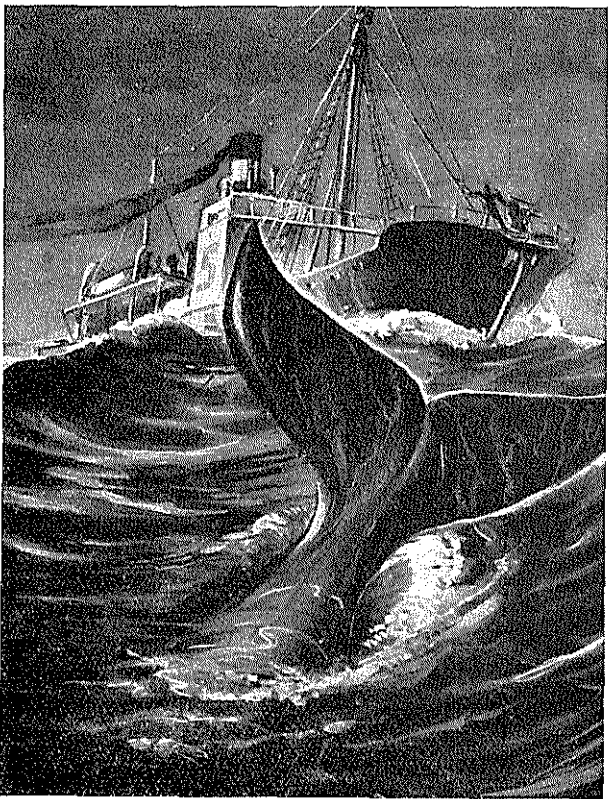
Sæson	Antal fl. Kogerier	Antal Fangstbaade	Produktion i Antal Fade
1925/26	2	9	56.814
1926/27	4	19	140.340
1927/28	16	58	688.998
1928/29	24	85	1.222.560
1929/30	38	167	2.298.796
1930/31	41	205	3.420.410

I det sidst nævnte Aar, 1931, faldt Verdensmarkedet sammen. Hvalfangerkompagnierne — alle de norske og adskillige af de udenlandske — blev derfor enige om ikke at sende deres Ekspeditioner ud i Sæsonen 1931/32.

Engelske Skridt blev nu taget for at bringe en Begrænsning i Fangstaktiviteten. Hvalfangerforeningen i Norge, som repræsenterede baade norske og udenlandske antarktiske Selskaber, tog Arbejdet op paa Basis af frivillige Produktionsoverenskomster.

Den første Overenskomst, som blev vedtaget af alle norske og udenlandske antarktiske Selskaber undtagen Unilever-Ekspeditionen, blev gjort gældende for Sæsonen 1932/33.

Produktionsoverenskomsten af 1932/33 blev forlænget for 1933/34. Disse Overenskomster fastsatte en vis Hvalmængde og Fad-Mængde for hver Ekspedition. Minimums-Produktionen af hver Blaahvalenhed blev fastsat til 110 Fade. Det var tilladt at forøge dette Fad-Kvotum ved en bedre Udnyttelse af Hvalen, men Hvalkvotaen maatte ikke overskrides.



Hvalfangerbaad under Jag.

gerselskaber Hvalfangst ved Syd-Georgia, Syd-Shetland og de sydlige Orkney-Øer. Det britiske Firma Chr. Salvesen & Co., begyndte Hvalfangst ved Syd-Georgia i 1909.

Hvalfangst i tropiske og subtropiske Farvande.

Hvalfangsten ud for Afrikas Kyst paabegyndtes af „South African Whaling Co. Ltd“ fra Sandefjord i Norge i 1908. Selskabet havde sin Base ved Durban, hvor der blev bygget en Kyststation. I 1909, 1910 og 1911 startede et Antal Selskaber Hvalfangst langs Afrikas Kyster.

I australske Farvande begyndte moderne Hvalfangstoperationer ud for Tasmania i 1911 ved det norske Kompagni „Laboremus“.

Fangstoperationerne udvikledes meget hurtigt i disse Farvande, og i 1912 deltog seks flydende Kogerier med ialt elleve Fangstfartøjer.

I 1913 deltog 14 flydende Kogerier og 98 Fangstbaade i Fangsten langs Afrikas og Australiens Kyster.

Det var snart indlysende, at Bestanden af Hvaler, som i stor Udstrækning bestod af Pukkelhvaler, paa disse Fangstpladser ikke var stor nok til at tillade en indbringende Fangst igennem flere Aar med saa stort et Antal Ekspeditioner. Der var saaledes i 1914 og 1915 en betydelig Nedgang i Fangsten.

Den første Verdenskrig frelste Hvalbestanden langs Afrikas og Australiens Kyst fra fuldstændig Udryddelse, fordi de flydende Hvalkogerier blev brugt som Olie.ankskibe og Fangstskibene som Patruljebaade. Dette resulterede i en betydelig Nedgang i Antallet af deltagende Fangsteheder paa disse Fangstpladser.

For Sæsonen 1934/35 blev der ikke vedtaget nogen Produktions-Overenskomst. Paa den anden Side gjorde den norske Regering i Sommeren 1934 nogle Forandringer i den norske Hvalfangst-Lov. Hovedændringen var en Regulering af Fangstsæsonen, som blev fastsat til Perioden 1. December 1934 til 31. Marts 1935, begge Dage inclusive, „Syd for 50 Grader sydlig Bredde“.

Den britiske Regering bekendtgjorde, at de britiske Ekspeditioner allerede havde engageret deres Mandskaber, og at Forberedelserne derfor var saa vidt fremskredne, at det var for sent at paalægge Ekspeditionerne Restriktioner i Fangstperioden. De fleste af de udenlandske Selskaber vedtog imidlertid frivilligt at rette sig efter den norske Regulering af Fangstsæsonen. The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd. (Unilever) og The Kerguelen Sealing & Whaling Co. foretrak paa den anden Side at forblive frit stillet.

For Sæsonen 1935/36 blev der vedtaget en Produktions-Overenskomst mellem 21 norske og udenlandske antarktiske Selskaber. Tre udenlandske Selskaber, nemlig Unilever, The Kerguelen Sealing & Whaling Co. Ltd. og Hektor Ltd. tilsluttede sig ikke Overenskomsten.

Operationerne i Sæsonen 1936/37 reguleredes ved en Overenskomst mellem England og Norge. Overenskomsten fastsatte Fangstsæsonen til Perioden 8/12 til 7/3, begge Dage inclusive, og begrænsede Antallet af Fangstbaade for hver enkelt Ekspedition til 7, 6 og 5 i Forhold til Kogerierenes Størrelse. Mere favorable Bestemmelser blev imidlertid indrømmet tre britiske Ekspeditioner. En tysk og en japansk Ekspedition arbejdede uden Indskrænkninger. For denne Sæson blev



Vi er stolte . . .

af at Folk kan lide os. Vi har været savnet i flere Aar, og nu er vi her igen i den gode, gamle Kvalitet. Spørg Deres Skihisprovianteeringshandler, han vil anbefale os som Kvalitetsprodukter fra

JESPER CHRISTENSEN & CO.
København K.

der ogsaa iværksat Bestræbelser for at afslutte en frivillig Produktionsnedskæring, men uden Resultat.

Det lykkedes imidlertid for den internationale Hvalfangst-Konference, der blev holdt i London 1937, at opnaa en international Overenskomst for Regulering af Hvalfangstoperationer. I de tre Sæsoner indtil den anden Verdenskrig foregik Hvalfangsten i Overensstemmelse med denne Overenskomst.

De følgende Tal viser Udviklingen af den pelagiske Hvalfangst fra og med 1931/32 til og med 1939/40:

Sæson	Antal fl. Kogerier	Antal Fangstbaade	Produktion i Antal Fade
1931/32	5	33	685.355
1932/33	17	112	2.401.879
1933/34	19	115	2.263.357
1934/35	23	143	2.345.858
1935/36	24	165	2.293.153
1936/37	30	184	2.576.479
1937/38	31	244	3.250.064
1938/39	34	270	2.709.281
1939/40	28	228	2.479.471

Den første af de ovenfor nævnte Sæsoner var den saakaldte „Oplægningssæson“, i hvilken kun 1 argentinsk og 6 britiske Ekspeditioner arbejdede, med ialt 5 flydende Kogerier.

De 4 Sæsoner 1932/33—1935/36 giver et klart Billede af Virkningerne af Produktions-Overenskomsterne, idet der var en Total-Produktion pr. Sæson paa 2,4 Millioner Fade eller mindre.

I 1934/35 viste Japan sig for første Gang i Antarktis med en pelagisk Ekspedition. I Sæsonen 1936/37 finder vi ogsaa Tyskland som Deltager med en pelagisk Ekspedition.

Japans og Tysklands Deltagelse voksede stærkt i Tidens Løb. Saaledes havde Japan i 1938/39 6 pelagiske Ekspeditioner med ialt 49 Fangstbaade. Tyskland tog Del i denne Sæson (1938/39 med 5 pelagiske Ekspeditioner og ialt 44 Hvalfangerbaade.

Disse to Nationers Produktion i de 3 Sæsoner 1936/37, 1937/38 og 1938/39 udgjorde ialt:

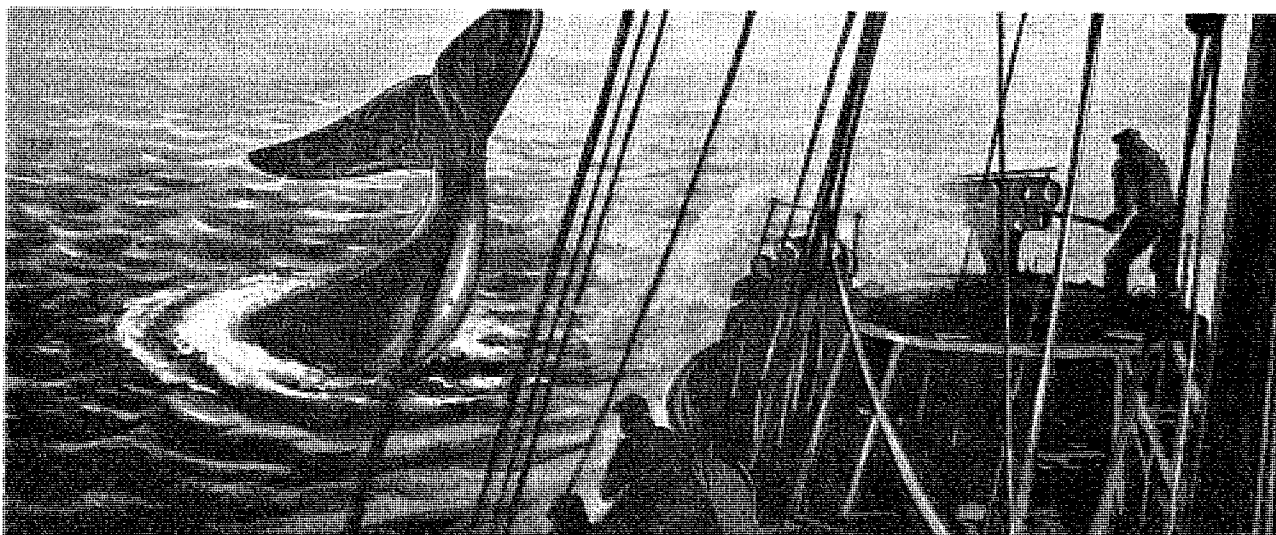
1936/37	218.579 Fade
1937/38	745.541 „
1938/39	857.625 „

Naar man trækker disse Tal fra den totale pelagiske Produktion i antarktiske Farvande, bliver Produktionen af de andre Ekspeditioner:

1936/37	2.357.900 Fade
1937/38	2.504.523 „
1938/39	1.851.656 „

De japanske Ekspeditioners Fangst i 1939/40 beløber sig til 538.862 Fade. Hvis dette Resultat trækkes fra den totale pelagiske Produktion i den nævnte Sæson, er der for de øvrige Ekspeditioner 1.940.609 Fade tilbage. Det er derfor klart, at den store Opgang i Fangsten fra og med Sæsonen 1935/36 udelukkende skyldes Japans og Tysklands Deltagelse.

De japanske Ekspeditioner har i al den Tid, de har deltaget i antarktisk Hvalfangst, arbejdet uden Restriktioner. De tyske Ekspeditioner opererede uden Indskrænkninger i Sæsonen 1936/37, men tiltraadte den



Hvalens Endeligt.

internationale Hvalfangst-Overenskomst fra og med 1937/38.

Det er værd at notere sig, at Antallet af flydende Kogerier i den første Sæson, i hvilken vi havde en Produktions-Overenskomst, det var i 1932/33, var 17 samt 112 Fangstbaade. Denne Flaade gav, som det vil ses, en total Produktion af omkring 2,4 Millioner Fade.

Sammenligner man disse Tal med Sæsonen 1938/39, i hvilken der var det største Antal flydende Kogerier og Fangstfartøjer, henholdsvis 34 og 270, med andre Ord to Gange saa mange sejlene Kogerier og 2½ Gange saa mange Fangstbaade, er det en yderst foruroligende Kendsgerning, at en mere end to Gange saa stor Flaade kun opnaaede en omkring 11 Procent større Fangst end i 1932/33.

Grunden til denne Aftagen i Fangsten skyldes den overdrevne Beskatning af Blaaahvalen. De følgende Tal for Totalfangsten af Blaaahvaler i Antarktic fra og med 1932/33 vil illustrere dette:

1932/33	18.891
1933/34	17.349
1934/35	16.500
1935/36	17.731
1936/37	14.304
1937/38	14.923
1938/39	14.081
1939/40	11.480

I de første to af disse Sæsoner begyndte Hvalfangsten i Slutningen af Oktober, og som det vil være bekendt, gøres Størstedelen af Blaaahvalfangsten i Antarktic i Foraarsmaanederne, men i de sidste 5 Sæsoner af der oven for nævnte Periode begyndte Fangsten i December, hvorfor vi maa gøre Grundlaget for en Sammenligning af Fangstresultaterne ens med Hensyn til der Periode, hvori Hvalfangst har fundet Sted.

Nedgangen i Fangsten af Blaaahvaler fremtræder

mest klart, naar man udregner, hvor mange Blaaahvaler, der er blevet fanget af hver enkelt Fangstbaad i Gennemsnit i hver Sæson:

	Blaahvaler pr. Fangstfartøj
1932/33	160
1933/34	137,7
1934/35	107,8
1935/36	101,3
1936/37	73
1937/38	58,3
1938/39	50,1
1939/40	47,8

I denne Forbindelse maa det huskes, at Fangstmateriellet — flydende Kogerier og Fangstbaade — i nævnte Tidsrum har undergaaet en stor Udvikling, saa at Effektiviteten i 1938/39 var betydeligt større end i 1932/33. Medens Gennemsnitsstørrelsen af flydende Kogerier i 1932/33 var 12.868 Bruttotons, var den derimod i 1938/39 13.751 Bruttotons. Med Hensyn til Fangstfartøjerne var Forholdet:

	Gennemsnitsstørrelse i Bruttotons	Gennemsnitsstørrelse af I. H. K.
1932/33	252	869
1938/39	298	1139
1939/40	315	1257

Paa Grund af den stærkt forøgede Effektivitet af Hvalfangstmateriellet blev der af Norge gjort et Forsøg paa i de sidste Sæsoner at naa frem til en Begrænsning i Antallet af Fangstfartøjer pr. Ekspedition. Dette Forsøg mislykkedes hovedsagelig paa Grund af Opposition fra Tyskland.

Det staar fuldstændig klart for enhver, der har fulgt Udviklingen i Fangstarbejdet i de antarktiske Farvande, at Bestanden af Hvaler paa disse Fangstpladser har været for haardt belastet i flere Sæsoner for den sidste Verdenskrig. Det er helt sikkert, at hvis det er umuligt at opretholde Jagten paa et meget reduceret Plan, vil Bestanden af Hvaler i antarktiske Farvande før eller senere blive udryddet. Komiteen for International Hvalfangst-Statistik har henledt Opmær-

D/s DRACO

Korrespondende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palmé 5906

somheden paa Nedgangen i Gennemsnitsstørrelsen af Blaaivaler fanget et Antal Sæsoner før den sidste Verdenskrig. Et andet Faresignal er det, at Antallet af ikke udvoksede Hvaler forøges fra Sæson til Sæson.

Som det blev nævnt i Fremstillingen tidligere i Artiklen angaaende pelagisk Hvalfangst, har de norske og britiske Selskaber støttet af deres respektive Regeringer forsøgt at regulere Fangstopoperationerne for at holde Totalproduktionen paa et rimeligt Stade.

Japansk og tysk Hvalfangst, der, som nævnt tidligere, begyndte henholdsvis i Sæsonerne 1934/35 og 1936/37, ødelagde disse Bestræbelser fuldstændigt. I Sæsonen 1938/39 producerede Japanerne og Tyskerne i Fællesskab mere end 857 Tusind Fade Hvalolie, hvilket var omkring 27 Procent af Verdensproduktionen. I Løbet af faa Aar lykkedes det dem — ved Hensynsløshed og Regeringernes Støtte — at tvinge sig faretruende langt frem i Spidsen i denne Industri.

De japanske antarktiske Operationer har lige siden den første Sæson 1934/35 gaaet for sig helt uafhængige af Restriktioner. Udnyttelsen af deres Fangst har været meget lille. Det er af Interesse at sammenligne deres Udbytte af hver Blaaivalenhed i Sæsonerne 1936/37, 1937/38 og 1939/40 med britiske og norske Tal:

	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40
	Antal Fade for hver Blaaivalenhed			
Japanske	94,2	98,9	95,4	101,0
Britiske	111,8	111,5	110,0	118,5
Norske	112,6	116,6	110,9	122,2

Sammenlignet med det norske Udbytte pr. Blaaivalenhed er de japanske Tal:

1936/37	13,4	Fade mindre end Nordmændene
1937/38	17,7	„ „ „ „
1938/39	15,5	„ „ „ „
1939/40	21,2	„ „ „ „

Ved at multiplicere disse Tal med Totalantallet af Blaaivalenheder, som Japanerne fangede i disse Sæsoner, faar man et klart Billede af Japans daarlige Udbytte:

	Antal Blaaivalenheder pr.	Mindre Udbytte	Mindre Udbytte sammenlign. med norske Eksp.
1936/37	1161,7	× 18,4	21.375,3 Fade
1937/38	3929,6	× 17,7	69.553,9 „
1938/39	4691,2	× 15,5	72.713,6 „
1939/40	4967,0	× 21,2	105.300,4 „
		Ialt	<u>268.943,2</u> Fade

Tyskerne opererede i deres første Sæson 1936/37 uden Restriktioner, men tiltraadte i 1937 den internationale Hvalfangst-Overenskomst. Imidlertid erhvervede disse to Nationer sig, dels i Overensstemmelse med og dels mod den internationale Ordning, i Løbet af nogle faa Sæsoner Fangstflaader, der, som nævnt, var farlige for Reguleringsplanerne.

Den norske Hvalfangstmetode, som var gjort effektiv gennem mere end hundred Aars Bestræbelser, blev taget op af Aksemagterne uden noget Besvær fra deres Side. De høstede kun, hvor Nordmændene havde saaet. Der kan ikke være Tvivl om, at den tyske og japanske Hvalfangst var blevet hjulpet frem, fordi de respektive Regeringer var opsat paa at tilvejebringe en Reserve af Fedtstoffer til sig selv med deres Tanke paa Krig —

en Krig, der skulde rettes direkte mod De Forenede Stater, Det Britiske Rige, Norge og andre Nationer.

Det er ogsaa øjensynligt, at den japanske Hvalfangstflaade var beregnet til at tjene andet Formaal end denne Krig. De store flydende Hvalkogerier kunde lebruges som Hangarskibe og som Moderskibe for U-Baade.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Fremtidens arktiske Hvalfangst besluttede en international Hvalfangstkonference i London i 1944, at den aarlige Fangst af Blaaivaler i antarktiske Farvande ikke maatte overskride 16.000 Blaaivalenheder. (En Blaaivalenhed er i Følge den internationale Overenskomst for en Regulering af Hvalfangsten: En Blaaival = 2 Finnhvaler = 2½ Pukkelhval = 6 Seihvaler).

Som det vil være de fleste bekendt, blev Kogerier tilhørende britiske og norske Selskaber under sidste Krig brugt som Transportfartøjer for de allierede Stridskræfter. Disse flydende Kogerier, som alle er forholdsvis langsomme Skibe, viste sig snart at være lette Maal for de tyske Torpedoer. Tabene blev derfor en Katastrofe. Alle de britiske Hvalkogerier blev sænket.

Af de norske Kogerier blev følgende sænket:

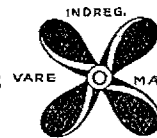
„Kosmos“	24.120	Tons Dødvægt
„Kosmos II“	25.410	„ „
„N. T. Nielsen-Alonso“	12.250	„ „
„Lancing“	11.900	„ „
„Ole Wegger“	16.500	„ „
„Solglimt“	15.100	„ „
„Skytteren“	15.650	„ „

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601

Telegr.-Adr.:

Amager 1483



STIFTET 1899

FARVER OG LAKKER

Specialitet: SKIBSFARVER

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Tilmed blev Kogeriet „C. A. Larsen“, som af Tyskerne blev brugt som Depotskib, stærkt beskadiget ved Bombning. Kogeriet „Pelagos“ blev af Tyskerne brugt under Krigen som Transportfartøj, og det meste af Raffineringsmateriellet blev demonteret. Imidlertid er begge disse Skibe blevet repareret, og de tog Del i den antarktiske Sæson 1945/46.

Det første af disse Skibe har nu faaet Navneforandring til „Antarctic“. Foruden de lige nævnte Kogerier mistede baade de britiske og norske Selskaber et stort Antal Fangstfartøjer.

Kun følgende norske Kogerier overlevede Krigen:

„Sir James Clark Ross“	21.828 Tons Dødvægt
„Thorhammer“	16.050 ” ”
„Suderøy“	11.000 ” ”

De norske Kompagnier, som mistede deres flydende Kogerier, er nu ved at genopbygge deres Flaader og det første nye Kogeri, „Norhval“, blev leveret i Efteraaret 1945. I 1947 var endnu tre Hvalkogerier under Bygning. Naar det norske og britiske Genopbygningsprogram er helt opfyldt, vil de norske og britiske Fangstflaader sammen let kunne udnytte den Maximum-Mængde, der som tidligere nævnt i den internationale Overenskomst er ansat til 16.000 Blaa-hvalenheder.

Nogle afsluttende Bemærkninger.

Det er i den senere Tid blevet sagt fra forskellig Side, at Nordmændene specielt har malet et saadant mørkt Billede af Hvalbestanden i antarktiske Farvande for at skræmme enhver fremtidig nyankommen væk fra de antarktiske Fangstomraader.

Det forekommer os imidlertid, at de historiske Kendsgerninger, som er gengivet ovenfor, og Forskningen med Hensyn til Hvalbestanden danner Baggrunden for et alvorligt Faresignal.

Paa den internationale Hvalfangst-Konference i London i 1944 blev man enige om en aarlig Fangst af 16.000 Blaa-hval-Enheder. Denne Beslutning blev hilst med Tilfredshed af alle dem, der gennem de sidste 20 Aar har bestræbt sig paa at holde Fangsten i Antarktik begrænset til et biologisk sundt Maximum.

For i det hele taget at have en Chance for at bevare Hvalbestanden, vil det være nødvendigt at opretholde denne Begrænsning i endnu et langt Tidsrum, saaledes at man kan finde ud af, om Hvalbestanden i det hele taget kan bevares med den vedtagne aarlige Maximumfangst, eller om denne er for høj, saaledes at den foraarsager yderligere Nedgang i Hvalbestanden.

Hvis paa den anden Side den internationale Regulering af Fangsten i Antarktik skulde ophøre, saa vil i Løbet af faa Aar det samme ske for antarktisk Hvalfangst, som er sket for Hvalfangsten i andre Dele af Verden: Den vil kun blive forgangen Historie.

Følgelig vil den eneste Maade at bevare Hvalbestanden paa være at opretholde den internationale Regulering af Totalfangsten. Hvis dette ikke kan gøres, er der hverken Haab for Hvalbestanden eller for Hvalindustrien.

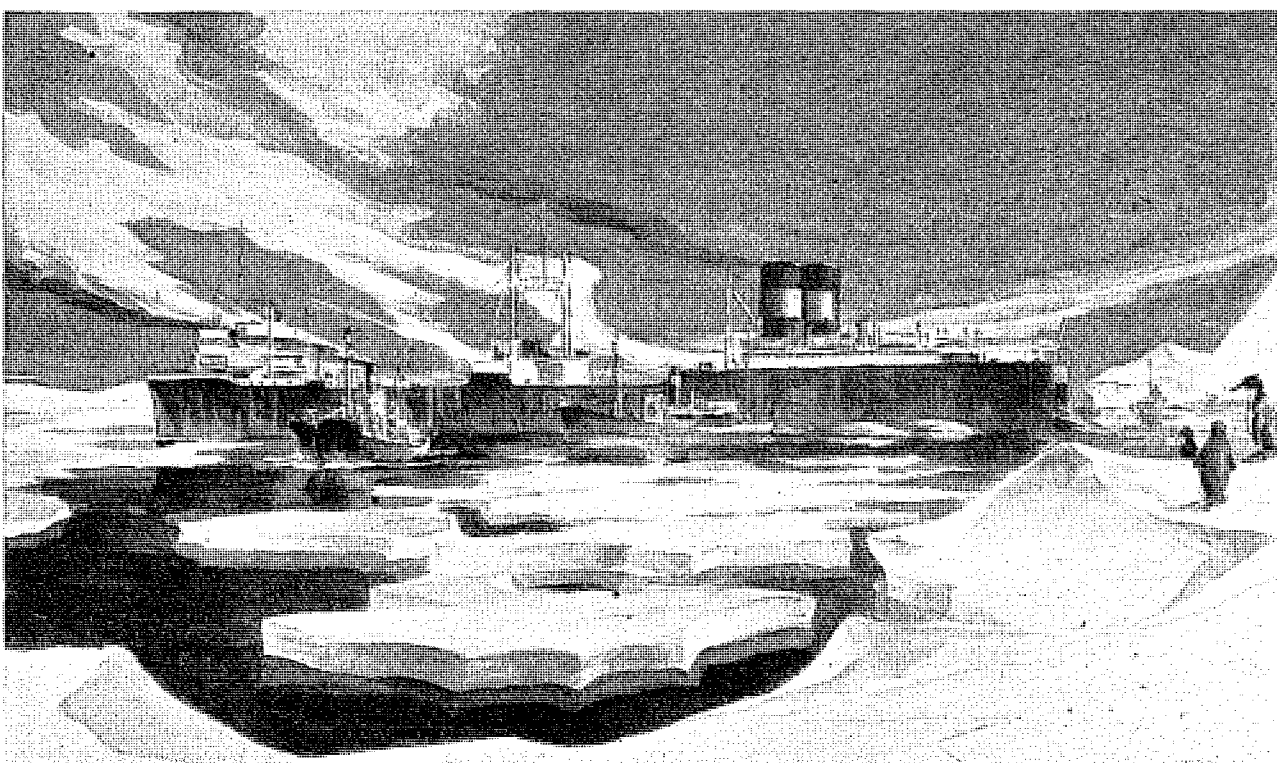
A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

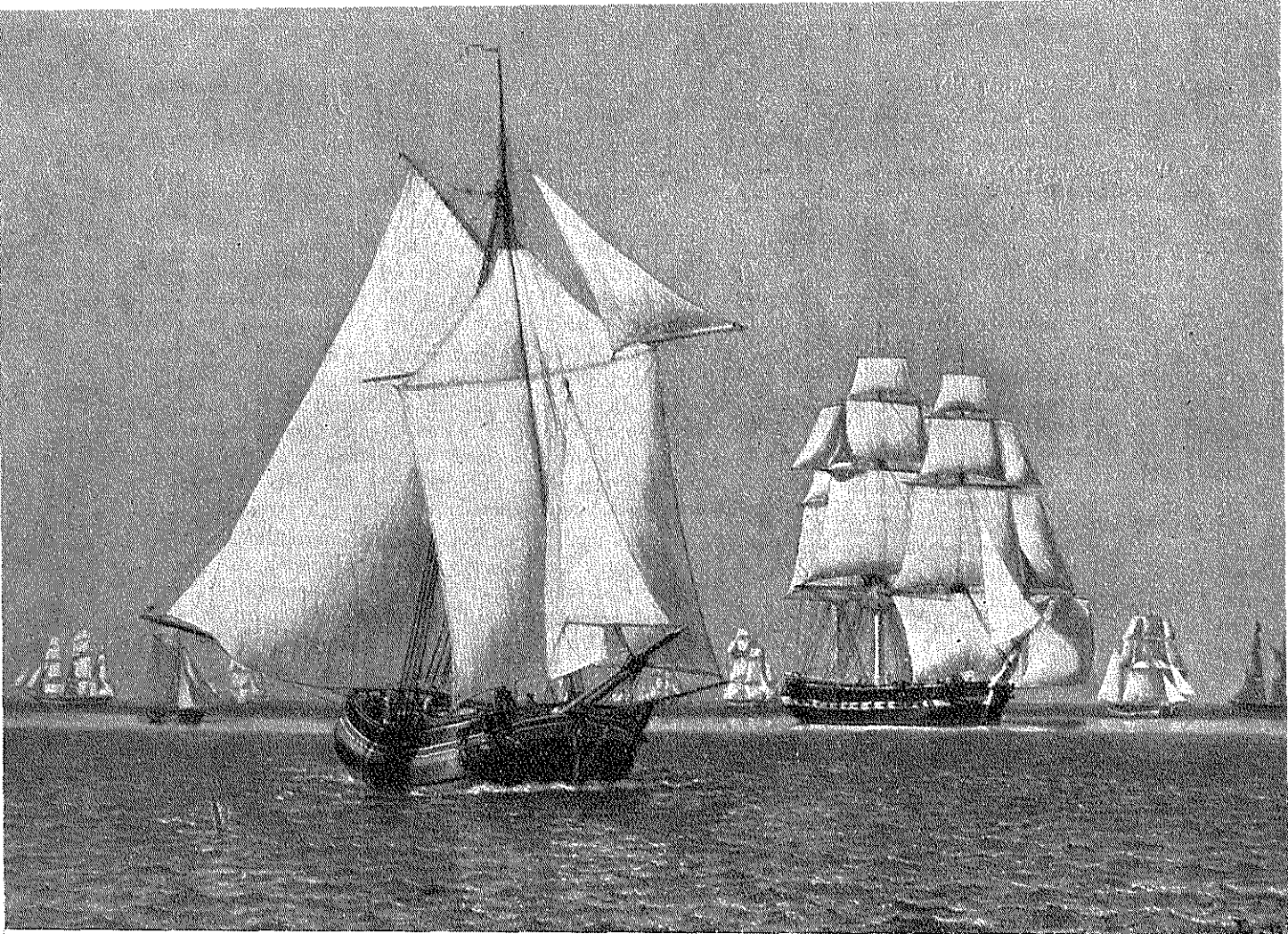
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk



Flydende Kogeri med Fangstbaade.



FARVELITOGRAFI

efter C. W. ECKERSBERG: „Flere Skibe under Sejl i svag Blæst en klar Sommer-
 eftermiddag“, 1836, Den Hirschsprungeske Samling.

Udført af Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri i Størrelsen 31 × 44 cm. Prisen er
 30 Kr. pr. Eksemplar. — Ved Bestilling inden den 10. December 1948 gives 20 % Forudbe-
 stillingsrabat. — Opklæbning og Indramning 14 Kr.

Tidligere udsendte Marinebilleder:

C. W. Eckersberg: „En dansk Korvet“.....	Pris 200 Kr., indrammet 225 Kr.
— : „En Jagt for Indgaaende	- 40 Kr., — 56 Kr.
C. F. Sørensen: „Fregatten Jylland“.....	- 60 Kr., — 88 Kr.
Th. Philipsen: „Udskibning fra Saltholmen“.....	- 30 Kr., — 45 Kr.

FORLAGET NORMANN ZEUTHEN

Tværbommen 6, Gentofte — Telefon Gentofte 133

Skriv efter Farvebrochure med Gengivelser af det nye Marinebillede og Efteraarets øvrige Udsendelser efter
 J. Th. Lundbye: „Fra Arresø“, L. A. Ring: „Kalkemanden“ og J. F. Willumsen: „Udsigt mod Notre Dame“.

En Gigant bliver skabt

Med Hvalkogeriet „Thorshøvdi“ har Burmeister & Wain bevist sin Jævnbyrdighed med de største og mest anerkendte Skibsværfter i Verden.

Hvalkogeriet, der paa Prøveturen i Sundet blev præsenteret for Pressen, er fantastisk storslaaet med dets enorme Længde af 194,5 m og Bredde 23,6 m samt sin Dybde til øverste Dæk 17,4 m og virker som en By eller vel snarere som en Kæmpefabrik, men lad os gaa op paa Kommandobroen og hilse paa Skibets Kaptajn, den kendte og erfarne Fører Kaptajn Braavold. Han er i Dag omgivet af en Række Journalister, som stiller ham alle mulige Spørgsmaal, og man kan høre, at han i sin Feststemning søger at besvare dem alle, men da en ung Journalist spørger ham, hvor gammel han er, protesterer han, thi det har jo ikke noget at gøre med Skibet. Han er en erfaren Mand, over 50.000 Hvaler har han fanget i de 28 Aar, han som Hvalfangerskipper har besejlet Hvalernes Fangststeder.

Skibsreder Lars Christensen, jun. og Direktør Winge Sørensen præsiderer paa Skibet for at modtage dette efter Prøveturen, og Direktør C. A. Møller var en eminent Vært, som sørgede for, at de mange Journalister rigtig fik Indsigt i, hvad der her var præsteret af dansk Skibsbygningsindustri, hjulpet af sin 2 Meddirektører, Ingeniør Dithmer og Ingeniør Munch samt Underdirektørerne P. Lorentzen og Barfod.

Paa Kommandobroen var alle moderne Navigationsinstrumenter, saasom S.A.L. Log, Gyrokompas, Radioanlæg, Radar, Telefoni, Kort- og Lang-Bølger, Ekko-lod m. m. Heroppe residerer i Dag den kendte Navigator Kaptajn Carl V. Sølvér for at rette Kompasser. Styremaskineriet er leveret af det engelske Firma Hastie og Co.

Under Kommandobroen fandtes Kamre og Saloner saavel til Skibets Officerer som til Mandskabet, samt det enorme Flænsedæk, hvortil Hvalerne bliver hevet op gennem Aabningen i Agterskibet. Paa selve Flænsedækket er monteret Bensave, samt anbragt Luger til Kogerne.

Under Flænsedækket er Kogeriet, der bestaar af 20 Kvarnekogere fra „Kværnebrug“ i Norge, og her er vel nok det mest indviklede Rørsystem, der findes i noget Skib. Tusinde Meter Rør betegnet med gult, rødt og blaåt fører fra den ene Tank til den anden og her-

igennem flyder de forskellige Sorter Olie baade til Skibets Drift og den af Hvaler udvundne Olie.

Her findes ogsaa i et adskilt Rum et Anlæg for Rensning af Hvalolien bestaaende af 8 Stk. de Laval Olie-Separatorer, samt 8 Stk. de Laval Limvatten-Separatorer. Disse Separatorer er af en saa høj Kvalitet, at een af de udenlandske Ingeniører bemærkede: „Ligesom man tænker paa B. & W. Motorer, naar der tales om Diesel, tænker man paa Laval Separatorer, naar der tales om Separatorer, og der er Steder i Udlandet, hvor man betegner en Separator som Laval.“ Andetsteds i Bladet har vi en indgaaende Omtale af dette Anlæg.

Naar vi saa stærkt præger dette Nummer af „Vikingen“ med Bygningen af „Thorshøvdi“, er det, fordi denne Begivenhed indenfor dansk Skibsbygning er af saa overvældende Betydning for Danmark, hvilket ogsaa tydeligt viste sig ved Søsætningen, der blev overværet af det halve København med Kongen og Dronningen i Spidsen.

Bygningen af „Thorshøvdi“ var en dristig og velovervejet Indsats fra Burmeister & Wains Side. Paa Trods af overvældende Ordremængde, og manglende Beddinglængde, viste Direktionen, at man ikke gik af Vejen for de største og sværeste Opgaver.

Det Beløb, ca. 30 Millioner, som der her tilflydes Landet, har ikke været let tjente, men man har set Vanskelighederne i Forvejen, og Nationen bør være de Mænd taknemmelige, som paa en saa storslaaet Maade skaber Arbejde for hele den danske Industri og Propaganda for Danmark i hele Verden.

„Thorshøvdi“ er det længste Hvalkogeriet, der er bygget til Dato, og det vil sikkert blive besigtiget med Anerkendelse, hvor det kommer frem, og Rederiets Repræsentant var lutter Smil, da man efter endt Prøvetur strøg Dannebrog og B. & W.'s Stander for at hejse det norske Flag samt Thor Dahls kendte Kontorflag med den springende Hval. A. B.

Til Læserne

Paa Grund af overvældende Stofmængde til Hvalfangstnummeret, som vi vilde have gjort dobbelt saa stort, hvis Papisituationen havde tilladt det, har vi maattet udskyde en Del af det ordinære Stof til senere Numre.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af baandlagte Kapitaler,
Legatmidier o. l.
Opbevaring af Værdipapirer i aaben Deoot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Paa hvalfeltet

Af J. ANKER-PAULSEN

*De sejler af sted i September engang
og kommer tilbage i Maj,
de kommer tilbage i Maj.
De følges af maager, delfiner og haj.
— Naar dagen blir kort, og naar natten blir lang
de lægger til hvalfeltets kaj.*

*Saa skydes der hvalfiske til sølvøens gal,
en skytte er dus med harpun.
Ja, skytten er dus med harpun.
I luften gaar maager, som skyer af dun,
og sildene flygter for brusende hval
paa hvalfeltets duvende tun.*)*

*Her flenses der hval, og her koger de tran,
mens hvalben blir malet til mel,
ja, hvalben blir malet til mel.
Kan hælde en sølv, hvad heller en sæl
gaar legende lette ved slip og ved kran
og mister sin skællede sjæl?*

*Det lider mod julen, og sol gaar i hav,
og mørket staar tæt, som en mur.
Ja, mørket staar tæt som en mur.
Da klemter hvert hjerte i mol og i dur,
for nu stiger dagen igen af sin grav,
og lyset gaar ud af sit bur.*

*Og dagene gaar med harpun og med flens,
og gasterne pukler paa ny,
ja, gasterne pukler paa ny.
Se, maagerne ligner en skrigende sky,
det gaar for to vingers fint strygende læns
mod hvalfeltets levende by.*

*Og saa kommer vaaren, aa, nej, for en vaar,
naar skuden kvitterer sin kaj,
ja, skuden kvitterer sin kaj,
og følges af maager, delfiner og haj.
Det gaar gennem bølgen saa skumsprøjtet staar,
mod hjembyens ventende Maj.*

*) bølgende mark.

Dansk Hvalfangst

Interview med en Hvalfangerkaptajn

Ved OTTO LUDWIG

MANGE af vore Læsere vil sikkert forbydes over Overskriften, for kun de færreste ved, at Danmark tager Del i Jagten paa Hvalerne. Vort Lands Indsats paa dette Omraade er da heller ikke tilnærmelsesvis saa gigantisk som det Dyr, Jagten gælder. Maalt med international Maalestok er den danske Hvalfangst af næsten mikroskopisk Betydning. Danmark har eet eneste Hvalfangerskib og intet flydende Hvalkogereri, og iøvrigt bestaar Størstedelen af den 11 Mands Besætning, der er om Bord paa dette Skib, af Færinger. Skibet ejes og drives af Den Kgl. Grønlandske Handel.

Ogsaa Skibets Fører, Kaptajn Johs. Larsen, er Færing. Den 25. Marts i Aar tog han med „Disko“ til Grønland for at gøre sit Fartøj klar til Sæsonen. Kaptajnen har haft Bopæl i København siden 1940, hvor han og hans Hustru blev afskaaret fra Familie og Hjem i Vaag paa Suderø. Forinden Afrejsen havde vi en Samtale med Kaptajnen, der er af den helt rigtige Sømandstype.

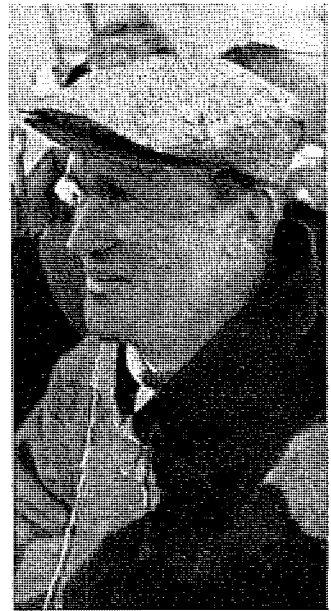
„Den Fangstbaad, vi sejler med, hedder „Sonja“,“ fortæller han, „Den er paa ca. 125 Bruttotons og er bygget til Norge i England i 1910. Den er saaledes baade et lille og et gammelt Fartøj. „Sonja“ har i Aar overvintret ved Sukkertoppen. Naar vi har gjort den klar, sejler vi den til Holsteinsborg, hvor der er et godt Maskinværksted, for at faa foretaget eventuelle Repa-

tioner. Derefter tager vi fat paa Fangsten fra sidst i Maj til 1. November.“

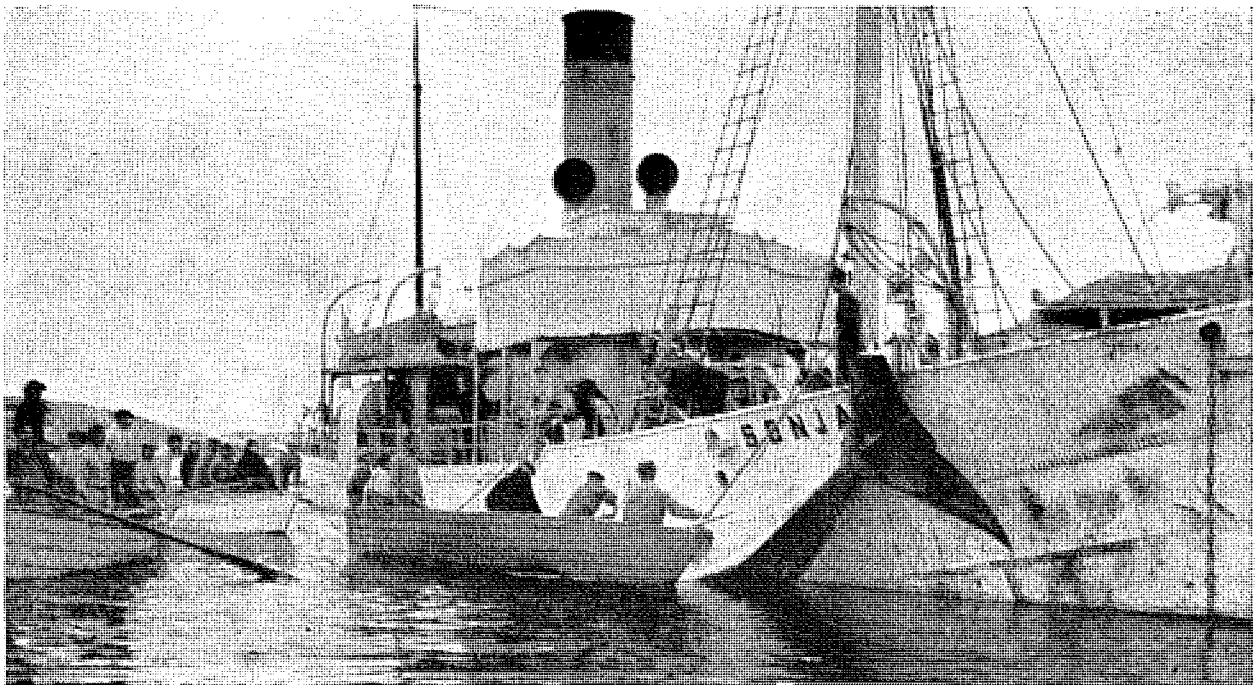
„Hvor mange Hvaler plejer man at fange fra „Sonja“ hvert Aar?“

„Jeg har selv kun været med i de to sidste Aar, men i 1946 fangede vi 60 Hvaler og i 1947 naaede vi op

paa 67. Fangsten er meget udvidet i Forhold til før Krigen, hvor den næsten var ved at ophøre. Det sidste Aar før Krigen fangedes kun 13 Hvaler i hele Sæsonen. Man maa dog sige, at Krigen har hjulpet paa Bestanden deroppe, da Hvalerne ikke i den Tid blev jaget syndeligt. Men i Virkeligheden afhænger Fangstens Størrelse af Mængden af Føde. Fangsten er baseret paa at skaffe Kød til Grønlanderne. Nær vi har skudt en Hval, slæber vi den til den nærmeste Koloni, hvor Grønlanderne flænses Spækket af. Størst Interesse for Grønlanderne har det saakaldte „Mattark“, der er en Delikatesse for dem. „Mattark“ kan sammenlignes med Sværen paa et Stykke Flæsk. Grønlanderne spiser det med et tyndt Lag Spæk til. Jeg kender ogsaa mange



Kaptajn Larsen i Fangsttojet.



„Sonja“ modtages af Grønlanderne efter en vellykket Fangst.



Klar ved Harpункanonen.

Danskere, der kan lide denne Ret. Spækket bliver saltet i Tønder og sendt til Danmark, hvor det bliver presset for Olie bl. a. til Brug i Margarinefremstillingen. Kødet faar Grønlænderne.“

„Hvilke Pladser anløber De i Løbet af Sæsonen?“

„Vi anløber forskellige Steder, hvor man har Brug for Hvalerne. I 1946 anløb vi mellem 35 og 40 Pladser fra Kap Farvel og helt op til Umanak Fjord, hvilket er en Strækning paa 600—700 Sømil.“

„Kan man opleve noget spændende paa en saadan Hvalfangst?“

„Ja, af og til kommer man jo ud for nogle spændende Oplevelser, naar en Hval ikke godvilligt vil lade sig slaa ihjel. I Dødskampen foretager den sig Ting, som det er vanskeligt at forudse. Hvis Dyret løber ind i Skibet, gaar det til Bunds. Jeg har sommetider været med, naar det har set alvorligt ud. En saaret Hval gaar ikke af Vejen for noget, og engang døde en saadan rasende Hval kun nogle ganske faa Meter fra Skibssiden.“

„Kapper man ikke Linen, naar der er Fare paa Færde?“

„Nej, det gør man meget nødigt. Det er Fangsten for værdifuld til. Desuden hjælper det jo ikke noget, naar Linen er slæk. I Stedet maa man forsøge at sejle sig fri.“

„De siger, at en Hval er kostbar. Kan De ikke belyse det ved Tal?“

„Jo, en Hval paa ca. 85 Fods Længde har en Værdi af ca. 70.000 Kroner. Men Priserne kommer forøvrigt an paa Olieindholdet. Gennemsnitlig giver en Hval, naar den udnyttes, 35 Fade (eller 6 Tons) Olie. Spækket giver Halvdelen af Totalindholdet af Olie. Kød og Knogler giver den anden Halvdel.“

„Hvor lang Tid varer en Hvals Dødskamp?“

„Det er forskelligt, men som oftest 5—10 Minutter. Sommetider kan den dø i Skudet, hvis man træffer den i Lungerne eller i Hjertet. Men som sagt, en saaret Hval kan være farlig. Ved Færøerne ramte en Hval engang et Fartøj. Heldigvis kom den ind paa en Vinkel af 45 Grader. Men alligevel fik Skibet en Læk. Hvis en

saadan Kolos paa 60 Tons og med 15 Mils Fart rammer lige ret paa et Skib, gaar det ned med det samme.“

„Hvor hurtigt kan en Hval svømme?“

„Den kan naa helt op paa 20 Knob. „Sonja“ kan kun presses op til 10 Knob, men det er jo ogsaa et gammelt Skib. De moderne Hvalfangerbaade sejler 17—18 Mil. En Fangstbaad maa helst ikke gaa under 15 Sømil. Med en saadan Fart kan Hvalen sejles træt paa en Time, naar man forfølger den. Engang imellem skal Dyret op at have Luft, og efterhaanden, som det bliver mere og mere træt, bliver der mindre og mindre Tid mellem de Gange, det skal trække Vejret. Naar en Hval bliver bange, holder den en ret Kurs, og det er let at følge den. Den kan imidlertid nemt forsvinde for et lille Skib som vort. Naar Solen skinner paa Vandoverfladen og gør Søen skinnende blank, kan man ikke se Hvalens Pust.“

„Hvor lang Tid er der imellem, at De faar en Hval?“

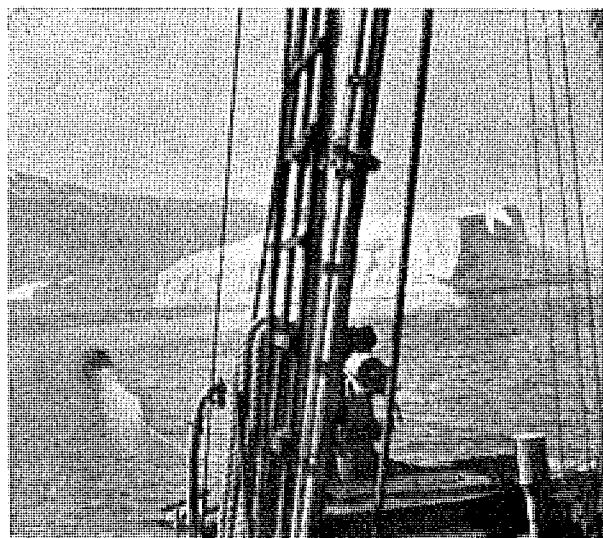
„Sommetider kan vi gaa lige ud og hente en hjem med det samme, men til andre Tider kan der gaa Dage imellem. Hvis man træffer et Planktonbælte, kan man godt regne med, at Hvalerne vil komme der. Plankton er nemlig Hvalens Hovedføde. Naar et Hvaltræk kommer til et saadant Bælte, kan det godt blive der en Uge. Vi kan imidlertid ikke tage mere end een Hval ad Gangen, fordi vi ikke har noget Hvalkogerier eller nogen Station i Nærheden. Man kan ellers sommetider fra eet Fartøj tage to-tre Hvaler paa en Dag, og jeg har selv været med til at skyde fire paa en enkelt Dag.“

„Hvornaar begyndte De egentlig at give Dem af med Hvalfangst?“

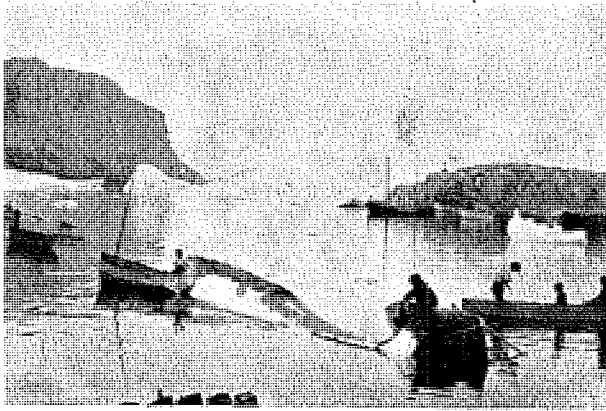
„I 1928 paa Færøerne.“

„Lystfiskerne plejer at kunne fortælle om en Rekordfangst. Hvad er Deres personlige Rekord?“

„Den største Hval, jeg har fanget, var en Blaahval paa 83 Fod og 115 Tons. Vi jagede to Hvaler, der gik sammen. Vi troede, at det var en Hval med Unge, og vi skød paa den Hval, som vi ansaa for at være Ungen, men som bagefter viste sig at være en voksen Hval. Vi



Hvalen styrede ret paa Isfjeldet, men drejede i sidste Øjeblik af.



En Hval slæbes paa Land.

havde taget fejl, fordi den anden var saa stor. Den maa mindst have været 100 Fod lang. Den længste Hval, der er fanget fra Færøerne, havde en Længde af 107 Fod. Naturligvis ærgrede vi os over, at vi ikke havde skudt den store i Stedet."

„Hvorfor gjorde De da ikke det?“

„Det er bedre at skyde en Unge. Den er federe, og desuden er Moderen altid saa udpattet, at der ikke er meget Spæk paa hende. I dette Tilfælde var det altsaa ikke en Moder med sin Unge, men en Hanhval og en Hunhval. Det var Hannen, vi havde fanget. Hunnen er altid meget større hos Blaaqualerne.“

„Hvor stor kan en Hval blive?“

„En Blaaqual kan naa en Vægt af et Par Hundrede Tons. En Hval paa en Længde af 85 Fod vejer ca. 120 Tons.“ Kaptajn Larsen tager et Hefte frem fra sin Skrivebordsskuffe og slaar op paa en Side, hvor en Del af en Hvals forskellige Organer er opført med Vægttal. Det fremgaar bl. a. af denne Liste, at Hvalen

i dette Tilfælde har haft en Tunge, der vejede 3,2 Tons, og at Hjertet vejede mere end en halv Ton.

„Hvor foregaar den største Hvalfangst?“ spørger vi.

„I Tidsrummet 1864—1925 blev der kun dræbt ca. 2200 Blaaqualer i de nordlige Farvande, medens der sydpaa blev dræbt Tusindvis hvert Aar. I 1937 blev der skudt ca. 50.000 Hvaler dernede. For Størstedelens Vedkommende Finhvaler.“

„Vilde man ikke opnaa større Resultater nordpaa, hvis man havde flydende Kogerier med?“

„Jo, men saadanne Kogerier er kun beregnet til Sydpolarhavene. Man har i Følge en international Overenskomst ikke Lov at anvende dem Nord for Ækvator for ikke at udrydde Bestanden.“

„Er De selv sommetider Skytte, naar De er ude paa Hvalfangst?“

„Ja, ellers vilde jeg jo ikke kunne kalde mig for Hvalfanger.“

„Er det almindeligt, at Skipperen ogsaa er Skytte?“

„Paa Færøerne var det saadan paa de danske Skibe, at Føreren var Dansker. Man antog i Begyndelsen en norsk Skytte, der efterhaanden lærte Skipperen at skyde, saa denne tilsidst overtog begge Poster. Iøvrigt er det saadan, at Skytten under Fangsten dirigerer Skibet og har Ansvaret for det. Han behøver ikke at være Navigator.“

„Hvor har De selv lært at skyde?“

„Paa Færøerne hos en af Norges bedste Skytter. Det første Skud var jeg iøvrigt meget heldig med. Der kan jo forekomme Kiksere. Vi havde engang deroppe

Har De læst Sejl og Motor?

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



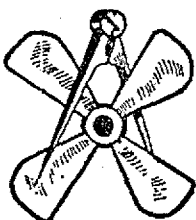
KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

ved Færøerne en gammel Nordmand som Skytte. Han var en gammel Pioner, der havde været med mange Aar i Sydpolaregnene og ogsaa havde været med til Hvalfangst for Japanerne. Som 60-aarig kom han til Færøerne og blev altsaa Skytte paa vort Skib. En Dag observerede vi en Kaskelot, og der blev gjort klar til Skud. Nordmanden giver Ordre til Maskinen om Hastigheden, og pludselig raaber han: „Stop Maskinen“. I det samme affyrer han Kanonen og skyder en Fuldræffer — ser det ud til. Men Skibet gør stadig lidt Fart og gaar vinkelret mod Hvalen, og vi gaar over den. Hvalen er imidlertid kun besvimet og vaagner nu op. Kaskelotten er den eneste af Hvalfamilien, som vil hævne, og den begynder nu at slaa med Halen. Heldigvis ramte den ikke Skibet, men den gamle Skytte opførte en vild Krigsdans paa Bakken. Dette havde han ikke regnet med. Siden den Gang har jeg imidlertid forstaaet, at man maa se at komme væk i en Fart, selv om Skudet kan se ud til at være en Fuldræffer.“

„Hvis man kikser, kan man saa naa at skyde igen?“

„Ja, det tager et Kvarters Tid at hive Linen ind igen. I de fleste Tilfælde kan man med en moderne Baad hurtigt følge Dyret.“

„Fortæl lidt om Kanonen og Harpunen.“

„Kanonen om Eord paa „Sonja“ er en 90 mm Kongsberg-Kanon. Harpunen vejer 75 kg, naar den ligger klar til Skud. Forløberen, der er slaaet af det fineste Hamp, er 50 Favne lang. Fra et lille Fartøj kan man skyde paa en Afstand af 45 Favne. Resten af Linen er et Par Kilometer lang og er lavet af fin Manilla. Baade Forløber og Line er slaaet paa en speciel Maade. Saavidt jeg ved, har vi selv prøvet at slaa Fangstliner herhjemme, men vi har ikke haft Heldet med os. Der skal en speciel Teknik til, som Nordmændene har prøvet sig frem til.“

„Betyder de mange Isbjerger paa Fangstpladserne ikke en Fare for Fangstmændene?“

„Vi fanger mellem Isbjergene, og det kan være farligt, hvis man skyder en Hval, som gaar under et Isfjeld. Jeg har selv oplevet, at en Hval har styret ret paa et Isfjeld, og jeg tænkte ved mig selv, at Isbjerget vilde komme imellem os, men i sidste Øjeblik drejede Hvalen af. Jeg kendte en Gang en gammel Færing, som døde i Sydishavet paa Grund af et Isfjeld, der pludselig kælvende, saa der opstod en Flodbølge. Denne Bølge foraarsagede, at Færingen, der var Skytte, faldt ned fra Bakken og slog sig ihjel paa Dækket.“

„Hvad sker der, naar man endelig har gjort det af med Hvalen?“

„Man sætter et Spyd ned i Dyret, og gennem det hule Spyd pumper man fra en kraftig Pumpe nede i Maskinen Luft i Dyret, saa det kan holde sig flydende. Derpaa lægger man en svær Kæde om Halen paa det. Der skal noget til at holde det i svær Sø. Iøvrigt kan Fangstlinen under Jagten gaa midt over som Sejlgarn,



Spækket saltes ned for Transport til Danmark.

hvis man ikke løber for fuld Kraft paa Maskinen. Naa, men man har altsaa lagt en Kæde om Hvalen og gaar saa for fuld Kraft fremover, idet man lægger Roret til den Side, hvor Hvalen ligger. Dyret gaar saa under Kølen og kaster sig endelig med Bugen mod Skibssiden og ligger, som det skal.“

„Venter De en god Fangst i Aar, Kaptajn Larsen?“

„Det er ikke godt at vide. Hvalen er nede Syd paa om Vinteren og trækker nordpaa i Foraaret. Den er altid mager om Foraaret, men spiser sig i Løbet af Sommeren fed. De sidste Hvaler, man fanger, er derfor de bedste, og det gælder om at holde paa med Fangsten Sæsonen ud. Forresten er Hvalens Kød udmærket. Man faar ikke en bedre Bøf end den, der kan tilberedes af Kødet fra en Finhval. Jeg har ikke truffet en eneste Dansker, som ikke har kunnet lide Hvalbøf.“

„Har Hvalfangsten nogen større Fremtid for Danmark?“

„Ja, maaske,“ siger Kaptajnen, „hvis vi bygger Kogier og oplærer Danskere til Hvalfangst. Vi har jo Brug for Olie, til hvilken vi bruger store Summer af Valuta.“

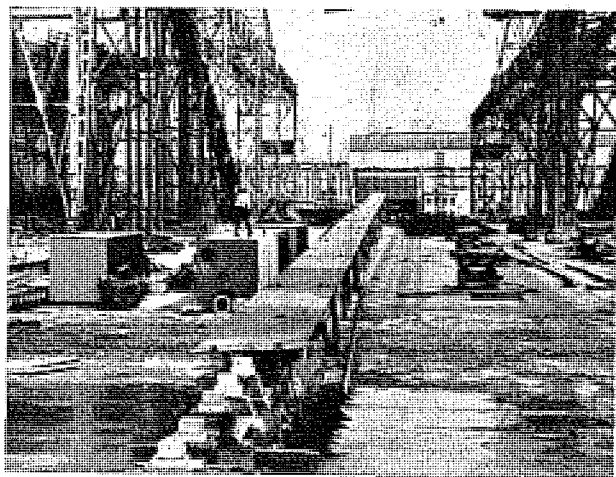
Kaptajn Larsen og hans Besætning er, naar disse Linier læses, ved at afslutte deres Arbejde langs Grønlands Kyst. Hvalfangst er et haardt og krævende Arbejde, men forhaabentlig vil de 11 Mands Arbejde deroppe udover den øjeblikkelige Fangst ogsaa have til Resultat, at Danmark i langt større Maal end tidligere vil øse af de Rigdomme, Havet ved Grønland byder os. Om Danmark kan drive det til noget som Hvalfangnation, er ikke godt at vide, men vi har jo aldrig før været bange for at begynde paa noget nyt. Noget andet er det maaske, at vi sikkert ikke vil blive vel modtaget paa de antarktiske Fangstpladser, hvis vi indfinder os der med Stordrift for Øje.

1/2 J. FREYTAG, Sejlmager

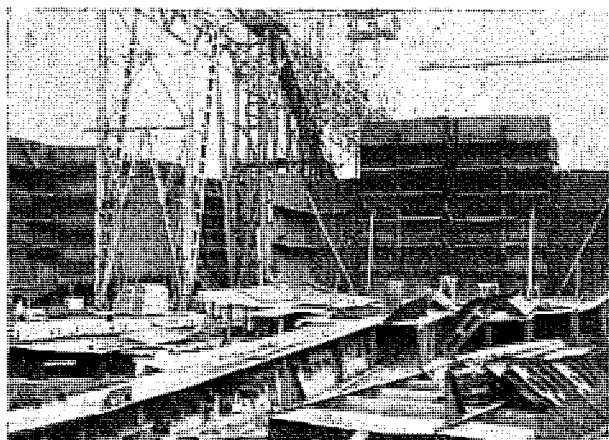
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

En Gigant bliver til

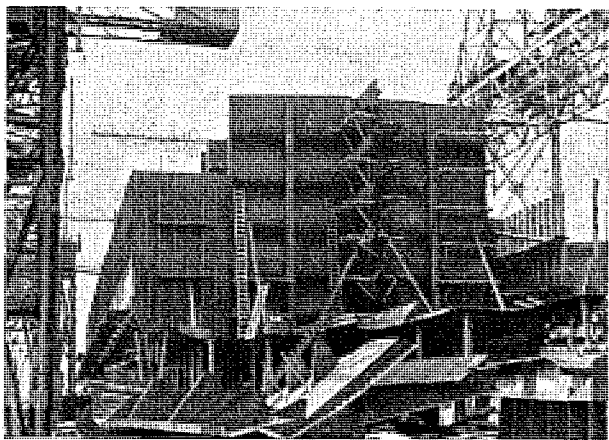
Den 30. Marts 1946 lagdes efter mange Forhandlinger Kølen til Hvalkogeriet „Thorshovdi“ hos Burmeister & Wain paa Refshaleen. Kølen strakte sig over omtrent 200 Meter, og man



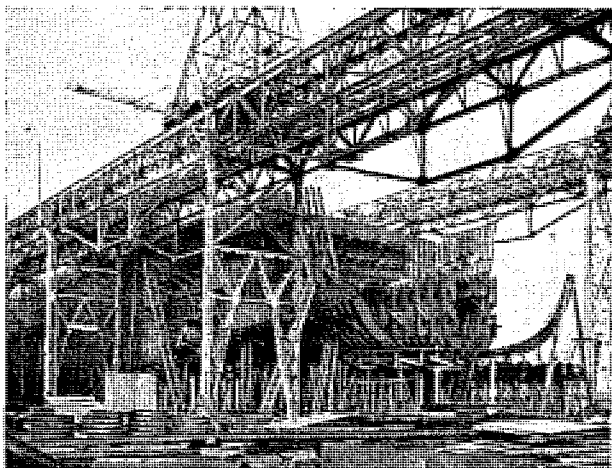
tog fat paa et Arbejde, der blev Værftets hidtil største. Bygningen af det vældige Skrog skred jævnt frem fra Dag til Dag, og vi følger her paa disse Billedsider Skibet fra Kølens Lægning til Dagen, hvor Proveturen fandt Sted, den 19. Oktober.



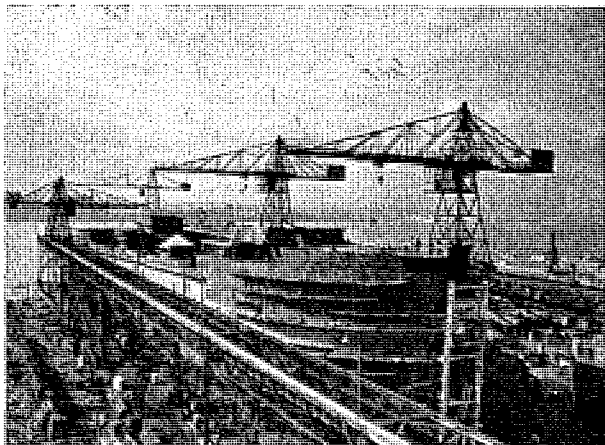
Paa Billede Nummer 2 har Skroget allerede taget Form. Nybygningen optog en Plads i Bredden paa 23 Meter. Billedet er taget fra Foden af Beddingen helt nede ved Vandet. Manglen paa Arbejdskraft har naturligvis voldt visse Vanskeligheder ved Bygningen af dette hidtil største Stykke Skibsbygningsarbejde herhjemme, men ogsaa Materialemanglen har foraarsaget Bekymringer hos Værftets Ledelse. Der er blevet anvendt kolossale Mængder af Staal til denne Gigant. Rederiet havde Held til at faa indført henvend 9000 Tons Staal fra U. S. A. Byggesummen for denne flydende Kæmpefabrik anslaaes at have været 30 Milioner Kroner, hvoraf en ikke ringe Del kommer det danske Samfund til Gode.



Her er det halvfærdige Skrog fotograferet fra Forkant. Man faar et Begreb om Nybygningens Størrelse ved at sammenligne med Haandværkerne paa Stilladset.

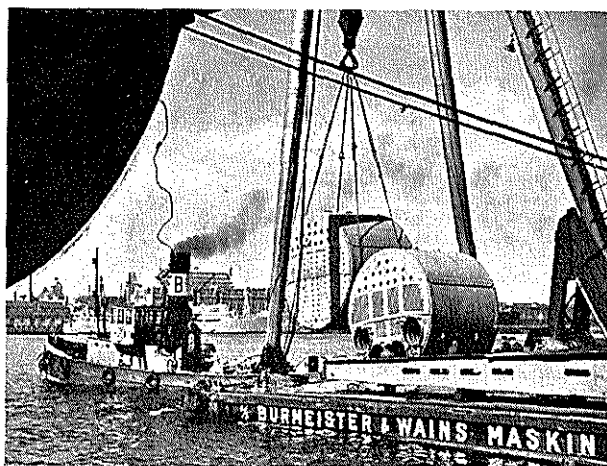


Man er her næsten naaet frem til Stævnen, men endnu er der langt igen, og Værftets store Kraner har Arbejde nok i endnu mange Dage. Byggepladsen synes for uindviiede at frembyde et fortvivlet Kaos, men hver enkelt Del til det store Skrog ligger nummereret paa sin bestemte Plads.

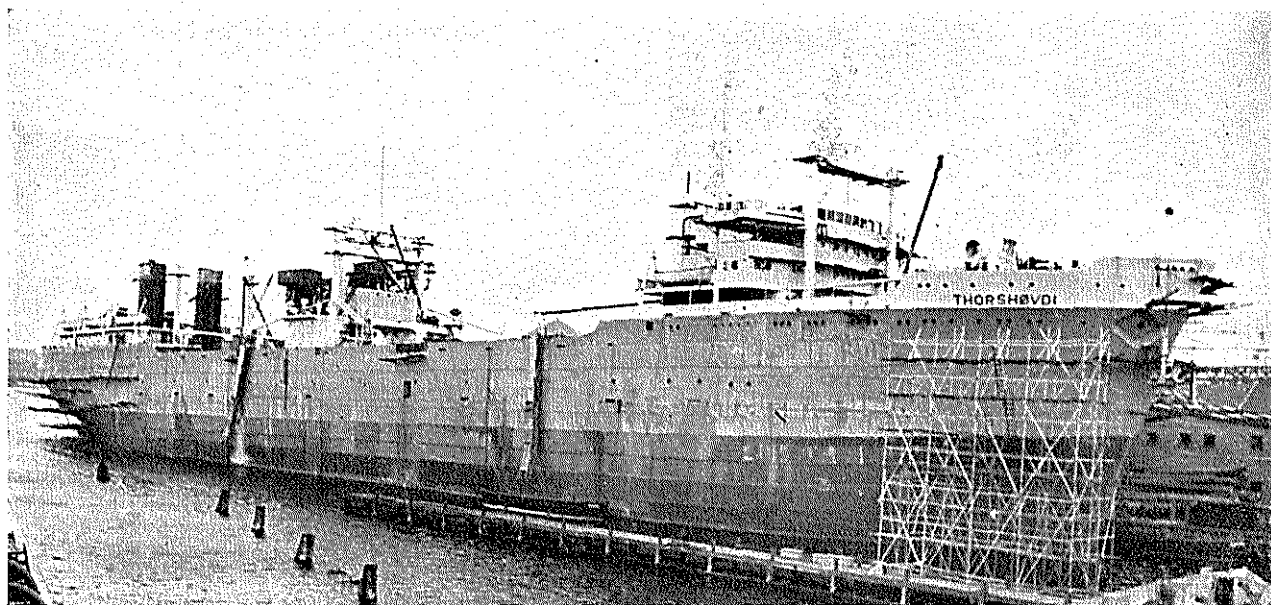


Som et Bjerg rejser det kæmpestore Skrog sig i Landskabet og faar Omgivelserne til at syne ubetydelige. Skroget er næsten færdigbygget.

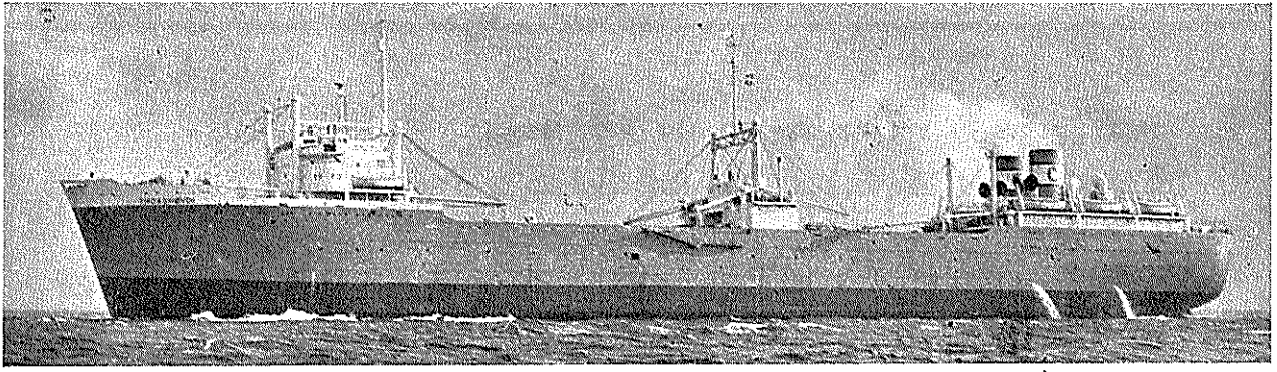
Saa kom endelig Dagen, hvor Kæmpeskibet blev søsat. Straks efter, at det var blevet bugseret til Udrustningskajen, tog Haandværkerne atter fat, og snart kom den Dag, hvor man kunde begynde at indsætte de mange Maskiner, som er nødvendige i et moderne Hvalkogeri. Paa Billedet tilhøjre maa en af Bugsererselskabets Baade afsted med Værftets store Flydekran, hvori hænger to af „Thorshøvdi“s Kedler. Man er naaet til Midten af Sommeren, og der maa tages fat med ekstra Energi for at kunne aflevere Nybygningen i Løbet af Efteraaret.



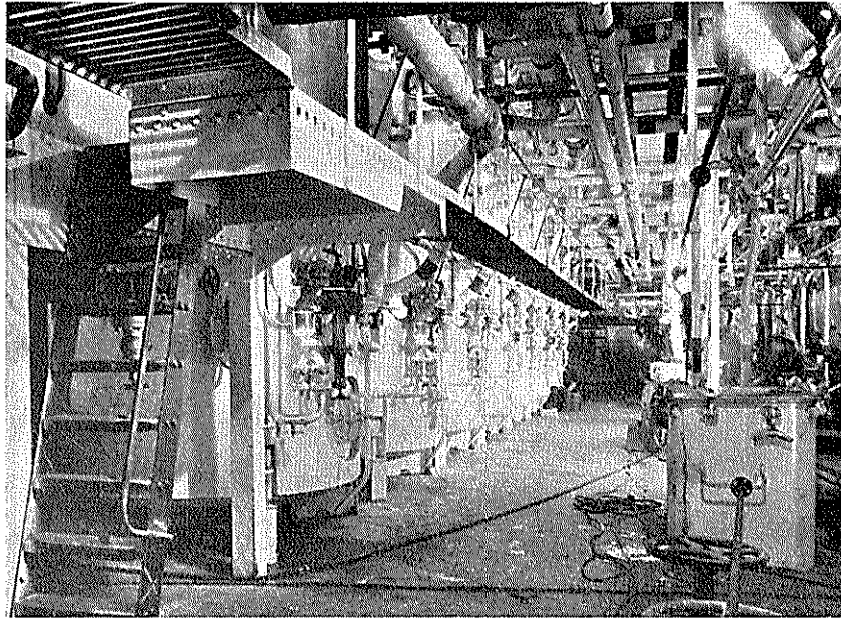
Ved Udrustningskajen. Paa Billedet tilvenstre hejses et Stykke svært Maskingods om Bord. Billedet tilhøjre viser Skibets enorme Dæk, der i Bredden udgør det for to københavnske Gader af normal Størrelse. Smede, Tømrere og mange andre Haandværkere har travlt med at lægge sidste Haand paa Værket.



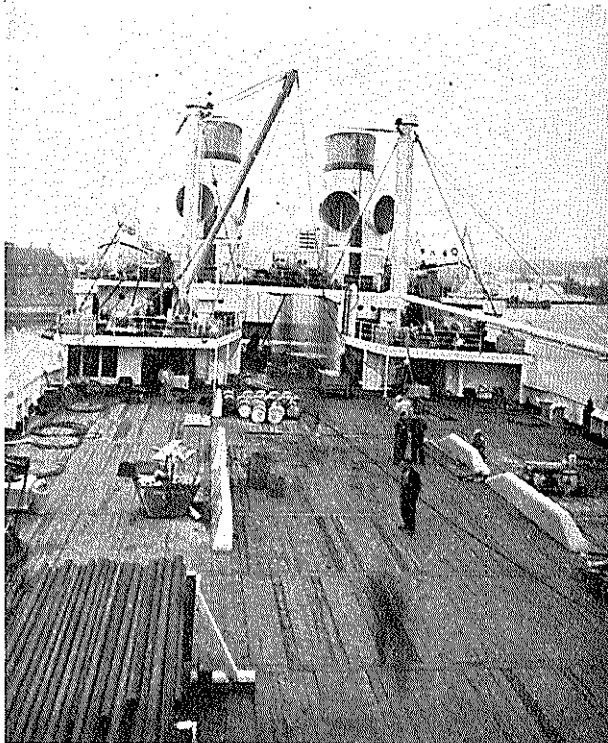
„Thorshøvdi“ faa Dage før Prøveturen. Det længste Skib, der nogensinde er bygget i Skandinavien, er næsten færdigt.



Paa Billedet herover ses det 23.250 Tons store Hvalkogereri paa Prøveturen i Sundet.

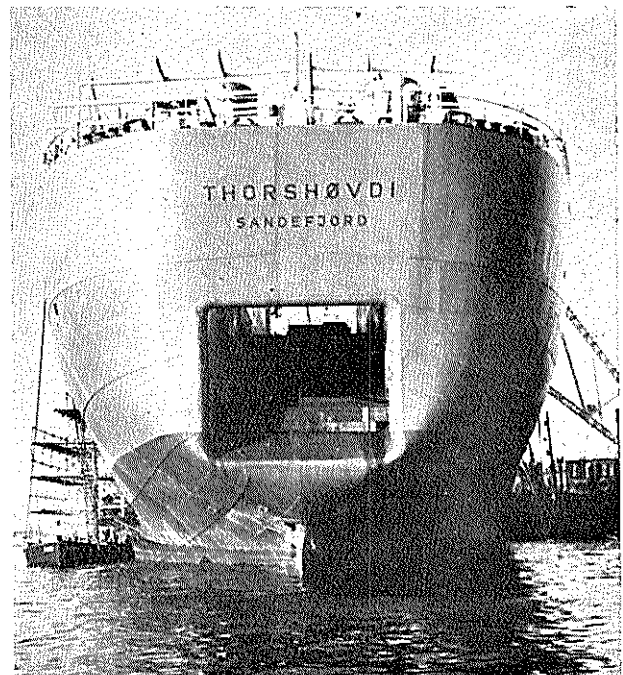


Tilvenstre et Kig ind i Kogeriet. Det siges, at de Mænd, der arbejder i saadanne Skibes Kogerier, har Verdens varmeste Job.



Et Blik ind paa Flænsedækket mod Skibets Agterende.

Herunder ser vi „Thorshøvdi“ fra Agterenden, hvor Hvalslidsken findes.



A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 

KJØBENHAVN K.

REDERI

BEFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**

Ny Pakhus „47“ i Frihavnen

For en indbudt Kreds hejste man forleden Kransen paa det mest moderne Pakhus, er der bygget i Danmark.

Med sine 18.000 m² Gulvflade er det en Forøgelse af Lagerarealet med 14 % for Stykgods. Pakhuset vil med hele sit indre Udstyr koste 4 Millioner Kroner, og hertil kommer de 8 Kajkraner, som koster 200.000 Kr. Stykket. Det bliver udstyret med 4 Godselevatorer, samt 6 Spiralslidsker og 4 Transportbaand. Man har lagt særlig Vægt paa Brandsikkerheden. Der findes ikke Døre mellem Trapperne og Lagerrummene. Al Adgang til Lageret sker fra det frie. Bygningen er delt i 3 Dele, som adskilles ved en 10 cm bred aaben Fuge, som er konstrueret saaledes, at den hindrer Brand i at brede sig fra det ene Lagerrum til det andet.

Ved Rejsegildet takkede Formanden for Frihavns-selskabet, Skibsreder Chr. Harhoff, alle, der havde været med til at bygge Huset, efter at han havde udtalt Frihavns-selskabets Sorg over den Ulykke, der havde ramt 3 Funktionærer, hvoraf den ene, Edmund Christiansen, var død. Han anmodede Gratulanterne om et Øjeblikks Stilhed for at vise Sympati overfor den dræbtes Efterlode, og Frihavnsdirektør Fugl-Meyer, som har konstrueret Bygningen, uddelte store Konvolutter til Formændene for Bygningshaandværkerne, som en Anerkendelse til dem og deres Folk for hurtigt og veludført Arbejde. Direktør Fugl-Meyer har i Konstruktionen af det nye Pakhus vist, at Frihavns-selskabets Direktør stadig er vaagen for nye Ideer og dristigt benytter disse.

Referenten.

25 Aars-Jubilæum i F. B.

En kendt og afholdt Mand i Københavns Havn, Driftsleder ved „De Forenede Bugerselskaber“ Fuldmægtig Vogh, kan Tirsdag den 23. November fejre sit 25 Aars-Jubilæum i Bugerselskabet, hvor han har udført et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde.

Han har stedse været en paalidelig og tjenstvillig Mand, som man altid trygt kunde henvende sig til, om et eller andet vedrørende Havnen, naar han sad paa sin, ofte lange, Vagttørn nede paa Driftskontoret paa Toldbodbommen.

Fra alle Mand i Københavns Havn, og ikke mindst fra hans mange Venner, skal der lyde en oprigtig Tak til Aage Vogh for de mange, og ofte vanskelige Aar, han trofast har passet sin ansvarsfulde Gerning til Gavn for Skibsfarten, med Ønsket om, at vi endnu langt ud i Fremtiden maa møde ham paa „Bommen“.

OVE SKOU

REDERI, BEFRAGTNING, KLARERING

KØBENHAVN V

Fhv. Oversøminemester, Løjtnant H. P. Rasmussen død

En af Marinens gamle hæderkronede Befalingsmænd fhv. Oversøminemester, Løjtnant H. P. Rasmussen afgik ved Døden den 17. Oktober, efter mange Aars tiltagende Svaghed, de sidste Aar var han fuldstændig blind.

Løjtnant Rasmussen udgik fra Marinens Elevskole. Efter at have været Underofficer i Marinen avancerede han gennem Graderne og blev til slut Løjtnant, og Materielmester af 1. Grad.

En Aarrække var han Inspektør ved Elevskolen, var senere paa et Par Rejser med Skoleskibet „Viking“ til Østen, hvor han var Lærer for Koffardimarinenes Elever.

Løjtnant Rasmussen var en Del Aar Medlem af Marineforeningens Hovedbestyrelse samt Hovedkasserer og Sekretær for Landsforeningen. Da han trak sig tilbage, blev han udnævnt til Æresmedlem af Marineforeningen som det eneste Æresmedlem udenfor de Medlemmer af Kongehuset, der har tjent i Marinen.

Han var en meget afholdt og agtet Mand, som fandt sig mange Venner baade indenfor Marinen og Koffardimarinen paa Grund af sine store Evner og vennesæle Sind.

Løjtnant Rasmussen, der var dekoreret med Dannebrogordenens Ridderkors, Fortjenstmedaillen, Holmens Hæderstegn samt norsk Guldmedaille, blev Fredag den 22. Oktober bisat fra Holmens Kirke under stor Deltagelse, ikke mindst fra Marineforeningen, som mødte med Æresvagt og Flag.

Æret være Løjtnant Rasmussens Minde.

Staalrør

Gevindrør

Kedelrør

Støtterør

Overhederrør

Fittings

Staalflanger

Maskinpakninger

Metaller

Duralumin

og andre Letmetaller for Skibsbygning

ISIDOR MEYER

KØBENHAVN

Leverandør til Hvalkogeriet „Thorshøvdi“

Omkring Hvalfangst

Fra Hvalfangstens første Dage har Hvalkød fundet Anvendelse som Menneskeføde. Gennem hele Middelalderen var Kødet saaledes særlig eftertragtet i Fasten. Præsterne paastod nemlig, at Hvalen var en Fisk, og man overtraadte paa den Maade ikke Fastebestemmelserne. Samme Præster betragtede iøvrigt Hvaltunger som en særlig Delikatesse, og disse var derfor forbeholdt Kirkens Mænd.

Hvalkød er iøvrigt for mange Mennesker stadig en Delikatesse, naar det serveres som Bøf. Et norsk Firma har fundet paa at fryse store Mængder Hvalkød og indpakke det i Cellofanposer. Ideen har vist sig at være god, og frosset Hvalkød vil sikkert i Fremtiden blive en meget efterspurgt Vare, som vil give udenlandsk Valuta til Norge.

Ved Udnyttelsen af Hvalerne gaar i vore Dage næsten intet til Spilde, men ogsaa i Middelalderen søgte man at udnytte Fangsten til det yderste. Alleerede i 1656 hører vi om en Mand, der ved Smeltning af Spækket bruger Affaldet fra Hvalens Partering som Brændsel. Kæberne anvendte man i mange Tilfælde som Portaler, medens andre Knogler fandt Anvendelse f. Eks. som Gærder omkring Gravsteder.

I mange Aar var Hvalbarder meget værdifulde for Korsetfabrikationen, og ligeledes brugte man dem til Damernes Fiskebensskærter. Barderne var mange Penge værd, og 1752 erklærede Edinburgs Damer, at de kun vilde bruge Korsetter med Barder fra Hvaler, der var indfanget af skotske Skibe for paa den Maade at støtte deres Hjemegn.

Før Petroleum fik sit Gennembrud, var Spermacetolie meget anvendt til Gadebelysning. Bostons Indbyggere var sikkert de første, der brugte Hvalolien til Belysningen af Gaderne. 1775 var der saaledes ikke mindre end 300 Gadelygter, der med Spermacetolie som Brændstof oplyste Boston om Natten. Senere kom flere nordamerikanske Byer med.

Til Spermacetolien var i lang Tid knyttet den Overtro, at den var et ufejlbarligt Middel mod alle Slags Sygdomme, hvad enten man drak den eller brugte den til udvortes Brug. Olien steg derfor meget stærkt i Værdi, og det hævdes, at den en vis Tid var sin Vægt værd i Sølv.

Da Hollænderne sidste Aar efter Aartiers Pause atter genoptog Hvalfangst i større Maalestok, blev de meget køligt modtaget paa Fangstpladserne af de øvrige Hvalfangnationer. Konkurrencen, har imidlertid altid været skrap. Da Hollænderne i 1612 ankom til Spitsbergen med deres to første Skibe af en større Hvalfangerflaade, blev de overfaldet af Englænderne, der vilde have Fangstfeltet for sig selv. Englænderne fratog Hollænderne baade Last og Redskaber, og Skibene maatte vende tomme hjem. Ved andre Lejligheder var det Hollænderne, der gik i Offensiven,

og man gik endog ikke af Vejen for at bruge Kanoner mod hinanden.

I Tidsrummet 1769—1778 deltog ialt 1540 Fartøjer i Hvalfangsten ved Spitsbergen, ved Grønland og i Davisstrødet. Alene af de Fartøjer, der fangede ved Spitsbergen og Grønland i det nævnte Tidsrum, forliste 561.

Selv om der ikke mere er det Skær af Romantik og Spænding over Hvalfangsten som i gamle Dage, hvor man jagede Havets Giganter fra smaa, primitive Fartøjer, saa er Livet paa Fangstfelterne stadig ensbetydende med et haardt og krævende Job, der ikke er uden Farer. Af og til hører man endnu om Hvalfangerbaade, der er forlist under Arbejdet. Sidste Aar mistede det kendte norske Selskab Chr. Salvesen & Co. saaledes 15 af sine bedste Folk, da „Simbra“ under en skarp Drejning i Jagten paa en Hval kæntrede. Kun 7 Mand af Besætningen reddede sig op i en Redningsbaad, men da denne blev fundet, var de seks frosset ihjel.

Der blev i Norge under den sidste Krig bygget ca. 50 Hvalfangerbaade. Flere af dem var bestilt for Krigen, medens andre var blevet sat i Ordre af Tyskerne. Efter Krigen fandt man flere af disse Baade i indenlandske eller tyske Havne. Disse Fartøjer blev selvfølgelig straks indlemmet i Norges Hvalfangerflaade, da Genopbygningen begyndte.

Døde Hvaler har mere end een Gang krævet Tab af Menneskeliv. Et af de mærkeligste Ulykkestilfælde, som er foraarsaget af en død Hval, foregik for nogle Aar siden om Bord paa et flydende Hvalkogereri, paa hvis Dæk der i flere Dage havde ligget Aadslet af en Kæmpehval. Det vil være flere af vore Læsere bekendt, at der i en død Hvals Indre dannes Gas, hvilket ofte faar Hvalen til at bulne ud. Dette var ogsaa sket med omtalte Hval, og pludselig en Dag eksploderede den med et Brag. Ved Eksplosionen kastedes en Arbejder over Bord og mistede derved Livet.

Hvalen er det største nulevende Dyr i Verden. Af alle kendte Hvalarter er Blaaivalen den største. For at give Læserne en idé om Blaaivalens Størrelse, kan vi fortælle, at dens Hjerte er større end et Skrivebord af Middelstørrelsen. Tungen vejer mere end en voksen Elefant. Bardehvalerne lever af Smaadyr, af hvilke de æder hele Stimer ad Gangen. Naar en saadan Stime fanges, presses ofte mere end tyve Tons Vand gennem Barderne.

—wig.

A/s Dampskibsselskabet "VENDILA"

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

Hvalfangst og Hvalfanger-Anekdoter

Ved

OSCAR JENSEN

HVEM kender ikke Legenden om Profeten Jonas, som paa Grund af sin Spaadom om Ninives Undergang blev kastet i Havet, og som blev slugt af en stor Fisk, i hvis Bug han opholdt sig i flere Dage, til den store Fisk kastede ham op paa Land i spillevende Tilstand. Det vil altid være et omstridt Spørgsmaal, om hin store Fisk har været en Hval eller et andet forhistorisk Havuhyre. Har det været en Hval, er det i Betragtning af denne Skabnings snævre Svælg tvivlsomt, om Jonas er naaet længere end ind i Hvalens Mund. For øvrigt er Hvalen jo ikke en Fisk, men et Pattedyr, og alene af den Grund kan den omtalte Fisk næppe have været en Hval; men for at tilfredsstille alle Parter i det omstridte Spørgsmaal har man saa antagelig forenet Hvalen med en Fisk og kaldt Monstrumet en Hvalfisk.

Hvalfangst er en meget gammel Historie og kan dateres helt tilbage til Aar 890, da en Nordmand ved Navn Othere jagede Hvaler langs Norges Ishavskyst. Om denne Othere fik noget Udbytte af sin Jagt, melder Historien ikke noget om; og i det Spand af Aar, der ligger mellem hans Tid og den anden meget bekendte norske Hvalfanger Svend Føyn, som levede fra 1809 til 1894, var norsk Hvalfangst næsten helt indhyllet i Hemmelighedskræmmeri og Polarhavets isnende Taager. Derimod ved man, at den franske Befolkning langs Biscaya allerede i det tolvte Aarhundrede spiste Hvalkød og betragtede dette som en særlig Delikatesse.

I det trettende, fjortende og femtende Aarhundrede var det i Særdeleshed Hollændere og Englændere, der gav sig af med Hvalfangst. De første Efterretninger om Englændernes Jagt paa Hvaler stammer saaledes fra det fjortende Aarhundrede. Hvalen blev den Gang i England erklæret for at være en kongelig Fisk, og der vedtoges en Lov, hvorefter der tilkom Kongen Hovedet og Dronningen Halen af enhver Hval, der blev fanget ved de engelske Kyster. Hollænderne blev dog efterhaanden de førende i Hvalfangsten. De havde i Aaret 1680 ikke mindre end to Hundrede og tredsindstyve Skibe og sytten Tusind Sømænd beskæftigede i dette Erhverv, og de forsynede saa godt som hele Europa med Tran. Men i Aaret 1770 begyndte de at sakke agterud for Amerikanerne.

Allerede de første Nybyggere, som slog sig ned omkring Cape Cod i Massachusetts havde — belært af Indianerne — hurtigt faaet Øjnene op for Hvalens Betydning som Næringsmiddel. Og efterhaanden gik det ogsaa op for dem, at Hvalfangst og de Produkter, der derved kunde udvindes, indebar store Muligheder som Handelsvare. Og disse Produkter — Tran, Hvalkød, Fiskeben, Benmel og ikke at forglemme den fine Spermacet-Olie og den kostbare Ambra — udgjorde i en lang Aarrække den vigtigste Indtægtskilde for samtlige Nybyggere, der havde slaaet sig ned omkring Massachusetts-Bugten samt for deres Efterkommere i flere Led. Saaledes ogsaa med de senere udprægede Hvalfanger-Byer New Bedford i Massachusetts og Nan-

tucket paa Øen af samme Navn og tilhørende samme Stat, hvor Sejlskibstidens største Hvalfanger-Flaader var hjemmehørende.

Naturligvis har mange andre søfarende Nationer end her er omtalt drevet Hvalfangst. Men det er ikke Meningen i denne Artikel at komme nærmere ind paa de forskellige Data for Hvalfangstens Historie eller de gammeldags Fangst-Metoder, som efter tidligere Beskrivelse i Vikingen turde være velkendte. Derimod kan det maaske være paa sin Plads i korte Træk at give nogle faa Eksempler paa den Humor, der i Sejlskibstiden kunde være forbundet med dette brydsomme og ofte farefulde Erhverv.

Det var langtfra blødsødne Søfolk, der bemandede Sejlskibstidens Hvalfanger-Skibe. De maatte kunne staa for haarde Tørn og fordøje en haard Kost. Rejserne var i Reglen lange — fra to til fem Aar, og Forhold og Omgivelser om Bord i disse Skibe var af en saadan Beskaffenhed, at de kunde faa Haarene til at rejse sig paa Hovedet af enhver Landkrabbe. De skal derfor heller ikke nærmere beskrives her; thi de taler tydeligt for sig selv i den Omstændighed, at enhver Hvalfanger-Kaptajn, som paa Rejsen saa sig nødsaget til at søge Land for at skaffe sig Proviant eller ferskt Vand, altid ankrede op i saa stor Afstand fra Havn, at der ikke kunde blive nogen Lejlighed for Besætningen til at desertere. Vilde en Hvalfanger-Kaptajn endelig unde sine Folk en Tjans til at røre Benene paa fast Grund, slap han dem løs paa en eller anden Ø, som var beboet af vilde Kannibaler — eller paa en øde og ubeboet Ø.

Disciplinen i Fortidens Hvalfangerskibe var streng under Fangst og Flensning, og den blev ikke opretholdt med Toner fra Himlen. Men til enhver anden Tid tog man det ikke saa nøje med den menige Besætnings Opførsel, og hverken Skippere eller Styrmand var i saa Tilfælde heller ikke altid Bedemænd, der foregik deres Underordnede med gode Eksempler. I denne Forbindelse vil det maaske være passende at genopfriske en i „Vikingen“ tidligere omtalt Optegnelse i en gammel Logbog, som forefindes i det navnkundige Hval-Museum i New Bedford. Denne Logbog stammer fra Fangstskibet „Mercury“, som i 1848 førtes af en Kaptajn West. I denne Skibsjournal eller Logbog, som den almindelig kaldes, slutter Kaptajn West en Dags Optegnelse med følgende Bemærkning: „I Dag har Førstestyrmænd og alle Mand foran Stormasten været fulde hele Dagen“.

Nutidsmennesker vil maaske forestille sig, at vedkommende Styrmand maa have følt sig krænket over en saa ærekrænkende Beskyldning. Men blader man om paa den næste Side og læser Styrmandens Optegnelse for den følgende Dag, faar man nærmest Indtryk af, at han har taget sig en hjertelig Latter over Kaptajn Wests Bemærkning; thi her staar tydeligt og klart: „I Dag har Kaptajnen været ædru hele Dagen“.

I det hele taget maatte Moralens blandt disse

Fangstmænd, der i Aarevis ikke kom i Berøring med Civilisationen, blive saa som saa. Det hændte ofte, at Hvalfangere fra forskellige Skibe aflagde Visit hos hverandre, naar de mødtes i Søen, og Vejrforholdene tillod det. Ved saadanne Lejligheder gik Bølgerne højt indenbords, og det var en uskreven Lov, at enhver Fangstmand, der havde været et Aar i Søen, uden Skam kunde tillade sig at tigge Tobak fra Kollegerne. Havde han været to Aar i Søen, havde han Lov til baade at tigge og stjæle. Denne Lov gjaldt baade høje og lave — Værter og Gæster. Og naar saa Groggen dampede, og Piberne var stoppede — med Fægt eller med Tyvekoster — blev der spundet Ender og berettet om spændende Fangster, og gamle Hvalfanger-Anekdoter blev gravet frem af den fælles Kæmpebunke, som der ogsaa her skal blades lidt i.

Ingen ung Mand, som ikke havde dubleret Kap Horn eller havde harpuneret en Hval, kunde gøre sig Forhaabninger om at vinde en Pige fra New Bedford eller fra Nantucket; thi de unge Piger fra disse to Byer havde i sin Tid dannet en hemmelig Forening, som foreskrev disse Betingelser for Indgaaelse af Ægteskab. I en gammel Nantucket-Novelle fortælles en Historie om en Pige, som havde to Tilbedere, og som stillede dem begge disse Betingelser og lovede at gifte sig med den af dem, der kunde fremvise det bedste Resultat. Den ene af hendes Tilbedere var en Minister, og den anden var ikke mere erfaren i Hvalfangst end Rivalen. Ikke desto mindre stak de begge til Søs med et Fangstskib. Ministeren blev kort efter dræbt af en Hval, og hans Rival kom tilbage efter flere Aars Fraværelse. Men i Stedet for at gøre Krav paa sin Brud, fortalte han hende, at han, allerede før han gik til Søs, var blevet enig med sig selv om, at en Pige, der kunde stille saa taabelige Betingelser, ikke kunde blive en Kone for ham, og hermed endte Historien.

Enhver Nantucket-Hvalfanger havde altid en velforsynet Medicins-Kiste om Bord, men hvorledes og i hvilke Tilfælde de forskellige Medikamenter skulde bruges, havde de intet specielt Kendskab til ud over hvad de kunde læse sig til paa den Nummer-Fortegnelse paa de til Søs hyppigst forekommende Sygdomme, som var paaklæbet den indvendige Side af Medicins-Kistens Laag, og som svarede til Numrene paa de forskellige Flasker og Pakninger i Kisten. Det hændte en Gang om Bord i et Fangstskib, som havde været længe i Søen, at dets Styrmand pludselig blev meget syg. Efter Fortegnelsen i Medicins-Kisten fandt Kaptajnen hurtigt ud af, at han skulde benytte Indholdet af Flaske Nr. 13 for at faa sin Styrmand kureret. Uheldigvis var denne Flaskes Indhold allerede opbrugt; men resolut blandede Kaptajnen saa Indholdet af Flaske Nr. 7 med Indholdet af Flaske Nr. 6 og hældte denne Blanding i Styrmanden, som omgaaende mistede Vejret og aldrig fik det igen.

Som sagt kunde en Hvalfanger-Færd i disse Tider vare fra to til fem Aar. Der fortælles om en Kaptajn, som ved Afsejlingen fra Nantucket af en Ven blev gjort opmærksom paa, at han ikke havde sagt Farvel til sin Hustru, at han svarede: „Hvorfor skulde jeg det? Jeg bliver jo kun borte i to Aar.“

Det er en kendt Sag, at Amerikanere og Englændere i Begyndelsen af forrige Aarhundrede ikke stod paa nogen særlig venskabelig Fod med hinanden. Det

hændte, at et Fangstskib fra New Bedford var søgt ind til en Ø i Stillehavet, hvor et engelsk Krigsskib var stationeret. Under en Landlov kom en Fangstmand i Klammeri med en engelsk Løjtnant. Aarsagen var naturligvis en indfødt Skønhed. Og da Pigen foretrak Fangstmanden, følte Løjtnanten sig saa fornærmet, at han paa staaende Fod udfordrede Amerikaneren til en Tvekamp paa Liv og Død. Fangstmanden tog Handsken op, og da han var den udfordrede Part, tilkom det naturligvis ham at vælge de Vaaben, der skulde kæmpes med. Af gode Grunde foretrak han det Vaaben, han var mest fortrolig med, og som han var vant til at haandtere, og han mødte op for sin Modstander væbnet med en forgiftet Harpun. Dette forekom dog Englænderen temmelig drastisk, og med saa megen Elskværdighed, som det under de foreliggende Omstændigheder var ham mulig at fremvise, trak han sin Udfordring tilbage, og der blev ikke nogen Duel af den Flirt.

Kaptajn Frederick Fish var en af de heldigste Hvalfangere fra New Bedford. Allerede to og tyve Aar gammel havde han med stor Succes haft Kommandoen over Fangstskibene „Montreal“ og „Columbus“. Han var Stamfader til adskillige bekendte Hvalfanger-Kaptajner fra New Bedford, og han selv havde paa Fangst efter Hvaler sejlet Jorden rundt to og tyve Gange, hvilket naturligvis gav rigeligt Stof til det Utal af Historier og Anekdoter, der fortælles om ham.

Til en Rejse skulde han saaledes have udprovianteret sit Skib med en usædvanlig Mængde Fjerkræ. Hvor lækkert Kyllingesteg og Hønsragout end kan være, blev hans Mandskab dog snart træt af disse Retter, som en hel Maaned havde været staaende Menu for Middagsmaden i Folkelukafet. Og da en af Matroserne en Dag beklagede sig herover og gjorde Kaptajn Fish opmærksom paa, at han nu havde faaet nok af Hønskød, blev den kræsne Sømand øjeblikkelig beordret op paa Bramraaen og helt ud paa Nokken med strengt Paalæg om at kagle som en Høne, indtil han blev beordret til Dæks igen. Dette varede det meste af Formiddagen, og da Manden kom ned, havde han kaglet saa vedholdende, at han atter havde faaet den mest glubende Appetit til et Maaltid Hønskød.

Kaptajn Fish yndede selv at fortælle om en Gang, da han ved en Ø i Stillehavet fik en indfødt Lods, som skulde føre hans Skib i Havn. Efter en Del Manøvrering og en tilsyneladende lidt usikker Navigation spurgte han Lodsens, om han nu ogsaa var helt sikker paa, at Kursen var rigtig, og næsten i samme Øjeblik fik han Svar ved, at Skibet tog Grunden. Hans næste Spørgsmaal til Lodsens var, om han kunde svømme; og da Kaptajn Fish fik dette Spørgsmaal bekræftet, gav han sine Folk Ordre til at kaste Lodsens over Bord. Denne Ordre blev øjeblikkelig efterkommet; og da Afstanden ind til Land ikke var stor, naaede Lodsens uden Vanskelighed sin Ø igen, og Kaptajn Fish og hans Folk fik ved egen Hjælp Skibet flot og i Havn.

Der er en anden Historie fra en af Kaptajn Fish's Rejser, som ofte har gaaet igen blandt Hvalfangere. Rejsen havde til en Begyndelse været meget uheldig med Hensyn til Fangst, og da Fish en Dag stod og studerede og maalte ud i Kortet over det sydlige Stillehav, blev han mere og mere ærgerlig over sit ringe Held, og af lutter Ærgrelse slyngede han pludselig den

Passer, han stod med i Haanden, fra sig. Passeren blev staaende lodret med det ene Ben stukket gennem Søkortet og fæstnet i Bordpladen, og Fish tog som tilskyndet af en uforklarlig Anelse Varsel heraf og satte en Kurs ud i Kortet mod det Punkt, hvor Passerbenet stod fast. Ankommet hertil befandt han sig med eet midt i en Legeplads for Hvaler, og han fik her en mægtig stor Fangst. Ved denne Lejlighed blev en af hans Hvalbaade angrebet af en saaret Kaskelot, som med et Slag af sin Hale splintrede Baaden, og han fortalte selv herom, at da han med sin egen Baad kom sine nødstedte Folk til Undsætning, fandt han til sin Overraskelse to af disse plaskende rundt i Vandet. mens de ivrigt skændtes om Ejendomsretten til et Par gamle Sko.

Kaptajn Fish var en glimrende Fortæller, og ingen behøvede at nøde ham til at aabne for sin Erindringskiste. Blandt New Bedford-Hvalfangere tvivlede ingen om, at det forholdt sig rigtigt, naar det blev sagt, at han selv paa sit Dødsleje underholdt sin Læge med gamle Hvalfanger-Oplevelser, og at han, da Præsten gav ham den sidste Olie, opgav Aanden midt i en lystig Historie.

Det er dog ikke udelukkende amerikanske Anekdoter, der gaar igen i Hvalfangstens Historie. Sejlskibstidens Hvalfangst blev som sagt repræsenteret af mange forskellige Nationer, og enhver af disse havde naturligvis sin egen Form for Humor, men at komme ind paa en Specifikation heraf vil føre for vidt og maaske ogsaa blive for enslydende. Her skal dog endnu næv-

nes en enkelt Anekdote med Kildangivelse „En norsk Nordmand fra Norge“. Og med den kan denne Artikel saa passende afsluttes.

En Hvalfanger-Kaptajn fra Tønsberg pralede vidt og bredt med, at han altid var i Stand til at bestemme sit Skibs nøjagtige Position ved Lodskud — altsaa ved at konstatere Havbundens Beskaffenhed efter det Sand, Grus, Dynd eller de Sten og andre Substanser, der fæstnede sig i den Klump Talg, som var anbragt i en Fordybning i Dybdeloddets underste og tungeste Ende.

Hans Styrmand, Sigurd Grave, besluttede en Gang at spille sin Kaptajn et Puds, og med dette Formaal tog han ved Afsejlingen fra Tønsberg en lille Klat af den hjemlige Jord med om Bord og gemte det forsvarligt indpakket i sin Skibskiste. Da Skibet saa en Tid havde krydset omkring efter Hvaler nede i Nærheden af Kap Horn, tog Styrmanden en Morgen et Lodskud, men da han ikke fik Bund, smurte han noget af den medbragte, hjemlige Jord paa den i Loddets Fordybning anbragte Talg og gik ned og purrede Kaptajnen og viste ham Resultatet. Hvorledes den pralende Skipper artede sig under denne Forevisning er af en eller anden poetisk anlagt Hvalfanger skildret i følgende Strofer:

Skipperen snerrede gram i Hu.
Han betragtede Loddet og raabte til Grave:
„Norge er sunket, og her er vi nu
ret over gamle Mor Gunhilds Have“.

Oscar Jensen.

HASTIE

GREENOCK.

ESTABLISHED JULY 1845

THE ELECTRIC HYDRAULIC STEERING GEAR

ON THE

“THORSHØVDI”

WAS SUPPLIED BY

JOHN HASTIE & Co. LTD.

KILBLAIN ENGINE WORKS

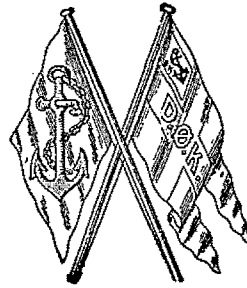
GREENOCK.

TELEGRAMS:

“HASTIE” GREENOCK

TELEPHONE Nos.

GREENOCK 2286-87-88



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

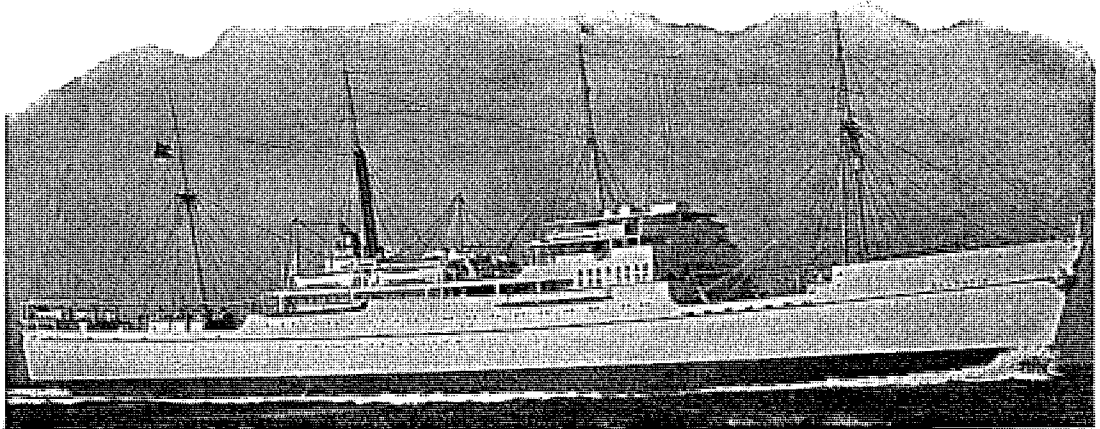
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Danja
 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 Hotland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab
 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 Bugserselskab
 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/s „Belbety“

Torsdag den 1. oktober søsattes fra A/S Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Belbety“, nybygning 673, bygget til Belships Company Limited Skibs A/S, Oslo.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse +

100.A.1., som åben shelterdækker, men forøgede scantlings, så det kan lukkes.

Det har to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“, krydserhæk, og maskineriet er anbragt agter.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærerne	96,00 m
Bredde	15,55 m
Sidehøjde	9,75 m
Dybgang til sommerlastelinie som lukket shelterdækker	ca. 7,00 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 4650 t

Skibet er specielt bygget til at fragte meget tungt gods f. eks. lokomotiver og bliver forsynet med meget svære lossegrejer, nemlig fire 5-tons, to 10-tons, en 40-tons og en 125-tons homme, ligesom dækkene bliver ekstra forstærket, således at de kan tage svære vægte.

Der er to lastrum, hvoraf nr. 1 forsynes med en luge på 11,645 × 7,000 m og lastrum nr. 2 med en luge på 11,645 × 7,000 m og en på 23,975 × 7,000 m.

Aptering for kaptajn bestående af opholdsrum, soverum og bad samt kamre for dæksofficerer og hovmester indrettes i huse midtskibs, hvor der også indrettes to kamre med separat bad, hver for to passagerer samt salon og hospital. Aptering for maskinofficerer og den øvrige besætning indrettes i hus agter om maskincasingen samt på 2. dæk agter.

Endvidere indrettes der messe og

rygesalon for officerer samt kabys i hus agter og rygesalon og messer for mandskab i hus på bådedæk agter.

Maskinen er på 2250 IHK ved 145 omdrejninger pr. minut, og vil give det lastede skib en fart af 12 knob på prøvetår.

Maskineriet er bygget til British Lloyd's special survey og til Norsk Sjøkontrol's fordringer.

En B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts 5-cylindret krydshoveddieselmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 500 mm. Slaglængde 1100 mm. I stand til at udvikle normalt 2250 IHK svarende til 1800 EHK ved 145 omdrejninger pr. minut. Motoren er den første af denne type, som er fremstillet med de nævnte cylinderdimensioner.

Tre 4-cylindrede firetakts trunkmotorer med trykforstøvning hver direkte koblet til en dynamo på 70 kW ved 220 volt og 500 omdrejnin-

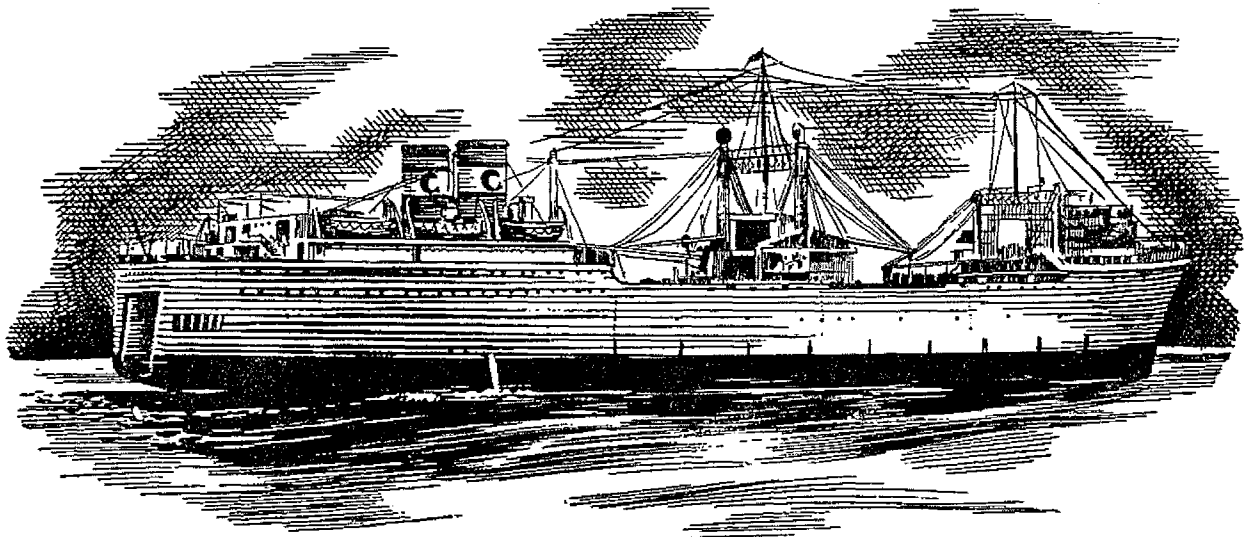


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



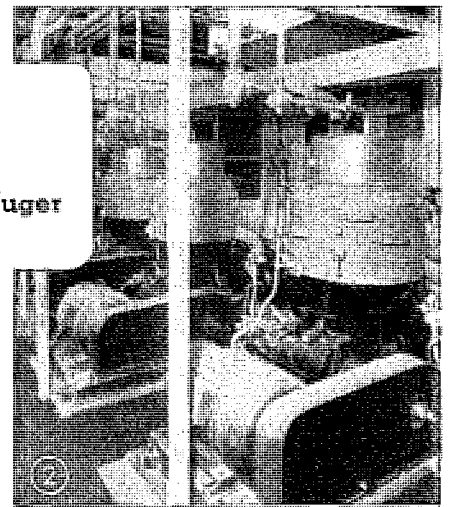
— "THORSHØVDI" —

Det nyeste flydende Hvalkogereri, som er bygget af Burmeister & Wain i København for Hvalfanger A/S Thor Dahl i Sandefjord, har udelukkende Centrifuger af det verdenskendte Mærke **DE LAVAL** nemlig:



8 Hvaloliecentrifuger (1)
8 Limvandscentrifuger (2)
3 Smøre- og Brændselsoliecentrifuger

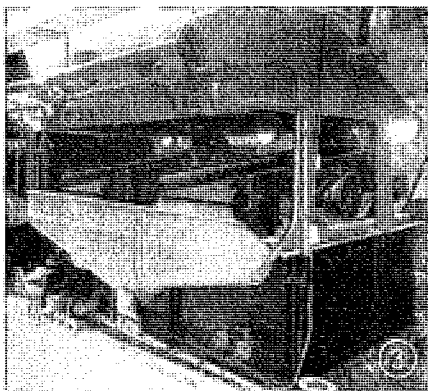
Foruden disse 19 **DE LAVAL** Centrifuger bidrager ogsaa



8 **DE LAVAL** Vibrationssier (3)
til et uovertruffent økonomisk Udbytte.

DE LAVAL Centrifuger og Vibrationssier benyttes ogsaa udelukkende paa Søsterskibet „Thorshavet“, som sidste Aar blev færdigbygget hos **HARLAND & WOLFF** i Belfast.

DE LAVAL Centrifuger udgør Standardudrustning i alle flydende Kogerier og Landstationer.

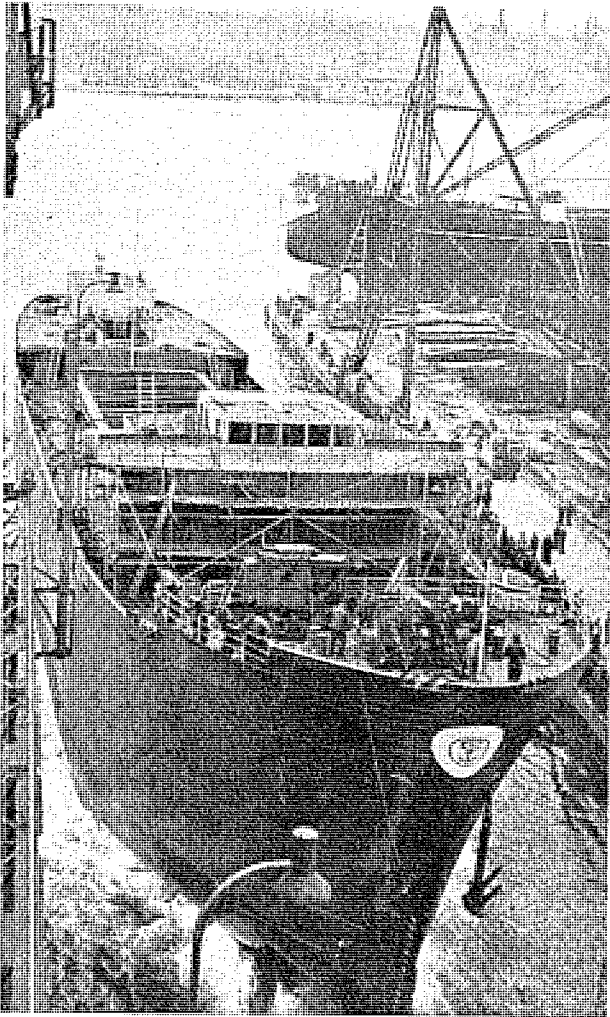


AKTIEBOLAGET

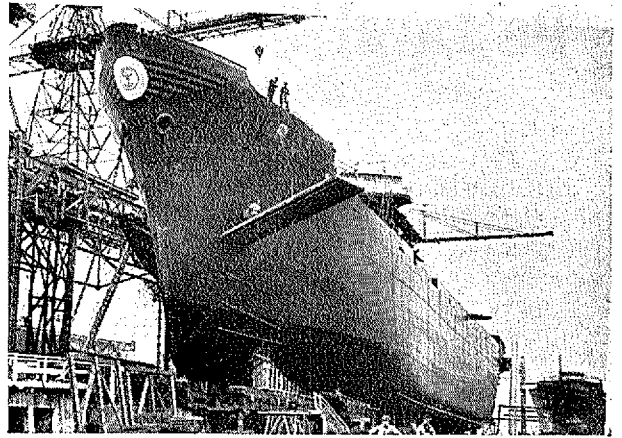
SEPARATOR
STOCKHOLM



Generalagent for Danmark for Smøre- og Brændselsoliecentrifuger:
A/S DANSK ALFA-LAVAL Møllegade 26, København N.



M/S „Belbetty“ løber af Stablen.



M/S „Belbetty“ for Søsætningen.

ger pr. minut. Dieselcylindrene har diameter 205 mm, slaglængde 300 mm. Ydelse pr. motor 105 EHK.

Samtlige større pumper er vertikale pumper direkte koblet til elektromotorer ved elastiske koblinger. Der findes to skruepumper med en kapacitet hver på 70 m³/time for circulation af smøre- og køleolie, to centrifugalpumper med en kapacitet på 75 m³/time for salt kølevand og pumpe af samme størrelse for fersk kølevand. For køling af hjælpemotorerne findes to

pumper på 13 m³/time, deraf en for saltvand og en for ferskvand.

Smøreolien suges fra bundtanken under hovedmaskinen og trykkes gennem filter og oliekoeler til hovedmotor, hvor den dels anvendes til køling af stempler og dels til smøring af lejer, hvorefter den løber retur til bundtanken. Ferskvandspumperne suger fra hovedmotor og trykker gennem ferskvandskøleren tilbage til hovedmotoren. Systemet er lukket, og i casingen er anbragt en ekspansionstank. Saltvandspumperne suger fra søen, trykker gennem oliekoeleren til ferskvandskøleren og over bord. Ferskvands- og oliekoeleren er af samme type udført med stålcappe og endedæksler af støbejern, metalrørplader og metalrør.

Af andre pumper findes en vertikal, selvansugende centrifugalpumpe på 150 m³/time som ballastpumpe, en 2-cylindret stempelpumpe på 2×20 m³/time som last- og sanitærpumpe samt en 30 m³/time pumpe for brændselsolie.

Starteluft for dieselmotorerne leveres af to elektrisk drevne 2-trins manøvreluftkompressorer i stand til at levere luft af 25 at. Hver kompressor har en kapacitet på 2 m³ indsuget luftmængde pr. minut. En 5 m³ starteluftbeholder.

I maskinrummet findes en varmekedel på 10 m² hedeplade, 5 at. tryk, indrettet for såvel oliefyring som for udstødsgasfyring.



Fra venstre: Skibsreder J. Lorentzen, Skibets Gudmoder, Frk. Elisabeth Lorentzen og Direktor G. Dithmer.

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 Laval Centrifugalseparatoranläggningar ombord på fl. k. „Thorshövdi“

Af Ingenjör Axel Norling, Aktiebolaget Separator, Stockholm

Detta moderna flytande valkokeri är liksom alla andra flytande kokerier samt landstationer försedd med synnerligen effektiva De Laval separatoranläggningar.

De mest betydande anläggningarna äro tydligen anläggningarna för rening av valolja samt återvinning av olja ur det s. k. limvattnet, vilket ända tills för 10 år sedan utblåstes direkt på sjön, då det på den tiden icke fanns några lämpliga anläggningar för extraktion av dess oljeinnehåll. Drivmaskineriet såväl som hjälpmaskinerna består av dieselmotorer, och det finns även en effektiv De Laval separatoranläggning i maskinrummet för rening av bränn- och smörolja.

Anläggningen för rening av valolja består av 8 st. De Laval valoljeseparatorer B 1919 CV av den nyaste typen med en kapacitet från 2.5 till 5.5 ton olja per timme. Dessa separatorer äro av slutentyp, så att ingen ånga eller oljeavdunstning avgår till separatorrummet. Mottagningshuvarna äro fällbara och inspektionsboxarna såväl i olje- som vattenutloppen äro försedda med elektriskt ljus, så att man bekvämt kan kontrollera, att den separerade oljan är ren och att ingen olja avgår med vattnet.

Valoljepurifikatorn visas i sektion på fig. A och 4 av de 8 purifikatorerna ombord visas på fig. B.

Purifikatorerna åstadkomma, att hela den producerade oljemängden blir av högsta kvalitet och fullkomligt fri från limvatten och fasta föroreningar, och är den följaktligen mycket hållbar och förstörs inte under transport eller lagring.

För att bekvämt kunna rengöra och tvätta separatorkulan finnes det en rengöringsbänk med slask och en De Laval borstmaskin för rengöring av de koniska mellanplåtarna i kulorna.

Det från kokapparaterna avblåsta limvattnet innehåller en mängd fasta beståndsdelar, och det är därför

omöjligt att behandla det i en separatorkula av valoljepurifikatortyp. Kulorna till de centrifugalseparatorer, som användas för detta ändamål, De Laval typ GVK 5 R äro därför försedda med små munstycken i kulväggen för kontinuerligt avlägsnande av utseparerade fasta beståndsdelar jämte en del av vattnet. Dessa maskiner äro även försedda med slutna utlopp försedda med inspektionsboxar. Kapaciteten är 5000—7000 liter limvatten per timme, och separatorerna utvinna praktiskt taget all olja i limvattnet. Oljan är emellertid ej fullständigt ren, och den pumpas därför till valoljepurifikatorerna för slutlig behandling. För detta ändamål äro limvattenseparatorerna försedda med en pump, monterad på stativet, och driven av separatorns horisontella axel.

En De Laval limvattenseparator visas på foto C. 8 maskiner av denna typ äro installerade, och 4 av dessa separatorer visas å fig. D. En rengöringsbänk och en De Laval borstmaskin äro även installerad vid denna anläggning.

På grund av den ringa diametern av munstyckena i kulans vägg och den stora mängden fasta beståndsdelar av det från kokarna utblåsta limvattnet måste vätskan passera skaksilar, innan den inmatas i separatorn. Denna operation är nödvändig för att avlägsna alla grövre fasta partiklar, som kunna sätta igen munstyckena, men den ökar även separatorkulans separeringseffektivitet. Separatorerna kunna då arbeta kontinuerligt och centrifugalkulorna erfordra rengöring endast en gång på 24 timmar.

8 st. De Laval vibrationssilar äro sålunda installerade för detta ändamål. 4 av de 8 silarna visas på fig. E.

Den mängd olja, som annars skulle gå förlorad men som återvinns av en De Laval limvattenseparatoranläggning ombord på ett flytande kokeri av denna storlek uppgår till mellan 1000—1500 ton per valfångst-

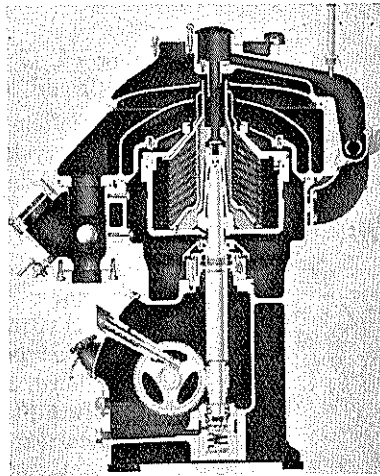


Fig. A. Vertikalsektion af De Laval valoljeseparator typ B 1919 CV.

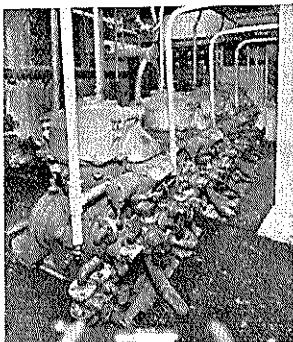


Fig. B. 4 af installerade 8 valoljeseparatorer.

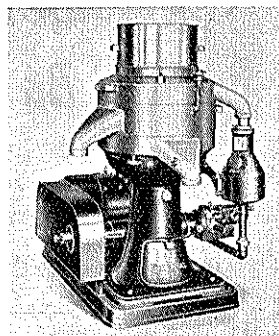


Fig. C. De Laval Limvattenseparator typ SVK 5.

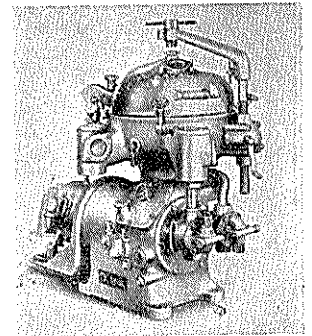


Fig. F. De Laval bränn- & smörjoljeseparator typ VIB 1929 C.

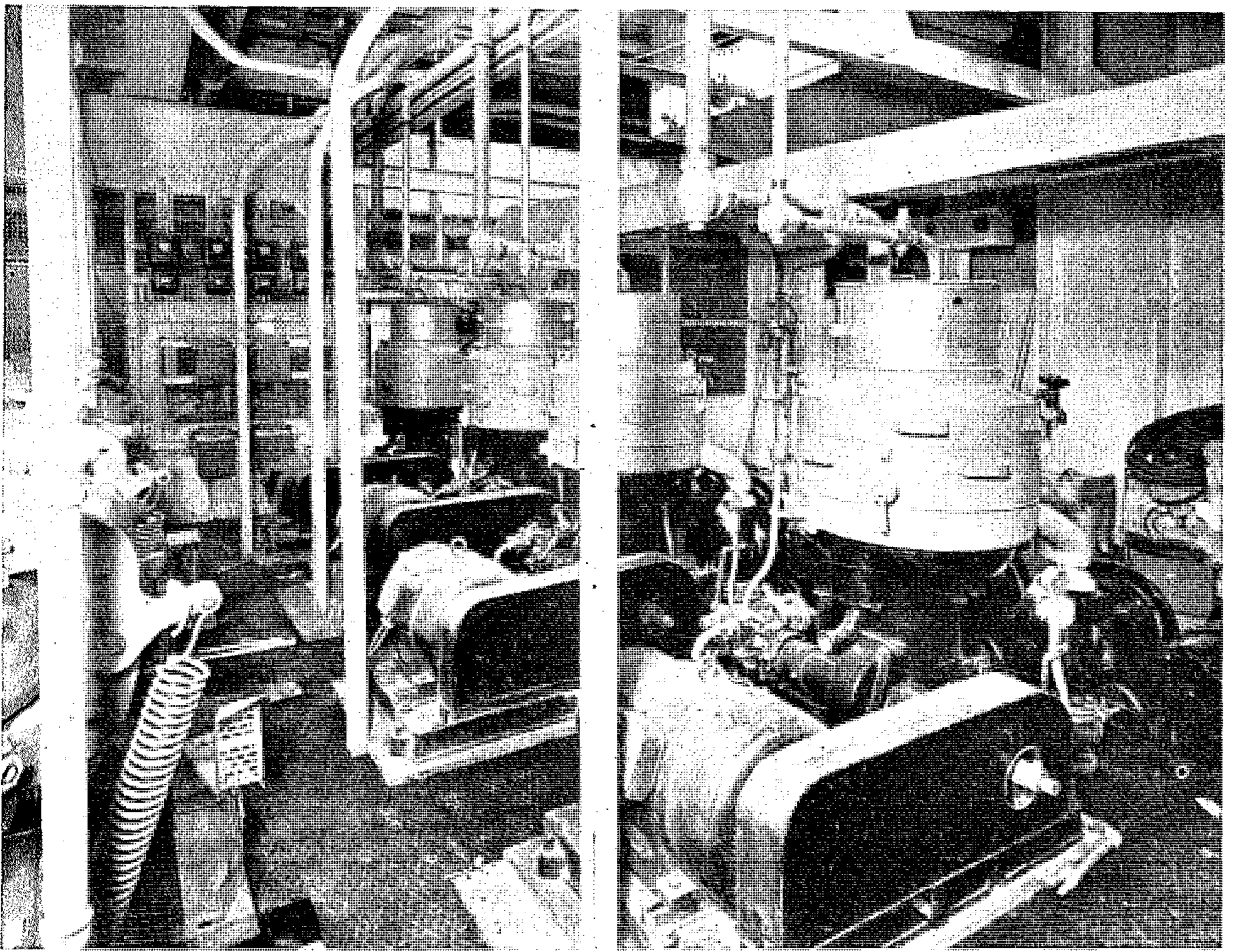


Fig. D. Installation af De Laval Limvattenseparatorer.

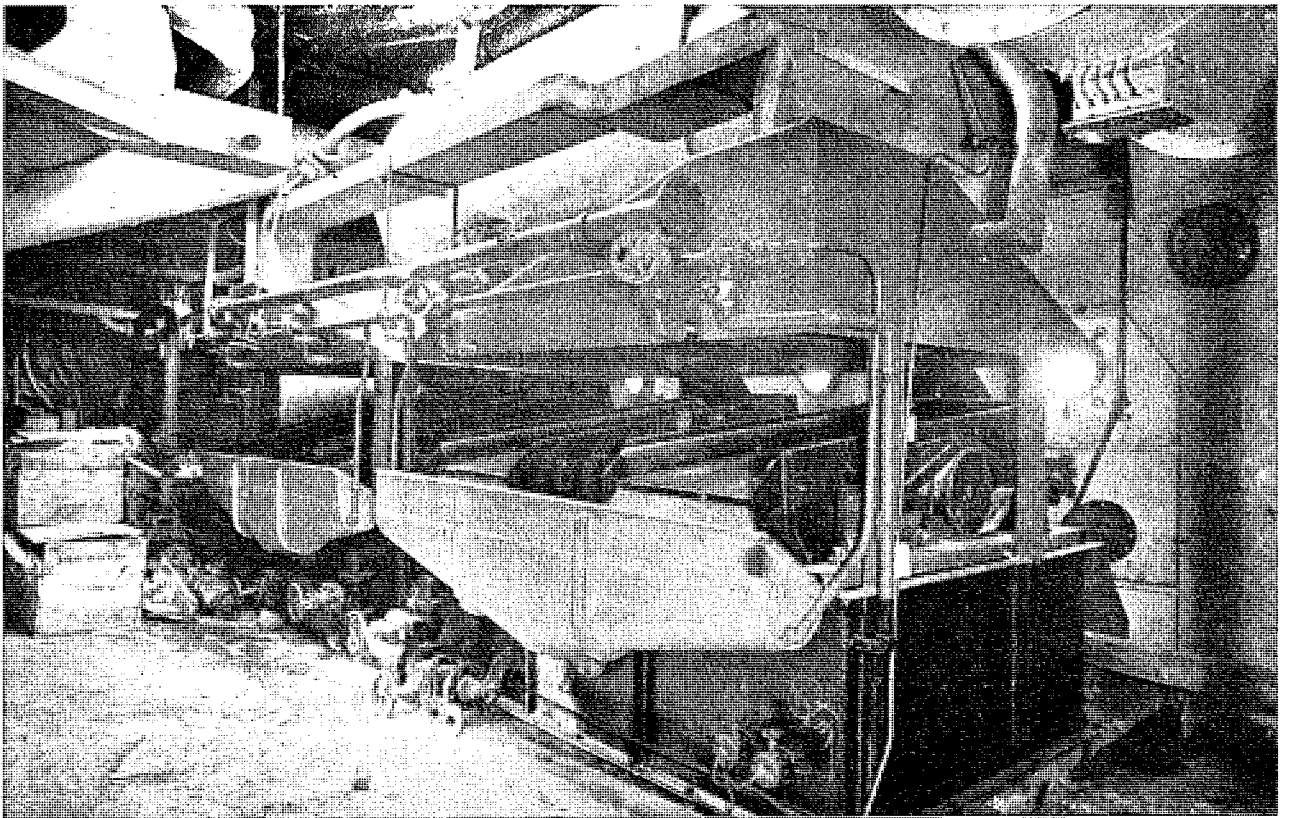


Fig. E. Installation af De Laval Vibrationssilar för Limvatten.

säsöng. Detta visar tydligt vikten av en sådan anläggning.

Separatoranläggningen i maskinrummet omfattar 3 st. De Laval oljepurifikatorer VIB 1929 C, vilken typ är den största och mest effektiva centrifugalseparator, som finnes i marknaden för rening av diesel- och smörjolja. Purifikatorerna äro monterade med en matnings- och en tömningspump, den senare för pumpning av olja till dagtanken vid behandling av brännolja eller till oljesumpen vid rening av smörjolja.

Purifikatoranläggningen tillför sålunda ren brännolja till motorerna och håller smörjoljan i ett mycket gott skick. En yttre bild av denna purifikator visas å fig. F.

Denna De Laval separator VIB 1929 C är samma typ som väckt så mycken uppmärksamhet över hela världen genom möjligheterna att med dessa kunna separera tung pannbrännolja för drift av dieselmotorer, vilket konstaterats vid de försök, som utförts av Mr. Lamb å Anglo-Saxon Petroleum Co:s i London motorfartyg „Auricula“.

Stabelafløbning fra Nakskov Skibsværft

Onsdag den 6. oktober kl. 12,30 søsattes fra Nakskov Skibsværft et 11.500 t. tankmotorskip til rederiet Harry Borthen & Co., A/S, Oslo, Værftets nybygning nr. 97.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perp.	132,6 m
Bredde på spant	18,4 m
Dybde til shelterdæk	10,8 m

Det er bygget som et-dæks enkeltskruet tankskip til Norske Veritas' højeste klasse. Det er forsynet med lang bak, bro og poop. Lasten føres i 9 midtertanke og 10 sidetanke, der ialt rummer 15.600 m³.

Maskineriet er anbragt agter og består af en 7-cyl. B. & W. enkeltvirkende firetakts dieselmotor af kryds-hovedtypen med trykladning, der udvikler 4900 IHK, hvorved skibet kan opnå en fart af 13,4 knob på fuld last.

Skibet døbt af Fru Edith Borthen.

Hvalkogeriet „Thorshövdi“

Burmeister & Wain's nybygning nr. 691

Skibet.

Hvalkogeriet, der er bygget for A/S Thor Dahl, Sandefjord, og som var på prøvetur den 19. oktober 1948, er et af de mest moderne hvalkogerier, og med dets færdiggørelse vil genopbygningen af den norske hvalfangstflåde være tilendebragt.

A/S Thor Dahl har under krigen mistet 2 af sine flydende kogerier, og „Thorshövdi“ og „Thorshavet“, hvoraf det sidste i fjor blev afleveret fra Harland and Wolff, Belfast, er kompensationer herfor.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	194,5 m
Længde p. p.	182,9 -
Bredde	23,6 -
Dybde til 2. dæk	12,5 -
Dybde til øverste dæk	17,4 -
Dødvægt	ca. 23.250 tons
Bruttotonnage	ca. 18.360 tons
Lasttankenes rumindhold ...	30.600 m ³
Fart	12½ knob, lastet prøvetur

Skibet har flænsedæk, poop og lang bak samt en øverste bak og er ellers indrettet som en tankbåd med 11 tanksektioner, 2 pumperum og brændselsolietanke.

Hvaldæk.

Hvalerne bliver hevet med Halen forrest, fastgjort

ved hjælp af en klo, op gennem en åbning i agterskibet ad en slidske og bliver derefter trukket til flænsedækket. Ophivningsarrangementet består af 2 stk. 40-tonns dampspil på top af spillhuset og 1 stk. 15-tonns dampspil på agterkant af mellemste bak samt 2 dampspil på casingtoppen agter.

På flænsedækket er monteret bensave og dampspil, der sammen med skibets elektriske lossespil skal besørge flænsningen af hvalerne. Fra flænsedækket er der luger til kogerne.

Kogeri.

Kogeriets består af 20 kværnerkogere, der er forsynet med indvendige, roterende tromler, 20 udskiller-tanke, 2 limvandsanlæg med rystesier.

Hele kogeriet ventileres ved mekanisk ventilation, der er særdeles effektivt, da det samtidig er muligt at anvende skibet som tankskip uden for hvalfangstsæsonen.

Apteringen.

Apteringen er forude indrettet til reder, kaptajn, telegrafist, skytter, kontorfolk, dæksofficerer og hovmester samt officersmesse, rygesalon og salon. I øverste bak er rum for hvalbådsskytspersonale. I underste bak er i skibets midterlinie kabys, pantry, pølsemageri, kartoffelrum, bageri og vaskeri, og på begge sider af kabysen er messer for mandskab og arbejdere samt



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»

rum til opvaskemaskiner og beboelsesrum for kabyspersonale. Apteringsagter er indrettet for maskinofficerer, underofficerer og søfolk. På poopen er to hospitaler med operationsstue, og på bådedeck er to rygesaloner for mandskabet. Besætningen er ialt, inklusive hvalbådsfolk, på ca. 400 personer.

Spisesalon og rygesalon på forreste båddæk har vægge af poleret mahognirod i hele højden og loft af ahorn. Møblerne er af mahogni og nød, og møbelstofferne er udvalgt efter væggenes farver i lyst læder og grønt møbelstof.

Væggene i gangen forude i kaptajns- og salonapteringen er udført i ahorn med asketræsloft.

Officersmessen på underste bakkdæk har egeskodder og tonmalede lofter, møblerne er af eg med rød læderpolstring.

Officerskamre og skyttekamre er tonmalede i lyse farver med mahognimøbler og matgrøn møbelpolstring. Rummene er udstyret med god loftsbelysning og læselamper over alle køjerne. Rummene for hvalbådsofficererne agter har tonmalede vægge, hvide lofter og møbler af mahogni, og hynderne har stof af matgrøn farve.

Mandskabet har store rummelige spisemesser forude i underste bak. Den største messe har 98 siddepladser. Skodderne og lofter er her tonmalede og møblerne af lakeret egetræ.

På bådedeck agter er der to rygesaloner for mandskabet med vægge af egetræ og tonmalede lofter. Møblerne er ligeledes af egetræ med grønt kunstlæder på styrbords salon og rødt kunstlæder på bagbords rygesalon.

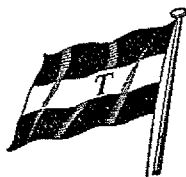
Mandskabs- og arbejderrum er udstyret som 2-mandskamre for skibets besætning og 4-mandskamre for arbejderne. Alle rummene er malede i cremefarve med hvide lofter. Møblerne er af lakeret fyrretræ, og sofahynderne har kunstlæder på den ene side og stof på den anden; alle køjer har køjegardiner.

Hospitaler og operationsstue, beliggende i styrbordssiden på poopen, er udført med tonmalede skodder, hvidmalet loft og hvidmalede møbler. Køjerne er hvidmalede stålkojer, hvoraf 4 køjer er indrettet som svingkøjer for nogenlunde at følge skibets bevægelser i søen. Lægens og sygepasserens rum ved siden af hospitalet er udstyret som officerskamre.

Overalt i skibet er der rigeligt med vaske- og baderum, agter er 2 dampbaderum og vaskeri samt tørrerum for mandskabet.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

C. CLAUSEN



REDERI

Ventilationen og opvarmningen foregår overalt i skibet ved dampopvarmet luft, der ved hjælp af stærke blæsere føres gennem kanaler til alle rum. Luftens temperatur reguleres automatisk ved thermostatophængt forskellige steder i apteringen.

I kabyssen er 4 dampkogere, grøntsagskogere, elektriske komfurer, kartoffelskrællemaskiner, kaffekogere, kafferister, elektrisk bageovn, røremaskine, pålægsmaskiner og dejgælder. Proviantrumene er arrangeret under kabyssen og består af proviantkølerum, opdelt i kød-, fiske-, og grøntsags- samt mejerirum. Øvrige proviantrum, linnedrum samt butik for besætningen er arrangeret i rummene forude.

Der er i maskinrummet en elevator fra dørk til bådedeck for maskinbesætningen og forude fra bund til bak en elevator for proviant og besætning.

Skibet er forsynet med helautomatisk telefonanlæg med 20 numre fordelt over de vigtigste rum i skibet som navigationsrum, læge, kabys samt højerestående officerers kamre.

Desuden er der direkte højtalende telefoner fra bro til maskin- og styremaskinrum.

Navigationinstrumenter.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter, såsom radar, S.A.L.-log, gyrokompas m. m., samt radioanlæg med telefoni, kort- og langbølger, således at skibet til stadighed kan have forbindelse med rederiet i Norge.

Maskinanlægget.

Maskineriet er bygget til Norske Veritas og til Norsk Sjøkontrols fordringer.

Hovedmotorer.

To B. & W. direkte omstyrede, enkeltvirkende to-takts 6-cylindrede krydshovedmotorer med trykforstøvning. Cylinder diameter 620 mm, slaglængde 1150 mm i stand til tilsammen at udvikle 7400 IHK svarende til ca. 6000 EHK ved 125 o/m.

Hjælpe motorer.

I maskinrummet installeres tre 4-cylindrede B. & W. firetaktshjælpe motorer med trykforstøvning hver direkte koblet til en dynamo på 133 kW ved 220 volt og 425 omdrejninger pr. minut. Dieselylindrene har en diameter af 425 mm, slaglængden 400 mm. Ydelse pr. motor 200 EHK.

I et særligt rum på fabriksdækket installeres endvidere til brug for hvalkogeriet 3 stk. 8-cylindrede B. & W. totakts hjælpemotorer med trykforstøvning hver direkte koblet til en dynamo på 533 kW ved 220 volt og 300 omdrejninger pr. minut. Dieselcylindrene har en diameter på 280 mm, slaglængde 500 mm. Ydelse pr. motor 800 EHK.

Smøre- og kølesystem.

Samtlige større pumper til brug for dieselanlægget er vertikale pumper direkte koblet til hver sin elektromotor ved elastiske koblinger. Der findes to pumper med en kapacitet på 220 m³/t. for cirkulation af smøre- og køleolie, tre centrifugalpumper for fersk og salt kølevand for hovedmotorerne, tilsvarende for hjælpemotorerne i maskinrummet to på 20 m³/t., samt for hjælpemotorer i fabrikken tre på 100 m³/t., to smøreoliekølere og to ferskvandskølere for hovedmotorer af samme type udført med ståltoppe, endedæksler af støbejern, metalrørplader og metalrør.

Af andre pumper findes en del dampumper væsentligt til brug for hvalkogeriet. Der kan nævnes en Duplexpumpe for brændselolie til bunkering af hvalbåde, en brændselolietransportpumpe væsentlig for kedelolie, samt yderligere to pumper for brændselolie, en Simplex damppumpe som ballastpumpe og en sanitærpumpe mægt til og desuden en del mindre pumper.

Starteluft for dieselmotorerne leveres af to elektrisk drevne manøvreluftkompressorer, hver med en kapacitet på 4 m³/minut indsuget luft og et tryk på 25 at. Af starteluftbeholdere findes to på 11 m³ hver, og desuden findes en tredje af tilsvarende størrelse til brug for hvalkogeriet.

Kedelanlæg.

I et særligt rum findes et meget stort kedelanlæg bestående af seks kedler hver med en hedeflade på ca. 300 m² og fire uafhængige fyr. Arbejdstryk 12,5 at. To elektrisk drevne blæsere leverer den fornødne luft, der passerer luftforvarmere indbygget i optrækket. Kedlerne er oliefyrede fra et fælles fyringsaggregat. Der anbringes to Simplex fødepumper hver af tilstrækkelig størrelse for hele anlægget. I hovedfødeledningen anbringes fødevandsforvarmer, der opvarmes med spildedamp fra hjælpemaskineriet.

Evaporatoranlæg.

For tilvejebringelsen af den meget store ferskvandsmængde, der bruges i hvalkogeriet, monteres i kedelrummet et stort evaporatoranlæg.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmaild"

Amaliegade 36

Omslagsbilledet

De to dejlige Malerier, der pryder dette Nummers Omslag, er malet af Kunstmaleren Ejnar Kragh, som med disse Billeder for første Gang præsenterer sig i „Vikingen“.

Kragh er født i Nykøbing Falster i 1903, og han har malet fra sin tidligste Ungdom. Særligt har han interesseret sig for Havnebilleder. Han har Afgang fra Kunstakademiet og har flere Gange udstillet paa Charlottenborgs Foraarsudstilling og paa Den Frie Udstilling.

Ejnar Kragh er særlig kendt for sine store Udsmykningsarbejder, hvoraf kan nævnes Udsmykningen af Bellevue Strandhotel, Spisesalen i Lauritz Knudsens Fabrikker og af Kontorer og Lokaler hos Burmeister & Wain. Desuden har han Billeder hængende hos kendte Malerisamlere i Ind- og Udland samt paa Maribo Stiftsmuseum.

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



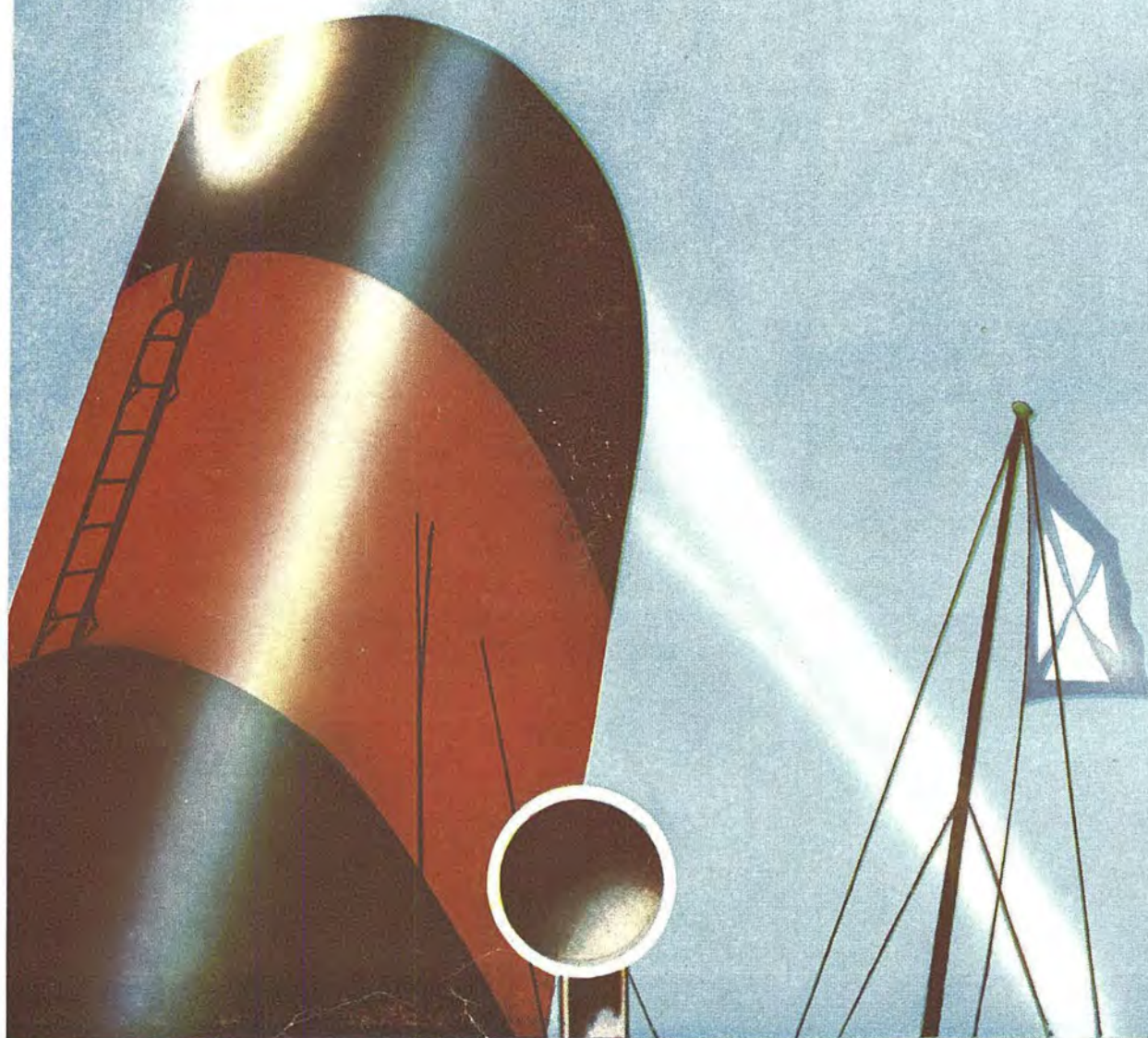
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

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.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





Spencer H. Wright '88.



VIKINGEN

r.
ber

Damper slæbes ud

Maleri af V. QVISTORFF

1948 - Nr. 12

25. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

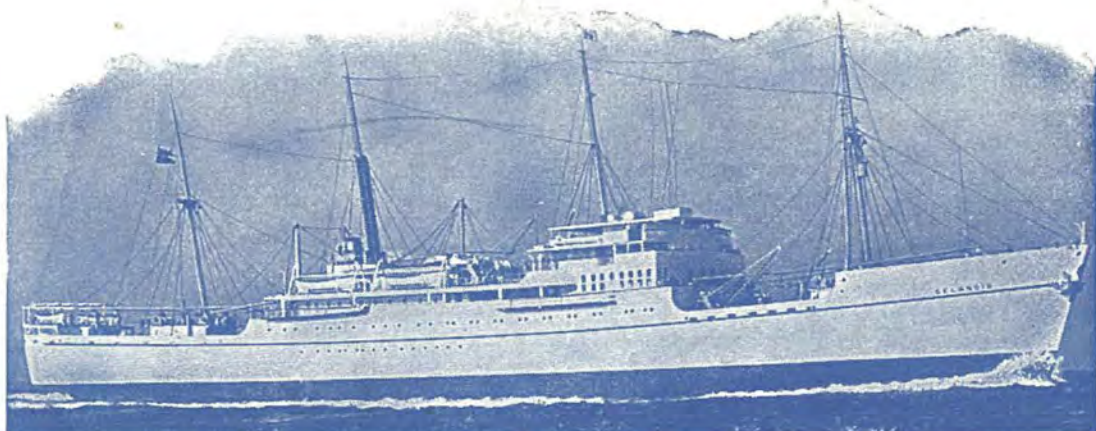
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Siam



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Egne Kontorer:

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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



DE mange Mennesker fra alle Egne af Jorden, der efterhaanden har besøgt Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, har næsten alle været enige om, at Magten til Museum har de aldrig set. Dets Ry er kendt viden om, bl. a. fordi det er saa fjernt fra, hvad man ellers forbinder med Ordet „Museum“. Det er, som om Museumsgenstandene derovre i Stockholm har faaet Liv og selv taler.

Den Popularitet, det svenske Søfartsmuseum har vundet sig, skyldes for en meget stor Del Marinemaleren og Museumsdirektøren Gerhard Albe, hvis kunstneriske Sans i saa høj Grad har præget den smukke hvide Museumsbygning.

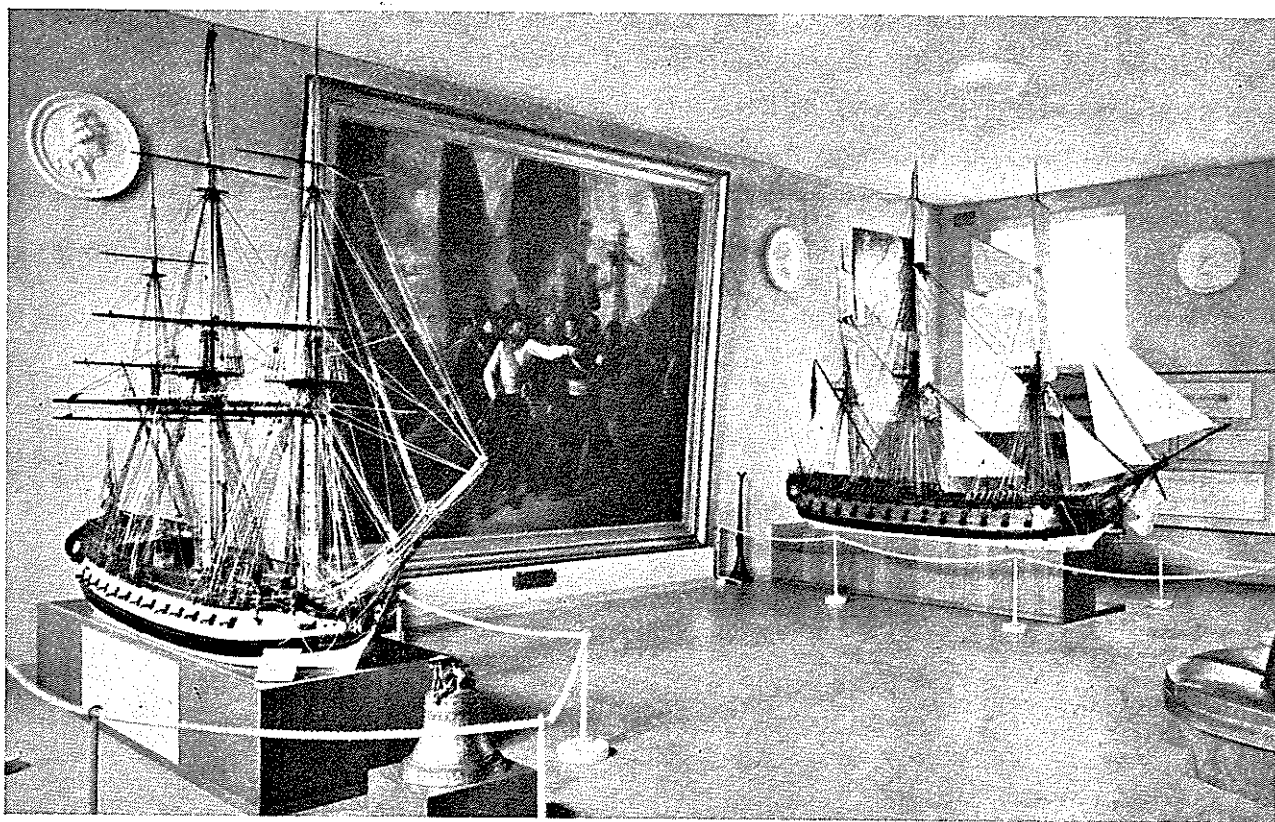
Gerhard Albe er en Søens Mand, som har befaret Havene i ca. 10 Aar, og som tillige har taget flere nautiske Eksaminer. I 1914 blev han under den svenske Mobilisering indkaldt til Flaaden, men var her saa uheldig at lædere sit venstre Ben ved en uheldig Hændelse. Under sit ca. 1½ Aars Sygeleje genoptog han en gammel Hobby, nemlig at male og tegne Marinebilleder. Vi har tidligere her i Bladet fortalt om Albes Karriere som Marinemaler og skal blot nævne, at han har faaet en fin kunstnerisk Uddannelse og har foretaget mange Studierejser til Udlandet. Ved Tilbagekomsten fra en af sine Udlandsrejser kom Albe i Forbindelse

med Marinemaleren, Admiral Jacob Hägg, som han kendte fra tidligere Tid.

Admiral Häggs Navn er bl. a. kendt i Tilknytning til den svenske Marines Modelsamlinger, som han viede saa stor Interesse. Endvidere interesserede han sig stærkt for Oprettelsen af et permanent Marinemuseum. Det var derfor naturligt, at de to Mænd diskuterede Museum, og at Admiralen gav den unge Kunstner gode Raad samt hjalp ham med at tilrettelægge de kommende nye Studierejser saaledes, at Albe i Udlandet ogsaa fik Lejlighed til at studere Marinemuseer.

Gerhard Albes Rejse gik denne Gang til England, Holland, Frankrig, Tyskland, Norge og Danmark, hvor han sugede Indtryk til sig, som senere skulde komme hans eget Land til Gode. Ved Hjemkomsten fra denne Rejse blev Gerhard Albe bl. a. inviteret til at besøge Søfartsmuseet paa Kronborg, hvor han sluttede Ven-skab med dette Museums energiske Skaber, Museumsdirektør C. F. Lund. Det blev til mange frugtbringende Samtaler og Diskussioner mellem de to Mænd, og senere vedligeholdtes Forbindelsen mellem dem ved en omfangsrig Korrespondance.

Brevvekslingen resulterede ca. et halvt Aar senere i, at Albe opfordredes af C. F. Lund til at overtage Stillingen paa Kronborg som Direktørassistent og fag-



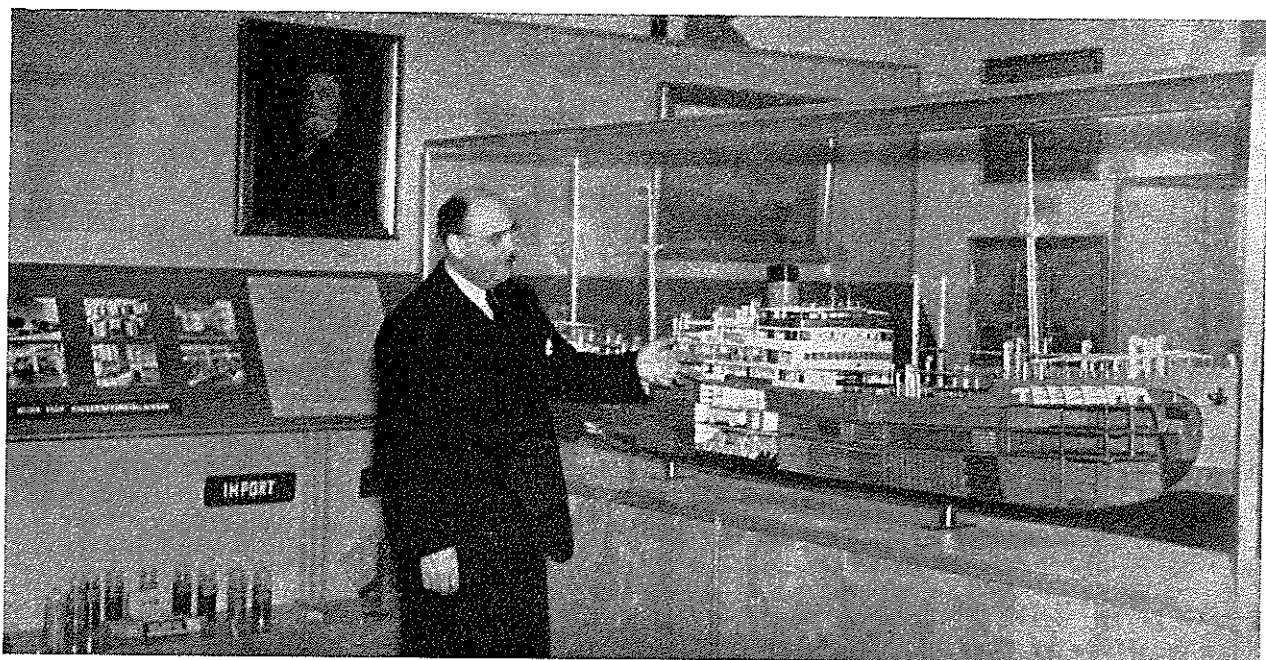
Modeller af Fregatten „Bellona“ og Linieskibet „Kronprins Gustaf Adolf“.

teknisk Raadgiver. Det var den danske Museumsdirektørs Mening at ville foretage en ny Planlægning og Nyeksponering af Museets Samlinger.

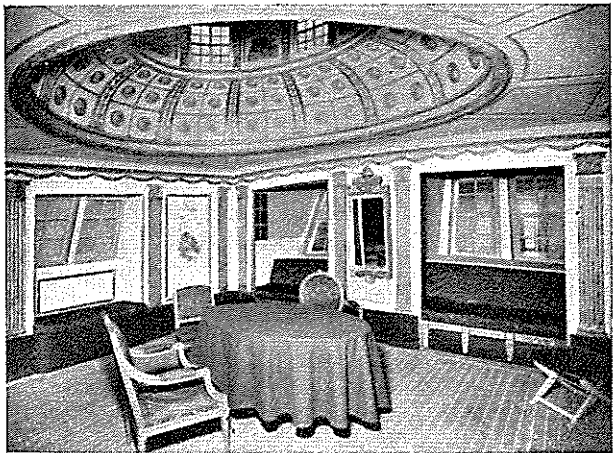
I 1925 bar Samarbejdet Frugt, idet man kunde indvie Kronborgmuseet i dets nye Skikkelse. Indvielsen foretoges af Kong Chr. den X, og til Stede var foruden flere Medlemmer af Kongehuset Repræsentanter for dansk Skibsfart og det danske Søværn. I Sverige vakte det naturligvis stor Opmærksomhed, at en Svensker

havde deltaget i Arbejdet med at nyskabe det danske Handels- og Søfartsmuseum.

Paa samme Tid havde man i Stockholm et Søfartsmuseum, som var beliggende paa Skeppsbron 36. Det ejedes af Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, men havde kun smaa økonomiske Midler, da Föreningens Medlemstal kun androg ca. 60. Imidlertid besøgte Museet paa Kronborg af en interskandinavisk nautisk Kongres, blandt hvis Deltagere var to Medlemmer af



Museumsdirektør Albe ved en gennemskåret Model af en Lastdamper.



Den kgl Skonnert „Amphion“s Kahyt.

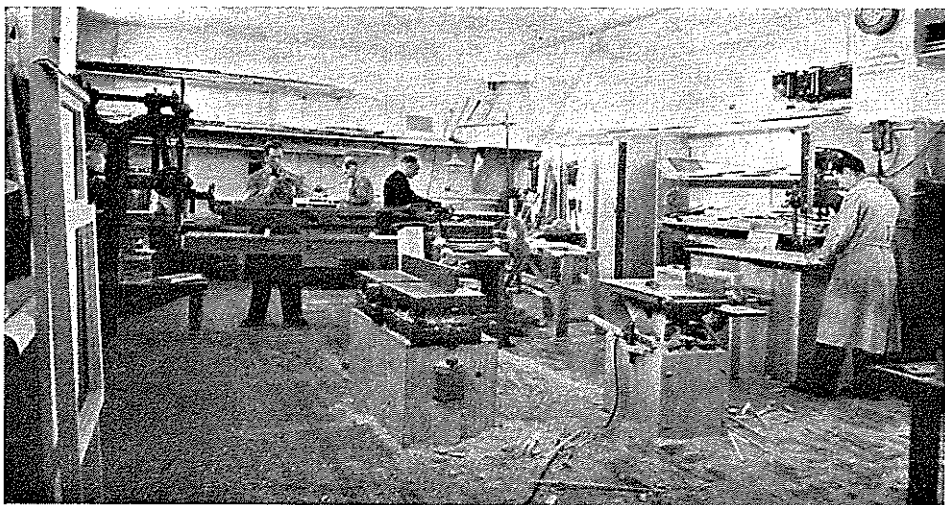
ge Sider, og det bør f. Eks. nævnes, at Museets Husvært, Generalkonsul P. G. Thulin, for en for Foreningen meget fordelagtig Husleje tillod, at Museet stadig udbyggedes ved nye Lokaler.

I de første Aar havde Foreningen den Glæde at have Admiral Ericson som Formand. Admiralen gik meget ihærdigt ind for at skaffe Museet et nyt Hjem med bedre Plads til den stadig voksende Samling. I 1928 fik Foreningen for første Gang Tilskud, Lotteri-midler, hvorved Klubbens Midler voksede betydeligt. 1930 var imidlertid det helt store Aar for Foreningen og Museet. Admiral Ericson inviterede Hr. og Fru Bankdirektør K. A. Wallenberg paa et længere Besøg paa Museet. Bankdirektøren blev meget interesseret i Museets Arbejde og opfordrede Formanden og Albe til at aflægge en Genvisit i hans Bank.

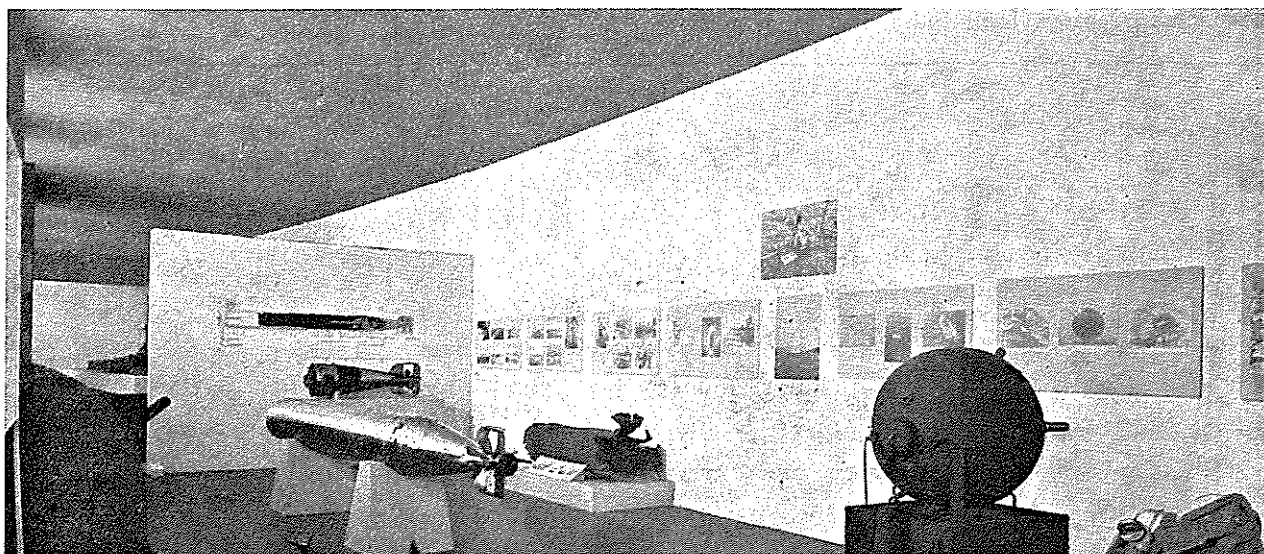
Paa Mødet i Banken forklarede Bankdirektør Wallenberg, at han vilde skænke Museet en ny Bygning. Naar Foreningen havde udarbejdet Tegninger og Forslag til en saadan Bygning samt indsamlet Tilbud fra Haandværksmestre o. l., skulde Albe og Formanden forelægge det for Bankdirektøren. Albe gik straks i

ovennævnte Forenings Bestyrelse. Disse opfordrede Albe til at søge Forbindelse med Foreningens Bestyrelse, hvilket han efter Samraad med Admiral Hägg gjorde. Nogen Tid efter overtog Albe Ledelsen af det svenske Museum.

Det blev et stort og vanskeligt, men samtidig interessant Arbejde, der her forestod Albe. Det var imidlertid et Arbejde, der i sig bar Kernen til det kulturhistoriske Kunstværk, der i Dag hedder „Statens Sjöhistoriska Museum“. Penge var der, som allerede nævnt, til at begynde med ikke ret mange af. Men lidt efter lidt voksede Foreningens Midler bl. a. ved Hjælp af en Indsamling og mange frivillige Gaver. Man mødte Velvilje fra man-



Modelværkstedets Snedkeri.



Fra Specialudstillingen „Svensk sjömannagärning i allvarstid“.

Gang med at løse sin nye Opgave og udførte personlig et halvt Hundrede større Skitser og Tegninger til Indretning og Montrer o. l. Da Bankdirektør Wallenberg saa Planerne, udtalte han straks, at han vilde skænke de nødvendige Penge, hvis Museet blev overgivet Staten som Gave, og hvis Statens Sjøkrigshistoriska Samlinger, der lededes af Admiral Hägg, blev slaet sammen med det nye Museum.

Efter at Bankdirektørens Forslag var blevet forelagt Kongen, nedsattes der en Komité, der skulde forelægge Rigsdagen sit Resultat. Komitéens Betænkning forelagdes den svenske Rigsdag i 1932, der besluttede at opføre Statens Sjøhistoriska Museum. Byggegrunden fik man overladt frit af Kungl. Djurgårdsstyrelsen efter Rigsdagens Beslutning. Det blev ogsaa vedtaget at stille Midler til Raadighed, saa man kunde antage det Personal, som Komitéen havde foreslaet.

Den 1. Oktober 1935 begyndte man at indrette Museet i den nyopførte Bygning. Det var et Kæmpearbejde, der nu forestod Albe og hans Medarbejdere, men den 28. Maj 1938 var man naet saa vidt, at man kunde indvie Museet, Indvielsen foretoges af Kong Gustaf. Byggeomkostningerne havde da beløbet sig til omkring 1.200.000 Kroner, men i Dag vilde de udgøre ca. 3.000.000 Kroner.

Det nye Museum baseredes fra Begyndelsen paa en Orlogsafdeling og en Søfartsafdeling. Orlogsflaadens Samlinger daterer sig lige fra 1732, i hvilket Aar man grundlagde en Modelsamling paa Karlskrona Orlogsværft. Søfartsafdelingen grundlagdes i 1913. Oprettelsen af et særskilt Marinemuseum havde været diskuteret ved flere Lejligheder. Bl. a. har Marinemalerne, Kommandørkaptajn Herman af Sillén og Admiral Hägg, fremlagt Forslag paa forskellige Tidspunkter.

Naar Museet endelig — takket være Bankdirektør Wallenbergs Imødekommenhed — blev en Realitet, skyldes det for en stor Del Gerhard Albes grundlæggende Arbejde, som i en Aarrække ikke gav ham det mindste økonomiske Udbytte. Han er den tredje svenske Marinemaler, som har arbejdet med Planer om et svensk Søfartsmuseum, og hans Arbejde har baaret gode Frugter. Statens Sjøhistoriska Museum i Djurgården i Stockholm bærer Præg af hans kunstneriske og organisatoriske Evner. Albe hævder selv, at en af Grundene til, at hans Museum adskiller sig fra de fleste andre Museer, hvad Indretning og Maaden at

fremvise Museumsgenstandene paa, er, at han har faaet en helt ny Bygning at arbejde i. I Sverige som herhjemme har der hersket en vis Aversion hos Folk mod at tilbringe Fritiden paa Museer, og Albe saa det derfor som sin Hovedopgave at borteliminere denne Aversion. Opgaven er lykkedes ved, at Albe fra Rum til Rum har skabt nye, friske Indtryk fra forskellige Tidsperioder eller tekniske Udviklingstrin. Det er, som om der gaar en rød Traad gennem Museets Samlinger.

Naturligvis har det kostet Penge at skabe et saadant Kunstværk, som Søfartsmuseet i Stockholm i Virkeligheden er. Fra Begyndelsen ansattes to Museumsledere, en Kontorassistent og to Kustoder, som aflønnedes af Staten, men desuden talte Personalet en halv Snes Mennesker, som aflønnedes ved Midler, der tilflød som Gaver fra Rederier, Firmaer og Private. I Dag er ca. 20 af Museets Medarbejdere aflønnet af Staten. Desuden tæller Personalet omkring 25 Personer, som er beskæftiget ved Arkivarbejde. 8 Personer aflønnes ved private Midler, og det samme er Tilfældet med en Del Ekstraarbejdere. Museet har iøvrigt i Aarenes Løb til Stadighed nydt godt af Pengegaver fra privat Side, men det besøges ogsaa aarligt af ca. 40.000 Mennesker, og mange Skoler, Foreninger o. l. aflægger det Visit.

Krigen betød et betydeligt Afbræk i Museets Udvikling. En Del af Museets kostbareste Museumsgenstande

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

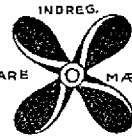
ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S.

Tlf. Cent. 5601

Telegr.-Adr.:

Amager 1483

VARE



STIFTET 1899

FARVER OG LAKKER

Specialitet: SKIBSFARVER

OVE SKOU

REDERI. BEFRAGTNING. KLARERING

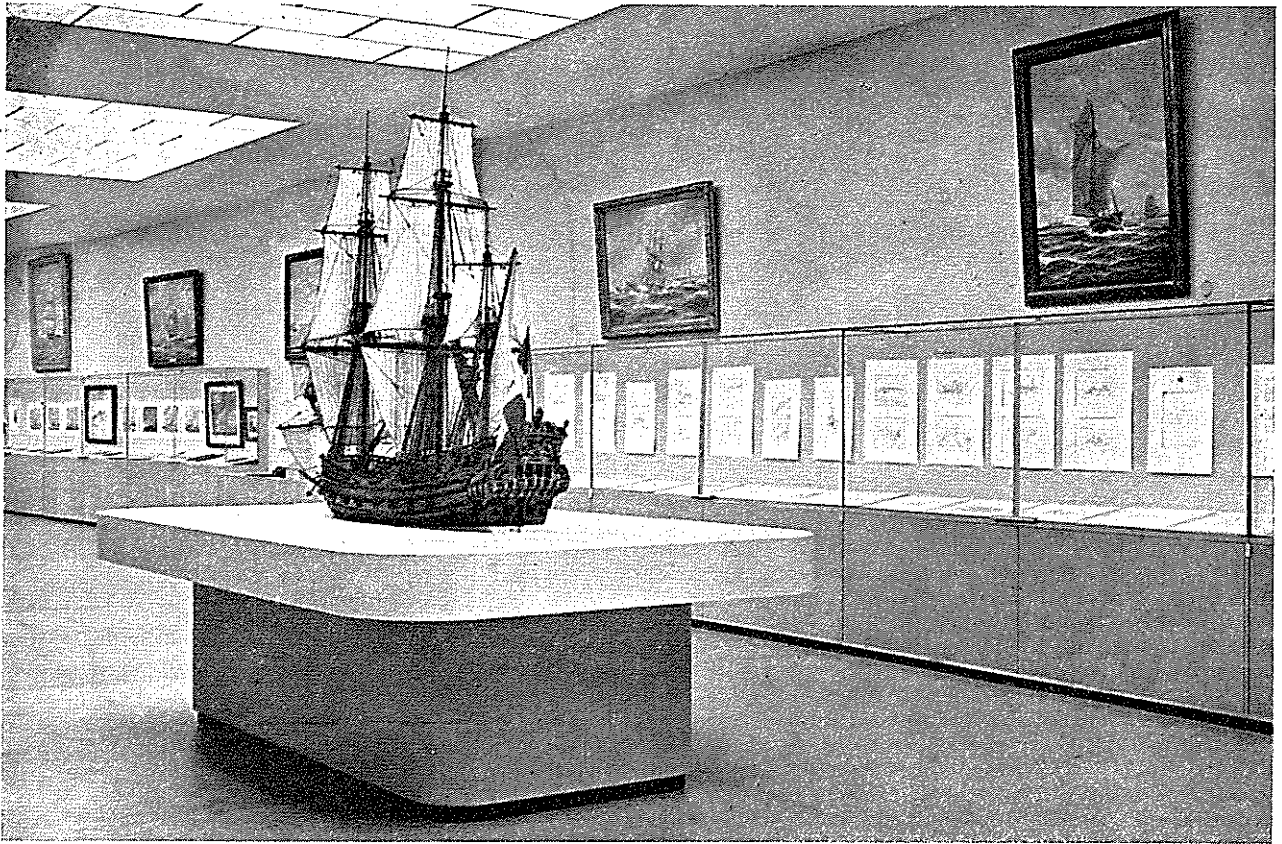
KØBENHAVN V



Vore kendte Mærker vender nu tilbage.
Faas kun gennem Skibsprovianterings-
handlerne

JESPER CHRISTENSEN & Co.
København K.

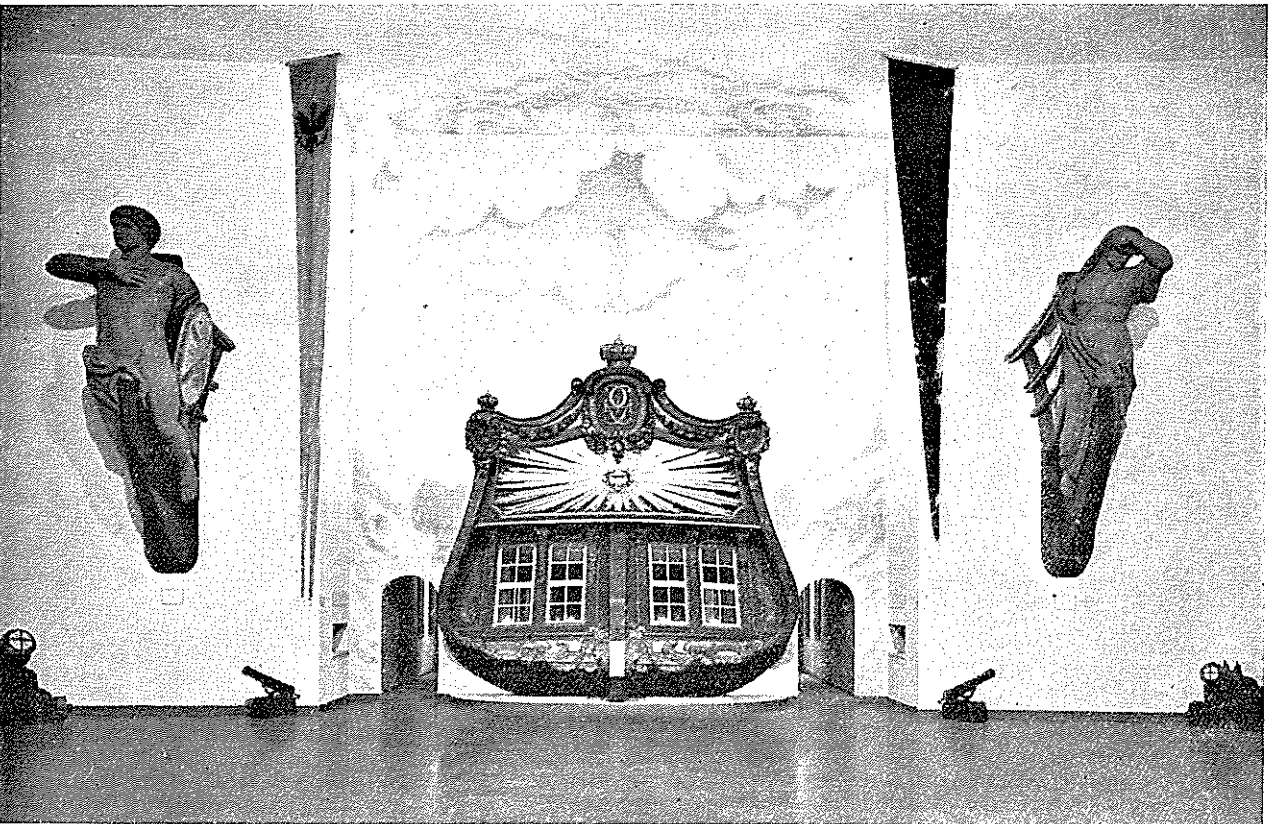




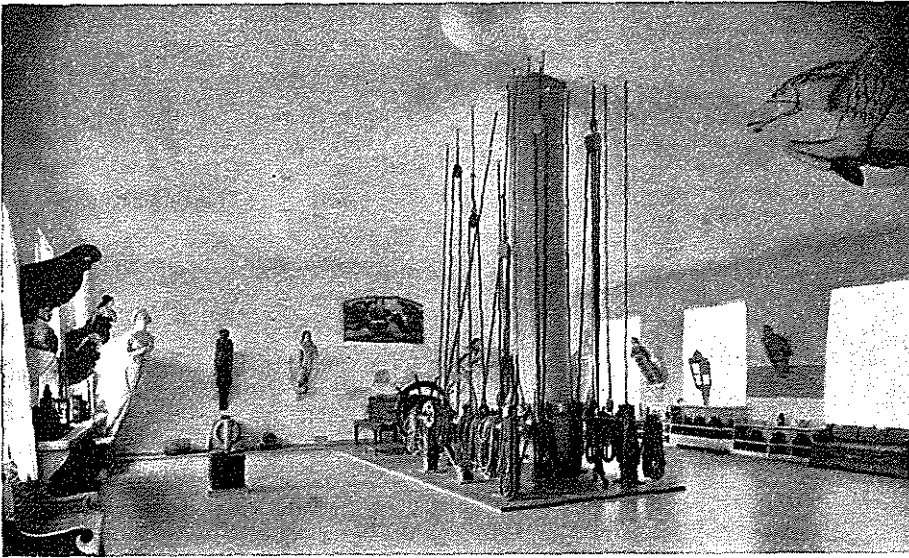
Fra Museets Mindehal.

maatte evakueres af Frygt for Virkningerne af et eventuelt Luftangreb. For at holde Interessen fangen hos Publikum arrangerede man derfor flere Specialudstil-

linger, 17 ialt, som langt fra var kedelige. En af dem hed „Sveriges Sjøkarta 1644—1944“, en anden blev kaldt „Svensk Sjømannagärning i en allvarstid“.



Et Billede fra en af Museets Specialudstillinger. Det stammer fra Mindeudstillingen for Marinemaleren Admiral Hägg.



Fra Søfartsafdelingens Masterum.

Under og efter Krigen satte man visse Arbejder i Gang paa Museet, og man haaber, at det vil være fuldt færdigt om 2—3 Aar. I Krigens sidste Aar var Museet iøvrigt Arbejdsplads for et Antal Flygtninge, Officerer m. fl.

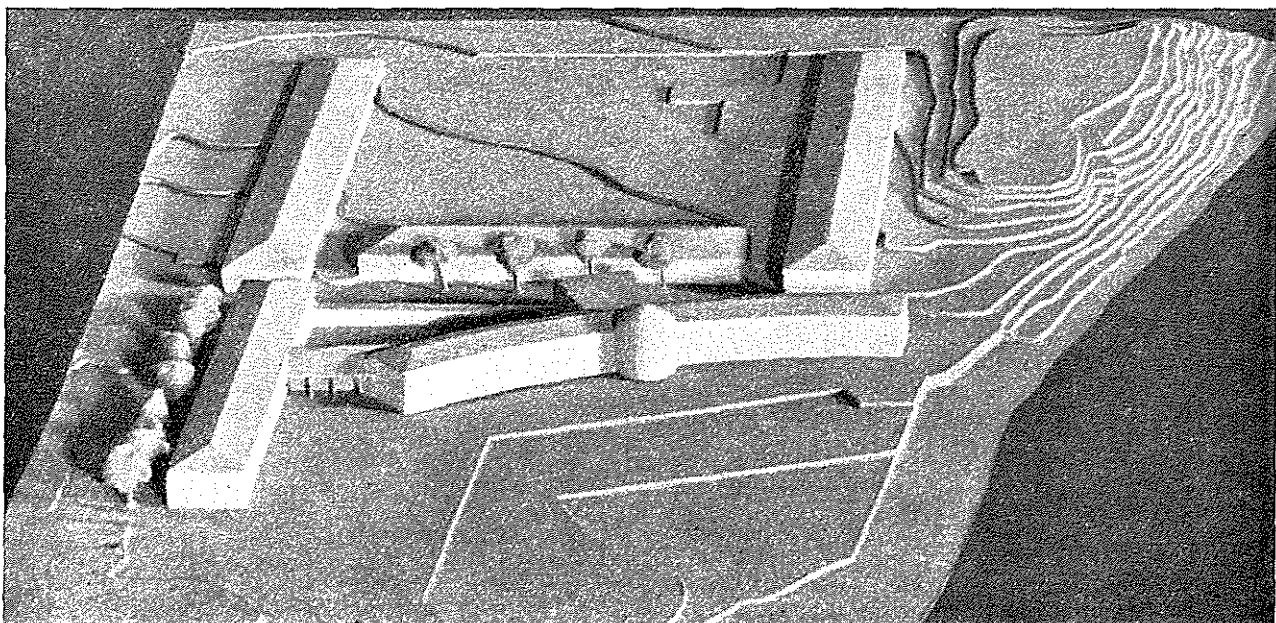
Det er de fleste af vore Læsere bekendt, at det svenske Søfartsmuseum ogsaa gør en litterær Indsats. Mest kendt er i denne Forbindelse „Sjöhistorisk Årsbok“, som hvert Aar bringer interessante og meget værdifulde søhistoriske Artikler. Af andre Tryksager udgaaet fra Museet kan nævnes Pragtværket „Sveriges Sjökartä“ og „Sveriges Skeppsmodeller“. For alle disse Tryksager har Albe været Redaktør.

Sammen med Museet er Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum vokset op til at være et landsomfattende Begreb. I 1925 havde Foreningen omkring 60 Medlemmer og en Kapital paa ca. 17.000 Kroner. I Dag er Medlemstallet 1609 og Kapitalen er paa ca. en halv Million. Kong Frederik af Danmark, Kronprins Gustaf

i Karlskrona. Lingiaden skal i 1949 afholde en Verdenssportsudstilling i Stockholm, og som gammel Sportsmand og ikke mindst som moderne Museumsmand vil Albe sikkert være til stor Hjælp for Udstillingsbestyrelsen, af hvilken han er Medlem. Ogsaa andre Udstillinger har forstaaet at drage Nytte af Albes fremragende Evner som Organisator og Museumsmand. Han var saaledes med til at tilrettelægge K. S. S. S.'s 100 Aars Jubilæumsudstilling i 1930 samt Kungl. Motorbåtsklubbens Jubilæumsudstilling. Efter Krigen var Direktør Albe Raadgiver hos Burmeister & Wain, da man planlagde B. & W.-Museet.

Forhaabentlig bliver det snart muligt for mange flere Danskere at besøge Sverige og samtidig aflægge det pragtfulde Museum et Besøg. Museet er i stadig Udvikling, og hvis vi stadig kan undgaa en ny Krig, vil det sikkert lykkes Gerhard Albe at naa de store Maal, vi ved, han har sat sig med Hensyn til sit Museum.

Red.



Model af Museets planlagte Tilbygning.

SØFART OG SKIBSBYGGERI i Marstal

Af ERIK KROMAN

Sluttes.

Skibsbyggeriet i Marstal fik under det store Op-sving af Skibsfarten efter 1880 en Blomstringsperiode. Skibstypen fra den Tid var den 3-m. Skonnert, selv om der selvfølgelig byggedes en Mængde mindre Skibe. Den særlig marstalske Form var Jagtskonnerten, der var direkte udviklet af Jagten, hvorfra den havde overtaget de bløde Linjer og det stærke Spring. Selv de største 3-m. Skonnerter var næsten altid bygget paa denne Maade. Det største jagtbyggede Skib i Marstal (og i Danmark) var 3-m. Skonnert „Jørgen Olsen“ paa 310 Br. Registertons og med en Lasteevne af 500 Tons. Det var bygget 1884 af Skibsbygmester J. Ohlsen Christensen. Jagtfaconen, der har gjort de marstalske Skibe let kendelige overalt, har flere Fordele, som har bevirket, at man lige til Nutiden har holdt fast ved denne Form, som har gammel Tradition i Marstal. Det er gode Søskibe, de laster godt, og man har desuden anset Konstruktionen for at være stærkere end ved de klipperbyggede Skibe, hvor Agterskibet har Tilbøjelighed til at synke, naar Skibene ældes. Da Skibene, der gik i oversøisk Fart, blev stærkt medtaget af Orm, begyndte man o. 1890 at beklæde dem med Zink — da de var „jernfaste“, kunde de ikke kobberforhudes. Senere byggedes Skibene til denne Fart „kobberfaste“ og kobberforhuede straks fra første Færd.

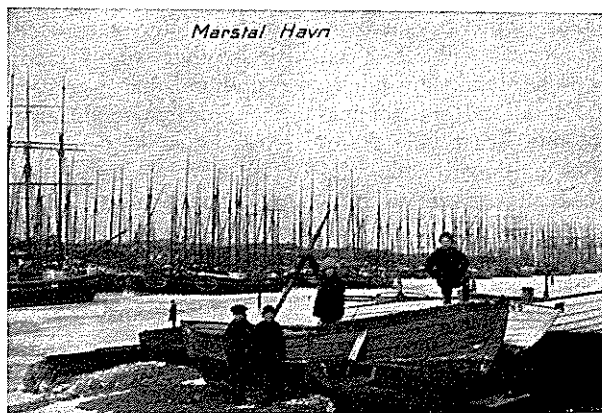
Skibsbygmestrene Lars J. Bager og Hans J. Bager trak sig i 1885 tilbage fra deres Virksomhed, og i de følgende Aar virkede forskellige andre. Ferdinand Hansen, som allerede havde bygget i 70erne, fortsatte til hen i 90erne. Fra sidst i 80erne byggede Niels Jensen og Niels Hansen. Den sidste arbejdede senere sammen med sin Søn Edvard Hansen og fortsatte til efter Krigen. 1890 begyndte L. J. Bager jun., en Søn af den ovenfor nævnte Lars J. Bager. Andre Skibsbygmestre fra Tiden omkring 1900 var Johan Petersen og Gorm Clausen. 1905 begyndte C. I. Johansen og kort før Verdenskrigen C. Nielsen som Skibsbygmestre. I 1906 var der anlagt et Staalskibsværft af Ingeniørerne Bondegaard og Jespersen (den sidste udtraadte kort efter), og der byggedes i de følgende Aar en Del Dampskibe og Motorskibe, men udelukkende for udenbys Regning.

1914 udbrød den første Verdenskrig. — Den standsede i første Omgang al Skibsfart. Skibene søgte hjem, og Efteraaret og Vinteren laa Havnen tæt pakket med Skibe. I det følgende Aar kom alle Skibe igen i Fart til stærkt stigende Fragter. Særlig de store Rederifartøjer i oversøisk Fart gav

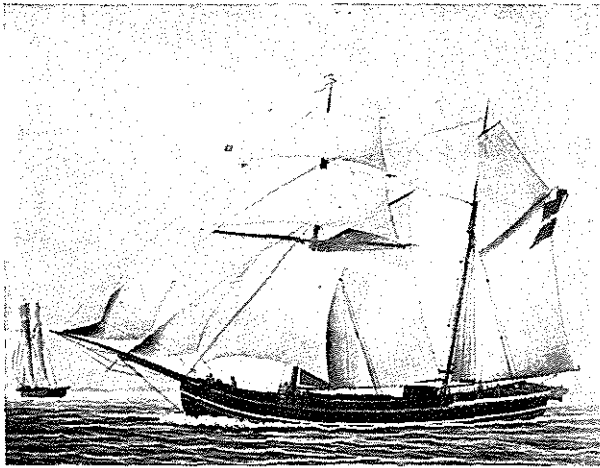
godt Udbytte, men ogsaa de mindre Skibe, der særlig var beskæftiget med Trælaster fra Norge og Vestsverige til engelske og franske Havne, tjente godt. Risikoen blev imidlertid større og større, efterhaanden som Fragterne steg, og den udvidede Undervandsbaadskrig bevirkede, at en Del Skibe fra 1917 laa oplagt. Andre Skibe var dog stadig i Søen navnlig i Fart paa Island og Færøerne med Salt fra Lissabon og Cadix og tilbage med Fisk. Marstallerne besørgede under Krigen saa godt som hele Tilførslen af Salt til Island og Færøerne, som var saa vigtig for Fiskeriet disse Steder. Ofte kunde der i Thorshavns Havn paa een Gang ligge en halv Snes Marstallerskibe. Ogsaa de smaa Fartøjer paa op mod 100 Reg. Tons, som var placeret i Farten paa New Foundland til Pladser i Portugal og Spanien med Fisk og Tilbagefragt med Salt, udførte under hele Krigen deres sædvanlige Rejser.

Trods de store Indtægter, Krigsaaarene bragte Marstal, blev Krigen skæbnesvanger for Marstals Søfart paa Grund af de store Tab, den bragte Skibsflaaden. Alene ved Krigsforlis (Opbrænding, Minesprængning o. s. v.) mistede Marstal 42 Skibe med en samlet Tonnage af ca. 10.500 Tons. Af disse gik omtrent Halvdelen tabt i 1917. Endnu mere betød dog Salgene. Fra 1916 begyndte Skibspriserne at stige voldsomt, og da Risikoen ved Sejlads blev større, benyttede mange Lejligheden til at sælge Skibene til høje Priser. Af de i Søassuranceforeningen Ærø forsikrede Skibe udgik i Løbet af 1916—18 som bortsolgte ikke mindre end 122 Skibe. En betydelig Del solgtes til Udlandet, særlig til Sverige. I 1917 gennemførte Regeringen dog en Lov, der forbød Salg af danske Skibe til Udlandet, hvad der i nogen Grad hæmmede Salgene den følgende Tid. Det var i særlig Grad de store Rederifartøjer, det gik ud over, og overhovedet var Partraderierne i denne Tid for en stor Del i Opløsning, idet Skibene dels solgtes fra Byen, dels gik over paa andre Hænder, saaledes til de nydannede Aktieselskaber i selve Byen.

Ved Krigen Ophør faldt Fragterne ca. en Trediedel, og i nogle Maaneder laa Fragtmarkedet helt stille, men i Løbet af 1919 steg de atter stærkt, og det følgende Par Aar blev en ny Højkonjunkturperiode. De mellemstore Skibe var især beskæftiget med Trælaster fra Sverige eller Saltlaster fra Setubal eller Middelhavet til Færøerne og Island, hvorfra de sejlede til New Foundland og lastede Fisk til Spanien, Portugal eller Italien, de større Skibe tog Fragter



Marstal Havn set fra Holmen, Vinter.



Bramsejlskonnert „Jørgen Olsen“ af Marstal. 1862.

fra Florida til Frankrig eller Middelhavet. I 1921 indtraf imidlertid Verdenskrisen. Hele Fragtmarkedet standsede, og Skibene maatte tage hjem. Der laa den følgende Tid til Stadighed 55—65 Skibe i Marstal Havn med en Tonnage af ca. 16.000 BRT, og hvori der stod en Kapital af omkring 8.000.000 Kr. Det var særlig de større Skibe, det gik ud over. De kom først i Fart i Løbet af 1923, og Kronekursens Stigning i 1925 bragte nye Vanskeligheder og medførte atter Oplægninger, og selv efter at de igen var kommet i Gang, var Udbyttet i en Aarrække ringe. Konkurrencen med Dampskibene gjorde sig stadig stærkere gældende, og Sejlskibene fortrængtes fra mange af Pladserne, hvor de før havde været eneraadende. Saaledes ophørte Marokko- og Senegalfarten, efter at de store Havneanlæg ved Casablanca og Dacar ved Kap Verde var fuldført. I Vestindien og Sydamerika uddybedes mange af de Havne, der tidligere havde været forbeholdt Sejlskibene, saa Dampskibene kunde gaa derind. Lige til Verdenskrigen 1939 har der dog været enkelte Skibe i Fart paa Vestindien, Venezuela (Dividivi) og Canada. Den vigtigste oversøiske Fart, som fortsattes omtrent lige til Krigen, var dog New Foundlandsfarten, hvor de marstalske Skibe kom til at indtage en Præferencstilling og var ene af danske Skibe om at sejle i denne Fart. Det var mest Smaaskibe paa mindre en 100 Tons Br. — helt ned til 77 Tons, der var placeret her. Fiskene solgtes mest i mindre Partier, og Smaaskibene sparede desuden visse Afgifter i Havnene. Den almindelige Type paa New Foundlandsejlere var den 3 m. Forenagterskonnert, dog sejlede ogsaa enkelte 2 m. Forenagterskonnenter paa New Foundland. Oprindelig sejlede Skibene kun paa New Foundland om Sommeren, men senere sejlede de i denne Fragt hele Aaret og krydsede Atlanterhavet frem og tilbage baade Vinter og Sommer. De fleste af Skibene sejlede til Syd-europa. En Overgang var enkelte Skibe i Fart fra New Foundland til Brazilien med Fisk. Hovedparten af de marstalske Skibe var dog beskæftiget med Trælaster fra Østersøen til England, Frankrig og Island og Smaaskibe med indenrigsk Fart og Fragt paa Østersøen.

Ved Krigens Udbrud 1939 blev flere Skibe, som laa i England, overtaget af Englænderne. Under Krigen var Skibene henvist til Fragt paa Østersøen, men undtagelsesvis sejlede de paa tyske Havne ved Nordsøen

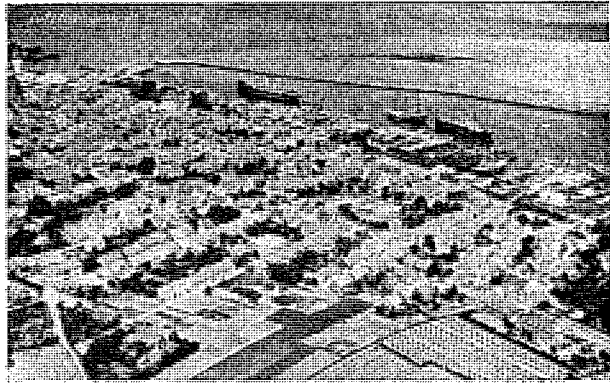
(Bremen). Der var i denne Krig ikke mange egentlig Krigsforlis, men en Del Forlis, som indirekte skyldtes Krigen, idet Afmærkningerne var inddraget.

Som omtalt sank Antallet af Skibe i Marstal stærkt i de sidste Aar af Krigen 1914—18 ved Bortsalg o Forlis. Mens Marstal ved Udgangen af 1914 havde 26 Skibe med ialt 28.705 N. Tons (hvoraf 4 Dampskibe med 2630 N. T.) foruden Fiskerfartøjer, var Antallet i 1919 sunket til 137 med 16.557 N. T. (deraf 3 Dampskibe paa 1908 N. T.). Efter at Salgsepidemien havde tabt sig, vilde Skibsflaaden sandsynligvis efterhaanden være kommet paa Fode igen, som den allerede var paa Vej til de første Aar efter Krigen, da der købtes og byggedes en Del Fartøjer til Byen, hvis ikke det stærke Omslag i Konjunkturerne var indtruffet saa hurtigt. Men efter at Krisen var indtraadt 1920, standsede foreløbig Bestræbelserne for at udvide Flaaden. 1925 var der i Marstal Tolddistrikt hjemmehørende ialt 118 Skibe over 20 Tons Br. med tilsammen 23.008 BRT (deraf 5 Dampskibe). Dette Antal er yderligere sunket stærkt i de senere Aar. Byggeomkostningerne for nye Skibe har staaet i et stærkt Misforhold til Indtjeningsmulighederne. Der er derfor ikke bygget nye Skibe, men lejlighedsvis er der indkøbt Skibe til Byen, hvad der dog ikke har kunnet opveje Tilbagegangen ved Forlis og Bortsalg. 1935 var der 6 Dampskibe og 36 Motor- og Sejlskibe over 20 Tons hjemmehørende ved Tolddistriktet med en samlet Tonnage af 11.594 Br. T. 1948 er dette Antal sunket til 3 Dampskibe og 22 Motorskibe (over 50 Tons) med ialt 5909 Br. T. Yderligere administreres to Motorskibe paa 217 Br. T. i København.

Allerede før 1914 havde enkelte Smaaskibe faaet indlagt Motor, men under Krigen tog Bevægelsen Fart, og alle Smaaskibe i indenlandsk Fart forsynedes efterhaanden med Motor. Ogsaa de store nybyggede Skibe forsynedes i flere Tilfælde med Hjælpemotor. En Overgang var man ved at tabe Troen paa Motorens Fremtid for de større Skibe. Motorerne havde i Krigstiden været af daarlig Kvalitet, og efter de daværende Lovregler stilledes store Krav til Betjeningen. I enkelte Tilfælde blev de atter taget ud. I Løbet af 20erne og 30erne trængte den dog mere og mere frem, og alle marstalske Skibe er nu forsynet med Hjælpemotor. Dette har ogsaa haft Indflydelse paa Skibstyperne. De høje Rigninger er forsvundet, og alle Skibe er slettoppedede. Ogsaa paa Sejlskibene har Motorens Indførelse haft Betydning. Motoren betaler sig bedst paa de kortere Ruter paa Nord- og Østersøen, og dens Indførelse har været medvirkende til, at f. Eks. New Foundlandsfarten er standset.

Af de større Rederier gik Firmaet H. C. Christensen i Løbet af den første Verdenskrig og Tiden derefter mere og mere over til Staaletskibe (Damp og Motor). Paa Firmaets Værft, der umiddelbart før Krigen var omdannet til Staaletskibsværft, byggedes en Række Motor- og Dampskibe. Samtidig bortsolgtes for største Delen Sejlskibene. Rederiet er nu udelukkende et Dampskibsrederi.

Af Sejlskibsrederier blev Erik B. Kromans Rederi under den første Verdenskrig det største og har lige siden haft en førende Stilling. 1925 omfattede Rederiet 4 Motorskibe og 21 Sejlskibe. Efter at Antallet var gaaet ned de følgende Aar, indkøbtes umiddelbart før



Luftfotografi af Marstal Havn.

dannedes 1918 til Aktieselskab (Aktiekap. 476.000 Kr.). I Begyndelsen af Krigen havde desuden E. Eriksen begyndt Skibsbyggeri. Træskibene, der hyppigst var af en Drægtighed fra 150—300 BRT, byggedes alle for marstalsk Regning, mens de Motor- og Dampskibe, der byggedes paa Marstal Staalskibsværft, var for fremmed Regning.

Byggeomkostningerne var under Højkonjunkturperioden stadig stigende. For Træskibe indtil 150 Br. Tons steg Byggeprisen til 1200 Kr. pr. Ton, for større Skibe til 1000 a 1100 Kr. Saalænge Fragterne var høje, kunde Skibe til disse Priser imidlertid godt svare sig, men da Fragterne i 1920 faldt til et Minimum, maatte Byggeriet nødvendigvis straks gaa i Staa. Selv Skibe, der omtrent var billærdige, kunde det knap betale sig at fullføre. Marstal Staalskibsværft laa paa det Tidspunkt inde med Kontrakter paa flere Skibe til Norge og Sverige, men da Skibenes Værdi sank til en Brokdæl af Kontraktbeløbet, blev det Rederierne umuligt at overholde Kontrakterne, og 1921 maatte Værftet likvidere og overtoges derefter af den tidligere Ejer Ingeniør Bondegaard uden dog at komme i Gang. Ca. 1930 overtoges det af Firmaet H. C. Christensen. Ogsaa C. L. Johansens Træskibsbyggeri maatte 1922 ophøre som Aktieselskab og tilbagekøbtes ligeledes af den tidligere Ejer.

Der er ikke i de senere Aar bygget Træskibe til Marstal. Skibsværfterne (Erik Eriksen, Edvard Hansen og L. Johansen) har været beskæftiget dels med Reparation, dels med Bygning af mindre Skibe, mest Fiskerfartøjer for udenbys Regning. Marstal Staalskibsværft har i en Aarrække væsentlig været beskæftiget med Reparationsarbejder, men har efter den sidste Krig faaet Ordre paa flere Nybygninger.

den sidste Verdenskrig 8 Skibe fra Frankrig, som fik indbygget Motor. Efter at Rederiet under Krigen havde lidt store Tab, indkøbtes 1946 to Motorskibe fra England, og eet blev bestilt paa Marstal Staalskibsværft. Rederiet havde 1948 6 Skibe alle med Motor paa til sammen 1583 Tons.

Skibsbyggeriet i Marstal var under den første Verdenskrig og de første Aar derefter uafbrudt i fuld Gang. Der stod til Stadighed 4—8 Træskibe paa Stabelen paa Marstals Havnepladser, og samtidig arbejdede de to Staalskibsværfter for fuld Kraft. 1916 omdannedes Alv. Bondegaards Staalskibsværft til Aktieselskab under Navn af „Marstal Staalskibsværft“ (Aktiekap. 1 Million Kr.) i Tilknytning til Kalundborg Skibsværft og moderniseredes derefter i høj Grad og udvidedes saa meget, at der var 4 Nybygningsbeddinger for Skibe op til 1000 TDW. Af Træskibsværfter fortsatte N. Hansen og Søns, C. Niensens og L. Johansens Værfter deres Virksomhed i disse Aar. Det sidste om-

Interessant svensk Aarsnummer

„Svensk Flagg“, vor Kollega i Stockholm, har udsendt et 158 Sider stort Aarsnummer for 1948, som foruden en udtømmende Redegørelse for Fragtmarkedet i det forløbne Aar bringer en Mængde andre værdifulde Artikler. Saaledes bringes et Referat af Foredrag holdt ved Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings Aarsmøde i Gøteborg i Aar behandlende Udviklingstendenserne inden for de forskellige Transportgrene med specielt Henblik paa den internationale Godsbefordring. Endvidere behandles Tankfragtmarkedet og Tonnagemarkedet, og en rigt illustreret Artikel belyser Motorsejlflaadens Udvikling. De svenske Værfter og Havne beskrives udførligt og detaljeret, og som en Nyhed kan nævnes, at Nummeret ogsaa indeholder en Artikel om et Rejsebureaus Virksomhed. Paa Engelsk findes et Par Artikler, som omtaler

dels den tyske Søfart, dels Søfarten paa Middelhavet. Ogsaa Fragtmarkedsberetningen findes oversat til Engelsk.

Bagest i Aarsnummeret findes en Del tekniske Meddelelser af Interesse for alle med Tilknytning til Søen. Disse Smaaartikler omtaler bl. a. en ny Log, et automatisk Styreapparat samt Brandslukningsanlæg og nye Beskyttelsesmidler mod Rust.

Et større Antal Billeder og Fotografier hjælper med til at gøre Læsningen underholdende samt til at give Nummeret et elegant og behageligt Udseende. De mange Annoncer bidrager ogsaa til at højne Værdien af Nummeret, da de udgør et fortræffeligt Adresse-register over svensk Søfarts forskellige Grene.

Prisen er 5 Kroner, og Heftet kan rekvireres gennem AB Svensk Flagg, Kungsgatan 17, Stockholm.



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



Gustav Sørensen

Manden,

DER REDDEDE FANØ NAVIGATIONSSKOLE

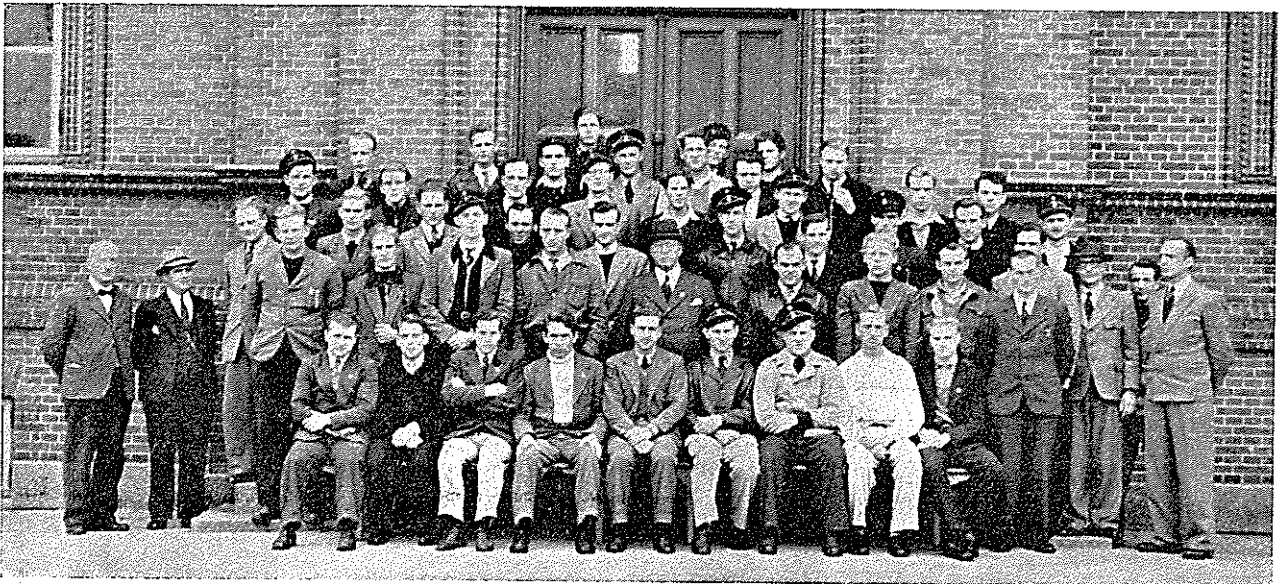
Som vi har nævnt det under Referatet af Fanø Navigationsskoles Eksamenfest, er Skolens Leder, Gustav Sørensen, traadt tilbage. Skolebestyrer Sørensen har igennem sin Tid paa Skolen ydet en fortræffelig Indsats, som fortjener at omtales her.

Fanø Navigationsskole blev opført af Gustav Sørensens Fader, L. Nic. Sørensen, i 1894, som drev Skolen til sin Død i 1914. Den nu fratraadte Bestyrer er født paa Fanø i 1880, hvor han ogsaa gik i Skole. Senere kom han til København, hvor han bl. a. læste til matematisk Studentereksamen. Efter vel overstaaet Eksamen meldte han sig som stud. mag. paa Polyteknisk Læreanstalt, og samtidig læste han til Filosofikum. Gustav Sørensen vilde gerne have læst videre, men hans Fader spandt langtfra Guld paa sin Navigationsskole, der blev drevet som Privatskole med Statsstøtte. I Stedet foreslog Faderen ham derfor, at han skulde tage til Søs, for at han senere kunde føre Skolen videre. Gustav Sørensen havde allerede faaet Hyre, men modtog i Stedet et Tilbud om at blive Lærer i Matematik ved et Kursus i København, hvorved han fik Raad til at læse videre. Senere fik han endnu nogle Timer som Lærer ved andre Kursus.

Men en Dag fik han Tilbud om at blive uddannet som Navigationslærer. Naturligvis tog han imod Tilbudet og lod nogle af sine Timer ved Kursus gaa. Efter Eksamen blev han indkaldt til Marinen, og der-

efter blev han Lærer ved Horslunde Realskole, idet Fanø Navigationsskole stadig havde for faa Elever til ogsaa at kunne give ham Brødet. I 1908 kom han imidlertid efter Navigationsdirektørens Anmodning om Bord i Skoleskibet „Viking“ som Navigationslærer. Med dette Skib kom Gustav Sørensen vidt omkring. Efter 4½ Aars Tjeneste om Bord i „Viking“ afløstes Sørensen, fordi hans Far laa alvorligt syg. Han ansattes nu som Lærer ved Skolen, der kun havde 16 Elever og daarligt kunde klare de løbende Udgifter. I September 1914 afgik Skolens Stifter ved Døden, og kort Tid efter udnævntes hans Søn af Ministeriet til at være hans Efterfølger.

Gustav Sørensen tog fat med fornyet Energi for at frelse Skolen for Lukning, og Nordby Kommune lovede at hjælpe ham med et Laan. I 1915 modtog Sørensen en Stilling ved Forsikringsselskabet „Hafnia“, der tre Aar senere tilbød ham en overordnet Stillig men han foretrak at føre sin Skole videre trods det fristende Tilbud. I 1921 overtog Staten Landets fire Navigationsskoler paa Betingelse af, at de respektive Kommuner afkøbte Skoleejerne Bygninger samt Inventar og stillede disse til Raadighed for Staten. Nordby Kommune stillede sig meget forstaaende og var saaledes medvirkende til, at Skolen kunde føres videre. Skolen er i de sidste 34 Aar gaaet stærkt frem. En Overgang havde den 79 Elever, og for Øjeblikket har den 40—50. At Skolen har haft Fremgang, skyldes for en meget stor Del Stifterens grundlæggende og opofrende Arbejde, siger Gustav Sørensen, men vi ved, at han ogsaa selv har viet Skolen hele sit Liv. Fanø Navigationsskole har Fremtiden for sig, og Gustav Sørensen har Grund til at være stolt af sit Arbejde.



Den afgaaede Bestyrers sidste Hold Elever.

Der er atter Gang i Gedser-Warnemünde-Ruten

Tekst og Fotos: CARL ØSTEN

RUTEN aabnedes første Gang efter Krigen den 12. Maj 1946 med Færgeren „Danmark“. Aabnings-Fragten var det første Kontingent af de 56.000 tyske Flygtninge, der i Løbet af 1946 ad denne Vej skulde befordres til den russisk besatte Zone i Tyskland. En flottere Færge end „Danmark“ kunde Flygtningene ikke ønske sig for deres Befordring. Et næsten altfor flot Farvell! „Danmark“ var kort forinden kommet fra Værft, genrestitueret og repareret, efter at den et Par Maaneder før Krigens Afslutning af Frihedskæmpere var saboteret og sænket i Gedser Færgeleje.

Efter Flygtninge-Transporten laa „Danmark“, hvis Stævne ikke passer til Landets øvrige Færgelejer, saa godt som uvirksom, indtil den i Oktober 1947 begyndte at sejle regelmæssigt, ofte tre Dobbelt-Ture i Døgnet, for at hente det meget Træ hjem, som var en Følge af de dansk-russiske Handelsaftaler

Og der er heldigvis den Dag i Dag stadig Træ at hente. Derimod har det været forsvindende lidt, hvad den har haft med fra Gedser af Vogne, som hovedsageligt var lastede med Fisk. Befordringen af Passagerer har ogsaa været ringe, idet Russerne kun tillader Landgang i Warnemünde for Rejsende, hvis Pas er forsynet med russisk Visum. Heriblandt tæller

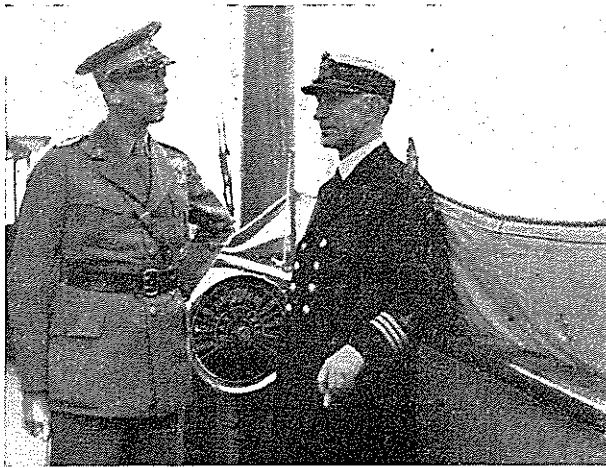
Medlemmer af den danske Militærmission i Berlin, som har benyttet Ruten meget. Det største Rykind havde „Danmark“ i Sommer af et samlet Rejseselskab til Leipziger-Messen.

Den første storofficielle Person, som ved sin Rejse Gedser—Warnemünde gennedviede Ruten efter Krigen, var Udenrigsminister Gustav Rasmussen, da han i August d. A. i sin Bil ført af hans russiskkyndige Sekretær skulde til Berlin for at forhandle med de forskellige Okkupantmagters Repræsentanter i Berlin. Ved samme Lejlighed indviede han den paa Broen beliggende Salon, som er forbeholdt kongelige og andre Personer af høj Rang.

For at mindske Rutens store Driftsomkostninger tillod DSB her i Foråret, at Færgeren kunde medtage Turister, der vilde nyde Sejlturen og samtidig fra Warnemünde Havn faa et Kig ind i den ellers afspærrede Russer-Zone. Disse Turist-Ture blev en stor

Sukces, der først og fremmest skyldtes, at man ombord i Færgerens I. Klasses Restaurant, der ved sin høje Beliggenhed giver en vid Udsigt, kunde nyde originale udenlandske Vine og Spirituosa og samtidig erhverve udenlandske Tobaksvarer.

Lad os som et dejligt Sommer-Minde foretage denne Sejlads, der iøvrigt stadig kan prøberes. Forme-



Udenrigsministeren var ogsaa oppe paa Broen for at hilse paa Kaptajn Nissen. Det viste sig, at de Herreres Fædre havde gaaet i Skole sammen, altsaa et Punkt, hvorfra man kunde stikke en Konversations-Kurs.



Warnemünde af 1948.



Udenrigsministeren, der er kendt med diplomatiske Finesser, og hans Sekretær, betragter de Rengorings Finesser, som her øves af Matros Ishøj.

delst en Tur-Retur Billet, der kun kan købes i Gedser, og forsynet med Pas, gaar vi en Dag ved Middagstid ombord i „Danmark“ efter at Tolderne har forhørt sig om, at man ikke har mere end de valutarestriktionerede 25 danske Kroner med. Men man kan iøvrigt faa en dejlig Eftermiddag for dette Beløb, thi Priserne ombord er de uden for dansk Territorium gældende, altsaa ikke belagt med Told og andre Afgifter. Færgens Fører er enten Første Styrmand Bruun eller Rutens Overfartsleder, Kaptajn V. O. Nissen, mere end 25 Aar kendt paa Ruten som en populær og djærv Søens Mand, en Mand af faa Ord, der ikke ynder Presse-Folk i Almindelighed. Dertil har han været ude for for mange uvederhæftige Reportager. Denne Dag er det Nissen, der staar paa Broen. Heroppe fra ca. 17 m over Vandlinien, er der en vidstrakt Udsigt over Gedsers dukkehøusagtige By, Odden, Rødsand og Østersøen, hvis Bølger rullende i en let Sommersol lover os „Damesejlads“. Kort uden for Havnen svajer „Danmark“ à la andre Færger for at faa vendt „Næsen“ den rigtige Vej, og staar derpaa til Havs gennem Løbets Bøjer, som slutter med en bemanded Fyrbaake, Danmarks sydligste faste Punkt. Dens Mandskab hilser Færgen i Forbifarten ved at svinge med deres Huor. „Danmark“ fortsætter ind i den mincstrøgne Tvangsrute 2 (under Krigen var en Minestryger gaaet forud for hver Færge), medens Landkendingen med Gedsers høje Odde taber sig mere og mere af Syne. Sidste markante, synlige Punkter er dens hvide Fyrtaarn og den nylig anlagte Radar-Station — Danmarks Øje mod Syd. Saa krydses Tvangsrute 1 ved Bøje Nr. 8, der er den sidste danske. Endnu kan man gennem Eftermiddagens lette Dis med det blotte Øje skimte Gedser Rev Fyrskib om Bagbord. Til Warnemünde er der endnu 7 Bøjer at passere. De ligger som de øvrige passerode med en Afstand af ca. 2 Sømil mellem hver- andre og i Midten af dot mincstrøgne Omraade, hvor for de passeres om Bagbord. Efter Søkortet i Bestiklukafet ligger nu i ca. 1 Sømils Afstand fra Færgen og gemt under Havoverfladen nogle under Krigen sunkne Skibe. Eet Skibsvrag er dog synligt som ragende over Vande, endda fra en Dybde paa 17 m. Det, som øjnes paa lang Afstand og ligner en Kæmp-U-Baad i ovenvands Sejlads, er den store, kendte Hamburg-Liner „Hansa“. Vi kommer til at passere

Vraget ganske nær. Nogle af dets Davider strækker sig mod Himlen som for at paakalde Hjælp. Mon den kommer? Et paa Vraget rejst Skur kunde tyde paa, at en Bjærgningsaktion har været i Gang. Den bliver i hvert Fald ikke behagelig for nogen Dykker, eftersom „Hansa“ var propfyldt med expatrierede Tyskere, da den sank. Det maritime Liv paa vor Rute har været yderst ringe. En enkelt Damper, en svensk Skonnert og nogle Fiskerbaade har været de eneste Søens Passanter.

Rejsens Maal nærmer sig. I en Afstand af ca. 7 Sømil toner Konturerne af den tyske Kyst frem med de to velkendte høje Punkter: Warnemünde Fyrtaarn og Domkirkespir. En Tid efter øjnes bagved et af Rostocks Kirketaarne. De øvrige, som kendes fra Førkrigens Rejser did, faldt under Krigenes Bombardementer. Spændt venter man paa, hvorledes Gensynsbilledet af Warnemünde vil tegne sig, det Warnemünde, som før Krigen var et Badested af Kæmpe-Format. Da vi nærmer os Havnen, ses de velkendte Strandkurve paa den vidstrakte plage, men i et stærkt decimeret Antal. Inde under Kysten medes der fra en Mængde Joller. Det samme foretager en Skare Mænd sig paa Molehovedet af Yderhavnen, da vi staar ind heri. En Stund efter ligger „Danmark“ fortojet i Havnens vestre Færgeleje. Men som i gamle Dage holder Iltog til Berlin og Hamburg ikke ventende paa Sporene i Færgelejet.

Nysgerrigt betragter man den Gruppe Mænd, der ved Broklappen staar parate til at modtage Færgen: en russisk Vagtpost med Maskinpistol paa Ryggen, et Par tyske Politibetjente med Revolver i Bælte over slidte Uniformer, en tysk Tolder i græshoppegrøn, af-danket Officers-Kappe samt flere Jernbanefolk, blandt hvilke en meget ungdommelig Trafikassistent virker afstikkende i Milieuet paa Grund af sin valmuerøde Kasket. Alle Tyskerne er uden Distinktioner. Det hele er af Færgens Turister „saadant set lidt fra oven“, eftersom Grænsen for dem her i Warnemünde selv paa Færgens danske Territorium ligger paa Lejderne fra Promenadedækket til Vogndækket. En anden Grænse er allerede passeret — den for Fotografering tilladte, som ligger uden for Havnen. Ikke noget med Spionage her! Warnemünde By synes uskadet af Bombardementer, hvorimod dens Huse skriger efter Maling og Kalk i en Forsømmelsens Klagesang. Og saa synes Byen som uddød for Folk.

Tiden synes at staa stille her. Det varer en rum Tid, før et Lokomotiv kommer prustende ind paa Færgen for at trække Vognene i Land. Alt som de ruller ind over Broklappen, undersøger russiske Soldater dem mikroskopisk for „Blindpassagerer“. Saasnart sidste Vogn er ude af Færgen, forsøger dens Besætning at faa fat paa Passer-



„Deres Mad var udmærket, men jeg spiser aldrig ret meget,“ sagde Udenrigsministeren ved sin Afsked med Poul Gudmann, Færgens Restauratør.

Sedler hos Russer-Vagtposten for at gøre et Smut i Land, maaske ikke længere end til den nærliggende „Russer-Kantine“, hvor der kan købes russiske Cigaretter og Chokolade. Saa entrer den russiske Passkontrol ombord, en „Oberleutnant“ og en Kaptajn, sidstnævnte af Hunkøn. Han, en høj flot Officerstype, er iført lange Støvler, sorte Spidsbukser, grønlig Frakke og Kasket, og lun, som efter Sigende er Dyråge, Officers-Kappe og Kasket. Oppe hos Skibsføreren, i hans Kahyt, og i hans Overværelse gennemgaar de Passenc for alle og enhver, ogsaa for Besætningen,

hvilket gælder for hver eneste Overfart. Slet saa let gik det ikke paa „Danmark“s første Tur. Da maatte hele Besætningen stille op paa Dækket til nøjere Kontrol.

Tiden er gaaet i Staa! Det varer længe, før Lokomotivet kommer med de Vogne, som Færgeren skal have med tilbage. Saa Turisterne har god Tid til at se sig om. Som Rotter, der dukker frem af et Sten-Glaciis, er nogle Dreng-Hoveder dukket op fra deres ikke ufarlige Skjul imellem Bolværkspælene, som ligger Side om Side med Færgeren. Det er Tobak, som i Warnemünde er mere værd end alt andet, de er ude efter. Nogle af Turisterne er flinke og kaster nogle Cigaretter og Cerutter ned til dem, ja ogsaa til de tyske Betjente, der ikke „ser“ Drengene. Det maa i Relation hertil bemærkes, at Adgang til Færgelejet er forbudt uvedkommende.

Ved 17-Tiden vender „Danmark“ Næsen hjemad. Et svømmende, dansk Territorium under dansk Flag har været i det sydlige Udland. I Restauranten med de hviddugede Borde og Damaskes Servietter har Menu-Kortet nok af Fristelser for selv en gourmet, lige fra hors d'oeuvres portugisiske Sardinier til Dessertens Ananas og Fersken. Ved den efterfølgende Kaffe spørger Tjeneren, der er ligesaa elskværdig og omsorgsfuld i sin Optræden, som Rariteterne er ægte, i det naturlige Tonefald: „Ønsker Selskabet ægte fransk „DOM“ Likør eller Droz' Cacao?“ Og inden Gedser naas, er der nogle af Turisterne, som naar at faa smagt fransk Champagne til Kr. 29,00 pr. 1/4 Flaske. Under hele Serveringen har Færgens Restauratør, Poul Gudmann, gaaet rundt mellem Bordene som en Førkrigstids Hyggespreder og set efter, om Klimakset af Velvære hos hans Gæster er naaet.

Saaledes kan en Dag Anno 1948 forløbe i Gedser—Warnemünde-Rutens 45-aarige Annaler. For denne Rute hedder det som for saa meget andet: Hvor blev du af, du skønne Tid fra før 5.-9.-1939?“ Der er ingen Tvivl om, hvis Englænderne var kommet i Besiddelse af Warnemünde, at Gedser-Ruten da vilde have faaet noget af sin gamle Glansperiode igen, blandt andet ved Befordringen af den internationale Trafik, som nu ledes gennem Sønderjylland og i høj Grad belastet Storobølt's Overfarten.

Hvem kender:

»Briggen »Crampus«' Sydhavstogt«?

Bogens Handling: To Sejlere sidder en Maaneskinsaften paa en Veranda ved en Flodmunding i Sydafrika. Den ene faar Lyst at sejle, men den anden vil ikke. Den første tager afsted alene, men overraskes af Taage og paasejles senere af Briggen „Crampus“, der tager ham med paa Hvalfangertogt. Skibet kæntrer i en Orkan, men flyder paa de tomme Olie-tønder. (Fortsættelsen kendes ikke).

Oplysninger bedes venligst sendt til:

Hansen, Langedamsvej 15, Middelfart.

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

Søofficer i reserven

Uddannelsen til søofficer i reserven paabegyndes medio februar 1949 og varer i ca. 13½ md.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk styrmand eller
- 2) bestaaet dansk skibsførereksamen.

Antagelsen til søkadetaspirant i reserven kan ikke finde sted senere end i det kalenderaar, i hvilket ansøgeren fylder 28 aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. januar 1949 til Søofficersskolen, hvortra anmeldelsesblanketter og i øvrigt alle oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig henvendelse.

Søofficersskolen

Holmen, København K.



Th. Central 16,172.

Ved

OSCAR JENSEN

PENSACOLA-PIGEN

Fortsat fra Oktober-Nummeret.

DAGEN efter Kaptajn Storms Besøg hos Familien Weller var han optaget af at underskrive Konnossementer, og til Trods for, at han mente, at han med denne Beskæftigelse selv udførte mere Arbejde end alle Pensacolas Ladnings-Afskibere tilsammen, fik han dog ogsaa Tid til at læse tre omtrent enslydende Breve fra Sally Weller og til at besvare dem med et enkelt, hvori han inviterede hende til at drikke Te sammen med sig i en Te-Salon ved Siden af Koncert-Huset; og de skulde saa mødes ved Indgangen præcis Klokken halv fem.

Kaptajn Storm ankom til dette første Stævnemøde svv Minutter over Tiden, og Sally lod ham med en lidt behreidende Mine vide, at han kom noget sent.

„Jeg kan ikke gøre for det, min kære.“ sagde Storm undskyldende, idet de gik indenfor i Salonen og tog Plads ved et ledigt Bord.

„Naa ikke.“ svarede Sally uden at forandre sin behreidende Mine.

„Glem ikke, at jeg er Sømand og Forretningsmand.“ fortsatte Storm sit Forsvar, da de havde faaet Teen serveret. „En Sømand har ikke noget Liv, som han kan kalde sit eget. Han er en Slæve — absolut en Slæve, og Skibsejere er de værste af alle Slævefogeder.“

„Jamen, jeg var ikke klogere, end du ejede en Fjerdenpart af „Dragen“.“

„Det gør jeg ogsaa, min Elskede.“ svarede Storm. „Men de andre tre Fjerdenarter tilhører Skibets øvrige Redere, og tro endelig ikke, at jeg kan sejle min egen Sø med min Fjerdenpart.“

„Det har jeg aldrig troet.“ sagde Sally. „Hvor absurd at antage noget saadant.“

„Jeg tænkte mig den Mulighed.“ sagde Storm. „Men naar vi nu bliver Mand og Kone, maa du finde dig i ikke at se mig i Aarevis ad Gangen. Det er det kedelige ved at være gift med en Sømand — naturligvis ogsaa for Manden.“

„Ikke se hinanden i Aarevis!“ udbrod Sally. „Jamen jeg sejler naturligvis med dig.“

„Seiler du med mig — og med Styrmand Fjeldsted?“ spurede Storm og slog afværgende ud med Haanden. „Nej, det gaar aldrig.“

„Du kan jo afskedige Fjeldsted og faa en anden Førstestyrmand.“ foreslog Sally. „Det kan jo ikke være saa vanskeligt.“

Den lille Skipper rystede energisk paa Hovedet.

„Det lader sig ikke gøre, min kære Pige. Ejerne af de andre tre Fjerdedele holder paa ham. De er rent ud sagt forgabet i ham. De siger, han er en nødvendig Hemske for mine uheldige Tilbøjeligheder.“

„Dine hvad for noget?“ spurgte Sally. „Uheldige Tilbøjeligheder,“ gentog Storm tankefuldt.

„Har du ogsaa den Slags Skavanker?“ spurgte Sally syrligt — „ligesom Fjeldsted?“

„Det har jeg,“ svarede den lille Skipper stolt og brystede sig. „Jeg er en Hund til at komme i Klammeri, og jeg er altid klar til at slaas. Men Fjeldsted kan hamle op med mig, og det kan min Andenstyrmand ogsaa. Han er nærmest vidunderlig i en Nævekamp, selv om han hedder Splint.“

„Jeg kan ikke fordrage Slagsmaal,“ sagde Sally bestemt. „Den Sport maa du holde op med.“

„Jeg skal gøre, hvad jeg kan, kære Sally,“ lovede den lille Skipper. „Men jeg er desværre bange for, at det ikke bliver meget. Jeg meldte mig en Dag ind i en Fredsforening i London — en Fredsforening med det Princip, at enhver Mand skulde trække sig tilbage hvis en anden Mand fornærmede ham, og det skulde ogsaa være gældende for de forskellige Nationer i hele Verden. Jeg fik udleveret et Emblem, der forestillede en Fredsdue med et Olielad i Næbet. Dagen efter fik jeg en Bøde paa tre Pund for at have fornærmet en Mand, som ikke kunde holde sine frække Øjne fra den Dame, jeg fulgtes med. Jeg kan ikke lide, at andre Mænd kaster deres Øjne paa en Dame, som er i Selskab med mig.“

„Den Tilbøjelighed skal jeg nok tage mig af,“ sagde Sally. „For Eftertiden skal du ikke være i Selskab med eller gaa med andre Damer end mig. Nu maa du se at komme til Rette med Styrmand Fjeldsted, hvis du ikke kan faa ham afskediget. Jeg skal ikke blande mig i det. — Hvad ser du efter!“

„Den Mand derovre ved det tredje Bord fra os,“ svarede Storm alvorligt. „Han sidder hele Tiden og stirrer efter dig. Jeg vil gaa hen og tale med ham.“

„Det skal du ikke,“ sagde Sally.

„Jeg vil bare tale venligt til ham — helt venligt,“ sagde Storm. „Og jeg lover dig bestemt, at jeg ikke vil lægge Haand paa ham, dersom han ikke modsiger mig.“

„Du skal værgo' sidde stille.“ sagde Sally bydende. „Jeg vil ikke finde mig i, at du gaar hen til ham.“

„Det strider temmelig haardt mod min Natur at lade være, kære Sally,“ sagde Storm ærgerlig. „Jeg er saa forfærdelig jaloux.“

„Det er der aldeles ingen Grund til,“ forsikrede Sally. „Og jeg kan nu een Gang ikke fordrage Klammeri eller Slagsmaal.“

„Godt, saa gaar jeg ikke,“ sagde Storm, og han syntes at være lige saa trist til Mode som en Velhaver,

der har mistet hele sin Formue. „I hvert Fald gaar jeg ikke, mens du er her — en Kop Te til? Jeg synes, din Frisure er kommet i Uorden, kære Sally. Toiletterne er henne i den anden Ende af Salonen.“

„Min Frisure sidder, som den skal,“ sagde Sally stramt og snerpede Munden sammen, idet hun med Haanden afværgede Storms Forsøg paa at skænke mere Te. „Og du gaar ikke hen til denne Mand, selv om jeg et Øjeblik skulde gaa fra dig, hvilket jeg ikke gør.“

Storm sad et Øjeblik stum og stirrede ned i sin Tekop. Men pludselig hævede han Hovedet og fæstede sit Blik stift og vedholdende paa en anden Mandsperson, som sad noget længere borte.

„Hvad ser du nu efter?“ spurgte Sally og saa i samme Retning.

„Den Fyr der ovre har ikke sine Øjne fra dig,“ svarede Storm med dybe Rynker i Panden. „Jeg kan ikke udholde dette her. Kender du ham?“

„Nej, nej, nej,“ svarede Sally — „selvfølgelig ikke.“

„Jeg holder ikke af, at du kender andre Mænd end mig — og saa naturligvis din Far og Bror. Maa jeg heller ikke gaa hen og tale med ham, der sidder og langer Øjne efter dig der ovre?“

„Absolut ikke,“ svarede Sally kort for Hovedet.

„Saa tror jeg hellere, vi maa gaa et andet Sted hen,“ sagde Storm. „Vi kan maaske finde en Te-Salon, hvor der ingen andre Mænd er. Naar jeg er ude sammen med dig, hader jeg alle andre Mænd, for jeg tror hele Tiden, at de vil tage dig fra mig.“

„Det kan de ikke,“ svarede Sally afvisende. „Nu skal du værsgo' sidde roligt og fryde dig over de glade Mennesker, vi her har omkring os.“

„Det er forfærdelig svært for mig,“ sagde Storm. „Jeg gad vide, hvordan det skal gaa, hvis jeg bliver ved med at være lige saa jaloux, naar jeg er borte fra dig, og der er ti Tusind Mile Hav imellem os. Jeg vil nok tænke mig, at du er Skive for andre Mænds frække Blikke hver Dag i alle de Aar, jeg er borte. — Se der over. Der er en anden Mand, der nidstirrer dig. Jeg holder det ikke ud, kære Sally. Lad os gaa et andet Sted hen.“

Storm betalte, hvad de havde nydt, og saa forlod de Salonen. Og mens de spadserede hen ad Gaden, talte Sally alvorligt til ham og bebrejdede ham hans Opførsel; og hun sagde bestemt, at hun ikke vilde finde sig i hans meningsløse Skinsyge og alle hans øvrige mærkelige Tilbøjeligheder. Men midt i denne Gardinpræken standsede Storm brat op og fikserede en Mandsperson med et fredeligt Udseende, og som stod i hans umiddelbare Nærhed og lænede sig tilsyneladende træt op ad en Husmur.

„Hvem glør De paa?“ spurgte den lille Skipper i en bøs Tone.

„Jeg ser ikke efter noget bestemt,“ svarede den fremmede Mand forskrækket over den uvenlige Tiltale.

„Det er Løgn!“ busede det ud af Storm. „De stod formelig og slugte min Ledsagerske med Øjnene. Der som De ikke kan holde Deres Glugger hos Dem selv, skal jeg pynte dem, saa De ikke kommer til at se med dem foreløbig.“

„Aah-nej, aah-nej,“ bad Sally og greb fat i Storms Arm og holdt den fast — „ikke noget af den Slags.“

„Meget vel,“ sagde Storm. „Men jeg taaler ikke, at enhver fræk Fyr overbeglor dig.“

„Du er forfærdelig, Svante,“ sagde Sally.

„Det er ganske naturligt, at jeg er, som jeg er, naar jeg ejer en saa vidunderlig skøn og bedaarende Kvinde som dig,“ smigrede Storm. „Jeg er bange for, at jeg bliver endnu mere jaloux, naar vi bliver gift. Husk paa, at jeg er ikke ligesom Fjeldsted, der kaster sin Kærlighed paa en ny Pige hver Dag. Men jeg har for Resten tænkt paa at opgive mit Sømandsliv og for bestandig bosætte mig her i Pensacola. Det bliver alt saa som en fattig Mand, men du har naturligvis ikke noget imod at dele slige Kaar med mig, min Elskede.“

Da Sally Wellers største Længsel var at komme hjemmefra og blive gift med en velstaende Mand, følte hun sig alt andet end tiltalt af et saadant Perspektiv.

„Jeg synes, det vilde være latterligt,“ erklærede hun — „aldeles latterligt.“

„Naar du synes det, min Kære, saa vil jeg ogsaa indrømme, at det lyder lidt latterligt,“ sagde Storm. „Men du har endnu ingen rigtig Idé om, hvor jaloux jeg kan være. Her er en anden Te-Salon. Lad os prøve den.“

Han lod galant Sally gaa foran, men halvvejs inde standsede han brat og holdt hende tilbage.

„Hvad er der nu?“ spurgte hun ængstelig.

„Jeg kan ikke lide den Mands Udseende der,“ svarede Storm og gjorde et lille Kast med Hovedet mod en anden indtrædende Gæst. Jeg ved ikke selv hvorfor, men det er saadanne Mænd, jeg ikke kan udstaa. Lad os prøve et andet Sted.“

„Lad os hellere gaa hjem og drikke Te,“ foreslog Sally, hvis Taalmodighed nu var paa Bristepunktet, og hun havde Taarer i Øjnene.

„Er din Mor hjemme nu?“ spurgte Storm.

„Det er hun ganske sikkert,“ svarede Sally.

„Tror du, hun vil kysse mig igen, Sally. Det synes jeg i hvert Fald ikke om, og jeg vil heller ikke finde mig i det.“

„Men hvorfor dog ikke,“ spurgte Sally. „Hun holder jo allerede meget af dig.“

„Jeg kan ikke udstaa at blive kysset af andre end dig,“ svarede den lille forslagne Skipper sukkersødt — „eller af nogen Kvinde, der ikke er lige saa ung og smuk som du. Jeg elsker Ungdom og Skønhed for ikke at tale om Lystighed.“

„Du har ikke selv været særlig lystig i Eftermiddag,“ indvendte Sally i en lidt ærgerlig Tone.

„Det er, fordi du har forhindret mig i at sige, hvad jeg vilde, til disse frække Fyre, som har set saa lækkersultent paa dig, som om du var Jordbær-Syltetøj,“ sagde Storm. „Og det har naturligvis ikke moret mig — ligesom det heller ikke vil more mig at blive kysset af en Svigermor med en Kagerulle i Haanden.“

„Hun har da ikke altid den Kagerulle i Haanden,“ svarede Sally.

„Dersom du vil tage den i Forvaring og gemme den, gaar jeg med,“ sagde Storm.

Det lovede Sally, og da de naaede hjem til Wellers, var hele Familien samlet, og Snakken gik om dit og dat, Storm fortalte sælsomme og interessante Historier fra Norden og Syden og Østen uden dog at nævne noget om Vesten, hvilket han beskedent overlod til

Tom Weller at more sig med. Da man saa langt om længe tog Afsked, foreslog han Sally, at de den næste Dag igen skulde gaa ud at drikke Te sammen. Hun indvilligede paa Betingelse af, at han ikke indlod sig i Klammeri med andre Mænd, og han lovede bestemt, at han vilde gøre sit Bedste.

Da Kaptajn Storm kom om Bord i „Dragen“, var han i daarligt Humør, men hans fysiske Konstitution var der efter hans egen Mening intet i Vejen med. Han gik derfor straks i Gang med at overfuse sin Førstestyrmand. Han skældte ham Huden fuld og titulerede ham med de gemeneste Øgenavne, han kunde finde paa. Men det syntes altsammen ikke at gøre større Virkning paa Styrmanden end Vand paa en Gaas, for Fjeldsted var saa optaget af sin Forelskelse i Molly Brown, at han ikke sansede at svare igen eller komme med Modsigelser.

„De er alt, hvad der er elendigt, Fjeldsted,“ sagde den iltre, lille Skipper haanligt. „Sikken Redelighed De har lavet for mig, og De synes end ikke at have det mindste Gran af Beklagelse tilovers for mig. Men jeg beklager Dem, og jeg foragter Dem. Der er ikke en eneste Mand i Lillesand — lige fra Dommeren og ned efter, som vilde nære Agtelse for Dem, og jeg tror ogsaa, at vores Præst vilde tale nedsettende om Dem fra Prædikestolen og fremdrage Dem som et daarligt Eksempel, dersom han kendte Dem. Se paa mig. Jeg er fra Lillesand, og Lillesand er den By, hvor alle gode Mænd kommer fra. Mens Arendal, hvor De hører hjemme, er den sidste By, Vorherre har skabt og den første, han forlod igen.“

„Sig ikke det en Gang til!“ udbrød Fjeldsted, som under denne Svada pludselig vaagnede op fra sin Elskovsdrøm. „Min Fødeby er mit ømme Sted.“

„Den burde være det,“ sagde Storm. „Men jeg tvivler om, at De er velset der. Anderledes med mig, naar jeg kommer hjem til Lillesand. Saa kommer Dommeren og Sorenskriveren og hele Kommunalbestyrelsen og trykker mig i Haanden af Glæde over min Hjemkomst. Men De! De er en Køter, Fjeldsted!“

„Hvad er jeg?“ spurgte Førstestyrmanden rød i Kammen og sprang op.

„En Køter,“ gentog Storm frimodigt.

„Andenstyrmand!“ kaldte Fjeldsted, og Splint kom og fik Ordre til at hente Boksehandskerne frem.

I den efterfølgende Boksekamp, som uden uvedkommende Tilskuere udkæmpedes i „Dragen“s Salon, og som varede ti Minutter, blev Styrmand Fjeldsted som sædvanlig Vinder over Kaptajn Svante Storm, men dog ikke uden selv at faa nogle iøjnefaldende Skrammer.

„Jeg tror, jeg har faaet et blaat Øje,“ sagde Fjeldsted, da Kampen var afsluttet, og han betragtede sit Ansigt i Spejlet over Buffeten.

„Jeg føler det, som om jeg har faaet to,“ svarede Storm og anstrengte sig for at kigge Fjeldsted over Skulderen. „Men jeg kan ikke rigtig se det.“

„Det er, som De føler det,“ sagde Splint. „I Morgen vil De have de mest farvestraalende Øjne, De kan tænke Dem, og som vil være synlige i tre Kabel-længders Afstand.“

„Hurra!“ raabte den lille Skipper.

„Hvad raaber De Hurra for?“ spurgte Fjeldsted lidt misfornøjet og desorienteret.

„Bryd Dem ikke om det,“ svarede Storm. „Jeg haaber, Deres nye Dame vil beundre Dem i Morgen.“

„Dette har i saa Henseende vist gjort os omtrent ligestillede,“ sagde Fjeldsted. „Jeg gjorde, hvad jeg kunde for at vise Dem Respekt i Overensstemmelse med Deres Fordring i Gaar. Men nu har De selv været respektløs over for mig, og jeg føler mig ikke længere bundet af mit Løfte.“

„Som De vil,“ sagde Storm, der var saa tilfreds med, at han den næste Dag kunde vise Sally Weller sit skæmmede Ansigt, at han ikke havde Sans for at gøre Indsigelse. „Forstaar De endnu ikke, at det netop var et blaat Øje, jeg var ude efter.“

„De har faaet to,“ sagde Fjeldsted. „Og det maa De foreløbig slaa Dem til Taals med.“

Som Andenstyrmand Splint havde forudsagt, tørnede Kaptajn Storm den følgende Morgen ud med et Par blaa Øjne, der dog ogsaa kunde kaldes sorte, og hvis nærmeste Omgivelser changerede mellem gult, grønt og rødt, og da han som efter Aftale mødte Sally Weller om Eftermiddagen uden for den samme Te-Salon, som de den foregaaende Dag først havde besøgt, havde Sally ved Synet af hans maltrakterede Ansigt paa et hængende Haar faaet et Slagtilfælde.

„Men hvordan i Alverden er det, du ser ud?“ spurgte hun som himmelfalden af Forbavselse. „Hvorledes er det dog gaaet til?“

„Aah, du mener mine Øjne,“ sagde Storm med en saa troskyldig Mine, som hans skæmmede Ansigt tillod at udtrykke. „Ja, de lyver jo ikke. Men jeg kan ikke gøre for det, min Kære; for da jeg forlod dig i Gaar, sagde en indre Stemme mig, at jeg skulde gaa tilbage til den Te-Salon, hvor vi først havde været, og tale med den Mand, som havde set saa frækt paa dig, og saa maatte jeg ifølge min Natur gaa der hen igen. Det er alt.“

„Jamen, det er jo frygteligt!“ udbrød Sally.

„Saadan er jeg som sagt ifølge min Natur, og saadan har jeg været fra mine tidligste Barneaar. Dersom du af den Grund ikke elsker mig mere, saa sønderknunder du mit Hjerte.“

Men Sally Weller var trods alt kommet nogenlunde upaavirket over Bristepunktet for sin Taalmodighed. Sandt nok havde hun, om Nødvendigheden krævede det, et halvt Dusin tidligere forsmaaede Tilbedere at falde tilbage paa, men ingen af disse havde en saa høj social Position som Kaptajn Svante Storm paa Tramp-Damperen „Dragen“ af Lillesand.

„Jeg maa forsøge at forbedre dig,“ sagde Sally.

„Aa-h ja, gør det,“ bad Storm. „Bare du maa faa Held med dig. I min Fødeby siger man, det er haabeløst.“

„Ja, men jeg vil forbedre dig,“ fastslog Sally med et Stamp i Stenbroen.

„Tag mig saa med hen paa et Sted, hvor der er fuldt op af Mandfolk og prøv mig dér,“ foreslog Storm. „Jeg vil saa anstrenge mig til det yderste for at beherske mig og trodse min Natur.“

Som det første Resultat af disse Anstrengelser gik den lille Skipper øjeblikkelig hen og fornærmede en tilfældig forbipasserende ung Mand. Det var ikke nogen særlig stor Mand, og han saa slet ikke efter Sally, men paa Storms dekorerede Øjne. Den lille Skipper

klarede sig bedst under det af ham selv foraarsagede Sammenstød, men blev paa Grund af Gadeuorden attraperet af to Pensacola-Politibetjente og slæbt med paa Stationen, og Sally maatte gaa alene hjem.

Paa Politistationen blev Storm under Henviisning til hans Ansigts Udseende stemplet som Slagsbroder og idømtes en Bøde paa ti Dollars, som han uden at kny betalte paa staende Fod, hvorefter han slap for videre Tiltale. Og da han kom om Bord, skrev han omgaaende til Sally, at der nu slet ingen Grænser var for hans Kærlighed til hende, men at han fremdeles ikke vilde tolerere, at nogen levende Mandsperson nidstirrede hende, naar hun var i Selskab med ham.

Da Sally havde modtaget dette Brev, læste hun det højt for sin samlede Familie. Fru Weller, der var midt i Julebagningen, knugede fast om Kagerullen, som Sally trods sit Løfte til Storm havde undladt at gemme. Hr. Weller senior sagde, at Sally tydeligt nok igen havde gjort sig skyldig i en Fejltagelse, og Hr. Weller junior talte om at give denne Kaptajn Storm en Lejlighed til at faa sin Lyst til at slaas endelig tilfredsstillet.

I Løbet af de følgende Dage skrev Kaptajn Storm to Gange til Sally og inviterede hende med i Teatret; men da han ikke fik Svar paa nogen af Brevene, stillede han den fjerde Dag ved sin Elskedes Gadedør og ringede paa.

Fru Weller lukkede op bevæbnet med sin Kagerulle.

„Hvad ønsker De, min Herre?“ spurgte hun altereret.

„Jeg ønsker naturligvis at tale med Sally,“ svarede Storm.

„Naa, det gør De,“ sagde Fru Weller. „Men Sally ønsker ikke at tale med Dem; og dersom De viser Deres modbydelige Fjæs her igen, skal jeg gøre det endnu mere utiltalende med denne Kagerulle. Min Datter er træt af Dem, efter at De har givet Anledning til, at hun er blevet omtalt i Aviserne i Forbindelse med en Slagsbroder. Saa skrup af med Dem.“

„Vil hun da ikke giftes med mig?“ spurgte Storm sørgmodigt, og han hørte i det samme Sallys Stemme inde fra Lejligheden.

„Jeg vil ikke gifte mig med Dem, Kaptajn Storm!“ raabte hun. „Ikke om De saa var den eneste Mand, der var tilbage i hele Verden.“

„Saa er mit Hjerte sønderknust,“ sagde den lille Skipper bedrøvet.

„Det vil Deres Hoved ogsaa blive, dersom De ikke hurtigst muligt forsvinder,“ sagde Fru Weller.

„Saa Farvel da, Sally!“ raabte Storm, som havde Møje med at skjule sine sande Følelser. „Og Farvel, Fru Weller, og Tak for den Tid, vi har kendt hinanden.“

„Skrup af med Dem eller jeg tilkalder Politiet,“ busede det truende ud af den nu aldeles rasende Fru Weller, hvorefter Storm hovedrystende vendte hende Ryggen og gik.

Da den lille Skipper var kommet lidt paa Afstand, fløjtede han en lystig Melodi, tog en Droske og kørte direkte ned til sit Skib; og den første, han attraperede, da han kom om Bord, var naturligvis Fjeldsted.

„Naa! Hvorledes gaar det med Dem og Molly Brown?“ spurgte han.

„Storartet,“ svarede Fjeldsted. „Hun var slet ikke misfornøjet med, at jeg havde faaet et blaat Øje, da hun hørte, at jeg havde givet Dem to.“

„Vilde De bryde Dem om at faa et Par Teater-Billeter til i Aften. Jeg har to, som jeg ikke faar Brug for.“

„Ja Tak,“ sagde Fjeldsted. „Men jeg troede, at De selv skulde i Teatret med Sally.“

„Jeg er færdig med hende,“ svarede Storm. „Forlovelsen er hævet.“

„Hvorledes har De baaret Dem ad med det?“ spurgte Fjeldsted yderst interesseret — formodentlig for i paakommende Tilfælde selv at kunne benytte den samme Metode. „Sig mig, hvordan De har baaret Dem ad? Kunde jeg selv have klareret det?“

„Det tvivler jeg om,“ sagde Storm. „De er jo ikke et Vidunder som jeg. Er der i det hele taget nogen anden Mand i hele Verden som jeg?“

„Det haaber jeg ikke,“ svarede Fjeldsted. „Det kan der umuligt være.“

„Folk af Deres Slags er almindelige,“ sagde Kaptajn Storm. „De er en respektløs, utaknemmelig og hensynsløs Laban. Og nu kan De stoppe det i Deres Pibe og lade det gaa op i Røg.“

A/S MONTANA

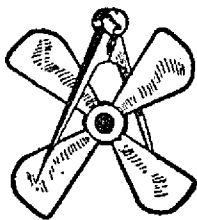
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



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)

Mindestensafsløringen i Holmens Kirke i December

Ifjor startedes som bekendt en stor Landsindsamling, for hvis Midler der bl. a. skulde sættes et Mindesmærke for de under sidste Krig omkomne danske Søfolk. Komiteen for denne Landsindsamling kom til at bestaa af ca. 50 Mennesker med Repræsentanter for dansk Søfart og dansk Erhvervsliv og med den daværende Kronprins Frederik som Formand. Komiteen satte sig det som Maal at indsamle to Millioner Kroner, men allerede i Dag er Indsamlingen naaet op paa omtrent tre Millioner.

Komiteen har dog ikke villet nøjes med at rejse Søfolkene et Monument, men har paa forskellig Vis søgt ogsaa at rejse dem et „levende“ Mindesmærke. Dette har man gjort ved at yde økonomisk Støtte til forskellige Institutioner. Bl. a. har man ydet Tilskud til de to nye Feriehjem og hjulpet Sømandsenker og Børn efter omkomne Søfolk, som ikke paa anden Maade har faaet Hjælp. Ligeledes har man afsat Midler til Bygningen af en Tilbygning til Sømandshjemmet „Bethel“ og til et fremtidigt Sømandshotel i København. Endvidere har man givet et mindre Tilskud til Udrustning af unge Mænd, der vil gaa til Søs.

De fleste af vore Læsere har sikkert set Asa's Film „Støt staar den danske Sømand“ eller i alle Tilfælde hørt om den Succes, Filmen har haft. Asa lovede Landsindsamlingen, at man vilde give en vis Del af Spilleindtægten til Indsamlingen, hvis Filmen blev fritaget for Forlystelsesskat, og som bekendt blev den fritaget for Halvdelen af denne Skat. Det er saaledes ikke Smaapenge, der paa denne Maade er tilflydt Indsamlingen.

I Holmens Kirke findes en Mindeplade for de danske Søfolk, der satte Livet til under den første Verdenskrig, og den 11. December i Aar vil der i samme Kirke blive afsløret en Mindeplade for den sidste Krigs omkomne danske Søfolk. Samme Dag vil der uden for Kirken blive afsløret en Mindesten, der for de omkomnes Efterladte skal gøre det ud for et Gravsted, hvor der kan lægges Blomster og Kranse. Udførelsen af Mindepladen og Mindestenen er ligeledes financeret af Landsindsamlingen, og man haaber, at H. M. Kongen som Formand for Komiteen vil være til Stede den paagældende Dag.

De søfarende har hidtil selv bekostet Vedligeholdelsen af Træmindekorset i Nyhavn. Mange har ment, at man paa samme Sted bør rejse et mere værdigt

og permanent Mindesmærke for vore Frihedskæmpere paa Søen, og det kan nævnes, at man for Øjeblikket ligger med Planer om at opføre et saadant i Nyhavn, hvor Trækorset nu staar. Imidlertid vil man meget nødtigt dække den skønne Udsigt, der i Dag er fra Kongens Nytorv og ned gennem Kanalen. Det er derfor blevet foreslaaet, at Trappen, der fører ned til Motorfærgeren, skal trækkes op til Fortovet foran Pladsen, saaledes at den fremtidige Mindelund forsenkes i Gadebilledet. Et saadant Arbejde vil naturligvis blive meget dyrt, og Landsindsamlingen kan ikke bekoste det alene. Man har derfor anmodet Københavns Kommune om Støtte, og Forslaget er for Øjeblikket til Behandling i Magistraten. Forhaabentlig bliver det snart til Virkelighed.

„Vikings“ 25. Aargang

Vi benytter Lejligheden til at takke de af vore Læsere i Ind- og Udland, som har sendt os Hilsner og Lykønskninger, men vi gør samtidig opmærksom paa, at det først er den 1. Januar 1949, at vi udsender vor 25. Aargang. Vi vil iøvrigt fejre Dagen bl. a. med Udsendelsen af et særligt Jubilæumsnummer, som vi vil gøre saa stort og festligt, som Papiersituationen nu tillader os det. Da der sikkert vil blive Rift om dette Nummer, tilraader vi vore Læsere allerede nu at sikre sig et Eksemplar af det.

Gamle Numre af „Vikings“

Vi køber pæne Eksemplarer af følgende Numre af „Vikings“: Nr. 1, 22, 23, 24 — 1940; Nr. 1 og 3 1945 og Nr. 6 1945. Der betales Kr. 2 for hvert Eksemplar. Henvendelse til „Vikings“'s Redaktion, Christiansborggade 1, København V, Byen 8040.

DE FORENEDE
BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

HETLAND
DAMPKIBSREDERI

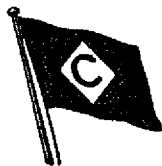
AMALIEGADE 35

TLF. 13.041-13.092

$\frac{1}{2}$ Dampskibsselskabet „VENDILA“

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

C. CLAUSEN



REDERI

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1948



Medlemmer pr. Januar 1948

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 Helndal
 A/S Det Danske Kulkomagni
 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 Bjørnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 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 Svenningesen
 J. Saabye & O. Lerche A/S
 D/S Phonix
 D/S af 1925
 Alfred Olsen Transport Co. A/S
 A/S Det Forenede Bugseelskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 A/S Rederiet Mathilde
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S Jyden
 J. Asmusens Eftf.
 D/S Samsø
 Rederi-Aktieselskabet Transporter
 D/S Trio
 Rederi A/S Poseidon Shipping Co.
 D/S Finland

B & W afleverer 13,400 ts. motortanker til a/s Motortank, Oslo

Den 3. november 1948 gik m/t „Nina Borthen“, B & W's nybygning nr. 658, på prøvetur fra a/s Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen. Skibet, der er bygget til

Det Norske Veritas' klasse +1. A. 1. „tankskip for oljelast“ samt efter Den Norske Skipskontroll's regler, har følgende tekniske hoveddata:

Længde p. p.	141,73 m
Bredde	19,14 m
Dybde til hoveddæk	10,57 m
Dybgang	8,35 m
Dødvægt	15.400 t
Kubik af lasttanke	17.900 m ³
Bruttotonnage	8.627 t
Fart på lastet prøvetur	14 knob

Skibet er bygget med poop, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har 2 hovedpumperum, et agten for nr. 2 tank og et agten for nr. 4 tank. 2 langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2x8 sidetanke. Skodderne er af B & W's patenterede konstruktion med vandrette, bølgeformede korrugeringer. Ved denne konstruktion er opnået betydelige vægtbesparelser, og man har samtidig opnået at gøre rensningen af tankene lettest mulig.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejst, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i side-tankene.

Lastørsystemet består af fire 10" hovedledninger og 8" sugninger, dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes to duplex pumper à 390 t pr. time og to à 250 t samt to 50 t duplex lastpumper. I pumperummet i forlasten om bb findes lastpumpe og brændselsolietransportpumpe.

Skibets brændselsoliebeholdning findes i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende samt i dobbethunden agter, hvor der ligeledes er kedelolietanke. Fødevand og drikkevand i agterpeaktanke og i læktanke.

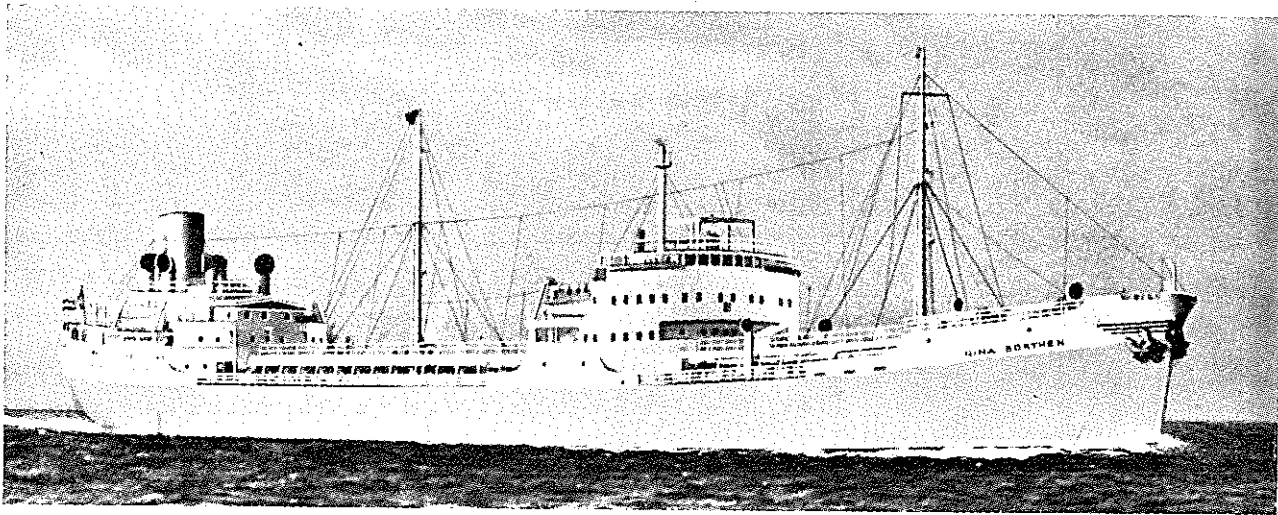
Lossegrejerne består af tre 5 t bomme, en på fokkemasten og to på samsonposter ved agterste pumperum, samt en 3 t proviant og maskinbom agter. Anker, losse- og varpespil er dampspil, og styremaskinen er elektrisk af Thomas B. Thri-



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Nina Borthen“ paa Prøveturen.

ges fabrikat. — De 4 redningsbåde er af stål efter Den Norske Skipskontroll's fordringer, og de to er forsynet med motor, 1 midtskibs og 1 agter. Elektriske bådespil midtskibs og hånddrevne agter.

Apteringen forude i broen og de overliggende huse er indrettet for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods og hospital med tilhørende spisesalon, opholdssalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

Apteringen agter på poop er for maskinofficerer og underofficerer med messer og adgang til rygesalon fra bådedækket. Desuden kabys, mandskabsmesser og mandskabsrygesalon.

Apteringen på hoveddækket for sømænd og motormænd og underofficerer i en- og tomandskamre.

Hele apteringen er moderne udstyret med polerede eller tonmalede skodder, god belysning, mekanisk ventilation og gode sanitære forhold, svarende til de nyeste regler for opholdsrum.

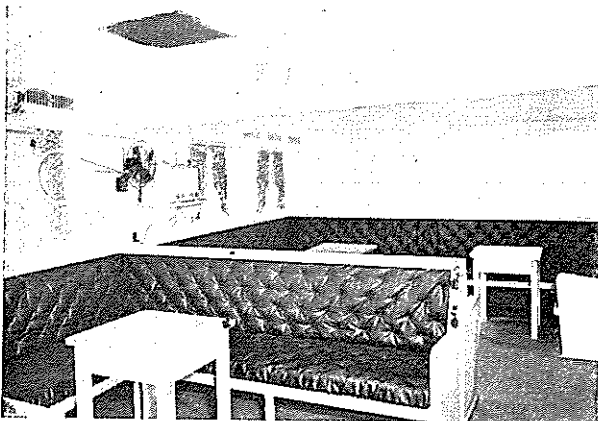
Navigationssystemet består af radio, radiopejler, ekkolod, radar system Sperry og gyrokompass samt de normale magnetkompasser.

Maskineriet er bygget til Det Norske Veritas' samt til Den Norske Skipskontroll's fordringer.

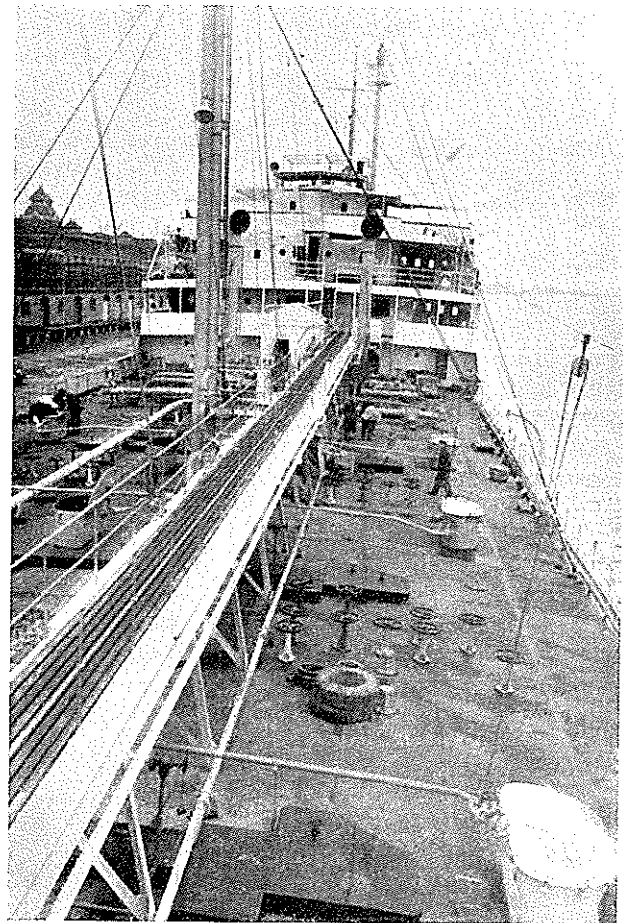
Hovedmotoren er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 9-cylindret, 2-takts krydshovedmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 620 mm, slaglængde 1150 mm i stand til at udvikle 5450 IHK svarende til 4450 EHK ved 120 o/m.

Hjælpemotorerne omfatter en 5-cylindret og en 4-cylindret, 2-takts trunkmotor med trykforstøvning direkte koblet til en dynamo på henholdsvis 120 kW og 160 kW ved 220 volt og 400 o/m. Dieselsylindrene har diameter 220 mm, slaglængde 570 mm. Ydelse pr. motor henholdsvis 180 EHK og 240 EHK. Endvidere findes en 45 kW dampdynamo konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk.

To tandhjulspumper for smøre- og køleolie er direkte koblet til hver sin elektromotor ved elastiske



Mandskabets Rygesalon.



Dækket set fra Poopen.

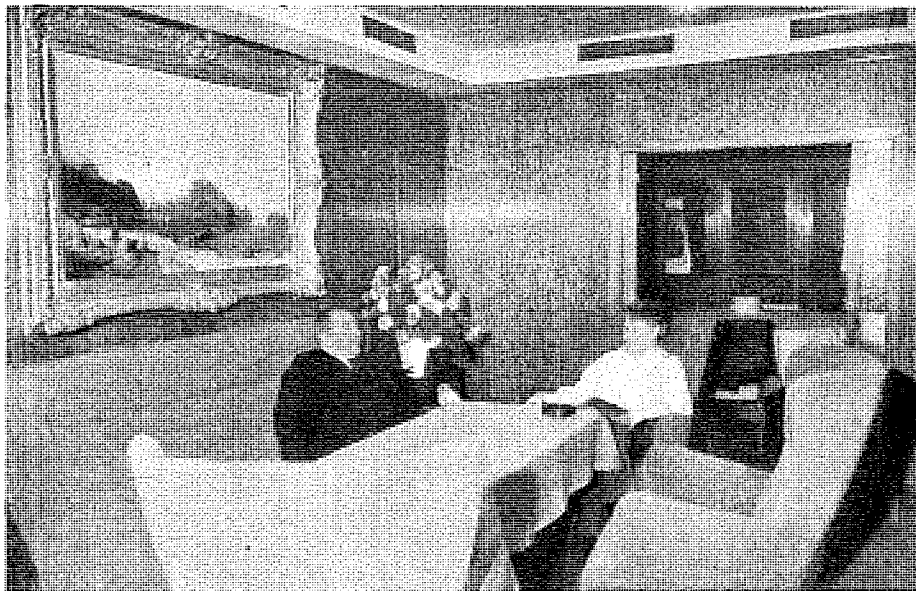
koblinger. Kapacitet: 210 m³/time.

To centrifugalpumper for salt kølevand og en for fersk kølevand har hver en kapacitet på 210 m³/time. Til køling af hjælpemotorerne findes en 20 m³ pumpe for fersk kølevand. Ferskvands- og oliekoleren er af samme type udført med stålcappe og enddæksler af støbejern, metalrørplader og metalrør.

Af andre pumper findes en 150 m³/time dupleks dampdrevet ballastpumpe en 20 m³/time dupleks sanitærpumpe og en 20 m³/time lastpumpe mægt til, samt en 30 m³/time brændselsolieoverføringspumpe.

Starteluft til dieselmotorerne leveres af to elektrisk drevne tottrins manøvreluftkompressorer i stand til at levere luft af 20 atm. Hver kompressor har en kapacitet af 5 m³ indsuget luftmængde pr. minut. Der er en 10,5 m³ startluftbeholder.

Til brug ved drift af lastoliepumper, opvarmning, tankrensning etc. findes to kedler hver med en hede-

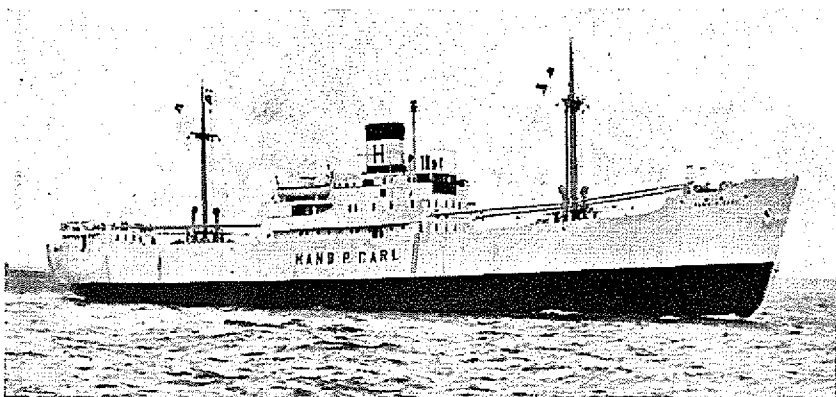


Kaptajnens Opholdssalon med Spisesalonen i Baggrunden.

flade på 100 m². Kedeltryk 12,5 atm. Som fødepumper to 10 m³/time dupleks pumper.

Endvidere findes en 80 m² kondensator, et komplet oliefyrringsapparat for trykforstøvning og en dampdrevet blæser for kunstig træk samt en 120 m² udstødsgasfyret La Mont kedel for 8 atm. tryk.

Ny Lastdamper til Dampskibsselskabet „Heimdal“



„Hans P. Carl“ paa Proveturen.

Med Afleveringen Onsdag den 10. November af Dampskibet „Hans P. Carl“ fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri er Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Heimdal“'s foreløbige Nybygningsprogram afsluttet. Siden sidste Verdenskrig, hvori Selskabet mistede seks af sine syv Dampskibe, har Selskabet modtaget tre Nybygninger, nemlig s. s. „Axel Carl“, bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, s. s. „Martin Carl“ og s. s. „Poul Carl“, begge bygget af S. P. Austin & Son, Ltd., Sunderland.

s. s. „Hans P. Carl, der er opkaldt efter afdøde Skibsreder Hans P. Carl, der havde lagt saa stort et Arbejde i Genopbygningen efter Krigen, er bygget

af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri og har følgende Hoveddata:

Længde	85,34 m
Bredde	13,26 m
Dybde	8,46 m
Bæreevne	ca. 3500 t d. w.
Dybgang lastet	ca. 5,92 m
Kub.indh. af Lastrum	5720 m ³

Skibet er bygget som „Shelterdækker“ og har fire store Luger, der betjenes af to 5-tons Bomme hver. Foruden er der en sværere Bom ved 2-Lugen til Løft op til 15 Tons.

Lastrummene ventileres af 8 kraftige Ventilatorer. Maskineriet bestaar af en „Helsingør“-Turbokompound Maskine, Type H. 9,5 med Spildedampturbine. Dampen leveres af 2 moderne, oliefyrede Vandrørskedler med naturlig Cirkulation af Værftets egen Konstruktion. Maskineriet udvikler ca. 1800 IHK og vil give det fuldt lastede Skib en Fart paa 12 Knob.

Kaptajnen og Officererne bor i lyse og rummelige Kamre midtskibs. Der er gjort meget for at skaffe alle om Bord den størst mulige Følelse af hjemlig Hygge. Foruden Officersmessen har Officererne en hyggelig Rygesalon paa Promenadedækket. Midtskibs er ogsaa indrettet en smuk Passageraptering bestaa-

ende af to Kamre, hvert med sit private Baderum, og en Rygesalon for Kaptajn og Passagerer. Passagerkamrene er indrettet, saaledes at de kan bruges som Enkeltmandskahytter, idet den øverste Køje kan slaas op som en Pullman-Køje.

Den menige Dæks- og Fyrbøderbesætning har Beboelse agter. Alle Fyrbødere og Matroser har Enkeltkamre, og i Dækshuset agter er der indrettet to lyse og hyggelige Rygesaloner, hvis Gulv forsøgsvis er belagt med et nyt plastisk Materiale. Mandskabsmesserne er anbragt ved Kabyssen i Midtskibshuset.

I Kabyssen gøres et Forsøg med et nyt elektrisk Komfur, en saakaldt „Esse Cooker“. Fordelen ved dette Komfur er dels en betydelig Besparelse af Brændsel, og dels, at Kabyssen, da Komfuret er uhyre kraftigt isoleret, ikke vil blive saa varm ved Straalevarme, som almindelige olie- eller kulfyrede Kabysser bliver. Komfuret har en smuk, cremefarvet Emaillfront og rustfri Staalvarmeplade og gør Kabyssen til et tiltalende Sted at arbejde i. Yderligere er Kabyssen udstyret med Kartoffelskrællemaskine og Røremaskine, medens Pantryet er forsynet med elektrisk Opvaskemaskine og Køleskab.

I Lighed med Rederiets andre Dampere er ogsaa denne forsynet med elektrisk Vaskeri forude.

Moderne Navigationsinstrumenter som Ekkoled og Radar, Gyroskopkompas med Kursrekorder og Selvstyrer til Telemotorstyrestanden hører ogsaa med til Udstyret i Rederiets Skibe, men som et af de første danske Fragtskibe bliver s. s. „Hans P. Carl“ nu ogsaa udstyret med „Decca“-Modtager, efter at den danske „Decca“-Kæde nu er aabnet.

Efter Salget i Oktober 1946 af Selskabets eneste Skib, der var tilbage ved Krigens Afslutning, har Dampskibsselskabet „Heimdals“ nu en Flaade paa fire fuldt moderne Dampskibe, vel den yngste Flaade, der sejler under det danske Flag.

DANSK RADIO
AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7282 · TELEGR. ADR. DARI05E

*

Driftsselskab for
RADIOANLÆG
 ombord i danske Skibe

*

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
 Formaal · Ekkoled Apparater etc.

J. GOTFRED JENSEN

*

RÉDERIAKTIESELSKABET
KOSMOS

AARHUS

43 1 (3 LIN.)



Vi er stolte . . .

af at Folk kan lide os. Vi har været savnet i flere Aar, og nu er vi her igen i den gode, gamle Kvalitet. Spørg Deres Skibsprovianteringshandler, han vil anbefale os som Kvalitetsprodukter fra

JESPER CHRISTENSEN & CO.
 København K.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

B. v. Munthe af Morgenstjerne: DANSKE SEJLSKIBE

(THANING & APPEL)

I en Tid, hvor der fra flere Sider gøres store Bestræbelser for at skabe Forstaaelse for Landets Søfart og dennes Betydning for alle, bliver M.M.'s lille historiske Redegørelse om Sejlskibenes Udvikling gennem Tiderne ogsaa aktuel og egnet til at vække Interesse for Danmarks Søfart.

I Indledningen tager Forfatteren det Forbehold, at han kun i store Træk tilstræber at vise Skibets — altsaa Sejlskibets — Udvikling gennem Tiderne, men selv med denne Modifikation maa Resultatet kaldes godt, thi det er lykkedes saavel i Tekst som i Billeder at give et klart Indtryk af de Forandringer og Forbedringer i Skrog og i Rigninger, i Formaal og Sejløvne, som Erfaringer og forbedret Teknik førte med sig.

Som en Vejledning til at kende Sejlskibe, saavel Orlogs- som Handelsfartøjer, som de den Gang var, og som de faa resterende nu er, gør M.M.'s Bog god Fyldest, og hertil tjener ikke mindst Stoffets Ordning, idet alle Billederne er fuldsidede med den tilsvarende, forklarende Tekst til venstre. Derved opnaas en god Oversigt, og Læseren støttes i Vejledningen ved Betragtning af Billedet.

Yderligere findes umiddelbart før Indledningen en Tavle, iøvrigt kendt andet Sted fra, der skitse-mæssigt gengiver dette Aarhundredes Sejlskibstyper fra Jagten til Fuldriggeren.

Forlaget har gjort meget for Bogens Udstyr. Trykt paa fint Papir og med flere farvelagte Gengivelser af Skibe tør man spaa Bogen god Fremgang paa Julemarkedet, særlig egner den sig som Gavebog til Ungdommen.

For sagkyndige er det af stor Interesse at faa oplyst, at Barkskibet oprindelig har været fuldrigget, idet Betegnelsen var bestemt efter Skrogets Bygning og ikke efter Rigningen. Langt senere blev det Kotype at Rigningen alene blev artsbestemmende.

En sagkyndig Bedømmelse af M.M.'s Bog maa imid-

lertid give Plads for enkelte Bemærkninger. Eksempelvis kan nævnes, at Gokstadskipet styredes med Sideror, en væsentlig teknisk Forbedring til Afløsning af Styreaaren, og at 13—1400 Tallets Raasejl rebedes ved at aftage „Bonetterne“, en Forlængelse af Sejlet lidset til dets Underkant. En tydeligere Understregning af det moderne Sejlskibs praktiske og simplificerede Rigning kunde ogsaa have været ønskelig, men disse Unøjagtigheder skal tilgives Forfatteren, som jo ikke har villet udarbejde en Lærebog, men en historisk Oversigt.

E. Juel-Hansen.



DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

C. P. JENSEN

(Indehaver: Otto Jølstrup)

A/S Dampskibsselskabet Orion

Rederi - Skibsagentur
KØBENHAVN

Krydseren „Valkyrien“

Forfatteren Carl Østen, der er ved at skrive ovennævntes Historie, efterlyser saavel hertil som til sin Lysbilled-Serie om samme Emne Billeder eller Tegninger (kun til Laans) fra Togterne 1890, 1893, 1896, 1902, 1903 (specielt Besøget i Aalborg) 1915, 1915 (kun Togtet i danske Farvande) og 1919. Oplysninger herom bedes venligst sendt til Adresse: Rahbeks Allé 2 A, København V.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franke Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk

Skorsten med og uden Beboelse

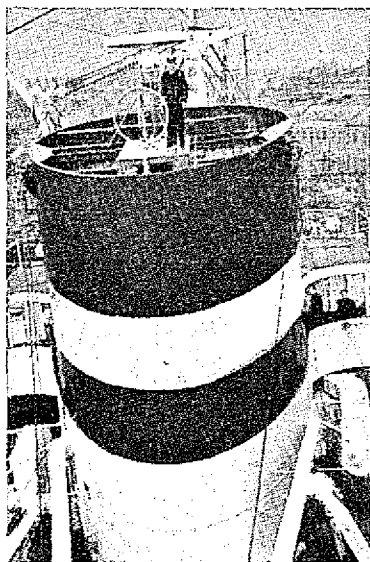
Mange har vel hørt, hvorledes Folk uden større Kendskab til Søen og til Skibe bedømmer Skibes Størrelse efter Antallet af Skorstene. Det har bevirket, at Selskaber af reklamemæssige Grunde forsyner Skibe med Skorstene, der ikke tjener det naturlige Formaal, som man uvilkaarlig regner med.

Vi har tidligere omtalt Skibe med Rygesalon i en „Dummy“-Skorsten eller med en Sanitærtank indeni; i Dag bringer vi det nyeste paa Omraadet, og man maa betegne det som en smuk Rekord.

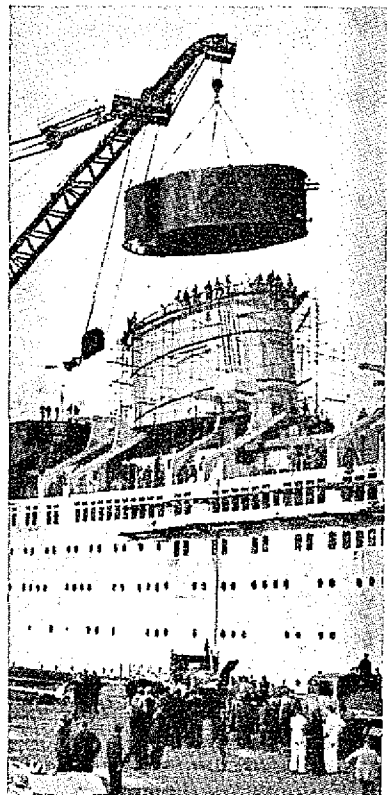
Turbineskibet Silverplane, 10.750 tons, som bygges for Silver Line i Sunderland, og som snart skal paa sin Jomfrurejse til New Orleans, har faaet en ekstra Skorsten foran den agterste, der alene anvendes til det traditionelle Formaal.

Øverst i „Dummy“-Skorstenen findes Manøvrebro til Brug ved Fortøjninger, Forhalinger etc. Derunder findes Styre- og Bestikhus. Derefter følger Kaptajns Sovekahyt, Opholdskahyt og Badeværelse. Nederst er der til Slut indrettet Bar, Rederkammer og Skrivesalon. Paa Billedet ser man Kaptajn Woodrow paa Taget af Radarhuset højest oppe paa Skorstenen. Derunder ses Vingerne paa Kommandobroen, som er sammenbygget med Skorstenen.

Silverplane er et Fragskib med Plads til 12 Passagerer og skal gaa i Fart mellem U.S.A. og det fjerne Østen.



„Silverplane“s Skorsten med Beboelse i fire Etager.



Den sidste Del af Skorstenen sættes paa Plads paa „Caronia“.

Som Modsætning bringer vi ogsaa et Billede af Verdens største Skib med kun en Skorsten. Det er Cunard-White Stars nye Liner Caronia. Den bygges hos John Brown ved Clydebank, hvor ogsaa de to Queen-Skibe er bygget.

Enhver maa saa selv skønne om, hvad der er det rigtige.

Ny Roman af Hans Kirk

„Slaven“ er Navnet paa Hans Kirks nye Roman, som er blevet til under hans Ophold i Vestre Fængsel under Tyskernes Regime her i Landet. Romanen hører ikke til Kirks hed til nu og da at fremkomme med nogle af sine beske Sandheder. Bogen er udsendt fra Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. Pris Kr. 8,75.

bedste, men alligevel vil dens Indhold, som er bygget paa en virkelig Begivenhed omkring Aar 1600, fængsle Læserne. Handlingen foregaar for en stor Del om Bord i et spansk Skib, men Bogen er ikke nogen udpræget Sømandsroman. Forfatteren faar midt i de spændende Begivenheder Lejlig-

OLUF SVENDSEN

REDERI OG BEFRAGTNING

*

TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

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.



C.K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klaring og Løsningsstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib . Bane . Bil . Luft

Filialer:

KRUSAA - PADBORG
GEDSER

Repræsentanter i alle Provinsbyer

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE "HANSEN" . FJERNSKRIVER NR. 2350

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

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

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

Amaliegade 33 - København K.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

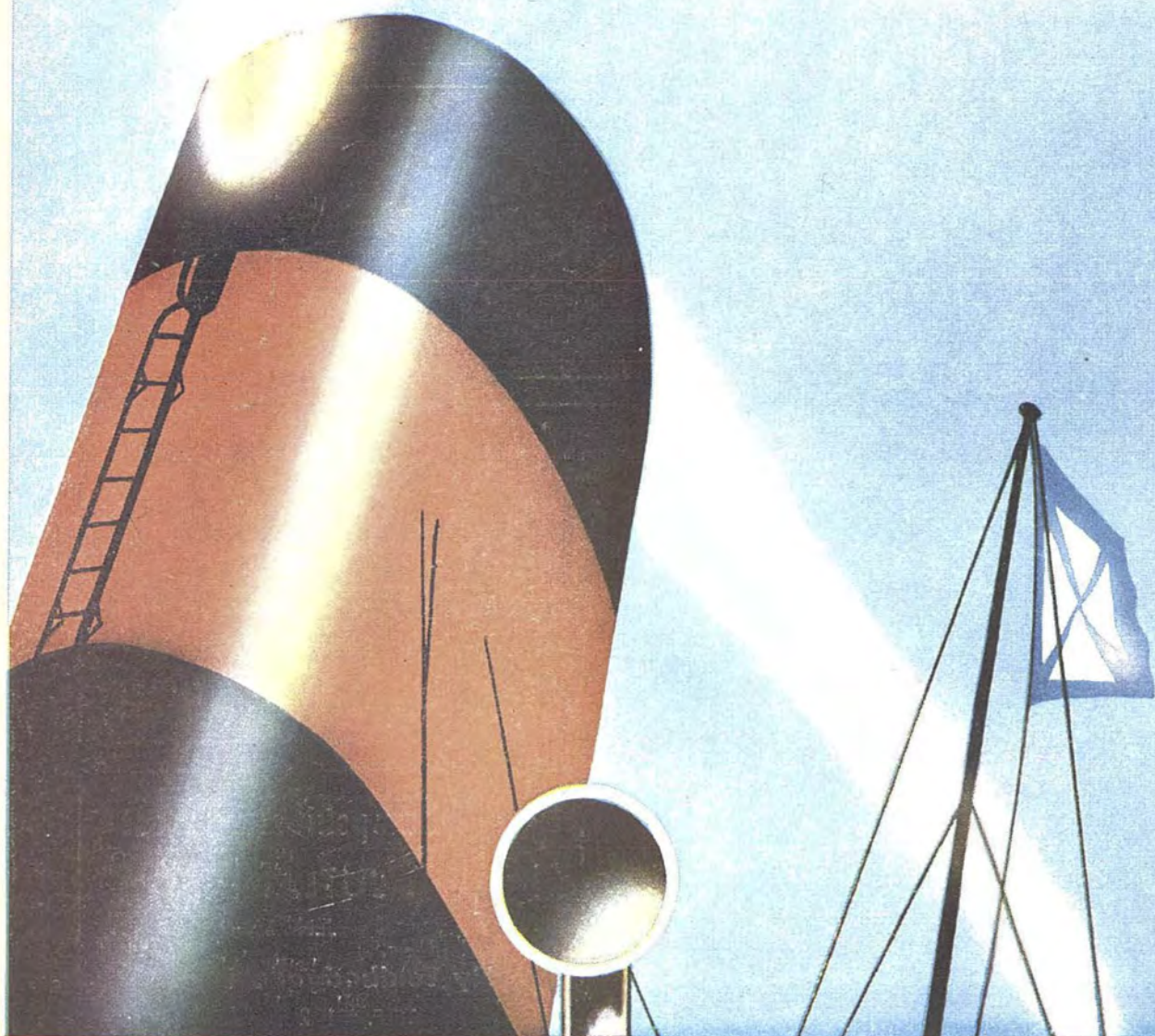
TELF. *8192

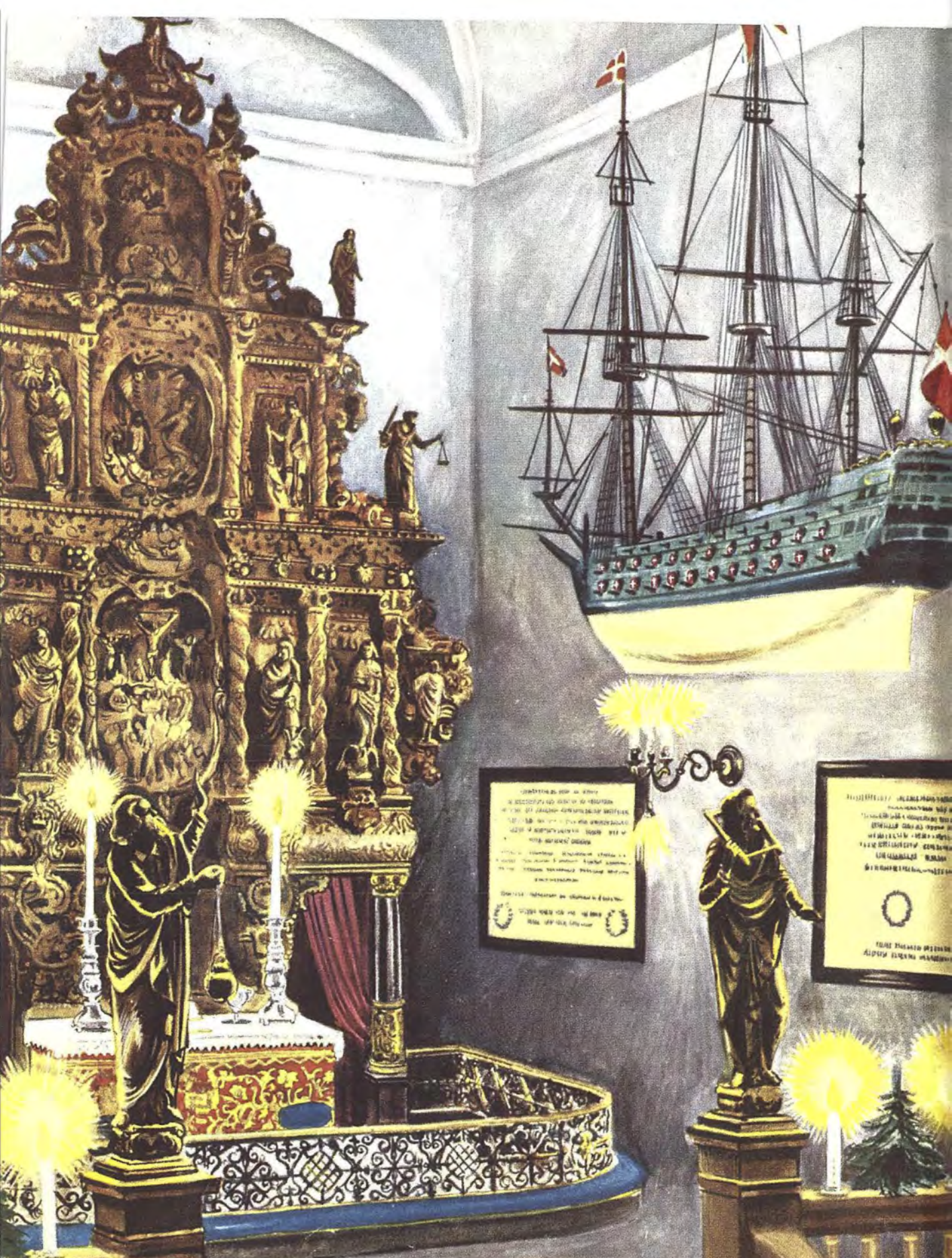
AALBORG TAFTEL AKVAVIT

124

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





Jul paa Havet



Produktion: Brdr. Børentzen

Maleri af Poul Sind

I kamp

»Klart skib« er blevet blæst, og topsgaster sendt op med rifler og med blanke falkonetter, og sejlene beslæet fra dæk og til top,

på plads hver mand fra chefer til kadetter, kanonerne er surret løs og kugler lagt i krans – orkestret er beredt til at spille op til dans.

Axel Juel.

VIKINGENS JULENUMMER

Jul
paa Havet
1948

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

KØBENHAVN

„En heldig Juleaften“

Af CHR. PETERSEN



SKAL man tale om Mangel paa Julestemning, saa har Juleaftensdag 1940 Rekord i min Tilværelse. Vi laa i West Hartlepool med skalkede Luger, klar til at gaa til Søs. Aarsagerne til Stemningens Fraværelse var flere. For det første var der ikke den ringeste Antydning af Julevejr, det blæste en haard Sydvest-Kuling med Regnbyger, for det andet havde Görings Knægte været infamt ihærdige i den senere Tid og haft Held til at sænke et stort Antal Skibe i vore Konvojer. For det tredje var det vor første Krigsjul, de næste fem gik betydeligt bedre. For saa helt at ødelægge ethvert Tilløb til Stemning var Afgangens sat til Klokkerne fire om Eftermiddagen. Med andre Ord, de Følelser, der kræves for at skabe Julestemning, var ligesaa fjerne, som Hitlers Idéer var fra Churchills.

Hvad Forberedelserne til Juleaften angik, saa havde de ingen Skyld i den manglende Stemning. Hovmesteren havde tre Gæs, to Kalkuner, fire Ænder og et Par Flæskekøller. Vi var ialt 24 Mand om Bord, saa der kunde jo nok blive en god Bid til hver. Ved Siden af dette var der Sager nok til at skabe Julestemning i mindst seks danske Hjem. Men, som sagt, trods alt dette, den var der ikke og laa saa langt ude i Disen, at ingen ventede, den vilde vise sig.

Klokkerne fire blev Fortøjningerne taget ind, og gennem en silende Regn med Kastevinde gled vi ud fra Kajen med Lods om Bord. Da denne gamle, gæve Fyr gik fra Borde, trykkede han paa Næven, og hans velmente »Merry Christmas« lød sarkastisk, hvilket slet ikke var hans Tanke, noget andet er, at han sikkert ikke misundte os!

Kursen blev sat efter en nærmere angivet Bøje, hvor vi skulde støde til Konvojen. Efter at have sejlet en Snes Minutter, blev der signaleret »Stop« fra et Patruljefartøj, kort efter kom det pr. Morse-

lampe: »De maa ankre omgaende og afvente nærmere Ordre«. Hvis man paastod, at vi blev kede af denne Afbrydelse, vilde det simpelthen være en dundrende Løgn. Mørket var ved at indfinde sig, og vi laa i ventende Spænding. Der var fuldstændig smult Vande, da Vinden kom ud af Land. Efter at have ligget til Ankers en Times Tid, kom en Baad langs Siden, og en Marineofficer kom om Bord. Det var med vidt forskellige Anelser, vi afventede Resultatet af dette Besøg. De mest uforbederlige Optimister tænkte, at vi nok skulde sejle ind igen, og de mest haardkogte Pessimister mente, at vi vel sagtens vilde blive dirigeret ned rundt »Hells Corner« (Dover). De mere »liberale« gættede paa, at Konvojen var forsinket. Ingen af disse Anelser holdt Stik, ligesaa lidt som en Snes andre. Aarsagen viste sig at være meget tragisk og var ved at give den begyndende Julestemning Dødsstødet.

Faktum var, at Konvojen, vi skulde have fulgt, var blevet angrebet af Ubaade saavel som af Flyvere med det triste Resultat, at kun fire af *seksten* Skibe overlevede det, og tre af disse var saa mishandlede, at de maatte søge Nødhavn. Samtidig blev det meddelt, at den næste Konvoj ikke kunde ventes førend Klokkerne fem Julemorgen. Da dette rygtedes og ekstra 30 Favne Kæde blev bakket ud, begyndte der, trods alt, at vise sig Tilløb til Stemning. Forberedelser, der var blevet ignoreret for en Time siden, blev nu iagttaget med glad Interesse. For Eksempel de smaa Juletræer i Messe, Kahyt og Lukafer, det grønne Gran under Køjerne og andre smaa Stemnings-Inspirationer, ogsaa Hovmesterens og Kokkens store Arbejde med Stegning og Bagning blev retfærdigt vurderet.

Endnu var der enkelte utilfredse, der mente, at det var noget forbandet Kludder, vi kunde ligesaa godt være blevet derinde langs Kajen, det vilde da

have været saa dejligt o.s.v. At ligge her var dog langt at foretrække for den mildest talt noget urolige Konvojsjeads.

Det var efterhaanden blevet dejligt mørkt, saa dejligt, som man ønskede det i de Tider. Vinden var ogsaa elskværdig nok til at trække sig mere vestlig og saaledes give fuldstændig Læ, alt i alt havde Tingene forbedret sig betydeligt. Rundt omkring Skibet kunde man ikke undgaa at opfange forskellige Ytringer, saasom: »Ih, hvor havde jeg en dejlig Jul sidste Aar«, og »Gud ved, hvad de har paa Bordet derhjemme i Aften«, og »Hvad mon de har at give hinanden i Julegave, mon Nazisterne har stjaalet det hele, bare man kunde kikke indenfor en Times Tid«. Saaledes i een Uendelighed. Karakteristisk var en Bemærkning fra en Fyrbøder, en af disse gode, gamle noget saftige, men herlige Dreng, han saa meget polisk ud, da han med et stort Smil i Øjenkrogene sukkede: »Jaj gad altsaa nok vije, om ham, min gamle haardtprøvede Ven, Harald Jensen, lever endnu, ham og jaj har vel nok hat mange dajlige Timer sammen.« Det var selvfølgelig Akvaviten han hentydede til.

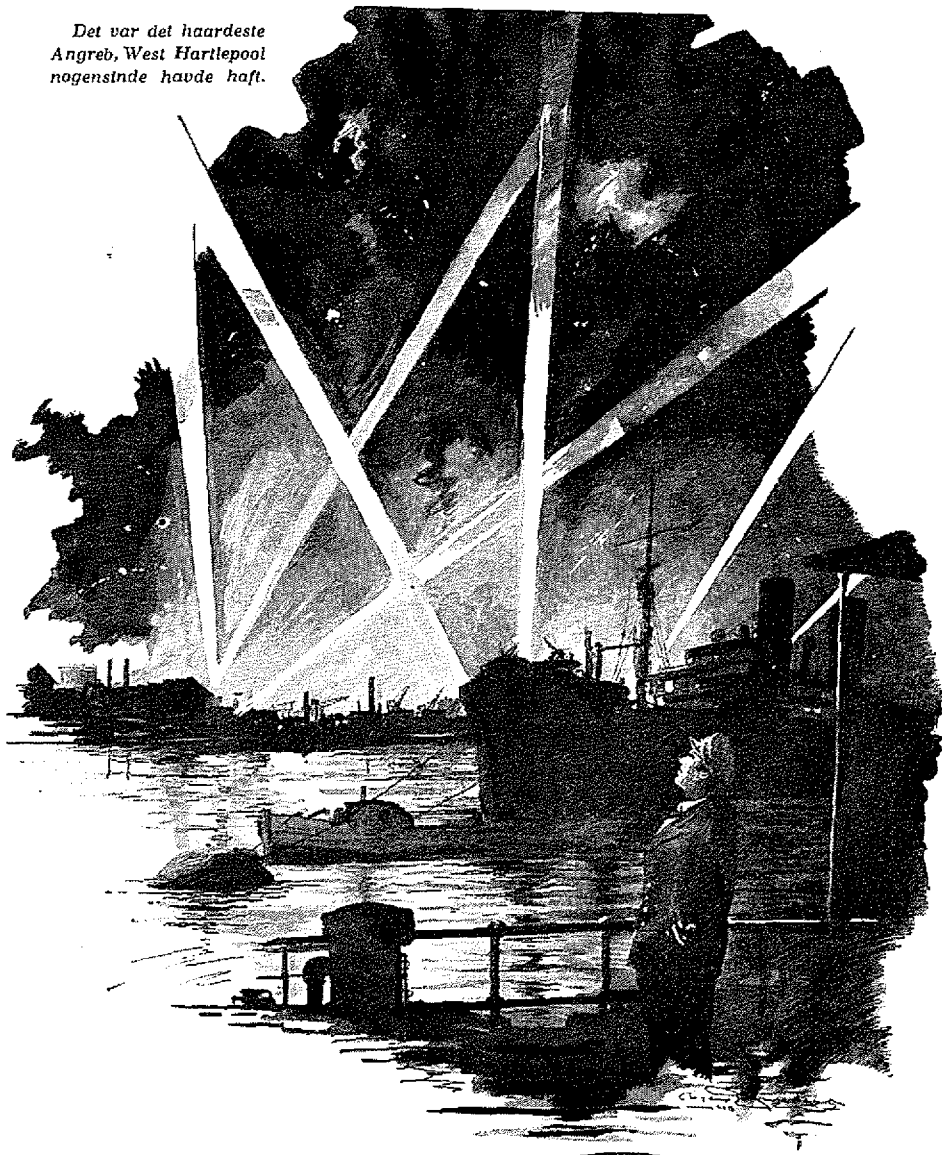
Klokken otte sagde Hovmesteren »Værsgo«. Besætningen var ikke længe om at efterkomme Opfordringen, hver af dem tog sin lille Portion af Herlighederne. Een havde Gaasen, een Flæskesteg, een Rødkaal o.s.v. Baadsmanden og Donkeymanden, som de mest betroede, tog sig af de ædlere Dele, saasom Øl og Vin. Det var noget af et Job at komme hen med Grejerne i god Behold, men »Safety first«, et enkelt Lysstrejf, vidste vi, havde før kostet Skib og Menneskeliv, hellere kravle langs Dækket i det totale Mørke end »oplyse« Fjenden om, hvor vi var at finde!

Officererne spiste i Salonen. Den var saa festligt pyntet, som Tid og Materialer tillod det. Skipperen havde blandet en Cocktail for at hjælpe den flove Julestemning lidt i Vejret, Drikken var ikke stærk, man vidste aldrig, hvad Hitler kunde finde paa, selv en Juleaften, saa det var om at holde Hovedet klart. Tre forskellige, varme Retter stod afventende paa improviserede Varmeapparater, Gaas, Kalkun og Steg, dog, som den danske Tradition byder og maaske mere for at faa Tankerne dirigeret til de hjemlige Gryder, blev der først serveret en lille Portion Risengrød! Efter-

haanden indfandt der sig en dejlig Hyggestemning, der noget senere udviklede sig til en begyndende Julestemning. Maaltidet forløb i en ideel Harmoni, saa god, at Skipperen følte Trang til at sige et Par Ord, skønt, som han sagde, »det vilde maaske kaldes blasfemisk derhjemme at holde Taler i Aften«. Han indskrænkede sig da til at sige, at han kun haabede, de hjemme havde ligesaa meget Sul paa Bordet, og at de ikke fik Julen ødelagt ved at tænke for meget paa os herovre i Farezonen, det var alt!

Efter endt Maaltid bad Skipperen Hovmesteren om at faa fat i et Par Mand af Besætningen og sende dem hen i Kahytten. Baadsmand, Donkeymand og to Matroser indfandt sig kort efter. Gode Juleønsker blev vekslet, Gaver, der var sendt fra forskellige godgørende Institutioner, blev uddelt, der var rigeligt til alle Mand, ligeledes Cigarer og Cigaretter. Med mange Tak for god Mad, Drikke, Gaver og Rygevarer, gik Folkene forud igen. I Kahytten sad vi og drøftede Meldingen om den pulveriserede Konvoj og var netop ved at prise vort Held ved at have undgaaet den, da Hovmesteren kom farende ind med Øjne, der lyste af Bekymring og Angst. Han hørte ikke til den »Kolonne«,

Det var det haardeste Angreb, West Hartlepool nogenstnde havde haft.



der benævnes Helte, det kunde han ikke gøre for, derimod var han slem til at overdrive, han lavede de fleste Myg til Elefanter, derfor blev hans Udsagn altid modtaget med en velbegrundet Skepsis. Skipperen kendte ham og havde ydermere sat sig for, at der skulde ske noget helt ekstraordinært denne Aften, førend han vilde tillade, at den gode Stemning blev ødelagt. At dømme efter Høkerens Øjne maatte der være noget meget alvorligt paa Færde. Inden han naede at faa aabnet for Sluserne spurgte Skipperen roligt og let ironisk: »Naa, Hovmester, er Julekagen faldet sammen, jeg synes, De ser saa nedtrykt ud?« »Jule . . kagen,« stammede Høkeren, »næh . . den . . er go' nok, nej, det er Sirenerne . . ja . . Sirenerne, de hyler derinde i Land, og Lyskasterne farer rundt, saa han er nok i Nærheden, ham Drabanten!« »Naa, ikke andet,« svarede Skipperen isnende roligt, »det interesserer os ikke, jeg var bange for, at det var noget mere alvorligt.« Denne Udtalelse fik Hovmesteren i Balance igen, noget slukøret gik han ud i sit Pantry.

Dog, da han var udenfor Hørevidde, bad Skipperen Andenstyrmand om at gaa en Tur rundt for at inspicere og se efter, at intet Lys sivede ud noget Sted og samtidig give Ordre til alle om at være ekstra forsigtige. »For,« som han smilende tilføjede, »vi er jo ikke ude efter at faa en Bombe i vores Kaffel!« Da Hovmesteren serverede Kaffen, syntes han at have glemte Tyskerne. Styrmanden kom lidt efter tilbage og indrømmede, at der var stor Aktivitet inde i Land, og han havde ogsaa hørt Bombemaskiners Motorer ude over Nord-søen. »Naa ja,« bemærkede Skipperen roligt, »lad dem komme, vi kan dog ikke stoppe dem, vi har det jo hyggeligt, og de, der gider lave Uhygge, maa selv om det, Skaal og glædelig Jul.«

Passiaren fortsattes, og det lakkede mod Midnat, endnu var der ikke hørt hverken Kanoner eller Bomber, saa de Maskiner maa have haft andre Julebesøg paa deres Program.

Netop som »Big Ben« sendte sine tolv Slag ud gennem Højttaleren, blev de første Kanoner af-fyret fra Land, et Par Minutter efter fulgte Bom-beeksplosionerne. Det lød ikke saa voldsomt, som det senere viste sig at have været, det blev nemlig det haardeste Angreb, West Hartlepool nogensinde havde haft og for saa vidt ogsaa fik. Et stort Areal inde i Land stod i Flamme og var saa be-lyst som ved selve Dagen.

Trods det dæmoniske ved det kunde man ikke benægte, at det herude fra Søen var et imponerende Syn. — Flammernes bølgende, mangefarvede Tunger, der svingede og slikkede med deres hede Aande i graadige Angreb for at konsumere det mest mulige. Luftens rødgyldne Gensker med Projektørernes blaa-hvide Kegler trængte igennem for at finde Angriberne. Projektilernes og Granaternes Eksplosioner i deres Forsøg paa at faa en Göring-

discipel pillet ned. Jo, man kommer ikke udenom, der var noget virkelig storslaaet over det. For at tilsætte dette dæmonisk, imponerende lidt formil-dende Kolorit, vil jeg gengive, hvad jeg hørte Mes-sepeter sige til Kokken. Peter var en seksten Aars Vesterbrodreng, nærmere Angivelse af Fødested . . Istedgade! »Du, Kok, tror du ikke, han har taget fejl af Datoen, hva, det skulde sgu nok ha' været Nytaarsfyrværkeri, men hva' Fa'en, han har sgu nok Raad til at gøre det om igen . . Svinet!«

Nogen Tid senere kom Bombemaskinerne til-bage, styrende hjemover efter endt Bedrift, de passerede lige over os, deres svære Motorer drø-nede, saa vi havde Besvær med at tale til hinanden, de var altsaa ikke ret højt oppe. Vi sad og nød den sidste Drink, mens de fløj forbi, og var enige om, at det havde været en dejlig Juleaften, her-ude! Men da »Bomberne« blev ved med at kom-me, kunde Høkeren ikke dy sig længere, ind kom han væltende igen med Øjnene paa Stilke og pege-de op mod Skylightet. Da der kom en Pause, hvori man kunde høre og tale, brød Skipperen ind. »Saa, nu er den bestemt gal, hva' er der brændt paa?« »Brændt paa, ingenting, ingenting, næh, men hør, de er jo lige over Hovedet paa os.« »Hvem er over Hovedet.« »Tyskerne, Nazisterne, Bomberne, Sne-se af dem.« »Jamn, Hovmester, hva' vil De ha', vi skal gøre ved det, synes De, vi skulde sende dem en Julehilsen, eller maaske en Knallert fra Træet, De kunde jo selv finde paa noget morsomt. For det er vel ikke deres fyldte Drops, De er bange for, dem skal De ikke spekulere paa, de er blevet serveret for West Hartlepool, som en passende tysk Dessert til Julemaden. Næh, vær De kun tryk, og forresten, de kan slet ikke se os lille Lus hernede og har heller ikke Besked paa at opsøge os, gaa De bare ud og fortsæt med Plumbuddin-gen.« Igen sjokkede Høkeren ud, endnu mere sluk-øret end første Gang.

Det var imidlertid blevet Julemorgen, og vi skiltes, rørende enige om, at hvis bare alle vore Kammerater i andre Skibe paa de Allieredes Side havde haft en lige saa god Jul, var der ingen Grund til at klage.

Noget senere, hen paa Morgenstunden, kom Motorbaaden igen langs Siden for at meddele os, at Konvojen var ca. fem Timer forsinket, saa vi kunde tage den med Ro til et Stykke op ad For-middagen. Samtidig fik vi at vide, at der var mod-taget Melding fra Land om, at Kajen, hvor vi havde ligget, var blevet fuldstændig pulveriseret af to Fuldræffere, saa kan man tænke sig til Resten, dersom vi havde været der. Denne Mel-ding fik alle om Bord, Pessimister saavel som Op-timister, til at erklære: »Ih, hvor har det dog været en dejlig Juleaften,« og Høkeren tilføjede »ja, og den heldigste jeg har oplevet.«



Maleri af Paul Sind

Maleri af Paul Sind

Fuldrigger gaar over Stag

nejser foran Kystens Dunkel-grønt
 ynten Slottet med de slanke Taarne,
 aktes det imod os: „Se, hvor skønt,
 hvor disse Spir er ædelt baarne!“

Vor gamle, kongelige Toldbod-Vagt,
 Drabant og Tolder ved vor Port mod Verden,
 vort Minde om den Tid, vi havde Magt
 at standse ved vort Hus den frie Færden.

Og Tiden aabner sig for Tanken tyst –
 her stopped op hver fremmed, drægtig Skud
 og Tolderen gik ud, naar det blev lyst,
 og Brig og Bark laa braset op derude.

Axel Juc

„Paa Kryds“



Under Absalons Banner

Af OTTO LUDWIG

*Hver Vaar fo'r han i Orlogsfærd,
gik forrest, hvor de sloge,
tog Høvdingpart kun af Besvær,
gik sidst, naar hjem de droge,
gav Styrke til den trætte Hær,
gik frem imellem dragne Sværd,
tryk ved sit Væsens Vælde.*

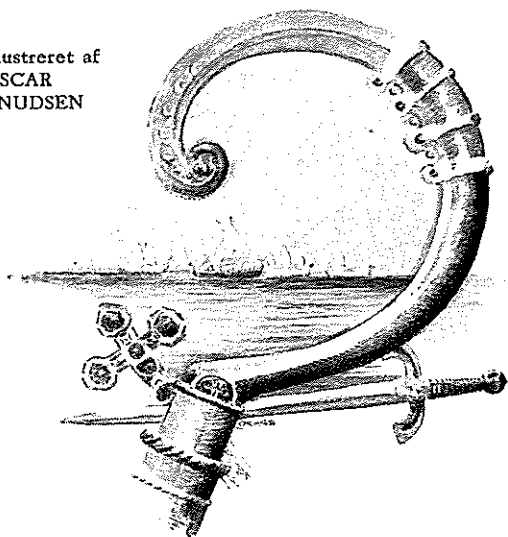
*Hvor stod han glad paa Arkons Kridt,
da Ilden hørtes syde,
og fælded Ved af Svantevit
til Daners Sulegryde.
Da har han le't, den barske Helt,
paa Skumringsgang fra Telt til Telt:
»I Kvæld skal Maden smage!«*

*Mod Vinter søgte hver sin Vraa —
han blev paa Vagt derude,
saa længe Bølgen hørtes gaa
og Venderulve tude.
Naar Landefred er Krigerløn,
da baader ingen daadløs Bøn,
da maa en Hærmand bedel*

Axel Juel.

FYRRETYVE muskelstærke Legemer lagde al deres Vægt i Aaretagene. Hjemlængslen fik Roerne til at øge Takten, og en frisk Brise, der fik Sejlet til at bugne, hjalp yderligere til at sætte Fart i det lange, slanke Fartøj. Møns Klint lod sig allerede ane forude i Disen, og snart kunde man hvile ud derhjemme. Agterst i Baaden sad Høvdingen med de tapreste af sine Mænd. Det var en høj, skulderbred Mand med et fyldigt rødt Skæg. Langt omkring var han kendt under Navnet Egil Hjelmkløver, fordi selv den sværeste Hjelm sjældent var til større Nytte for den Mand, der havde den paa, naar Egil traf den med sit Sværd.

Illustreret af
OSCAR
KNUDSEN



»Saa slap vi atter hjem uden en Skramme, og uden at en Splint gik af vore Skjolde,« sagde Egil, »men sandt nok er det, at Vender og Ulve kommer lige uventet.«

»Hvorfor tænke paa Venderne nu, hvor vi næsten er hjemme? Jeg kan allerede fornemme Dufte af de dampende Gryder,« sagde en af Mændene.

»Ulve angriber helst deres Ofre ved Drikkestedet,« svarede Egil eftertænksomt. »Og de angriber helst de enlige Dyr. Vi er alene her paa Havet, og hjemme er Kvinderne alene med Børnene.«

»Absalon har nu været en dygtig Ulvejæger,« lo en af Mændene.

En Tid sad Folkene tavse og stirrede fremover. Man hørte kun Bovvandets Brusen og Aarerens Slag i Aaretollene. Hvert Tag og hvert lille Luftpust førte dem nærmere mod Hjemmene. Hver tænkte paa sit og sine derhjemme, som de ikke havde set i lang Tid. Tjenesten i Absalons Udliggerflaade havde krævet deres Tilstedeværelse andre Steder end hjemme. Danmark var midt i en ond Tid, og enhver maatte gøre sit til, at Landet kunde bestaa frit. Egil tænkte paa sin Kone, Astrid, og sin Søn, Svend. Drengen var kun tolv Aar, men trods det kunde han maale sig med mangan ældre Knøs i al Slags Idræt. Det vilde sikkert gøre Astrid ondt, naar hun til næste Sommer maatte se ham drage afsted over Havet. Men det var nu ikke godt for en halvvoksen Knægt at færdes blandt Kvinderne og deres Gryder, naar Landet havde Brug for ham andre Steder.

Egil vækkedes brat af sine Drømme ved et Raab fra Udkiggen i Stævnen. Han syntes han havde hørt Ordet »Brand« blive nævnt. Han rejste sig op og lod Blikket glide frem over Stævnen. Hans høje Pande rynkedes, og der kom et alvorligt Udtryk i hans Øjne. Fra den hvide Klint vældede en kulsort Røg ud over Havet. Der var noget galt derhjemme. Egil gav Ordre til at øge Takten endnu mere, og Mændene paa Tofterne greb endnu fastere om Aarerne. Sveden stod dem paa Panden, medens Kammeraterne tog Vaabnene frem fra Højsædekisterne agter. Man kunde jo aldrig vide, hvad der var sket derinde paa Land. Af og til drejede Roerne Hovedet og lod deres Blik glide samme Vej som Egils. Da denne havde givet de forskellige Ordre, greb han Slagaaren fra en af sine Mænd. Han havde set, hvad der var galt. En større Samling Fartøjer laa halet op paa Strandkanten derinde, og snart efter saa Besætningen, at en Mængde Mennesker bevægede sig i lange Rækker ned mod Baadene.

»Venderne er ved at plyndre vore Hjem,« lød det fra Mand til Mand.

Egil sagde intet, men trak i Aaren, saa den krummede sig som en Flitsbue.

»Hvad vil du gøre?« spurgte en af Mændene ved Navn Godtfred.

»Hvornaar har du set Egil flygte for Venderne?« brummede Egil.

»De er tifold flere end vi,« fortsatte Godtfred.

»Mangler du Mod, kan du springe over Bord,« svarede Egil.

Godtfred blev skamfuld, greb selv en Aare fra en af de svedige Mænd og trak, saa det knagede i Lønningen. Kort efter gav Egil Ordre til at bjerge Sejlet og lægge Masten ned. Samtidig lod han sit Banner sætte paa Forskansen. De, der ikke sad ved Aarerne, gjorde sig klar til Kamp.

Der blev nu et voldsomt Røre inde paa Stranden. De fremmede løb det sidste Stykke Vej til Baadene med deres Røverkoster og greb deres Vaaben. Egil havde atter sluppet Aaren og samlede nu Stavnboerne, de bedste af Besætningen, paa Forskansen. Skjoldene blev taget bort fra Lønningen, thi der vilde ikke blive Brug for dem der. Kampen vilde sikkert komme til at staa i Strandkanten. Egils Mænd istemte en af Absalons Krigssange, og et Øjeblik efter standsede Baaden med et Ryk sin Fart i Havstokken.

Venderne havde samlet sig i Grupper og begav sig langsomt hen mod det enlige Fartøj. Egil havde allerede grebet et Spyd og sendte det med fuld Kraft mod den nærmeste af Grupperne. Et gennemtrængende Skrig fortalte, at det havde truffet. »Nu hylér Ulvene,« raabte Egil, men Svaret udeblev ikke. En Regn af Spyd fortalte, at Venderne var vant til at slaas. En Mand, der syntes højere og kraftigere end de fleste af de øvrige, løftede nu

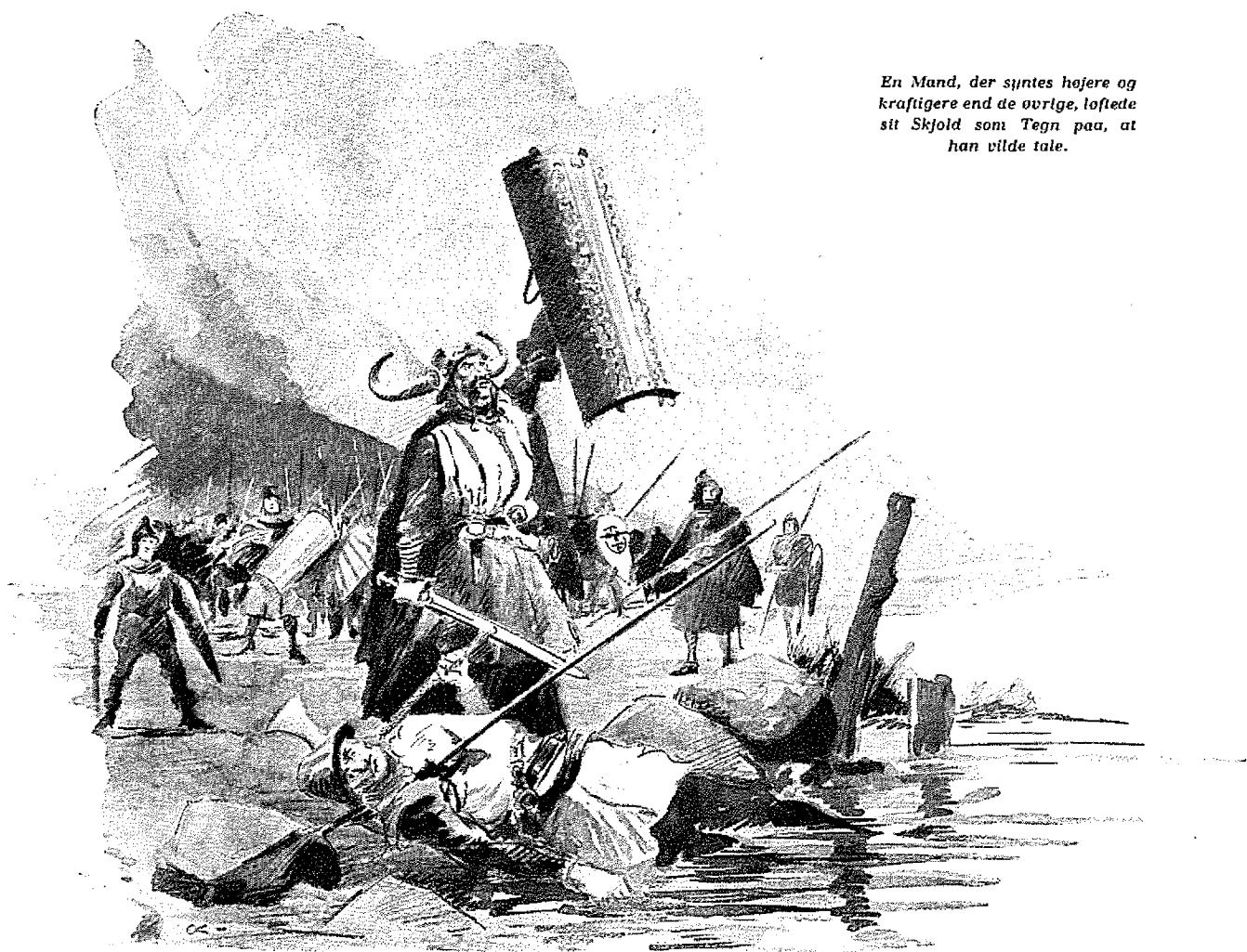
sit Skjold over Hovedet som Tegn paa, at han vilde tale. »Kald os blot Ulve, mit Kid,« raabte han. »Ord tæller ikke her, men Sværd, Økser og Spyd vil snart gøre dig tavs, hvis du ikke overgiver dig og lader dig og dine Mænd føre bort som de Trælle, I er. Overgiv jer, eller ved Svantevit, Bølgerne skal farve de hvide Klinter røde.«

Egil fandt det ikke Umagen værd at svare, men befalede sine Mænd at begynde Kampen. I det samme sendte han en Pil mod Høvdingen, der netop havde talt. Denne standsede imidlertid Pilen med sit Skjold og gav sine Folk Ordre til at storme. Fra alle Sider nærmede Fjenderne sig --- nogle af dem i Vand til Livet. Men Egil og hans Mænd blev staaende i Fartøjet Skulder mod Skulder. De mente at kunne forsvare sig bedst paa denne Maade. Spyd og Pile meldte Fjendens Ankomst. Vaabnene havde allerede krævet deres Ofre paa begge Sider. Godtfred stod ved Siden af Egil. En Pil havde strejft hans Kind, men han ænsede det ikke. »Du troede, jeg var fejt før,« sagde han til Egil, »men jeg vil gøre dine Tanker om mig til Skamme.«

Venderne kom nærmere og nærmere, men for hver Meter, der mindskedes i Afstand mellem dem og Baaden, faldt der et Par Mand. Mønboerne forstod at udnytte den Dækning, Baaden gav dem, og sendte deres Pile og Spyd afsted lige saa hurtigt, de kunde tage dem frem. Nu begyndte imidlertid en Kamp Mand mod Mand, som krævede Blod og Ofre for hvert Sekund. Men hver Gang en Vender faldt, kom en ny til, og tilsidst var det svært for dem at løfte deres tunge Vaaben til Hug mere. De bed imidlertid Tænderne sammen og fortsatte den ulige Kamp. Engang imellem kastede de udmattede Mænd Blikket ind mod Strandbredden, hvor nogle bevæbnede Vendere holdt Vagt over Kvinder og Børn. Egil saa i et flygtigt Øjeblik Astrid staa med bøjet Hoved og græde, mens Svend stod med knyttede Næver og med Hadet lysende ud af Øjnene.

Synet gav Egil fornyede Kræfter. Sværdet sang med ny Styrke gennem Luften. Sjældent fejlede det sit Maal. Men selv om de tapre Mønboere solgte deres Liv dyrt, stod det efterhaanden de ulykkelige Tilskuere inde paa Stranden klart, at Resultatet af Kampen vilde blive fuldstændig Ud-slettelse af den danske Baadbesætning, hvis de ikke overgav sig, eller et Mirakel skete. Der syntes stadig at være lige mange Fjender omkring Baaden, medens den lille Gruppe af kæmpende Danskere kun talte en halv Snes Mand. Ingen af Parterne gjorde Tegn til at ville standse Kampen. Venderne vilde have Hævn for Tabet af deres døde Kammerater, og Egil og alle hans Mænd vidste meget vel, hvad Overgivelse vilde betyde for dem. De valgte hellere at sælge deres Liv i Kamp end at øde det hen i fornedrende Trældom.

En Mand, der syntes højere og kraftigere end de øvrige, loftede sit Skjold som Tegn paa, at han vilde tale.



Vendernes Høvding havde kæmpet tappert, og det var ikke lykkedes Egil at komme i Nærheden af ham. Udmattede af blødende Saar og af Træthed i alle Muskler magtede de endnu kæmpende Mønboere næsten ikke mere og sank en efter en døde om i Baaden. Tilsidst var kun Egil og Godtfred tilbage. Deres Tøj var gennemvædet af Blod, og Skjoldene var efterhaanden kun til liden Nytte efter at have taget af for mangt et vendisk Sværdhug. Vendernes Fører gav nogle af sine Folk Ordre til at søge over mod deres egne Baade og indledte selv en Kamp med Egil. Venderen var i Modsætning til Egil sluppet forholdsvis uskadt gennem Kampen, der havde været saa ulig, hvad Antallet af Danskere og Vendere angik.

Godtfred havde rigeligt at gøre med at forsvare sig mod en granvoksen Kæmpe, som Høvdingen havde udset til at føre den sidste Del af Kampen sammen med sig. De blodfarvede Sværds Sang i den stille Sommerluft blandede sig med Lyden af Staal, der ramte mod Staal. Den vendiske Høvdings Ansigt var fortrukket i Smerte, efter at Egil næsten havde hugget hans venstre Haand af. Pludselig faldt Egil omkuld ramt af et voldsomt Slag i Panden. Godtfred lod sit Sværd synke ned og saa et Øjeblik ned paa sin døde Kam-

merat. Blottelsen blev skæbnesvanger for ham. Et Hug over Halsen fik ham til at vakle, men med en sidste Kraftanstrengelse greb han om Sværdhæftet og lod Klingens med fuld Kraft falde ned mod Vendernes Anfører, der sank sammen uden en Lyd. Efter at have kastet et sidste Blik ind mod Slægtninge og Venner paa Stranden faldt han selv død om.

Efter at have slæbt deres saarede Kammerater om Bord i Baadene begyndte Venderne at bære den sidste Del af Røverkosterne ud i Baadene, og Kvinderne og Børnene fik Ordre til at begive sig om Bord. Pludselig lød et Raab fra et af Fartøjerne, som fik Venderne til at skynde sig om Bord. Nogle af Fangerne stod stadig inde paa Stranden, og det Udtryk af Sorg og Harm, der saas paa Kvindernes Ansigter afløstes for et Øjeblik af et Udtryk af Forundring. Da de spejdede ud over Havet, fik de Forklaringen paa Vendernes Hastværk. Langt bort saa de en Mængde hvide Sejl glimte i Solen. Det var en Del af Absalons Flaade, der var paa Vej sydpaa. Venderne gjorde i en Fart deres Fartøjer klar, og for raske Aaretag stod de et Øjeblik efter i samme Retning.

— — —

Det var lykkedes Venderne at slippe væk i

Tide, skønt de blev skarpt forfulgt af de danske Fartøjer, og da Mørket begyndte at brede sit Tæppe over Havet, var de sluppet helt ud af Syne for Danskerne.

De danske Fanger om Bord havde til det sidste haabet paa, at deres Landsmænd skulde frelse dem fra Slaveriet, men da de første Maaneder i vendisk Fangenskab var gaaet, begyndte de helt at tabe Modet. Kun ganske enkelte beholdt Troen paa, at Frihedens Time en Dag vilde slaa. Naar Foraaret kom, og Absalon igen stod ud med sin Flaade, vilde han maaske stige i Land her. En af dem, der stadig haabede, var Svend, Egils Søn. Han havde mistet sin Far, men hans Mor var mellem dem, Venderne havde maattet lade blive i Land. Men Længslen efter at gense Moderen og efter at hævne Faderens Død holdt Haabet levende. Det blodige Slag ved Møns Klinger havde gjort et dybt Indtryk paa ham og havde faaet ham til at hade Krigen, men han vilde ikke vige uden om den, hvis den kunde blive Midlet for ham til at naa sit Maal.

Maanederne blev imidlertid til Aar, og efterhaanden som Aarene gik, voksede Svend sig kraftig og stærk. Slavearbejdet gav ham ikke Lejlighed til at spare paa Musklernerne. Snart blev den høje, lyshaarede Gut Samlingsmærket for de unge Fanger. Af og til hørte de Venderne tale om Absalons stadige og uforfærdede Kamp for at rense de danske Have for vendiske Sørøvere. Enkelte Gange var nogle af Trællene endog med paa Vendernes Togter. Svend spekulerede ofte paa disse Ture paa at slippe ud af Fangenskab, men Slaverne var altid under streng Bevogtning, og han maatte snart opgive Haabet. Tit sagde han til Venderne, at Absalon en Dag vilde komme og gøre Regnskabet op, men hans Aabenmundethed kostede ham mange Smarter, naar Piskene tegnede deres tykke Striber paa hans Ryg.

Skønt Chancerne for at undslippe var meget smaa, saa holdt de danske Fanger sammen under Aaget. De vidste, at et Oprør vilde blive kvalt i Fødslen, hvis der ikke var særlige Forudsætninger tilstede for at starte det.

Da Svend fyldte 18, kom et nyt Hold Fanger til Lejren. De fleste af dem var Kvinder. Han stod nede paa Strandbredden og saa, da de første blev ført i Land. Blandt de faa Mænd, der var iblandt Fangerne, var de fleste saarede efter Kamp. Mange Ansigter var præget af Sorg, men andre tillige af Trods. Pludselig fangedes Svends Opmærksomhed af en raa og højroestet Tale. En ung Kvinde laa udstrakt i Sandet efter at være snublet, og en vendisk Krieger sparkede til hende og kommanderede hende højroestet til at rejse sig. Den unge Pige adlød trodsigt, og da hun atter var kommet paa Benene, stak hun Venderen en knaldende Lussing, saa denne blev aldeles rasende og lod en Regn af

Slag suse ned over hendes Krop. Svend bed Tænderne sammen og satte i Løb hen imod den afsindige Krieger. Med et velrettet Kæbestød sendte ham omkuld i Sandet. Et Par store blaa Pigeøjne saa taknemmeligt ind i Svends Øjne, der lyste af Vrede. Svend fik imidlertid ikke Tid til at sige noget. Øjeblikkelig var fire-fem Vogtere over ham. Efter en kort Kamp var han overmandet og maatte atter føle Piskens hudflettende Slag.

I flere Dage kunde han mærke Striberne paa sin Ryg, men han følte næsten Taknemmelighed mod dem. De blev nemlig Anledningen til et virkeligt Venskab med den danske Pige, hvis Navn var Ragnhild. De kaldte det selv Venskab, men det var ikke svært for de øvrige at se, at det i Virkeligheden var Kærlighed ved første Øjekast. Ofte stod de sammen og saa ud over Havet mod Hjemlandet, der syntes saa uendeligt langt borte. De fortalte hinanden om de lykkelige Stunder, de hver især havde haft hjemme. Ragnhild var fra Lolland. Hun havde boet sammen med sin Far og Mor, og alting tegnede sig dengang saa lyst. Hendes Far havde ejet en Baad, med hvilken han sejlede Fragt mellem Skaane og Lolland. En af Turene syntes at skulle trække længere ud, end det havde været Tilfældet før. Først troede de, at ugunstige Vejrforhold havde sinket ham og hans Besætning. Men efterhaanden som Tiden gik, svandt Haabet mere og mere efter at se dem. Flere af de Paarørende til de ombordværende mente, at en Storm havde trukket Besætningen og Skibet i Dybet. Nogen Tid efter, at de havde opgivet alt Haab om at høre videre om Fartøjets Skæbne, kom en træt og udtæret Mand hjem. Hans Klæder var lasede, og hans Ansigt bar Tegn efter en voldsom Kamp. Manden var den eneste overlevende af Besætningen. Han fortalte, hvordan Fartøjet var blevet overfaldet af to vendiske Sørøverskibe, og om hvordan Besætningen havde kæmpet. Tilslidst var han den eneste levende af Danskerne, og skønt ilde tilredt efter Kampen var han sprunget i Vandet og havde reddet sig i Land et Sted paa den danske Kyst efter en lang Svømmetur. Han var derefter gaaet hele den lange Vej hjem.

Beretningen havde naturligvis spredt Sorg blandt de omkomnes nære Slægtninge og Venner, men de onde Tider syntes ikke at skulle faa Ende foreløbig. Nogle Dage efter var Venderne gaaet i Land paa Lolland, hvor de havde stukket Husene i Brand og taget Bytte og Fanger. Ragnhilds Moder, der var nedbøjet over den tunge Skæbne, som havde ramt hende, taalte ikke den haarde Behandling, der blev Fangerne til Del om Bord. Midt ude paa Havet var hun faldet død om i Datterens Arme, hvorefter Venderne havde kastet hende i Havet.

Ofte talte det unge Par om, at Befrielsens Dag vilde komme. Svend troede efter flere Aars Fan-

genskab stadig paa Miraklet, men snart begyndte Ragnhild ligesom de øvrige Fanger at tabe Modet.

»Jeg tror ikke, at vi nogensinde kommer hjem igen,« sagde hun. »Hvad kan det nytte, at Absalon af og til jager Venderne paa Flugt eller vinder et mindre Slag? Venderne har det som Ukrudt i Haven derhjemme; tager man det ikke op ved Roden, kommer det igen.«

»Absalon har da ogsaa haft Heldet og Gud med sig til at vinde betydelige Slag. Du husker vel, da han erobrede Arkona paa Rügen?«

»Det er snart mange Aar siden. Jeg var kun et Spædbarn dengang. Absalon knuste Svantevit, og man troede vist, at Vendernes Tro paa ham var knust samtidig. Men endnu tror Slynglerne her paa Svantevits Magt, og det ser ud til, at det hjælper dem.«

»Men Ragnhild dog —,« udbød Svend. »Du beder jo selv til Kristus, og hvis du tror paa ham, vil du ogsaa tro paa det Godes Sejr, Ragnhild. Gud vil tilsidst lade Retfærdigheden sejre.«

»Ja, Svend, det er ogsaa forkert af mig at tale saadan, men man mister Modet. Hvis jeg ikke havde dig, vidste jeg ikke, hvordan det skulde gaa mig,« svarede Ragnhild. »Men hvor længe har jeg dig mon? Du kan jo ikke vare din Mund over for Venderne, og en Dag dræber de dig maaske. Eller

maaske bliver du dræbt i den Kamp, der maa blive den eneste Nøgle til Friheden. Jeg vilde hellere blive her sammen med dig hele Livet igennem end at vende hjem uden dig. Svend, lov mig, at I ikke vil sætte jer op mod Vendernes Vaaben.«

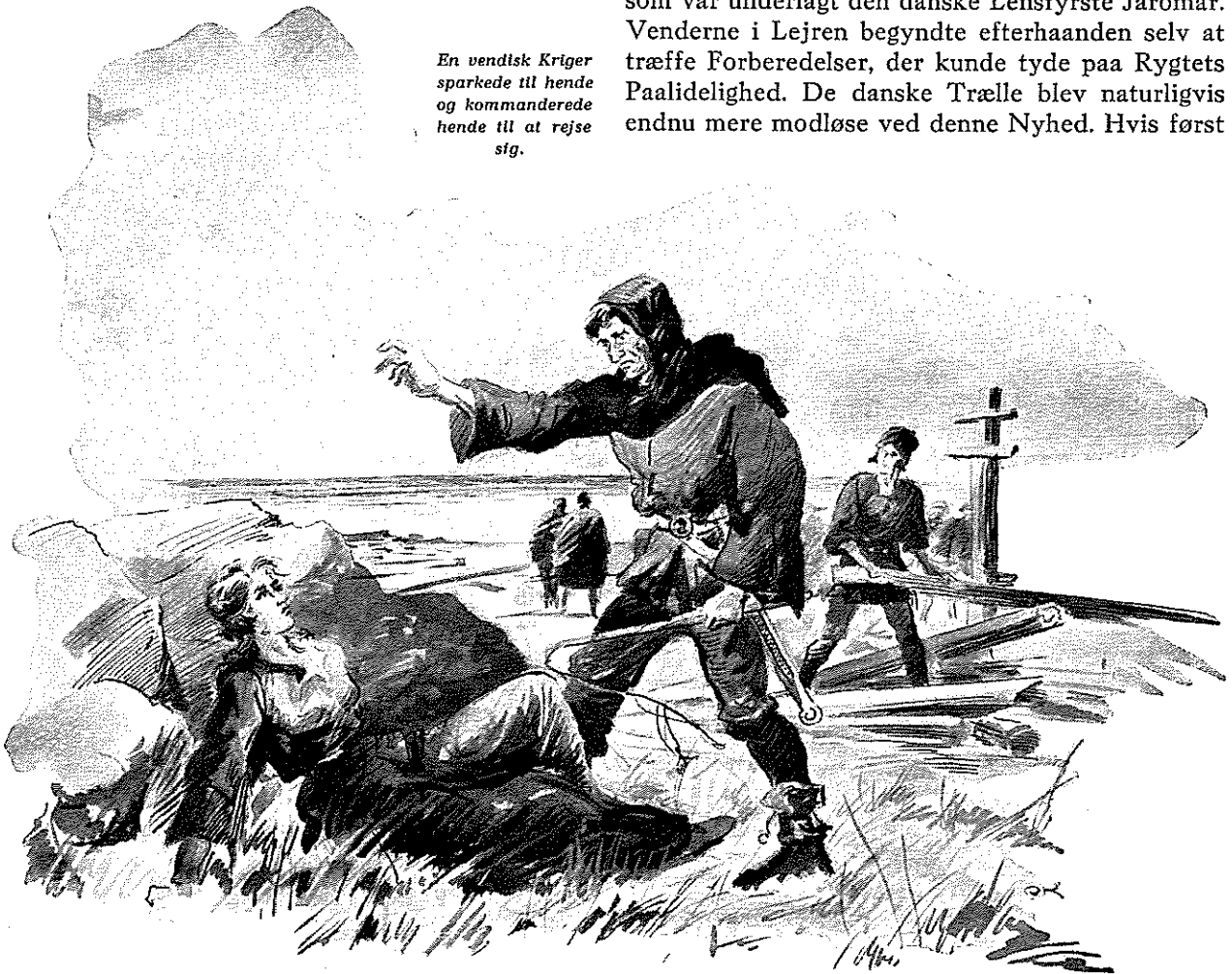
Svend saa Ragnhild dybt ind i hendes smukke Øjne, hvori han læste Angst. Han lod kærtegnende sin Haand glide ned langs hendes Fletninger. Han vidste knap, hvad han skulde sige for at trøste hende.

»Ragnhild,« sagde han langt om længe, »jeg kan ikke love for mig selv, og mine Kammerater vil benytte den første Lejlighed, der byder sig, til at starte en Opstand. Jeg hader Krigen. Jeg kan ikke forstaa, hvorfor Mennesker skal slaa hinanden ihjel. Men disse Udyr her har dræbt mange af vore Landsmænd og af vore Venner og vor Familie. Hvis de ikke snart bliver standset i deres Blodruse, vil det koste Tabet af endnu flere Danskere.«

— — —

Tiden i Fangenskab slæbte sig hen Dag for Dag, og Fangerne blev mere og mere sløve. Men en tidlig Foraarsdag i 1184 begyndte et Rygte at sprede sig i Lejren. Det fortalte, at den pommerke Hertug Bugislav var ved at udruste en stor Flaade, med hvilken han vilde erobre Øen Rügen, som var underlagt den danske Lensfyrste Jaromar. Venderne i Lejren begyndte efterhaanden selv at træffe Forberedelser, der kunde tyde paa Rygtets Paalidelighed. De danske Trælle blev naturligvis endnu mere modløse ved denne Nyhed. Hvis først

*En vendisk Krieger
sparkede til hende
og kommanderede
hende til at rejse
sig.*



Rügen blev generobret af Venderne, vilde Chancen for at slippe hjem være endnu mindre for Fangerne.

En af de første Dage i Maj var Baadene klar til at sejle til et nærmere angivet Mødested ved Peenemundingen. Kort før Afsejlingen fik en Del af de mandlige Trælle Ordre til at tage med. Endnu en Gang skulde de tvinges til at overvære Nedslagning af Landsmænd, og bagefter skulde de vel være med til at slæbe Byttet væk. Trods og Had lyste ud af Øjnene paa dem alle, men foreløbig var der ikke andet at gøre end at lystre. Maaske gaves der en Chance for at flygte, naar de kom i Land paa Rügen. Svend slog imidlertid snart disse Tanker ud af Hovedet. Selv om han fik Chancen, saa vilde han ikke flygte uden at tage Ragnhild med, og hun skulde jo blive i Lejren.

Den sidste korte Stund, Ragnhild og Svend var sammen, inden Afskeden, skar hun en Lok af sit smukke Haar og gav den til Svend med Ordene: »Bind denne i en Kæde om Halsen, saa vil du ikke slippe mig ud af Tankerne. Maaske vil den ogsaa bringe dig Held.« Et svagt Smil lyste op paa hendes forgrædte Ansigt.

En efter en blev de slanke Baade sat i Vandet, og snart gik det for raske Aaretag mod Mødestedet. Efterhaanden stødte man til flere Baade, som alle var tungt lastede med Krigere og Krigsmateriel til Brug for Kamp i Land. Ved Peenemundingen var allerede samlet en større Flaade, da Baadene ankom, og flere kom stadig til. Til sidst udgjorde Styrken ca. 500 Baade. En Dag holdt Hertug Bugislav Mønstring over sin Flaade. I Stævnen paa sin bannerprydede Baad stod den gamle skæggede Mand og lod Blikket glide kritisk hen over hver Baad. Af og til lagde han til ved et af Fartøjerne for at tale med dets Fører. Efterhaanden kom han nærmere til den Baad, hvori Svend befandt sig, og lidt efter lagde han til. Svend stod kun ganske faa Meter fra ham. Hvor let kunde han ikke gribe et Sværd fra en af Venderne og svinge det mod Hertugen! Han havde Lyst til at foretage sig noget desperat, men alligevel besindede han sig. Hvad vilde det hjælpe at dræbe denne gamle Mand? Alle de mange Skibe og deres store Besætninger vilde stadig være tilbage. Der vilde sikkert blive lidt Panik, og han selv vilde inden længe være lige saa stendød som Hertugen, hvis han vovede Forsøget. Men bagefter vilde Venderne sikkert alligevel sætte Kursen mod Rügen og fuldføre deres Forehavende.

Hertug Bugislav var i godt Humør. Han ventede sig sikkert meget af sin enorme Flaade, og naar Sejren var hentet hjem, vilde Kejser Rødskæg sikkert belønne ham stort. Før Afsejlingen lod Bugislav derfor afholde en stor Fest, og da man naaede til den lille Ø Greifswaldø, festede man atter. Bugislav mente at have god Tid, og den

Modstand, der ventede ham og hans Mænd paa Rügen, regnede han ikke for noget.

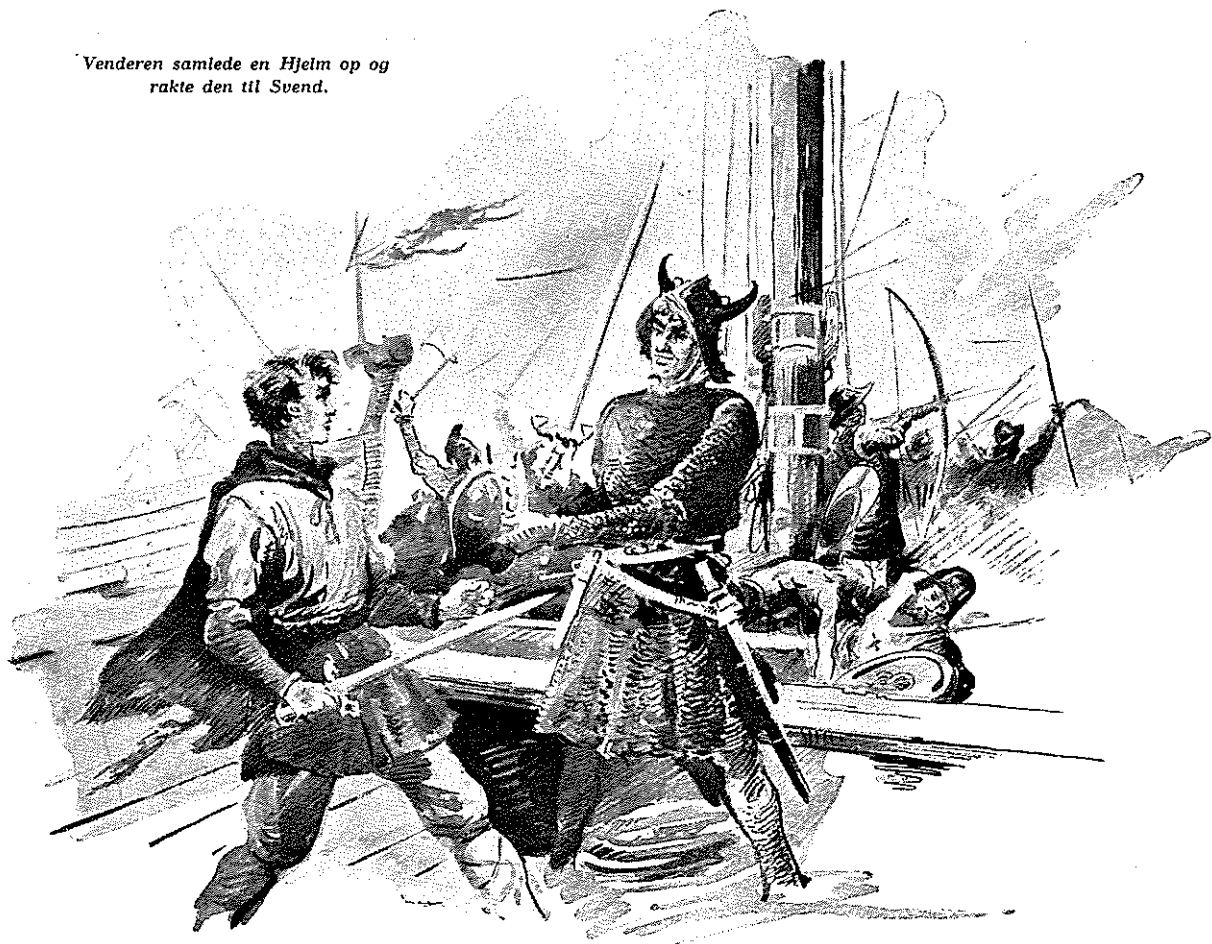
2. Pinsedag, den 21. Maj, oprandt trist og taaget. Luften var meget tyk og gjorde det umuligt at se ret langt væk ud over Havet. Svend stod nede ved en af Baadene i Færd med at gøre den klar til Afsejling sammen med nogle af sine Medtrælle. I de andre Baade blev der arbejdet med samme Maal for Øje, medens vendiske Vagtposter holdt et vaagent Øje med Arbejdet. Pludselig skar et Raab gennem Taagen. En af Venderne havde set nogle Fartøjer dukke frem i Taagen. Bugislav, som sammen med nogle Underhøvdinge stod paa Strandbredden, troede, at Skibene var vendiske. Men i samme Øjeblik hørte han Sang ude fra Skibene, og han fik nu et alvorligt Udtryk i sit skæggede Ansigt. Han kendte alt for godt denne Sang. Det kunde ikke være andre end Danskerne med Absalons Fartøj i Spidsen, der nu kom for at kæmpe.

Bugislav havde gættet rigtigt. Det var Absalon i egen høje Person, der førte den Flaade, som nu nærmede sig. Jaromar paa Rügen havde sendt Ilbud til Absalons Borg for at meddele ham om de Forberedelser, Venderne havde gjort. Kong Knud var paa Rejse i Jylland, og Absalon tog derfor selv en Beslutning. I en Hast lod Ærkebispens og Admiralen i samme Person kalde Flaaden til Samling. Paa den korte Tid, han havde til sin Raadighed, lykkedes det ham ikke at samle mere end 125 Skibe. Fra Fyn mødte f. Eks. kun seks Baade og fra Skaane fjorten. Absalon var imidlertid fast besluttet paa at tage afsted straks. Takket være Taagen kom han nu som en meget ubehagelig Overraskelse for Venderne, der ikke kunde se, hvor mange Fartøjer Flaaden talte.

Der blev straks Panik blandt Venderne, som hastede ned mod Baadene. Svend stod et Øjeblik ganske overvældet, men pludselig saa han for sig Chancen til at kaste Trælleaaget af sig. Rent instinktivt samlede han en stor Sten op og slyngede den med fuld Kraft mod den nærmeste Vender, der sank sammen uden en Lyd, hvorefter han sprang frem og greb Sværdet fra den faldne Krieger. Flere af de danske Fanger havde set, hvad Svend havde gjort, og straks var en større Fangeopstand i Gang. Mange vendiske Fartøjer var allerede paa Flugt ud gennem Taagen. Enhver af de skrækslagne Vendere søgte at hytte sit eget Skind.

Næsten alle Fangerne havde nu faaet Vaaben, og under begejstrede Raab styrtede de mod et Par Baade, der var ved at sætte ud med Vendere om Bord. Der opstod en kortvarig Kamp, og et Øjeblik efter stævnedes de to Baade med dansk Besætning efter de flygtende Vendere. Nogle af de vendiske Baade var allerede indviklet i et hidsigt Slag mod Absalons Fartøjer, der næsten fuldstændig spærrede for Flugt. Den vendiske Krigsførelse

Venderen samlede en Hjelme op og
rakte den til Svend.



var et vældigt Virvar. Blandt de danske Baade kunde man i Taagen skelne Absalons, idet han havde hejst sit Banner. Fra denne Baad syntes der ogsaa at blive kæmpet med endnu større Iver end fra de andre.

Svend og hans Kammerater havde allerede bragt et Par vendiske Fartøjer til at synke, og fra andre sprang Besætningerne ganske forfærdede og overraskede over Bagholdsangrebet i Vandet og søgte at redde Livet ved at svømme i Land. Pludselig saa Svend et Par fjendtlige Baade stikke ud fra de øvrige. Mændene paa Absalons Skibe syntes ikke at have bemærket det, og Svend tænkte, at Baadene vilde søge at smutte væk bag om de danske Fartøjer. Med et stod det ham imidlertid klart, hvad det var, Venderne havde for. Absalons Baad var indviklet i en rasende Kamp mod et stort vendisk Fartøj, og de to undvegne fjendtlige Fartøjer vilde nu søge at vende Krigslykken ved at komme Absalon i Ryggen.

Svend fattede omkring Haarlokken i Kæden om Halsen. Saa vendte han sig om og raabte en Ordre til Manden ved Styreaaren. For hastige Aaretag stod Baaden efter de to vendiske Fartøjer. Mange Aars opsparet Had gav de danske Trælle fornyede Kræfter. De følte nu, at Frihedens Time var nær, hvis de forhindrede de to Baade i deres Forehavende. Det andet Fartøj, Trællene havde erobret,

fulgte straks i Svends Kølvand. Man halede mere og mere ind paa Fjenden, der endnu ikke havde opdaget Forfølgerne. Mændene greb fast om Vaabnene, og Entrehagerne blev taget frem. Man var nu kun ganske faa Meter fra det agterste af de fjendtlige Skibe, men Svend besluttede at tage Kampen op mod det forreste, som var det største, og at overlade det andet til sine efterfølgende Kammerater.

Med et mægtigt Brag tørnede Svends Baad ind mod den fjendtlige Baad, hvis Roere var kommet helt ud af Takt, da de opdagede Forfølgerne. Venderne tumlede om mellem hinanden ved Kollisionen, men Danskerne holdt sig fast. Saa langedes Entrehagerne ud, og de to Fjender laa Side om Side. Et Øjeblik efter gentog det samme sig agten for dem, og en vild og naadesløs Kamp begyndte Mand mod Mand i de fire Baade.

De blanke Sværd krævede deres Ofre. Nu og da faldt en Mand over Bord med et Skrig, der skar gennem Vaabenlarmen. Kampen var haard. Svend væmmedes ved Synet af det rædselsfulde Skuespil, hvor han selv var Medspillende, men han vilde spille Dramaet til Ende. I et Nu saa han et blankt Sværd falde i Retning mod sit Hoved. Der havde ikke været Tid til at sikre sig Vendernes Rustninge og Hjelme derinde paa Strandkanten, og Svend førte som ved en Refleks sit Sværd op

over Hovedet. Det kraftige Slag var ved at slaa Vaabnet ud af Hænderne paa ham, men det lykkedes ham at standse Sværdbladets videre Vej. Først nu saa han paa Manden, der havde svunget Vaabnet. Det var en granvoksen Yngling, der stod over for ham. Svend var klar til at parere et nyt Hug, men der skete intet. »Aldrig før har jeg kæmpet mod en Slave, og jeg vil heller ikke gøre det nu, uden at Kampen foregaar paa lige Fod,« sagde Venderen, og i det samme samlede han en Hjelm op og rakte den mod Svend, der forbavset strakte Haanden ud imod den. Med den anden Haand holdt han fast om Sværdet parat til at værges for sig, hvis Modstanderen vilde angribe. Men den anden gjorde ikke Tegn til at ville slaas, før Svend havde Hjelmen paa. Saa begyndte imidlertid en rasende Duel. Ingen af de to kæmpende vilde vige Pladsen for den anden, og medens Fjender og Venner faldt omkring dem, stod disse to stadig usaaede. Pludselig lykkedes det for Venderen at narre sin Modstander ved en Skinmanøvre. Svend blottede sig et Øjeblik, og i det samme mærkede han et Hug over Armen. Det svimlede for ham, og han var ved at falde. Trods Lammelsen tog han sig sammen til med fuld Kraft at svinge sit Sværd mod Modstanderen. Slaget kom uventet for Venderen, der allerede troede, at Danskeren var færdig. Svends Sværd havde ramt. En blodig Stribe viste sig paa Venderens Pande. Sværdet faldt ud af Haanden paa ham, og uden en Lyd gled han ud over Lønningen og forsvandt i Vandet. Et Øjeblik stod Svend og svajede, saa blev det helt sort for Øjnene af ham, og han faldt baglæns ned i Bunden af Fartøjet.

Den anden Baad med danske Fanger havde allerede gjort det af med deres Modstandere, og snart efter lagde den til paa den anden Side af det Fartøj, med hvilket Svends Mænd kæmpede. Kort Tid efter var Kampen mellem de fire Baade helt slut, og det samme gjaldt Kampen mellem de øvrige vendiske Baade og Absalons forholdsmæssigt lille Flaade.

Da Svend atter slog Øjnene op, befandt han sig liggende paa Strandbredden, hvor en stor skægget Mand stod bøjet over ham og kiggede paa hans Forbinding. »Hvor er jeg?« spurgte Svend.

»I gode Hænder,« svarede den fremmede.

»Hvem er I?«

»Du kender mig sikkert ikke. Men man kalder mig Absalon. Jeg er Præst, Læge og Flaadefører.«

Svend kiggede sig mistænksomt omkring, men rundt om ham nikkede kendte Ansigter, paa hvilke viste sig lutter Smil over Absalons Svar. De fleste af de omkringstaaende var Kammerater fra det vendiske Fangenskab. Flere af dem bar Bind om Hovedet, og langsomt begyndte han at huske, hvad der var sket.

»Jeg har Grund til at være stolt af mine Landsmænd henede,« sagde Absalon, idet han rejste sig for at gaa videre til de øvrige saarede paa Strandbredden. Kammeraterne satte sig nu paa Hug omkring Svend og fortalte, hvordan det vældige Søslag var endt med Vendernes totale Nederlag. Af de 500 Fartøjer, der var afsejlet fra Peenemundingen, var kun 35 undsluppet, medens 18 andre var sunket og 447 erobret. Et Smil bredte sig paa Svends Ansigt. Frihedens Time var slaaet! Men Smilet forsvandt hurtigt igen. Ja, Friheden var kommet for ham og Kammeraterne ved hans Side. Men mange havde maattet ofre deres Liv, og de Danskere, der var blevet tilbage i Lejren, var stadig i Fangenskab.

»Vi har forresten glemt at fortælle dig, at Absalon har sendt en Flaade afsted for at hente vore Kammerater,« sagde en af de omkringstaaende.

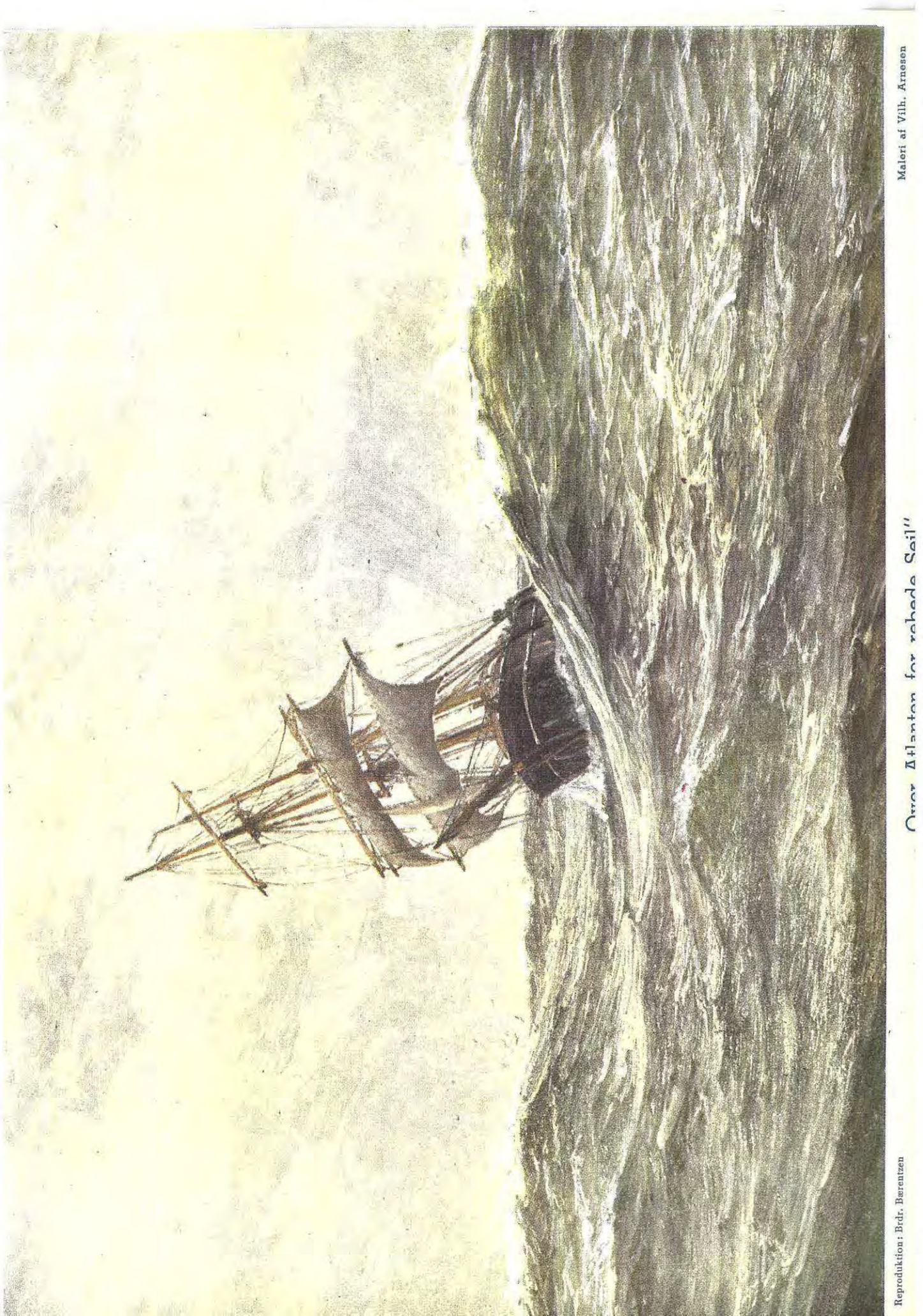
Alle de glædelige Nyheder syntes at være for meget for Svend paa een Gang. Smilende følte han med den frie Haand ved Kæden om Halsen og bevinede atter.

— — —

En Sensommerdag omtrent 4½ Aar senere stod en Baad med stor Fart ind mod Kysten paa Møn. Mændene ved Aarerne halede ud det sidste Stykke Vej. Henne agter stod Svend som Baadens Fører og skyndede paa de svedige Roere, der ikke kunde forstaa, hvorfor det hastede saadan. De længtes ganske vist selv efter at gense deres Kære. Hele Foraaret og Sommeren havde de været væk fra Hjemmet for at jage de sidste vendiske Sørovere i de danske Farvande, og en Del af Flaaden var nu blevet hjemsendt. Det var virkelig lykkedes for Absalon at knække Vendernes Magt, og det var hans Mænd, der alle var tapre og veltrænede Søkrigere, en forholdsvis let Sag at holde Søroverne borte fra Kysten. Allerede for et Aar siden havde den danske Konge foruden sine øvrige Titler tillagt sig Titlen af »de Venders Konge«. Det var Mændene i Baaden ganske uforstaaeligt, hvorfor Svend havde saa travlt.

Svend stod imidlertid med den samme spændte Mine, som naar han førte Baaden i Kamp. Baaden kom nærmere og nærmere til Land. Besætningen saa ind mod Stranden. Der skulde vel aldrig være sket noget derinde som den Gang, Venderne gjorde Landgang paa Kysten? Nej, det kunde ikke være Tilfældet. Nej, der stod de jo allesammen og vinkede velkommen.

Svend saa spændt ind mod Land. Der stod Ragnhild med hans Moder ved Siden. Ragnhild stod med en Bylt paa Armen. Først da Svend havde givet Ordre til at tage Aarerne ind, og Baaden tog Grunden, fik Besætningen Forklaringen paa hans Hastværk og spændte Ansigtstudtryk. Med et stort Smil vendte Svend sig om mod sine Mænd og sagde: »Jeg tror, det blev en Dreng.«





Reproduktion: Bdr. Børentzen

Maleri af Pau

„Dannebrog“

(IVER HUITFELDT)

under Slaget i Køge Bugt den 4. Oktober 1710

Situationen umiddelbart for Skibet springer i Luften

Flaaden var under Kommando af General-Admiralløjtnant Gyldenløve.

„Dannebrog“ var i Spidsen for Avantgarden, og Kl. ca. 2³⁰ Em. aabnede Wachtmeisters Flagskib „Götha Lejon“ Ilden mod „Dannebrog“. Kulingen var paa dette Tidspunkt stormende. Kort efter opstod Brand i Skibet rimeligvis opstaaet ved en brændende Rest af egne Karduser, thi Afstanden til Fjenden, der var til

Luvart og paa Grund af Krængningen ikke kunde elevare Kanonerne, var for stor til at opnaa Træffervirkning. Da Ilden ikke kunde slukkes, ankrede „Dannebrog“ for staaende Sejl for ikke at drive som Brander ned blandt de danske Skibe i Læ. Skydningen fortsattes fra „Dannebrog“ med Boykanonerne. Kl. ca. 4 Em. sprang „Dannebrog“ i Luften. Kun 9 Mand, som var i Baadene, blev reddet.

JEG TROR PAA

MENNESKENE

Af AAGE J. CHR. PEDERSEN · Illustreret af OSCAR KNUDSEN

DER er andre Helte til end dem, som hvert Aar belønnes af Carnegiefondet — Hverdagens mange smaa Helte, som øver Bedrifter, ingen lægger Mærke til eller snakker saa højt om, at det kommer til Pressens Kundskab.

Palle Roland var en af dem.

Naar Kipling et Sted siger, at Menneskenes Børn gennemgaaende er bedre, end man vil gøre dem til, er jeg nu tilbøjelig til at give ham Ret. I hvert Fald bekræfter Palle Rolands Historie Kiplings Paastand.

Jeg havde haft ham om Bord et Par Rejser og maatte indrømme, at han var en Mand, der kunde sit Job. Han var punktlig som et Kronometer, og mens de andre Fyrbødere jamrede sig over »de forbandet daarlige Kul, som ikke var bedre værd end at strø ud paa Dørken og saa Radiser i«, saa var der aldrig noget Vrøvl med Palle Roland.

Paa hans Vagt stod Manometerviseren konstant og sitrede paa den røde Streg Vagten igennem — hvordan Pokker han saa bar sig ad.

Men en mut og utilnærmelig Fyr var han, som svarede med Enstavelsesord og aldrig var til at slaa et Smil af. Naa, han fik selvfølgelig ogsaa sin Hyre for at holde Damp, og derudover havde hverken jeg eller Rederiet noget Krav paa ham. Han var taktisk, som Fyrbøder betragtet, den bedste, jeg nogensinde havde sejlet sammen med.

Ved Land var han hverken værre eller bedre end saa mange af os andre — tog sig en ordentlig »Bytur« og kom om Bord langt ud paa Natten, ikke skraalende og kæftende op, som Kammerterne, men smaanynnende og tilsyneladende godt lypas, skønt han langfra var »appelsinfri«. Havde an efter saadan en Nat Opfyring Kl. 5 Morgen, var han alligevel nede til Tiden, — ingen skulde ge ham noget paa i den Retning.

Ellers var Palle Roland for mig en lukket Bog, immeraterne kunde lide ham, han var loyal og ælpsom og uden store Ord og Gebærder. Men at

han i sin Tid paa et eller andet Punkt havde lidt Skibbrud, var jeg ikke i Tvivl om. —

Det var ved en ren Tilfældighed, jeg en Dag kom paa Sporet af Palle Rolands Hemmelighed og opdagede, at han faktisk var en Helt, et stort Menneske, som for mig bekræftede Kiplings optimistiske Syn paa Kvaliteten af Menneskenes Børn.

Vi laa i Nordsøen og var paa Vej hjem. Palle og en ældre Matros, vi kaldte »Lau«, sad ude paa Tre-Lugen og snakkede ved en Pibe Tobak. Jeg stod indenfor den halvt aabne Dør til Maskingangen og saa ud over Vandet, mens Tankerne gik hjemad. Det var altsaa ikke for at lytte, jeg blev staaende længere, end jeg havde tænkt, men fordi Brudstykker af de to Sømænds Samtale derude fangede min Opmærksomhed.

»Har du virkelig aldrig haft en god Ven?« hørte jeg Lau' spørge.

»Ven og Ven —,« kom det bittert fra Palle. »Hvem har det? Næh, du —,« han nynnede en Strofe:

»Venskab er violet,
sig mig: hvor findes det?

Jeg troede det engang for mange Aar siden — som Dreng, altsaa —, nu har jeg ikke Fidus til nogen Mennesker mere — undtagen min Mor, altsaa — hende kan man nemlig stole paa. Men alle de andre — fri og bevar mig vel, de har bare en Masse kønne Ord i Munden. Naar det gælder at omsætte dem i Handling, tænker de kun paa sig selv og deres egen Fordel.

Saadan var det ogsaa med Egon.«

»Var det ham, Aspiranten — din Skolekammerat?« spurgte Lau.

»Det var ham, ja —.« Og nu fulgte en Beretning, som jeg var afskaaret fra at høre i Enkelt-heder, fordi Vinden bar fra og Ordene ofte druknede i Bruset af en Sø, der brød ind mod Skibssiden og vaskede ind over Dækket. Men jeg opfattede da saa meget, at jeg er i Stand til uden større Unøjagtighed at gengive det væsentlige i

Palle Rolands Fortælling om sig selv og den Mand, der havde berøvet ham »Fidusen« til alle Mennesker — »undtagen min Mor, altsaa«.

— — —

Hans Barndom havde været alt andet end lys. Han var eneste Barn, og Moderen, som var Enke, opretholdt Hjemmet ved at arbejde for Folk i Byen. Det betød, at Palle var overladt til sig selv og Gaden i den Tid, han ikke var i Skole.

Men Skolen var blevet et Helvede for ham, han havde svært ved at følge med, blev straffet og skældt ud efter Noder og blev efterhaanden en tvær og indesluttet Dreng, hvis kantede Væsen gjorde ham til Klassens grimme Ælling, som skulde kanøfles. Derfor hadede Palle denne Skole, og navnlig hadede han Egon, som var den værste af hans Plageaander, en af de »dygtige og pæne« Dreng, fin i Tøjet og af saakaldt »god Familie«.

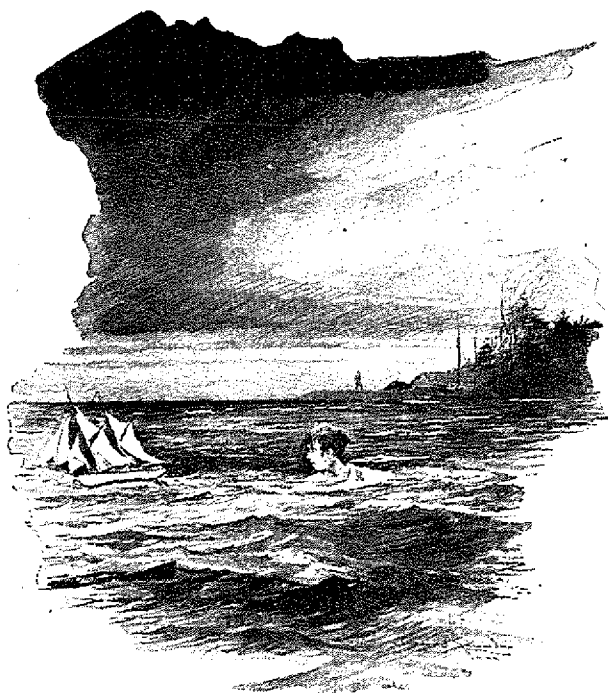
Det var dog ikke den sociale Forskel, der gjorde ham til Palles Modstander, men fordi han var en skidt Fyr, løgnagtig og lumsk og evig og altid parat til at stille sin Kammerat i Gabestokken og faa Latteren paa sin Side.

»Føj for den lede . . !« Palle spyttede foragtelig.

Han havde forøvrigt bidt det meste i sig. De Gange, han ikke havde kunnet styre sig, men givet Egon et Par paa Skrinet, var der blevet en farlig Redelighed, med Klager og Forhør og Klø hos Inspektøren.

Palle fik aldrig Ret i noget, — Egon snakkede og løj sig frækt fra det hele. Slambert som han var! —

Saa skete det en kølig Efteraarsdag, at Palle var drevet ned til Stranden for at se ud over Van-



Afstanden mindskes, og nu er der kun et Par Meter tilbage

det og lade Fantasien gaa paa Langfart med Skibene derude. Her glemte han al Dagens Ondskab og Nederdrægtighed — her blev han først rigtig sig selv — »jeg var li'som et helt andet Menneske, naar jeg saadan stod i mine egne Tanker uden nogen om mig,« som han udtrykte det.

Fra Stensætningen, hvor han stod, fik han pludselig Øje paa Egon, som et Stykke længere borte var i Færd med at sætte en dejlig Modelsejler i Vandet. Palles maritime Interesse var straks vakt og overvandt øjeblikkelig den personlige Antipati imod Kammeraten. Det var, som Hadet ikke hørte til her i disse Omgivelser — »jeg tænkte slet ikke paa, at jeg egentlig ikke kunde døje ham, i det Øjeblik var han bare en Dreng med et morderlig flot Skib, som jeg hemmeligt misundte ham «

Palle beskrev indgaaende dette fine Stykke Legetøj, rigget som en rigtig Galease med to slanke Master og hvide Sejl. Det havde hans Far nok lavet til ham, han var jo Tømrmester paa et Baadværft. Ellers kostede saadan et mange Penge.

Palle konstaterede med et Suk paany det sociale Svælg imellem sig og Skibets lykkelige Ejer — »jeg vidste jo, at saadan et fik jeg aldrig nogen- sinde«.

Han fortalte indgaaende Lau, hvordan han selv havde lavet sig et Skib af en Træklods, som han med sin Dolk havde snittet spids for og rund bag, det havde kun haft een Mast, og Sejlene havde Moderen klippet til af Tøjrester. Men han havde været lykkelig for det — indtil det sejlede fra ham en Dag, da Vinden — ligesom nu — var fralands.

Det var en Sorgens Dag for ham, — et saadant Skib fik han ikke saa nemt igen.

— — —

Nu stod han og drog Sammenligning imellem sin hjemmelavede Træklods og Egons fornemme Yacht-Model og blev helt glad for, at det kun var en Træklods, som dengang sejlede fra ham og ikke et Skib som det der nede.

Palle følger paa Afstand Egons Forberedelser. Det var nu dumt af ham at sætte det Skib ud uden at have Snor i, — man kunde ikke altid stole paa de smaa Ror, de svipsede saa tit. Den Idiot — nu sætter han det sandelig i Vandet — og med den Vind —.

»Hov! Egon! Er du tosset, Mand! La' vær' at sætte det ud!« Palle glemmer alt andet for de ene: Skibet. Han svinger sig over Stensætningen for at løbe ned og advare Kammeraten. Egon drejer Hovedet og ser op: »La' bare mig om det, siger han hovent og giver i det samme Skibet et Skub, saa det for fyldte Sejl skærer den krused Vandflade, paa Vej mod de store Vidder.

»Det skulde du aldrig ha' gjort,« siger Palle forpustet, »du faar det jo ikke ind igen med den Vind, vi har i Dag.«

»Tror du ikke, jeg forstaar at stille mit Ror?

spørger Egon selvbevidst uden at se paa Palle.
»Om lidt vender det i en stor Bue mod Nord.«

»Bare det gjorde,« svarer Palle oprigtigt, han er pludselig en interesseret Part i et spændende Drama. De to Drengene staar nogle Minutter tavse og følger nervøst Skibet, der ligesom en rigtig Lystkutter presset af Vinden lægger sig saa stærkt over paa Siden, at Sejlene næsten rører Vandet. Men stadig er Kursen ret udefter uden Udsigt til nogen Drejning, som kan føre det frelst tilbage.

Egon bliver pludselig klar over Faren: »Det — det lyster jo ikke Roret,« udbryder han fortvivlet og ser hjælpeløst paa Palle.

»Jeg vldste det.« Palle nyder Situationen som en Oprejsning for utallige Forhaanelser og Ydmygelser fra denne Dreng. Men det er glemt nu. I dette Øjeblik er han paa *hans* Side, klar til at hjælpe.

»Hvad skal vi dog gøre?« Egon bruger uvilkaarligt Flertalsformen »vi«, hvad Palle finder meget naturligt. Den overhængende Fare har med eet Slag forenet dem.

»Du skulde ha' gjort, som jeg sagde,« Palle ser sig hastigt om: »Var der bare en Baad i Nærheden.« Men det er der ikke, og Egon ved ikke sine levende Raad. Skibet fjerner sig mere og mere, og han er paa Nippet til at tude. »Hvad tror du — kan vi ikke — — bare det dog — —« Han stirrer paa Palle med Øjne, der trygler om Hjælp.

Palle gennemtænker lynsnart alle Muligheder, der er faktisk kun een — at svømme ud efter Fartøjet. Hurtigt smider han Sko og Strømper, trækker Blusen af over Hovedet og vader med lange Skridt ud i det kolde Vand. Egon ser maabende til, men da han bliver klar over, at det er Palles Alvor at ville redde Skibet, raaber han til ham: »Godt, Palle, godt! Du skal nok faa — — faa noget for det!«

Palle vader nu i Vand til Brystet, men er dog et godt Stykke fra det flygtende Skib. Han kaster sig fremover og giver sig til at svømme. Blæsten bærer Egons Raab ud til ham: »Hvis du bjerger det — — saa skal jeg faa min Far til — — at lave et Skib til dig — — li'som mit, Palle!«

Hvad var det, han sagde —: et Skib ligesom Egons —? Palle kan næsten ikke tro paa saa storlaaet en Belønning — tænk, hvis det var sandt! Men — saa skal det sandelig ogsaa lykkes. Palle lægger al den Vilje og Kraft, han ejer, ind i Arbejdet, han svømmer som en rasende frem imod de to vuggende Master, Vandet isner igennem ham, og han puster og stønner som en Gasmotor.

Nu vil han have fat i det Skib, der gives ingen Vej tilbage — og saa ventede ham en kongelig Gave — et Skib ligesom Egons — med to Master og rigtig Køl.

Tanken forekom Palle eventyrlig, — men saadan havde Egon jo selv sagt.



Han greb fat i Egons Frakke.

Afstanden mindskes — nu er der kun et Par Meter — og nu —! Palle langer en Arm ud efter Galeasen, drejer sig om paa Ryggen og svømmer saa baglæns ind mod Stranden med Skibet slæbende i Tænderne. Det er besværligt, men det lader sig gøre. Snart har han fast Grund under Fødderne og han rejser sig op og gaar ind med Skibet som et Sejrstrofæ løftet i Vejret. Egon klapper i Hænderne af Glæde og rækker ud efter sin drivvaade Sejler.

»Den er fin, du,« siger han og giver sig til at undersøge det svigefulde Ror. Et Par Herrer er standset op for at iagttage Redningsdaaden:

»Det var godt klaret,« siger den ene, »hvor meget skal du nu ha' for det Stykke Arbejde?«

Palle staar og ryster af Kulde, mens Vandet driver af ham: »Hans Far, der, laver et Skib til mig — li'som det der,« siger han tænderklaprende, men med en tydelig Følelse af Stolthed:

»Naa, Tak — det maa jeg sige — men se nu at komme hjem i en Fart og faa tørt paa, min Dreng, ellers gaar det galt.« I næste Øjeblik er de to Herrer væk.

Palle tager Sko og Strømper i Haanden og vil gaa. Han vil dog først lige høre Egon, naar omtrent det Skib kan blive færdigt — mon før Jul —? Men saa opdager han, at Egon allerede i Løb er paa Vej hjem med sit Skib knuget i Favnen. »Hov! Du — Egon!« Palle skriger det gennem Blæsten. Hvorfor løber han — uden at sige noget nærmere

om Skibet —? En uhyggelig Følelse af at være blevet holdt for Nar kryber som en Gysen igennem ham. Han vil sætte i Løb efter Egon, men opgiver det hurtigt. Den Tanke, at Egon, som saa ofte før, vilde snyde sig fra det hele, skyder han fra sig. Det var dog et reelt Stykke Arbejde, han havde gjort for ham —, naturligvis vilde han holde Ord.

— — —

Palle stikker i Løb hjem, det vaade Tøj klasker om ham, men han ænser det ikke, fordi en stor Glæde fylder ham. Hjemme klæder han sig af og gaar i Seng for at faa lidt Varme i Kroppen. Tanken paa det Skib, Egon havde lovet ham, behersker ham helt og lader ham drømme sig selv til det beundrede Midtpunkt blandt alle Kvarterets Drengene: Palle har faaet et Skib med to Master og rigtig Køl — noget af det flotteste flotte —.

— — —

Da Palle efter otte Dages Forløb kommer oven Senge, gaar hans første Tur ned til Stranden for muligvis her at træffe Egon og høre nyt om Skibet.

Men Egon er ikke at se, og Palle driver hjem, skuffet og træt. Han taler med Moderen om det, da hun kommer hjem om Aftenen:

»Kan jeg være bekendt — at gaa hjem til ham og spørge — — hvor langt hans Far er kommet med Skibet?«

»Det synes jeg ikke, du skal, min Dreng,« svarer Moderen. »Maaske har Egon slet ikke ment noget med det, han sagde —, du kender ham jo —, eller Faderen har ikke Tid til saadant noget.«

»Jamen, Mor — han sagde det saadan, at jeg tror, det er rigtigt denne Gang —, et Skib li'som hans eget, sagde han — og jeg bjergede jo hans.«

»Man siger saa meget i saadant et Øjeblik, Palle — og Mennesker er saa troløse. Vær klog, min Dreng, og regn ikke med noget.«

Palle sukker dybt og resigneret. Men — han er nu ikke til Sinds helt at ville slippe Troen paa det Skib, der staar for ham som den store Drøm. Hver Dag gaar han til Stranden og kigger efter Egon, men skuffes hver Gang. Undertiden drister han sig ud til Villavejen, hvor Egon bor, staar stille udenfor Havelaagen og følger Skikkelserne, der bevæger sig inde bag Gardinerne.

Men Egon ser han ikke noget til.

Først da han igen begynder i Skolen, løber han paa ham i Skolegaardens Mylder af Drengene — og straks blusser Haabet og den slumrende Drøm om et Skib med to Master og rigtig Køl op igen, og det buser ud af ham:

»Er mit Skib snart færdigt, Egon — kan det naas til Jul?«

Egon stirrer maabende paa ham, som var det noget aandsvagt, han havde spurgt om.

»Hvad er det for et Skib, du taler om?« spørger han i en overlegen, arrogant Tone. Palle staar et

Øjeblik raadvild. Egon maa have misforstaaet ham.

»Det, du ved nok — som du lovede mig — som din Far, altsaa — —« Han stammer i det og føler sig igen lille overfor Egon, som pludselig slaar en Haanlatter op: »Er du rigtig klog, Mand — jeg har da aldrig lovet dig noget Skib.«

»Jo, — jamen, kan du da ikke huske — for fjorten Dage siden — jeg bjergede jo dit Skib —«

»Naa — og hvad saa?«

»Saa sagde du, at jeg skulde faa — —«

»Aah, Sludder — du kan vel nok gøre en Kammerat en Vennetjeneste uden bagefter at komme og kræve Betaling for det.« Egon snurrer rundt og forsvinder i Mylderet, Palle staar tilbage i en Tilstand af Forbløffelse og Harm. Ordene har virket paa ham som et Knock-out, — han er slaaet ud, bedraget for sin Løn — og berøvet sin Drøm om nogensinde at komme til at eje et Skib med rigtig Køl og to slanke Master med hvide Sejl —.

Et Øjeblik tænker han paa at løbe efter Egon og slaa ham en Knytnæve i Ansigtet, men bliver staaende og kan ikke finde Mening i nogen Ting. Hvad var det, han sagde: »—komme og kræve Betaling« —? Ordene svier i hans Sind, og det sitrer om hans Mundvige, saa han maa bide sig i Læben for ikke at give efter for Graaden, der presser paa. Men han gør sig haard og ser ligeglad ud.

Med Hænderne fast knyttede i Bukselommerne driver han langsomt hen imod Kammeraternes Gruppe.

Det var lige meget med alting nu. — —

— — —

Denne Episode udspillede i 1930, regnede jeg ud. Ni Aar senere — en Decemberrat i 1939 — var en dansk Damper paa Vej over Nordsøen. En Verdenskrig var brudt ud, og overalt paa Havets natsorte Flade lurede Døden paa de Mænd, som trodsede Farerne for at tjene deres Land som gode danske Sømand.

Damperen »Ørn« sejlede med de danske Farver paa Skibssiden stærkt belyst. Den gik i lovlig Fart under et neutralt Lands Flag.

Paa Broen stod foruden Styrmanden den unge Aspirant Egon Rønne, Palles troløse Barndoms-kammerat, som Rorgænger, — og foran Kedlerne i Skibets Bund stod Palle selv med nøgen Overkrop og sendte Skovlfulde af Kul ind i de flammende Fyr.

Saadan havde Livets Hændelser formet sig. Efter Drenggeaarenes forlængst glemte lille Konflikt stod de to Mænd for faa Dage siden igen overfor hinanden, da de i København mønstrede om Bord i »Ørn«. I samme Øjeblik vaagnede i Palles Sind Mindet om en gammel Uretfærdighed, et Saar sprang op at bløde — et som engang havde gjort smerteligt ondt.

Han havde forsøgt at hilse, men forstod, at den anden helst vilde, at de to ikke kendte hinanden.

Jeg tror paa Menneskene.

Fortsat fra Side 22.

Palle var klar over, at Egon lignede sig selv.

Lad mig forbigaa Enkeltheder og kort berette, hvad der nu skete i denne barske Decemberrat i Nordsøen. Sort, svedig og træt var Palle kommet op fra Vagten, da han paa Vej hen til Lukafet løb paa Aspiranten, Egon Rønne, som var nødt til at standse for at lade Palle passere.

»Kender vi ikke hinanden?« spurgte han nedladende.

»Jo, jeg kender da godt dig — eller Dem,« rettede han. Egon var jo Styrmands-Aspirant, — han lod nu ikke til at reagere overfor dette »De«, men spillede desorienteret:

»Jeg mener, vi mødte hinanden som Dreng, — legede vi ikke sammen for Resten?« spurgte han.

Palle ærgrede sig over denne Komædie: »Naah, legede —« Pludselig buskede det ud af ham: »Jeg bjærgede dit Skib engang, har du glemt det?«

Egon lo en kort Gryntelatter: »Saah, gjorde du det, — naa, ja — det kan nok være. Man gaar jo ikke og husker paa den Slags Bagateller.«

»Bagateller —? Ja nu, maaske. Men dengang —« Han greb fat i Egon Rønnes Frakke og trak ham ugenert ind til sig, mens han saa ham i Øjnene: »Dengang, Egon Rønne, var det et haardt Slag for mig — at blive snydt for den Løn, du lovede mig. Men never mind — nu leger jeg ikke med Skibe mere, forstaar du.«

Egon var blevet blussende rød og søgte at komme forbi Palle: »Jeg forstaar ikke, hvad du hentyder til, — jeg maa se at komme videre —, vi er i Nærheden af et Minefelt, og sker der noget her, er der ingen som kan hjælpe os.«

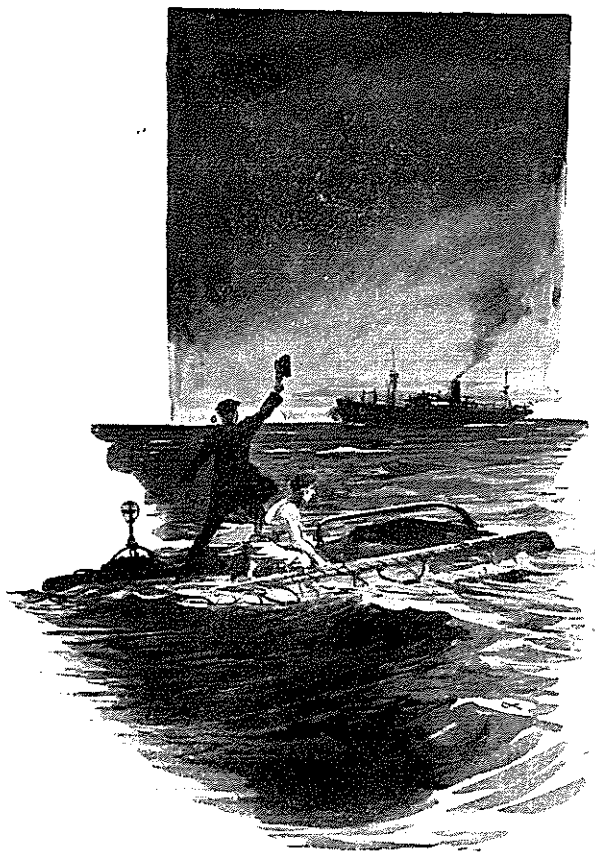
»Saa var du heldigere med dit Skib,« kunde Palle ikke dy sig for at tilføje, mens Egon sled sig løs og forsvandt hen Agter.

I næste Nu blev Palle brutalt slynget omkuld, og et voldsomt Drøn fik hele Skibet til at ryste, som om en Kæmpehaand var ved at flaa det fra hinanden.

»Ørn« sank paa faa Minutter. Hele den ene Side var revet op, og der blev ingen Tid til at sætte Baadene ud. Sammen med dem, der naaede op paa Dækket, før Skibet forsvandt i Dybet, sprang Palle ud i det iskolde Vand. Med Besvær holdt han sig oppe og naaede i sidste Øjeblik at svømme væk fra den sugende Strømhvirvel.

Kulden næsten lammer hans Bevægelser, og Blodet driver ham ned i Øjnene fra en Skramme i Panden, som han har slaet imod en drivende Kasse. Rundt om ham lyder Raab og Jamren, men i det begsorte Mørke er det ikke til at se nogen.

Pludselig faar han Øje paa et Lys, der vugger op og ned paa Vandet et Stykke fra ham, — Haabet giver ham Kræfter, han svømmer imod Lyset,



I to Timer drev de to udmattede Mænd rundt paa den gyngende Redningsflaade.

men synes ikke, han kommer nogen Vegne og er ved at give op.

Raabene rundt om bliver svagere, men Palle er nu blevet klar over, at Lyset er den automatiske Lampe paa Redningsflaaden, og han mobiliserer sine sidste Kræfter og naar den omsider. Men han kan ikke komme op paa den, fordi den er overtrukket med et Lag Is, og Fortvivlelsen er ved at gøre ham gal.

Han borer Neglene i, men glider af, han kaster sig op imod Kanten, men slaar Brystet til Blods. Da alt Haab synes ude, hjælper en barmhjertig Bølge ham saa langt op, at han kan faa fat i Kanten af et Brædt og trække sig selv ind paa Flaaden. Hans Arme og Ben er følelsesløse og uden Kræfter, og Flaadens Bevægelser i den urolige Sø er Gang paa Gang ved at slynge ham tilbage i det iskolde Dyb.

Et svagt Raab naar hans Øre, og han spejder ud i Natten, men kan kun se Bølgernes hvide Skumtoppe. Igen hører han nogen kalde og forsøger at raabe igen, men Stemmen svigter ham, og det bliver kun til en hæs Stønnen.

Saa faar han Øje paa et Menneske, som nærmer sig Flaaden.

Da han løfter Ansigtet, ser han, hvem det er: Egon.

»Denne Vej!« skriger Palle hæst, men ser saa,

at Egon er ved at give op. Han kan ikke tage de sidste to Meter hen til Flaaden.

Da bliver Palle ude af sig selv: »E—gon — lidt endnu — saa ta'r jeg dig — — bare et Par Tag endnu—!« Alle bitre Tanker er som blæst væk, kun eet behersker Palle: Egon skal reddes — om han saa selv skal springe ud og give ham det sidste Puf.

Egon er ved at synke. Palle lægger sig paa Maven, hagende sig fast, saa godt han kan paa den glatte Flaade. En kraftig Bølge fører pludselig Egon omtrent hen til Flaaden, men han er næsten livløs og kan ikke selv komme op. Palle læner sig saa langt ud over Kanten, at han er ved at glide af, men har kun Tanke for det ene: at bjærge Egon.

Han langer en Arm ned efter ham og vil tage fat i hans Haar, — men Arme og Hænder er uden Kraft og Følelse, og Palle maa opgive Forsøget.

Hans egne Ord herom lyder saadan: »I det Øjeblik blev jeg desperat — hvad i Alverden skulde jeg gøre? Man maa gerne grine ad mig, men — jeg kunde ikke andet: — jeg knugede mine Hænder sammen og tryglede Vorherre om at redde Egon, — saa smed jeg mig paa Maven, stak Armen ind i en Strop og drejede den nogle Gange rundt, saa den ikke kunde glide af og skubbede saa Benene ud over Kanten.

»Tag fat!« skreg jeg. »Tag fat, Egon!« Men hans Arme og Ben var kraftesløse. Han gjorde det eneste, han i det Øjeblik var i Stand til —: han huggede Tænderne ind i mit Ben. »Hold bare fast!« stønnede jeg og halede langsomt os begge ind paa Flaaden. Hvordan det egentlig gik til, ved jeg daarligt nok, — men Mærkerne af hans Tænder sidder endnu i mit Ben og forsvinder først engang sammen med mig.«

— — —

I to Timer drev de to udmattede Mænd rundt paa den gyngende Redningsflaade. Tavse sad de trykket op imod hinanden og stirrede sløvt ud i Natten. Hen ad Daggry tog en norsk Damper dem op og førte dem ind til Haugesund, hvor de kom under Behandling.

Det sidste, jeg hørte af Palles Beretning, var følgende: »Vi laa i samme Stue paa Sygehuset, Sengene stod ved Siden af hinanden. Da jeg vaagnede op næste Morgen, nikkede jeg over til Egon, som sendte mig et lille Smil, der betød noget som: »Tak skal du ha', Kammerat.« Det var all right, synes jeg. Ord var ikke nødvendige.

Men saa rækker han pludselig Haanden over imod mig og siger: »Du, Palle — det skal du ikke ha' gjort for ingenting, — du har reddet mit Liv, og naar vi nu kommer hjem — saa skal jeg nok faa min Far til at gøre noget for dig, kan du tro.«

Det smertede i mit Ben, og jeg var ikke oplagt til at snakke. Men dette her irriterede mig og fik mig til at tænke tilbage i Tiden. Saa sagde jeg til ham:

»Det er all right, Egon — men du kan spare dig Ulejligheden denne Gang, for, ser du, — en Vennetjeneste skal aldrig *betales*, ved du nok, — den gør man, fordi man simpelthen ikke kan lade være —, det er all right, Egon.«

Jeg trykkede hans Haand — for jeg var alligevel saa glad for, at det var *ham*, som laa der. — —

Sidst, jeg traf ham, var oppe i Aalborg. Han hilste ikke —, han var jo avanceret, forstaar du.

Men never mind med det. Det er all right alt sammen —«

— — —

Jeg skyndte mig ned i Maskinen, idet jeg sendte min Ven Kipling en taknemmelig Tanke. Vi tror begge paa det gode i Menneskenes Børn. Trods alt!



Den SØMAND

AF HAKON MIELCHE

Illustreret af Forfatteren

han maa lide —

SAA vidt jeg kan konstatere, er der ikke een af mine Forfædre, der „har plasket husvant til Søs“ i noget, som var større end et Badekar. Men mine Forældre var store nok til ikke at sætte sig imod mit Ønske.

Jeg havde opfyldt deres Ønske og taget Realksamen, og inderst inde var de vist nok klar over, at jeg havde tjent mine syv Aar for Rachel.

Forældre, som aldrig har haft nogen Tilknytning til Søen, kan ikke forventes at vide, hvordan en debuterende Messedreng bør se ud.

Jeg havde saadan et pænt Sæt Tøj fra Konfirmationen. Mine hvide Handsker passede mig stadig, og af min Moster Marie havde jeg ved samme højtidelige Lejlighed faaet en Kikkert, som saa uhyre elegant ud, naar den hang i Rem over Skulderen.

Jeg ankom til De Forenedes S/S „Constantin“, der laa og var færdig med at laste ved Larsens Plads, iført hele Konfirmations-Udrustningen, suppleret med en fin Fiberkuffert, en lys Støvfrakke og rødt Slips.

„Constantin“ laa med Dampen oppe, næsten klar til Afgang, med skalkede Luger og oprømte Matroser, der lige havde sluttet Afskedshøjtidelighederne i Nyhavn.

Naturligvis kom jeg i Taxa fra Hovedbanegaarden.

Chaufføren sprang ud og lukkede Døren op. Jeg trak den ene Glachéhandske af, medens han tog Kufferten ud af Vognen, betalte for Turen og gav tyve Øre i Drikkepenge.

En Skibsdreng fik 65 Kroner i Hyre om Maanednen plus Kost og Logi — saa hvorfor ikke begynde at se lidt større paa Tingene med det samme.

Chaufføren knækkede sammen som en Svane-kniv og ønskede mig en behagelig Overfart til Eng-

land — et Buk, der øjeblikkelig skabte en Refleks hos Lampemanden, som stod ved Landgangen og ærgrede sig lidt over en Letmatros, der endnu ikke havde vist sig.

Han kom flintrende ned ad det gyngende Bræt, greb min Kuffert og viste mig op med en vidtfavnende Haandbevægelse, som om han forærede mig hele Skibet paa De Forenede Dampskibsselskabers Vegne, og kun beklagede, at Direktøren for Selskabet ikke var til Stede, saa han selv kunde gøre det.

Oppe paa Dækket gjorde to ældre Matroser prisværdige Forsøg paa at hilse mig saa ærbødigt, som deres svigtende Balanceevne tillod.

Jeg var overvældet. Jeg forsøgte at stamme et eller andet, men Lampemanden viste belevent Vej forbi Kabysens aabentstaaende Dør og underrettede mig om, at min Kahyt var agterude . .

Jeg forsøgte at faa fat i Kufferten, men ingen Magt paa Jordan skulde faa Lampemanden til at skulke fra det Arbejde, han en Gang havde paa-taget sig.

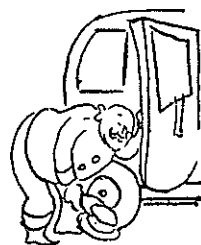
„Tak!“ sagde jeg og gik agterud.

Nede i Salonen, hvor der var Bunker af rødt Plys og Oceaner af straalende Messing, stod Kaptajn Kann og talte med en Mand fra Kontoret.

„Undskyld,“ sagde Lampemanden og strøg samtidig Kasketten af Hovedet og Træskoene af Fødderne, „men det er en af Passage-erne!“

„Det er den nye Messedreng,“ fik jeg endelig fremstammet.

Kaptajn Kann var en lille, støttig Mand, der aldrig talte



for meget. — Men nu sagde han noget, og saa fik jeg en paa Kassen, og saa kom Kufferten og Kikkerten og jeg hurtigere op ad Kahytstrappens Trin, end det nogensinde er hændt, jeg er kommet op ad en Trappe senere — og oppe paa Dækket hørte jeg et Brudstykke af Kaptajns Instruks til Lampemanden: „— og sig saa til ham, at der ikke er Bal i Aften!“

Lampemanden gav mig for en Sikkerheds Skyld to paa Skrinet, da han havde lukket Rufdøren ned til Kahytten efter sig, og min nye, perlegraa Hat røg Pokker i Vold og havnede til sidst i en Oliepyt under Agterspillet.

Selv i Dag, hvor jeg sidder i en alt for blød Kontorstol og skriver dette, kan jeg mærke Ømhed i det yderste Haleben efter det Spark, der som Afslutning paa Modtagelseskomiteens Bemærkninger sendte mig langskibs tilbage forbi Kabysdøren og helt ud paa Bakken, hvor seks muntre Matroser stod klar til at grine af Lampemandens indignerede Eksplosioner.

Det blev ingen ubetinget behagelig Førstetur for den danske Koffarditlaades nyeste Erhvervelse, og det skulde vare længe, før Lampemanden kunde passere mig paa Dækket uden at hvisle et eller andet mellem Tænderne.

Der skulde mange og lange Krydstogter frem og tilbage over Nordsøen til, før jeg fik Lampemandens Tænder at se i et velvilligt Grin.

Da jeg var avanceret fra Messepeter til Dæksdreg og videre til Jungmand, da var jeg paa Lampemandens Vagt, og de hvide Glacéhandsker var blevet slidt i Trævler paa rustne og vaade Wirer i Londons Dokker, Newcastles sorte Kulhelvede og Le Havres Bassiner.

Da var Faconen gaaet helt af det blaa Sæt Tøj.

Jeg lærte ogsaa paa de Ture en Styrmand at kende, som, hvis der er nogen Retfærdighed til, i Dag bør sidde som Direktør for et Dampskibsselskab, ved et Skrivebord saa stort som Anholt og med hele Bestyrelsens udelte Agtelse.

Aldrig har jeg truffet en Mand, der med en saadan Nidkærhed overvaagede det Gods, han har faaet betroet i sin Varetægt. Han sparede sit Rederi flere Skibsladninger af Penge, bare paa en enkelt Tur til Rio og tilbage igen. Men vi maa vist hellere komme til Historien.

Vi laa nede i Le Havre og lossede frossent Faarekød, hentet i Buenos Aires.

Dengang var Lampemanden og jeg saa fine Venner, at vi fulgtes ad i Land, hvor han viste mig alle de Steder, en Skibsdreng skal holde sig fra, og der var det sket, at en Opvarters udstrakte, knyttede Næve ved et Skæbnens Uheld lige netop befandt sig dér, hvor mit højre Øje var, da jeg paa mit bedste Realklassefransk paa egne og Landsmænds Vegne vilde forklare ham, at han var en topmaalt Slyngel, en Aagerkarl og en Paria.

Lampemanden blev ved med at raabe nye Gloser, som han ønskede, at jeg skulde oversætte, men mange af Ordene havde jeg aldrig hørt før, og andre af dem havde Adjunkt Nielsen glemt at gennemgaa



— og saa var det altsaa, at jeg kom til at rende Øjet ind i Opvarterens knyttede Næve. Det blev lidt sort og rødt omkring mig, en Tilstand, der gradvis fortog sig igen, fordi en meget rødhaaret og rødlæbet Dame smed en Karaffel Vand i Hovedet paa mig, medens

Værten var ved at feje Møblementet sammen i en Bunke udenom Opvarteren.

Der var nemlig fire af vore Matroser foruden Lampemanden i Lokalet.

Jeg gik hjem med et af de smukkeste blaa Øjne, der nogen Sinde har siddet ovenpaa et brunt i Le Havres Havnekvarter, og det betyder en Del.

Dagen efter gjorde det næsten endnu mere ondt, maaske fordi Lampemanden havde hørt noget om raat Kød paa Øjet og tøet et Stykke af det frosne Faarekød op i Kabysen, uden at tænke paa, at det var stærkt saltet.

Saa jeg var lidt distraet, da vi tidligt næste Morgen lod gaa for og agter, og jeg stod forude hos første Styrmand, da vi temmelig hurtigt drev lige ned paa en stor Engländer, fra hvis Dæk seks Cockneyer og en Finne raabte de værste Ord, de kendte, ned i Hovedet paa os.

Jeg fik fat i en Fender — hvis De ikke er Sømand, ved De maaske ikke, at det er saadan en Slags Fodbold, lavet af Reb udenom Kork, som man sænker ned mellem et Skib og et Isbjerg, eller mellem to Dampere, der ramler sammen med fuld Fart en Taagenat i Kanalen, for at Malingen ikke skal tage Skade.

Med Fenderen i Haanden fo'r jeg mod det kritiske Punkt og naaede lige at faa den stoppet ned mellem Engländeren og vor egen Stævn.



Og saa begyndte vi at gnide os kælent op ad den store Damper. Fenderen sad fast, kom i Klemme, saa Korkpropperne skreg, og ganske langsomt, efter som Strømmen flyttede „Constantin“, førtes Fenderen langs Siden af Skibet, kilet fast mod det andet Skib, stadig længere agterud.

Jeg hang fast i den anden Ende af Rebet, løb paa Rælingen hele Skibet igennem, svang mig uden om Daviderne til Redningsbaadene, hang til Tider med hele Overkroppen ude over Skibssiden — men Fenderen slap jeg ikke.

Da jeg var kommet helt agterud, var vort Skib kommet klar af det andet og begyndte at røre Skrue. Men Fenderen blev hængende.

I Forbifarten havde den trykket et engelsk Køjse ind og sad nu fastkilet i Messingrammen.

Mine Arme begyndte at løsne sig i Skulderledene. Mine Tær hagede sig fast i en Bøjle paa Dækket — og saa maatte jeg slippe Taget.

Et Sekund længere, og jeg vilde være hevet med ud over Rælingen og kørt gennem den Kødmaskine, der hedder en ballastet Dampers hvirvlende Skrue. Jeg fik Taarer i Øjnene ved Tanken . . .

Saa fik jeg en Styrtsø af Ord over mig, en Næve saa stor som et Handskemagerskilt stak mig paa Kassen, saa jeg røg midt ind paa Lugekarmen — det var anden Styrmand, der saa udtryksfuldt, som han kunde, fortalte mig, at næste Gang jeg var i en lignende Situation, maatte jeg ti Gange hellere gaa i Skruen end at lade en af Selskabets kostbare Fendere gaa tabt.

Og det var den samme Styrmand, der nogle Aftener senere reddede mit Liv.

Vi laa i en forrygende Storm i Kanalen. Atlanterhavet væltede brøllende af Raseri ind gennem den tragtformede Munding mellem Landsend og Ushant, blev pisket frem af Vestenstormens vilde Svøber, skruet op til hysteriske Højder ved Beachy Head, og var helt vanvittigt, da det naaede frem til S/S „Constantin“.

Hele det lille, smalle Skib dansede og hoppede som en Flyttemand, der har faaet det store Koncertflygel over Tærne.

Men derfor skulde Folkene i Maskinen og paa Broen jo alligevel have Kaffe.

Riggen kan blæse over Bord, Skibet kan knække over, og hver Halvdel kan søge sine egne Veje, men det rokker intet ved Sølivets første Bud, at Vagten paa Bro og i Maskine skal have Kaffen, naar Tiden er.

Jeg riggede Bakken til med Sukker og Fløde, Teskeer, Kopper og Kaffekande, naaede heldigt ned ad den smalle, oliefedtede Stige til Maskinen og op igen og stiledede derefter med ny Forsyning fra Kabysen mod Trappen til Broen.

Undervejs skulde jeg passere en bred Aabning mellem de to Dækshuse.

Det var bælgravende mørkt, Saltet sved i Øjnene, Benene havde nok at gøre med at famle efter Dækket, der snart kom op og slog én under Saalerne, snart forsvandt under Benet, naar det havde aller mest Brug for et Støttepunkt.

Da jeg befandt mig nøjagtig i Midten af denne Aabning paa luvart Side af Dækshuset, kom der en Sø af en Højde, hvis Mage jeg ikke har set hverken før eller senere. Den slog over Rælingen, brasede med et hult Drøn mod Dækshuset, fandt saa ud af, at den eneste Vej over i Læ gik gennem Aabningen mellem Dækshusene, hvor jeg stod og strittede ud i Luften med et søgende venstre Ben, og tog saa mig med paa Vejen med Bakke, Flødekande, Sukkerskaal og hele Resten af Menuen.

Den løftede mig og det hele fra Dækket og førte os med Iltogs fart tværs over Skibet med Kurs mod den læ Ræling — som manglede. Det saa jeg netop i det Øjeblik, da jeg var midtvejs.

Letsindige Fyrbødere havde lempet Slagger ud i Kanalen et Øjeblik tidligere, og de havde glemt at sætte det manglende Stykke Ræling paa igen.

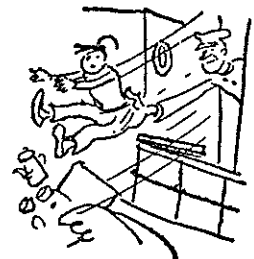
Det var strengt forbudt, og de vilde faa Fradrag i Hyren — men hvad kom det egentlig mig ved i dette mit sidste Øjeblik?

Vi sigtede lige paa det tomme Rum i Rælingen og paa den engelske Kanals graa, skummende Vintermørke . . .

Bag Dækshuset, i Læ for Stormen, stod anden Styrmand. Han hyggede sig lidt i Varmen, som steg op fra Risten omkring Skorstenen. Han saa mig komme, tog en Pejling af min Kurs, tog Hensyn til Hastighed og Afdrift og landede saa en muskuløs Arm ud og fik Greb i min Buksebag.

Kaffekande, Flødekande, Sukkerskaal, Teskeer og Bakke røg i Baljen.

Jeg fulgte dem med Øjnene og drog et Lettelsens Suk over, at vore Veje netop



skiltes paa dette Tidspunkt. Hovmester Svendsen vilde nok ikke være saa ked af at miste de Grejer, naar han overtlyede sig om, at jeg selv var blevet reddet, for han havde nemlig svoret, at han først vilde sparke mig ned ad Landgangen og derefter klage over mig paa Rederiet, naar vi kom hjem, og det vilde være trist, hvis alt dette skulde have været aflyst.

Saa fik jeg Taarer i Øjnene af Taknemlighed mod min tapre Redningsmand, hvis stærke Arm var Skyld i, at jeg ikke laa derude, saa der ikke mere var nogen lille Messepeter til at give dem Kaffe paa Broen. Jeg rystede Vandet af mig og vendte mig om for at række ham min Haand, som jeg saa tit har læst, at man gør, naar en Helt har frelst éns Liv med Fare for sit eget.

Hvorefter den heltemodige, stærke Haand gav mig en paa Skrinet af den Slags, man sent glemmer — endnu en, paa den anden Side — og saa et Spark i den Bukseende, der lige havde været med til at redde mit Liv.

„Din infame Snothas — i Forgaars var det en Fender, i Dag et helt Kaffeservice. Hvis du ikke tager dig i Agt, ruinerer du s'gu Selskabet.“



Flere Ord blev ikke vekslet. Men ved Afregningen blev Bakken og Servicet trukket fra min Hyre. Hovmesteren grinede.

Det er kun i Gaardsange, at Søfolk er sentimentale.

Men jeg havde alligevel den Triumf, at det var anden Styrmand, der sagde til Skipperen, at han godt kunde tænke sig, at jeg vilde blive anvendelig paa Dækket.

Og jeg kom paa Dækket, paa Lampemandens Vagt. Den, der ikke har Kendskab til maritime Forhold, ved ikke, hvad det betyder, men det er nogenlunde det samme, som hvis en Neger blev forfremmet til hvid Mand i det daglige Liv.

Ikke mere med at skure Rester af Spejlæg af Tallerkner, ikke noget med at tørre fedtede Borde i Messen og springe efter en Klokke — nej, Logi helt forude sammen med de rigtige Matroser, Rorstørn i Magsvej og andet Arbejde, som sømmer sig for et Mandfolk.

Til Nakskov, Odense og Aarhus efter Flæsk og Æg — til Newcastle, Hull eller London for at losse Landbrugsprodukterne og hjem med Sydfrugter, Stykgods eller Kul, Svinearbejde, naar Skibet skulde renses igen og gøres klar til Landbrugsvarerne, Slaraffenliv, naar Sække og Kasser med Sydfrugter gik

i Stykker og faldt ned fra Lossebommene, hyggelige Aftener i „Pandekagen“, „Løkken“ og „Centrum“ i Nyhavn, og spændende Orienteringsture i Pennyfields og Limehouse, naar Skibet gik ind i West India Docks usædvanlig snavsede og stinkende Omgivelser.

Saa skreg Decemberstormen en Nat gennem vor Rig, og Søerne kom væltende fra Øst og fik gamle „Constantin“ til at sitre. Seks Dage var vi om at bakke os frem mod den rasende Nordsø fra Tynemouth til Jammerbugten, to Dage maatte vi ligge underdrejet for Stormen, før vi turde vove Turen rundt Skagen.

Da var vi saa nær ved at forlise som en gammel, fuldtlastet Skude kan være det under den jyske Kyst i Snetykning og pibende Orkan.

Ingen af os havde ejet en tør Klud paa Kroppen i de sidste fem Døgn, styrbords Redningsbaad hang i Splinter i Daviderne, Dæk og alt opretstaaende var beklædt med et tommetykt Islag, og ingen Kaffe formaaede at holde Varmen i de røde Fingre og revnede Læber hos Mændene deroppe paa Broen.

Da vi endelig naaede ind til Kajen i Nørresundby, var den gamle Pontonbro sprængt af Stormen og Flodbølgen, som satte Vandet langt op i Aalborgs og Nørresundbys lavere liggende Gader — og dér paa Kajen stod min Onkel og slog Kors for sig.

Den Skibsdreng, der hang ud over Rælingen og vinkede til ham, havde ikke meget tilfælles med den skidt vigtige Realskoledreng, som havde givet Chaufføren tyve Øre i Drikkepenge for en Menneskealder siden paa Larsens Plads i København.

Der var ikke Saaler i Skoene, men til Gengæld var Haandfladerne blevet forsaalet med hornagtig Hud. Et Par uregelmæssige Verber var blevet glemt hist og her undervejs, men blæse være med dem, for i Stedet havde jeg lært at pudse Messing med Trippelse, at hive en Kasteline og vrikke en Jolle — og det vilde der vist nok blive taget Hensyn til, naar jeg om tre-fire Aar fik tjent nok til at gaa i Tørdok paa Styrmandsskolen, paa Vej mod den Dag, hvor det var mig, der stak paa Kassen, naar Messepeter ikke holdt fast paa Selskabets Ejendom!

Men jeg var seksten Aar, og jeg forstod mig ikke paa de mange Faktorer, der skulde stille sig i Vejen for min Fremmarch mod den Dag, hvor jeg havde Lov at sy en fin og gylden Snor paa det blaa Jakkeærme.

Jeg vidste intet om Konjunkturernes Falden og



Stigen, troede ikke, at der var nogen Forbindelse mellem de fine Herrer, der gik og købte Papirlapper rundt om paa Verdens Børser, og saa os, Søens frie Folkefærd.

Hvor kunde jeg ane, at det blev „Constantin“s sidste Tur, at hele Besætningen blev afmønstret, saa snart vi naaede til København, at Fyrene blev slukket under Kedlerne, og det gamle Skib lagt op for en uvis Tid mellem et Par Pæle udfor Nyhavn?

Jeg blev Vagtsmand om Bord i det døde Skib, gik muttersalene om og holdt Øje med Fortøjninger, og hvad der ellers kunde være, pudsede lidt nu og da og vrikkede i Land et Par Gange om Dagen for at spise Medister med Rødkaal for en Krone i „41“ i Nyhavn. Jeg svarede, naar Styrmanden eller Donkeymanden prajede mig derinde fra Kvæsthusbroen, og hentedem dem ud og satte dem ind igen — men dette var ikke at være Sømand. Det var Stilstand og Dvale, som Skolen havde været det.

Hænderne blev bløde igen, og saa bad jeg om at blive afmønstret.

Min Køjesæk stod og samlede Støv i et Hummer paa Christianshavn, medens jeg selv stod uvirksom og udvekslede triste Tanker med ligestillede i de endeløse Køer foran Forhyringskontorerne i Nyhavn og Toldbodgade.

Men vi var for mange. Baadsmænd lod sig gladelig mønstre ud som Jungmænd, for Konen og Ungerne skulde jo leve, og næsten hele den danske Tonnage laa i lange, uvirksomme Rækker langs Langelinies Kaj og mellem Havnens Bøjer med slukkede Fyr under Kedlerne.

Lange, triste Dage i Uvirksomhed, Vinterkulde og Tøsne — slet ingen lysende Fyr forude.

Saa sagde jeg Farvel til Lampemanden — Held og Lykke følge min gamle Kammerat, hvor han end færdes i disse forbandede Dage — og vendte min Kurs hjemad igen. Hyren var brugt til sidste Øre.

„Du skulde prøve paa, om du ikke kunde tjene noget ved at tegne Billeder!“ var Lampemandens sidste Ord til mig, da vi skiltes. Jeg havde tegnet et Billede af ham engang paa Frivagten, og det var blevet sat op paa Skottet med fire Tegnestifter.

— „De, der render rundt og tegner paa Beværtningerne, tjener nu ganske godt med Penge,“ fortsatte han. „Saa har du da altid det, medens du venter paa, at det bliver bedre Tider.“

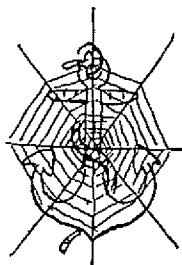
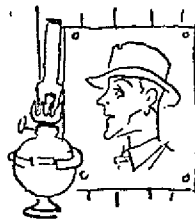
Jeg snakkede lidt med Mor om det, da jeg kom hjem — men hun syntes ikke rigtig om det med Beværtningerne i Nyhavn.

Hun anede jo ikke, at jeg kendte dem ud og ind, man fortæller nu engang ikke sin Mor, at man har faaet et blaat Øje i „Seven Seas“ i Le Havre, eller at man har maattet springe ud gennem et Vindue til Gaarden, fordi en Neger gik amok og trak Kniven i „Port Said“ ved West India Dock . . .

Og saa blev Enden paa det hele, at jeg skulde prøve at gaa i Boghandlerlære.

Der kunde man gratis læse alle de Bøger, man havde Lyst til, baade Jack London og Conrad og Stevenson — og der var der baade Blyanter, Viskelæder og Tegnepapir til Indkøbspris.

Saa blev jeg Boghandlerlærling i Næstved, og det var ikke saa godt . . .



„SKAGEN IND“ – Et Eventyr – og dog!

(Denne Fortælling paa Rim blev skrevet under Indsamlingen blandt de frie Danske i Storbritannien til Indkøb af »Spitfires«. Den første af de indkøbte Maskiner blev betalt med Penge inasamlet blandt Søfolkene og Navnet »SKAGEN IND«. Hvad dette Navn betød for de fra Hjemmet bandlyste Søfolk, behøver ingen Forklaring. Uindviede gøres opmærksom paa, at en »Jerry« er en Tysker – i snævrere Forstand en tysk Flyver – Tyskerne blev aldrig kaldt andet i England. »Tracers« - eller Tracerpatroner er sikkert ogsaa kendt i Danmark fra Flyverangreb. Skibe i Konvoj havde – særligt i Begyndelsen – ofte en stor Drage til Vejs for at hindre fjendelige Flyvere under Angreb at komme nær til Skibet. Senere blev disse Drager erstattede med smaa Barrage Balloner)

Af
Kaptajn RØDER

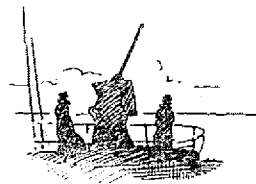


Det er en tidlig Morgen paa Havet —
Alt aander Fred — den sidste Rest
af Fuldmaaneskiven i Vest
snart ligger i Søen begravet.
Flammende Skyer i Øst antyder
Solopgangen — den gryende Dag —
vort Skib sig frem gennem Bølgen bryder —
zigzaggende, Slag i Slag.
Vi misted' Konvojen i en stiv Nordvester,
da vi for at bjerge de sidste Rester
af vore Baade — knuste af Søen — maatte dreje til.
Nuvel, med Guds Hjælp vi os greje vil —
endnu et Par Dages Sejlads maa vi døje,
saa kan vel i Havnen vi sikkert fortøje.
Fra Skibet der stirres med vagtsomme Øjne —
Kaptajn og Styrmand paa Broen — Vagt ved Kanonen,
vi er midt i det værste af Farezonen,
saa selv om Tankerne vandrer forfløjne,
vi maa give Agt —



U-Baade og »Jerries« er ude paa Jagt,
saa Minderne om de Kære derhjemme
vi vil dem ej glemme, men vi maa dem gemme
i vort Sind og anspændt vogte paa Faren, som lurar
paa os fra Dybet, og som fra Luften truer.
Dog alt synes roligt. Fra Kabyssen nu Duften
af Kaffe forjættende pirrer Lugteorganet —
da med et — hvad er det? Det brummer i Luften —
Alle stirrer mistænksomt ud over Oceanet. —
Kaptajnen hæver betænksom sin Kikkert —
nu farer han op: »Guds Død«, det er sikkert
en »Jerry«, Action Station, alle Mand paa Dæk —
lad os vise den forbandede Nazi fræk,
at nu skal han høre Døds marchens Toner
spillet af vore Lufts skytskanoner —

lad os vise ham, det er ganske
sikkert og vist, at slaas kan vi Danske.
Hele Mandskabet myldrer paa Dækket —
Kanonbetjeningen er klar ved Aftrækket
af hver Kanon — dér er »Jerry« — højt oppe —
ser ikke større ud end en Loppe.

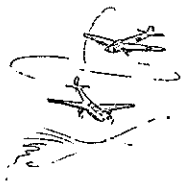


»Uha,« si'er Matros Peter Jensen, »Gud se i Naade
til mig arme Synder — mine Bukser er vaade.«
»Skidt med Bukserne — pas paa »Jerry« —
har Du set 'en?
Se saa at ramme ham lige midt i Planeten.«
»Jeg skal gøre mit værste,« si'r Pe'r og vender Skraae
»bare vi ikke hænger alt for gruelt' paa 'en.«
Alle stirrer anspændt mod Skyen —
der kommer »Jerry« — i Styrt som et Lyn.
Han, som før ligned' et Punktum blot,
nu synes at være saa stor som et Slot.
Nu høres Kaptajnen: »Fyr! Fyr! Giv ham hele
Molevitten —
lad mig se, hvem der først kan ramme Banditten.«
Knap har vi hørt Kaptajnens Kommando,
saa bryder der los en Helved's Fandango.
Kanonerne knalder — Tracerne lyser —
her kommer »Jerry« — i alle det gyser.
Nu lyder fra Broen: »Haardt Styrbord —
Fuld Kraft paa Maskinen.



Nu falder Bomben!“ — man hører en Hvinen
fra Bomben, som syntes styre ret mod mit Ho'de —
men det var altsaa bare noget, jeg tro'de.
Næh, agterude vi hørte den falde —
da den sprængtes, det gav et Spjæt i os alle.

Nu høres fra Broen: „Støt med Rorret — denne Gang gik det heldigt, men bliv paa Jer's Post — vort Held var tilfældigt, han kommer straks igen for at søge at ramme — lad os være klar til at gøre det samme.“ Rigtigt — der er han — kommer meget nær — han skulde fra den Højde ej ha' Besvær med at faa os — hvis ikke vi ham. Vi skyder — men, nej, vi kan ej faa Ram paa noget vitalt — Tracerne synes gaa ret gennem Skroget paa „Jerry“, men ham generer det slet ikke noget. Nu er han her — Aah, alt er nok færdigt — da sker der noget ganske mærkværdigt: Vi har ime'ns faaet tilvejs en Drage, og den kan „Jerry“ nok ej li' at tage. Han drejer brat af, før han Bomben la'r falde. Vi tænkte: „Saa, nu er det Nat for os alle“, men Dragen har hjulpet, Broen blot strejfes af Bomben, „forbier“ igen, men „near miss“ kan være Lumpen, og saa nært et „miss“ — nok ikke det fejler, at det vil ta' nogle svære Kegler, saa Kaptajnen raaber: „Fald ned, alle Mand, dæk Jer, dæk Jer, saa godt I kan!“ Vi venter aandeløse — intet sker — det var en „Fuser“, et „Gud ske Lov“ fra os alle buser, men nu høres en Stemme: „Kaptajn, Kaptajn, der er en anden —“ „Hvad — hvor, hvor? Ja, for Fanden — der er en til, klar ved hver Skyder — iad os plaffe ham ned, den forbistrede Snyder.“ Vi springer til Kanonerne, men hvad er der løs? Den nye har ikke Spor Interesse i os. Nu ser vi — Hurra, det er en Jager — en Britte, som Kurs efter „Jerry“ tager.



„Hurra, paa ham — giv ham vor dybtfølte Tak for sidst — Ih, hvor han gi'r ham — næh, hvor han faar Lak.“ Over Skibet de rasende cirkler — „Jerry“ prøver at undfly, men som en veltrænet Støver er Jageren over ham — snart er det over — „Hurra — der fik han ham, den Nazi Sjover.“ Et dumpt Brag — og vi ser „Jerry“ som et Flammehav styrte i Søen og forsvinde i den vaade Grav. „Nuvel,“ si'r Kaptajnen, „han fik den Lod, han fortjener, men Jageren, som betalte vor Gæld med Rente, han kommer herhen, lad os raabe saa højt, vi kan: Hurra for vor Britte fra Coastal Command!“

„Iholdt!“ raaber Baasen, „vær nu ej saa gesvindig, raab blot Hurra, men kig først lidt mere besindig paa Jageren — ja, det er et rent Mirakel, men er han en Britte, saa er jeg en Stakkel. Britten er god nok, men denne en Britte?“



Gu' er han ej — derpaa bander Baadsmanden Pe'rsen og jeg.“ Vi glør paa ham med en spørgende Maaben, men nu bli'r der livligt — en Hujen og Raaben. Jageren stryger tæt forbi os — Piloten vinker og nikker. — Vi stirrer — er det sandt? Der er noget, som i os klikker. — „Ja — ja vist er det sandt — se, se Navnet — og saa blev vi ellevilde. Vi raabte og skreg, og vi græd og vi lo paa engang — og „Dansken har Sejren vundet,“ vi sang — man skulde tro, vi havde faaet den store Dille — og Kaptajnen raabte: „Hejs Dannebrog for Satan — kan I da ikke se, den lange Laban i Maskinen er Dansk — en af vore Flyverdrenge. Han skal leve! Oh, gode Gud, lad ham leve meget, meget længe.“ Det Syn vil jeg aldrig glemme — lad mig saa blive hundrede Aar og sidde og gumle i Krogen derhjemme, det Billede for mig nu altid staar præget i min Sjæl. „Se, hvor Solens Straaler i Planerne blinker — det er Haabet, Gutter, som til os vinker. Det er Haabet — og Troen paa Danmark — ja, tilvisse, vi maa have mange, mange flere af disse.“ „Hallo, der har vi ham igen — kip med Flaget! Se, han har et lille Dannebrog paa Staget. Se, hvor ivrigt han vinker igen — Du danske Flyver — Du vor allerbedste Ven. Se, hvor Morgensolen nu forgylder Navnet — synes I ikke, det dulmer — dulmer paa Længslen og Savnet? Det Navn, vi der ser, har tændt i vore Hjerter og Sind en Haabets Flamme. Tak, Du kække, danske Flyver — og Gud velsigne „Skagen ind“.

Marts 1942.

H. C. R.



Jævn døgnstorme

*Solnedgangstimen før Natten kommer –
Vesthimmels Smaalam er trippet hjem,
og Jævn døgnstormen mod Ruden trommer,
og Nattens sorte Bukke stormer frem.*

*Den vilde Stormfugl staar over Havet
med hæse Skrig af sit vaade Hi,
og alt det Onde i Mulm begravet
raaber med vrede Røster: „Her er vi!“*

*I Skumringsskæret staar Trækfuglskaren
hen over falmet Skov i Øst,
ilsomt den flygter for Nattefaren
paa Kryds mod Vejret, mod Sydens Kyst.*

*Jeg ser mod Øster, jeg ser mod Vester
og lytter efter de Vingeslag –
af Somrens Fylde jeg ser kun Røster,
hvem mindes Liljen en regntung Dag?*

*De stolte Skove er vilden Hede,
den sidste Rose ved Dødens Ror. –
Kom, Charon, Du – jeg er tilrede,
thi ensom jeg paa Heden bor.*

Axel Heidam.

Med List og Lempe og to Kanoner

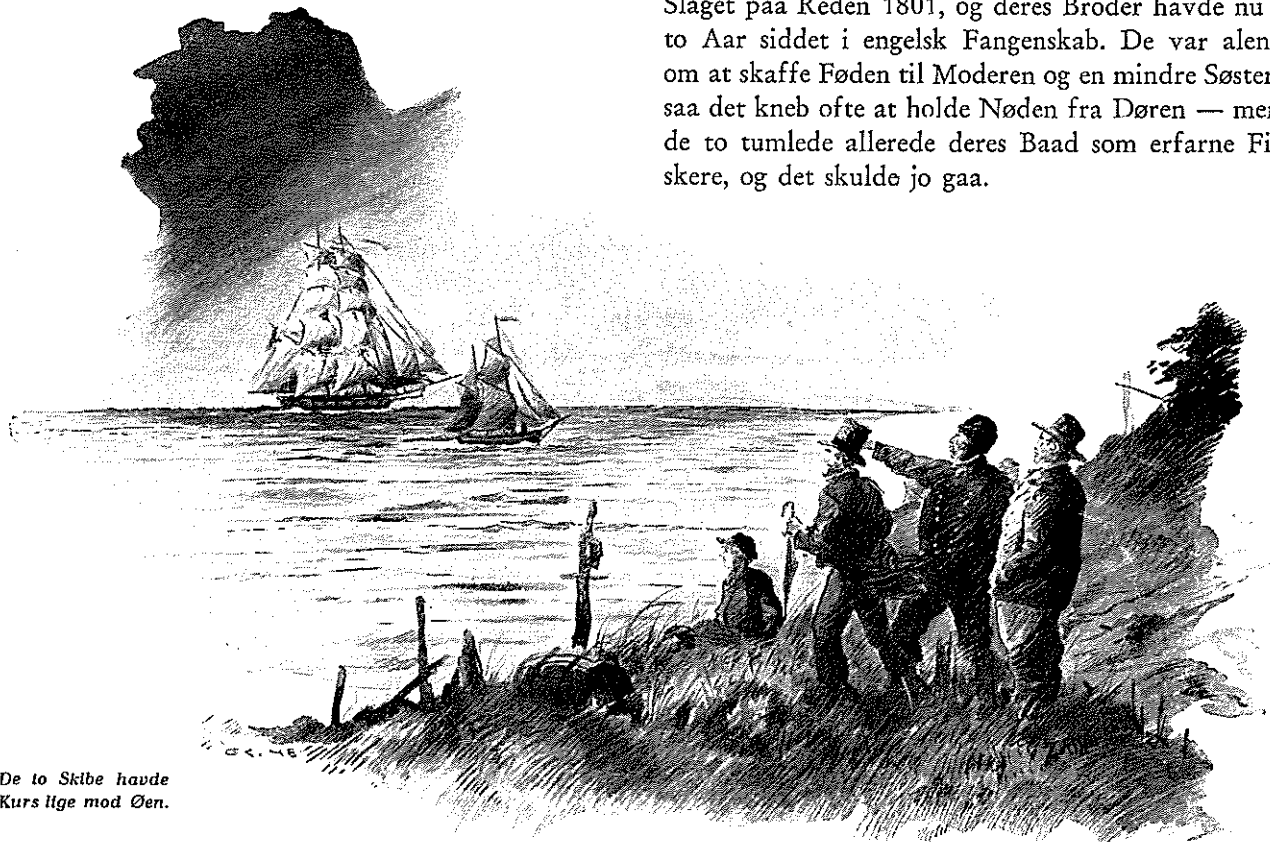
Af DINES SKAFTE JESPERSEN — Illustreret af OSCAR KNUDSEN

DET saa sort ud for Danmark, dengang Englænderne i 1807 havde bombarderet København og taget hele vor Flaade. I de Aar, der fulgte, huserede engelske Orlogsskibe i de danske Farvande. Intet Fartøj kunde stikke i Søen uden Fare for at blive opsnappet og sendt som Prise til England, hvor Skibet blev solgt, og Mandskabet sat i Fængsel.

Det eneste, Dansken havde at sætte op mod Englands Magt, var en Flaade af smaa Kanonbaade, som blev stationeret rundt langs Kysterne for at gøre Fjenden mest mulig Skade.

Oppe paa den lille Ø, *Holmen*, i det nordlige Kattegat mærkede man ikke meget til Krigen. De fattige Fiskere passede deres Dont som i Fredens Dage, men naar de kom til Fladstrand med deres Fangst, hørte de om Engelskmandens Voldsgerninger, og det var ikke sært, at de sindige Fiskere knyttede Næven, naar en engelsk Orlogsmand strøg deres Ø forbi.

Der var især to unge Mænd, som med vrede Øjne fulgte de hvide Sejl, til de forsvandt under Synsranden. Store Drengene var de vel nærmest, kun — sytten og femten Aar. Deres Far var faldet i Slaget paa Reden 1801, og deres Broder havde nu i to Aar siddet i engelsk Fangenskab. De var alene om at skaffe Føden til Moderen og en mindre Søster, saa det kneb ofte at holde Nøden fra Døren — men de to tumlede allerede deres Baad som erfarne Fiskere, og det skulde jo gaa.



De to Skibe havde
Kurs lige mod Øen.

En Dag hen paa Efteraaret sad Jakob og Hans, som de hed, og talte om Nattens Fangst. De var netop kommet hjem fra Garnpladsen og varmede sig nu ved et dampende Krus Øl med Sirup i. Jakob mente, at de skulde agne et Sæt Kroge og hen under Aften sætte dem fra Øens Sydspids ud mod Revet, men inden Hans fik sagt sin Mening om Tingene, blev Døren revet op, og deres Søster kom styrtende ind.

„Der kommer to Sejlere nordfra, og gamle Anton siger, at den ene er en Engelskmand,“ raabte hun ophidset.

Begge Drengene sprang op. „Hvad Landsmand er den anden,“ spurgte Jakob.

„Det ved jeg ikke. De andre staar oppe paa Fyrbakken.“

Oppe paa Øens højeste Punkt stod en Flok Fiskere og stirrede ivrigt ud over Vandet. Der blæste en jævn Brise, og Bølgerne brødes over Stenene i Strandkanten. Langt til Søs skimtede man to Skibe, der havde Kurs lige mod Øen og hurtigt kom nærmere. Det forreste var en Jagt, der med alle Sejl sat flygtede for en stor Brig. Hans og Jakob lyttede til Mændenes Samtale.

„Jeg er sikker paa, at det er Anders Vingelsøn. Han listede til Norge med en Ladning Korn for en Uge siden,“ sagde gamle Anton, den ældste af Fiskerne.

„Da kan Engelskmanden faa Hyre med at hale ham, hvis ellers Vinden bliver staaende. „Sjøbjørnen’ er en god Sejler,“ mente Mads Tamsen.

„Det kan du have Ret i, Mads, men Vinden flover, og saa vil han snart kunne række ham med Kanonerne. Det skal nok være den Kaper, de talte om i Fladstrand forleden,“ sagde Anton.

„Saa maatte han hellere være faldet i Hænderne paa en rigtig Orlogsmand. De Kapere er noget Rak — og han slipper ikke. Der er jo næsten ingen Vind mere.“

Briggen var halvt godt ind paa Jagten, som holdt ind mod Land for at redde sig ind paa saa lavt Vand, at det store Skib maatte opgive Forfølgelsen, men pludselig væltede Røgen ud af Briggens forreste Kanoner. Den svage Vind bar de dumpe Drøn ind over Øen.

„Kan vi ikke ro til Fladstrand og varsko Løjtnant Jansen?“ Jakob stod med knyttede Hænder og fulgte den spændende Jagt.

„Nej min Dreng. Han har kun to Kanonbaade for Tiden og kan ikke udrette noget mod de fjorten Kanoner paa Briggen. Men skammeligt er det at se paa. Anders har Kone og seks Børn derhjemme.“

Skuddene faldt nu hurtigt efter hinanden, men Jagten fortsatte ufortrøden sin Flugt, indtil en vel-

rettet Kugle skød Topstangen ned. Saa var alt Haab ude, og Flaget blev strøget. Kaperen havde vundet en letkøbt Sejr og satte en Baad i Vandet for at tage Prisen i Besiddelse. Jakob stod med Taarer i Øjnene. Nu skulde det gode Skib slæbes til England, og Anders Vigelsøn og hans Folk spærres inde.

De to Skibe ændrede Kurs og holdt østen om Holmen. Nogle Hundrede Alen ude lod de Ankrene gaa. Fiskerne saa uroligt paa hinanden. Mon Fjenden vilde gøre Landgang paa Øen? Gamle Anton mente dog, at de blot vilde reparere „Sjøbjørnen“, før de sejlede videre.

Jakob trak sin Broder med ned mod Baadehavnen paa Øens Vestside. „Jeg kan ikke holde ud at se dem ligge der. Lad os gaa ud og pilke nogle Torsk.“

Hans protesterede. „Vi kan da ikke ro ud, naar Eng . . .“

„Snak — vi ror sønder paa til Revet. Der kan de ikke se os.“

Et Øjeblik efter havde de kastet los og stak til Søs. Jakob trak haardt paa Aarerne. Hans Sind var i Oprør. Det harmede ham, at han ikke kunde hjælpe sine Landsmænd, men gamle Anton havde nok Ret. — Der var ikke noget at gøre.

Da de naaede Fiskepladsen, kastede de Pilkene ud og begyndte at arbejde med sejge Ryk. Det var fint Pilkevejr. Vinden havde lagt sig helt. Havet var blygraat og uden en eneste Krusning. Kun de tunge Dønninger hævede og sænkede sig i sugende Drag, som om et stort Havuhyre laa og aandede under Overfladen — men der løb en rivende Strøm, som drev dem nordpaa. Hans maatte trække Pilken ind og bruge Aarerne for at holde dem over Revet, hvor Torskene stod tættest. Jakob halede den ene store Fisk op efter den anden — men saa gik der pludselig lang Tid uden Bid.

„Vi driver alligevel af. Hal ordentlig ud,“ kommanderede han.

Og saa skete det —

Da Hans trak til af alle Kræfter, knækkede den styrbords Aare. Han tumlede bagover og slap i Faldet den anden, som gled udenbords og drev uden for Rækkevidde, inden Jakob naaede at faa Tag i den.

„Hvorfor holdt du ikke fast,“ raabte han ophidset.

„Jeg slog Hovedet mod Fortoften. Kan vi ikke svømme ud efter den?“

„Er du gal. Vandet er iskoldt — og i den Strøm. Kom nu op med dig. Vi maa prøve at ro ind med Bundbrædderne.“

De sled i det af alle Kræfter med hver sit Bræt, men Strømmen drev dem ubarmhjertigt til Søs —

lige op mod de to Skibe. Det var haabløst. Hans satte sig i Bunden af Baaden og græd. Jakob trøstede ham med, at Englænderne sikkert ikke førte Krig mod Drengene, og at de nok kunde laane et Par Aarer derude.

„Hvad der end sker, maa du love mig at lade være med at tude. Det gaar nok altsammen,“ — men inderst inde var han selv alt andet end rolig.

Briggen Mandskab havde faaet Øje paa den drivende Jolle og satte en Baad ud for at undersøge, hvad det skulde betyde. For kraftige Aaretag skar den gennem Vandet, og kort efter huggede Manden i Forstavnen sin Baadshage i Jollens Ræling. En Regn af Spørgsmaal haglede ned over dem, men da ingen af dem forstod Engelsk, nøjedes Jakob med at pege ind mod Øen og med Tegn forklare, at de havde mistet Aarerne.

Officeren i Agterstavnen gav en kort Ordre, Jollen blev taget paa Slæb, og saa gik det tilbage mod Briggen. Hans var lige ved at græde igen, men Jakob gav ham et Knubs mellem Ribbenene. Nu gjaldt det om at holde Hovedet klart. Mændene i Baaden saa ud til at være baade raa og brutale.

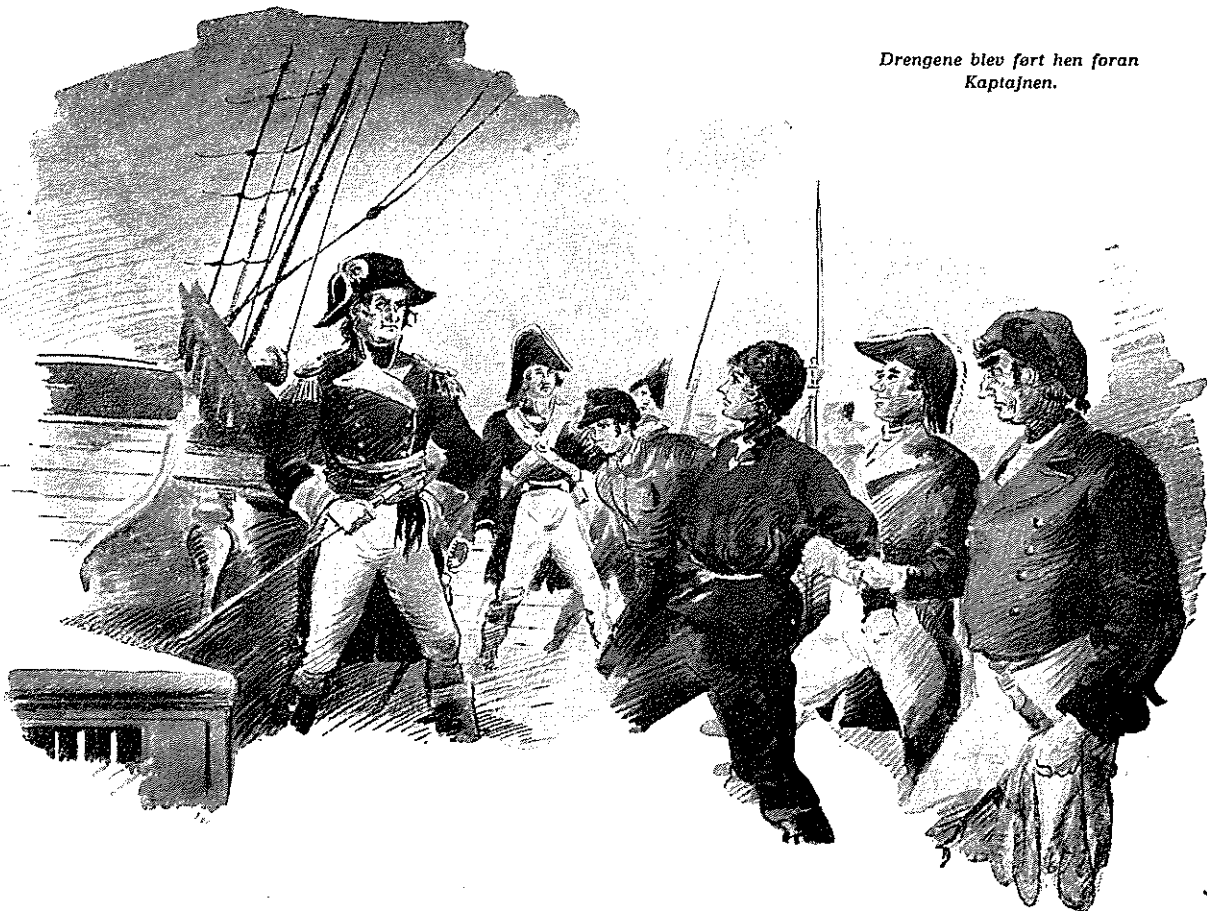
De løb langs Siden af Briggen, og en Række grinende Ansigter viste sig over Rælingen. Under Latter og Raab blev Drengene skubbet op ad Falde rebet og ført hen foran Kaptajnen, som stod midt-skibs. Det var en frygtindgydende Skikkelse, og de grove Ansigtstræk skæmmedes af et rødt Aar fra

højre Øje helt ned til til Mundviggen. Han kaldte paa en Matros, der kunde en Smule dansk, og nu blev Drengene underkastet et skarpt Forhør.

Jakob fortalte, hvordan det var gaaet til, at de var drevet til Søs, og bad saa mindeligt, om de ikke nok maatte laane et Par Aarer, saa de kunde komme tilbage til deres Mor, som kun havde dem til at sørge for sig.

Da denne Bøn blev oversat, lød der en skraldende Latter fra Matroserne, og Kaperkaptajnen smilede haanligt. Drengene saa forfærdede paa hinanden, men Jakob maatte stadig besvare nye Spørgsmaal. Kaperen vilde vide, om der laa Kanonbaade i Fladstrand, og om Folkene inde paa Øen havde Vaaben. Jakob svarede, at der ikke havde været Kanonbaade i Farvandet i lang Tid. Hvor mange Vaaben, der fandtes paa Øen, vidste han ikke saa nøje — men en Snes Bøsser og lige saa mange Hugerter skulde der nok være.

Kaptajnen stod et Øjeblik og tænkte sig om. Saa sagde han noget, som blev besvaret med Jubelraab af Besætningen. Tolken fik travlt med at oversætte. — „Kaptajnen siger, at I nok skal faa Lov at komme hjem, men først skal I hente alt det Øl og Rom, der findes paa Øen. Hvis han er tilfreds med det, I kommer med, skal I faa Lov at slippe, men hvis I ikke er tilbage her inden en Time, skyder vi alle jeres Hytter i smaa bitte Stykker. — Har I forstaaet det?“



Drengene blev ført hen foran Kaptajnen.

„Javel — vi skal nok være her. Men Aarerne . .“

„De ligger i Baaden. Skynd jer nu lidt. Det ser ud til, at vi faar Taage.“

Drengene kom i Jollen og roede indefter fulgt af Tilraab fra Mændene, som var meget oplivede over Udsigten til en glad Aften.

„Tror du, han holder, hvad han lovede,“ spurgte Hans.

„Det gør han nok,“ svarede Jakob, men der var ingen rigtig Overbevisning i hans Stemme.

„Hvorfor sagde du det om alle de Bøsser. Det passer jo ikke?“

„Selvfølgelig for at de ikke skal finde paa at gaa i Land. Det er sikkert nogle fejge Hunde, naar det kommer til Stykket. — — Det skal nok passe,“ tilføjede han eftertænksomt, „vi faar Taage inden en Time.“ Han stirrede ud mod Briggen, der laa og svajede for Ankeret med Agterenden ind mod Land.

„Hvad tænker du paa. Du ser saa underlig ud.“

„Jeg tænker paa, at vi maaske kan narre dem endnu, hvis de derhjemme blot vil hjælpe os — og det skal de.“

Jollen nærmede sig Stranden, hvor næsten hele Øens Befolkning var forsamlet. Ivrigt Spørgsmaal lød ud til dem, og villige Hænder halede Jollen op mellem Stenene. Hans blev sendt hjem for at fortælle Moderen, at de var i god Behold, og imens forklarede Jakob, hvad der var sket, og paa hvilke Betingelser, de var sluppet fri.

„Skal vi holde Gilde for de Slyngler,“ sagde en af Fiskerne misfornøjet. „Prygl skulde de have i Stedet for.“

„Det kan de maaske ogsaa faa.“ Jakob var sprunget op paa en stor Sten. Hans Øjne lyste af Iver. „Vi maa have Bud over til Løjtnanten, at han skal komme med Kanonbaadene.“

„Han er allerede listet op i Læ af 'Kjølpén',“ afbrød gamle Anton. „Men om en halv Time har vi brandtyk Taage, og — —“

„Ja, netop — og det er den, der skal hjælpe os. Nu stuver vi det stærkeste, vi har af Øl og Brændevin, i Jollen her, og saa maa Tømmermanden laane mig et Par store Trækiler og en Trækølle.“

„Hvad vil du med den?“

„Jeg fik et Indfald, da han før svajede Agterstavnen mod os. Naar de først har faaet noget at drikke derude, skal jeg nok se mit Snit til at faa banket et Par Trækiler ind paa begge Sider af Roret. Saa snart der kommer Luft, vil Taagen lette, og saa kan Kanonbaadene angribe. Naar Briggen ikke er under Styring, kan de sagtens klare sig.“ Jakob saa forventningsfuldt rundt paa Fiskerne, som var blevet smittet af hans Iver. Gamle Anton strøg sig over Skægget.

„Du er en brav Knøs — og vi skal nok sende Bud til Løjtnanten, men hvis de opdager dig, saa sker der dig en Ulykke.“

„Det gør de ikke, for jeg lægger uldne Klude imellem. Lad os nu skynde os.“

Der blev Travlhed. En lille Skægte pilede af Sted mod Kjølpén. Den holdt sig i Dækning af Øen, saa den ikke kunde ses fra Briggen, hvor man ellers holdt skarpt Udkig. De saa kun Mændene løbe i alle Retninger — selvfølgelig for at finde Drikkevarer frem, mente man.

Kromandens Kælder blev næsten plyndret, og en af Fiskerne rykkede ud med et Anker gammelt Øl, som ellers skulde have været gemt til en mere festlig Lejlighed. Snart var Baaden lastet med Øl- og Brændevinsankre, men under Agtertoften laa et Bundt store Trækiler og en Kølle indpakket i en tyk ulden Trøje.

Luften blev mere og mere ulden. Taagen kom drivende som store fugtige Totter. Ude paa Briggen var man urolige for, at Drengene ikke skulde finde frem til Skibet, men Jakob gav sig god Tid, for at Taagen kunde blive rigtig tyk.

Det sidste Stykke maatte de ro efter Raabene derudefra, og da de endelig lagde til ved Skibssiden, blev de modtaget med en Strøm af Skældsord, fordi det havde været saa længe. Vreden druknede dog snart i Jublen over de mange Drikkevarer, og et af Ankrene blev straks stukket an. Jakob var spændt paa, om Kaptajnen vilde holde sit Ord, men denne havde allerede smagt det gode danske Brændevin og gav naadigt Tegn til, at de kunde forsvinde.

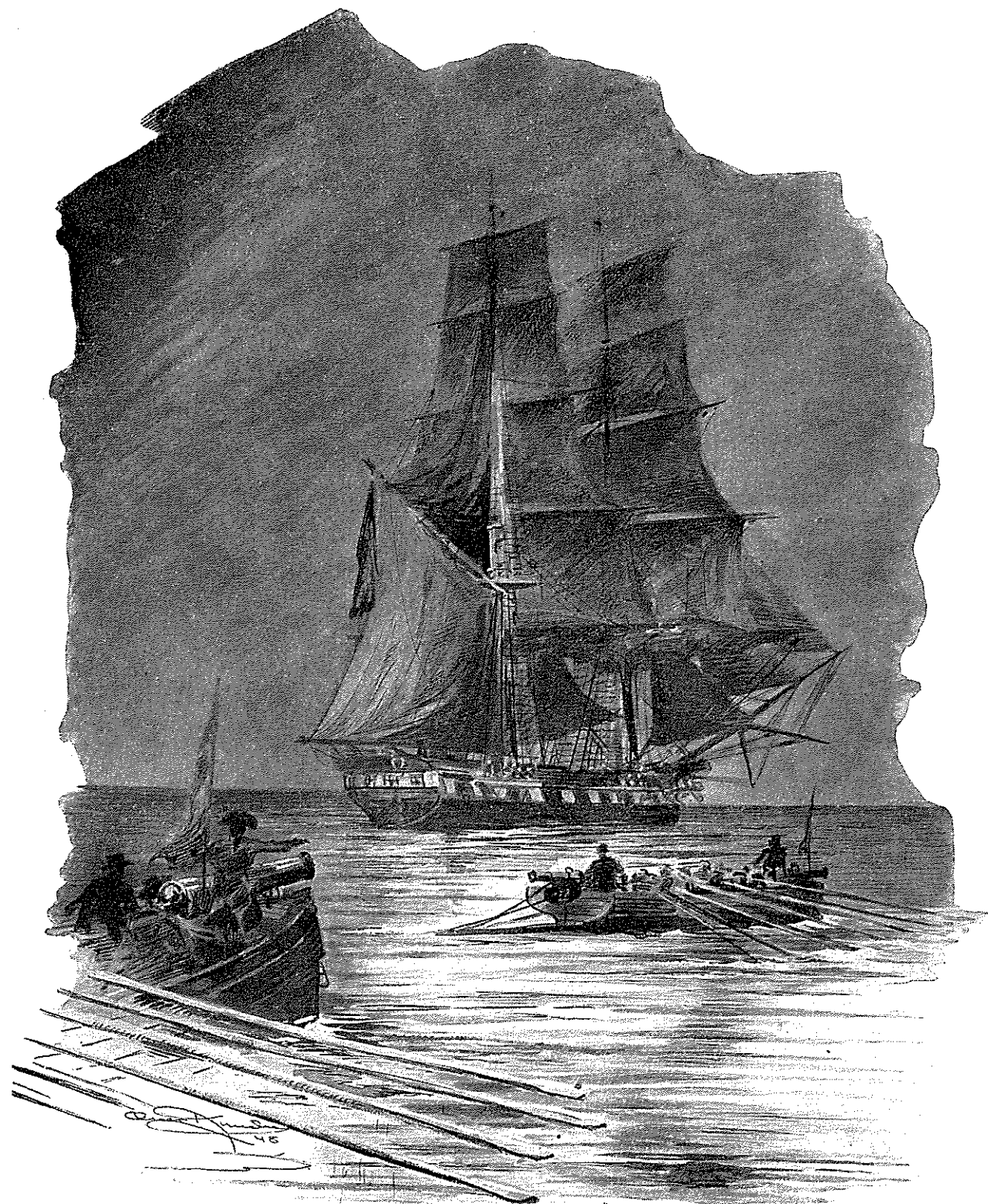
„Maa vi ikke ligge fortøjet her lidt, til Taagen letter,“ spurgte Jakob. Tolken talte et Øjeblik med Kaptajnen, som aabenbart var i naadigt Humør.

„I maa gerne blive liggende, men lad være at falde i Søvn. Vi letter, saa snart det klarer op, og det varer ikke længe.“

Drengene takkede og gik i Jollen, som de halede agterefter.

„Kan du se, det gaar,“ hviskede Jakob triumferende. „Gør fast til Rorkæden. Giv den halvanden Favnlige — og saa venter vi et Øjeblik.“ De lagde sig i Bunden af Baaden og lyttede til Larmen oppe fra Dækket.

Drikkegildet var i fuld Gang. Raab og Sang og Tramp af tunge Støvler. Det lød helt uhyggeligt gennem Taagen. Da der var gaaet gaaet en halv Snes Minutter, mente Jakob, det nok gik an at begynde. Han fik Bylten frem, mens Hans halede Jollen klods op mod Agterstavnen. Forsigtigt blev en Kile presset ind fra hver Side, og Køllen kom frem. De svage, dumpe Slag druknede fuldstændigt i Larmen fra Dækket. Da han vilde tage fat paa de



*Kanonbaadene kom i
Stilling uden at blive
opdaget.*

næste to, skubbede Hans pludselig Baaden fra, saa den lagde sig for Svaj.

Begge Drengene sank om i Baaden, som om de sov. Hans havde hørt Trin paa Dækket, og nu stak

Tolken Hovedet frem over Rælingen. Han svingede et Krus i Haanden og skraalede noget om, at han vilde drikke en Skaal for den danske Flaade, som nu var kommet til at sejle under et bedre Flag —

hvorefter han trampede tilbage til Kammeraterne. — „Drik du bare,“ mumlede Jakob. „Jo mere des bedre. Hal saa ind igen.“ De sidste Kiler blev anbragt og forsvarligt banket fast. Det var heller ikke for tidligt. Der kom Krusninger paa Vandet, og Taagebanken var ved at drive bort. Strømmen var vendt og løb nu sønderpaa. De kastede los og drev et Stykke bort fra Skibet, før de lagde Aarerne ud.

Nu maatte Kanonbaadene snart være naaet frem. Hans stod op og holdt Udkig, mens Jakob roede ganske langsomt i den Retning, hvorfra han ventede dem. Hvis de ikke snart kom, kunde hele Planen blive ødelagt.

„Der kommer de. Der kommer de,“ raabte Hans ophidset.

Frem af Taagen dukkede de to lave og svære Baade, hver med en stor Kanon forude. Helt spøgelsesagtige saa de ud. Lige bag dem fulgte to Joller inde fra Øen. Hurtigt var de paa Siden af den forreste Kanonbaad. Jakob sprang ombord og gav Hans Ordre til at ro hjem.

„Er det dig, som hedder Jakob,“ spurgte Løjtnanten, som stod agter.

„Javel, Hr. Løjtnant, og alt er i Orden. Mandskabet paa Briggen er ved at drikke sig fulde, og Roret er kilet.“

Baadene laa nu tæt sammen. Mændene lyttede til Jakobs Beretning. Af og til lød der en anerkennende Mumlen. Saa tog Løjtnanten Ordet.

„Ja, Manne — saa ligger der altsaa en Prise og venter paa at blive slæbt til Fladstrand. De har ikke opdaget os endnu. Naar vi lægger os agten for ham, kan han ikke faa sine Kanoner til at bære paa os, mens vi kan bestryge ham langskibs. Vi skal nok snart gøre ham mør.“

Der lød dæmpede Hurraraab. Folkene løsne Huggertene og eftersaa Pistolerne.

„Aarerne ud. — Ro væk overalt.“

De to Kanonbaade skød frem Side om Side. Fiskerjollerne fulgte langsomt efter, og allersidst kom Hans, som ikke vilde snydes for det mest spændende. Nu kunde man skimte Briggen. Vinden friskede stadig og splittede Taagesløret, men der var ingen af Kaperne, der tænkte paa at holde Udkig, saa Kanonbaadene kom i Stilling uden at blive opdaget.

„Vel roet. — Klar ved Kanonerne, og hvert Skud skal ramme. — Lad os saa faa dem vækket. — Brænd løs.“

To Skud bragede. Virkningen var næsten overvældende. Splinterne røg fra Træværket, hvor Jern-

kuglerne pløjede sig Vej. De drukne Kapergaster tumlede hen til Rælingen og stirrede paa Fjenden, der var dukket frem som ved et Trylleslag. Der var haabløs Forvirring paa Dækket. Kaptajnen søgte at faa sine Folk under Kommando. Endelig lykkedes det at faa Ankeret kappet og et Par af Sejlene strakt. Der lød et Brøl af Raseri, da de opdagede, at Briggen ikke kunde styres, og alt imens strøg Kuglerne hen over Dækket. Paa den korte Afstand var det umuligt at skyde forbi. Kaperne søgte at varpe Skuden rundt for at faa Bredside til, men Kanonbaadene fulgte med og holdt sig stadig agten for Briggen.

„Hold højt,“ kommanderede Løjtnanten. „Pas paa ikke at ødelægge hans Skrog. Vi skulde jo gerne have ham hel med hjem.“

Kaperne prøvede at faa bakset en Kanon i Stilling henne agter, men straks blev der givet Ordre til at lade med Kardæsker, og et Par Skud jog dem hurtigt forefter igen.

„Hvorfor sender de ikke en Mand ned for at fjerne Kilerne,“ sagde Jakob, som stod ved Løjtnantens Side.

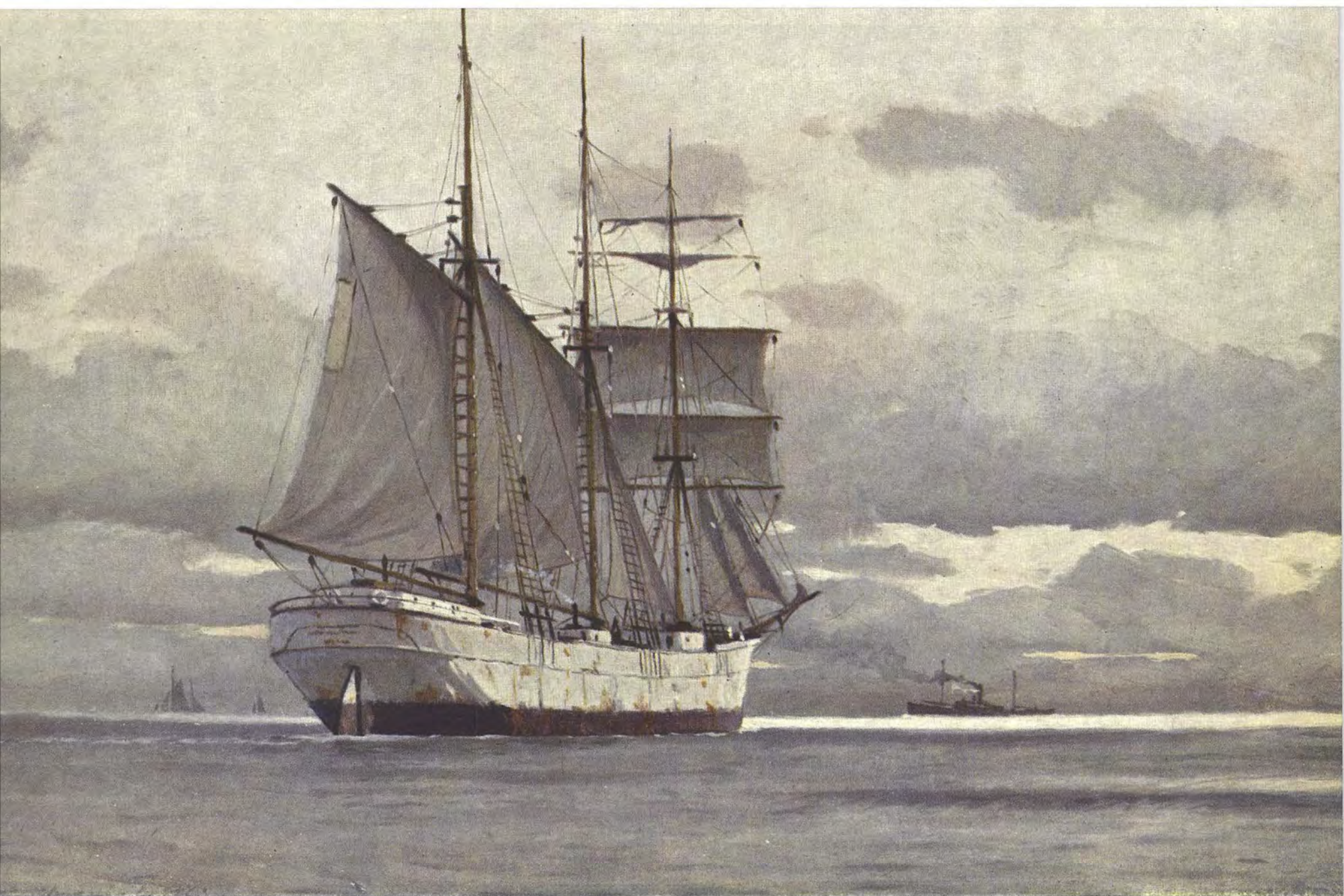
„Det skal jeg sige dig, min Dreng. — Godt ramt, Gert Baadsmænd. — Nej ser du, disse Kaperer er som Regel nogle farlige Karle, naar de gælder om at overfalde fredelige Handelsskibe — men selv at være Skydeskive, det passer dem ikke. — Se, nu stryger han Flaget. — Hold inde — — Ro væk overalt.“

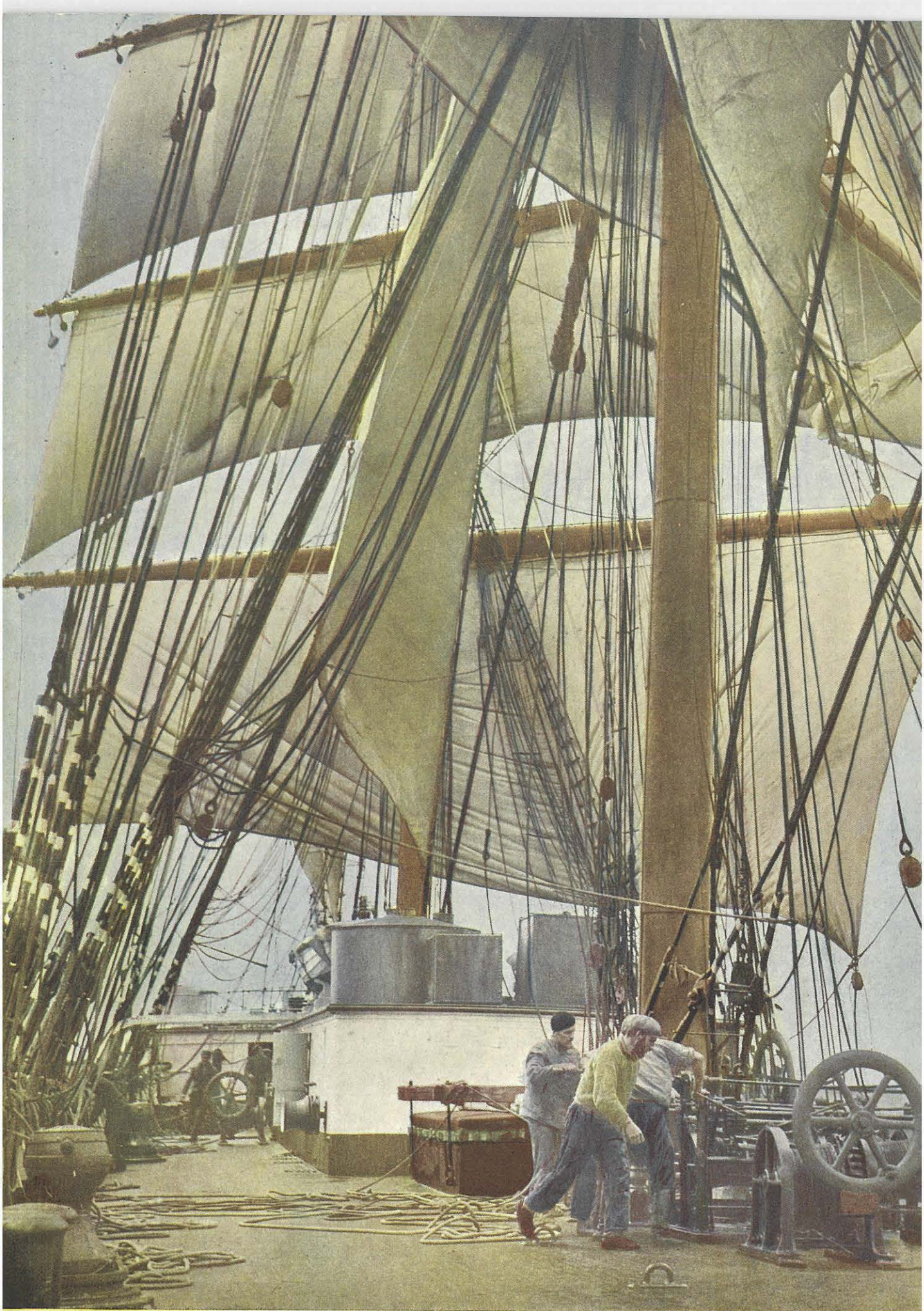
Under dundrende Hurraraab roede Baadene frem. Løjtnanten greb Raaberen, og paa Engelsk beordrede han alle Mand under Dæk, da han ellers vilde fortsætte Skydningen. Den anden Kanonbaad blev sendt over til „Søbjørnen“, mens Løjtnanten med sine Folk entrede Briggen. Der var ikke en levende Sjæl at se paa Dækket. I Løbet af et Øjeblik var alle tre Luger skalkede og tre Mand sat paa Vagt ved hver. Briggen var erobret.

Hans og Jakob stod henne ved Agterstavnen og saa ned mod Roret, hvor de havde tilbragt de spændende Minutter. Det var næsten ikke til at forstaa, at det altsammen var Virkelighed. Løjtnant Jansen kom hen til den sammen med flere af Folkene.

„Naa, Tømmermand — faa saa de Kiler fjernet og lad os komme af Sted til Fladstrand. Det giver gode Prispenge. Ikke mindst til jer, Drengene — og vi kan vel nok være enige om, at I har ærligt fortjent dem.“

Hurraraabene, der fulgte Løjtnantens Ord, kunde mageligt høres helt ind til Øen.





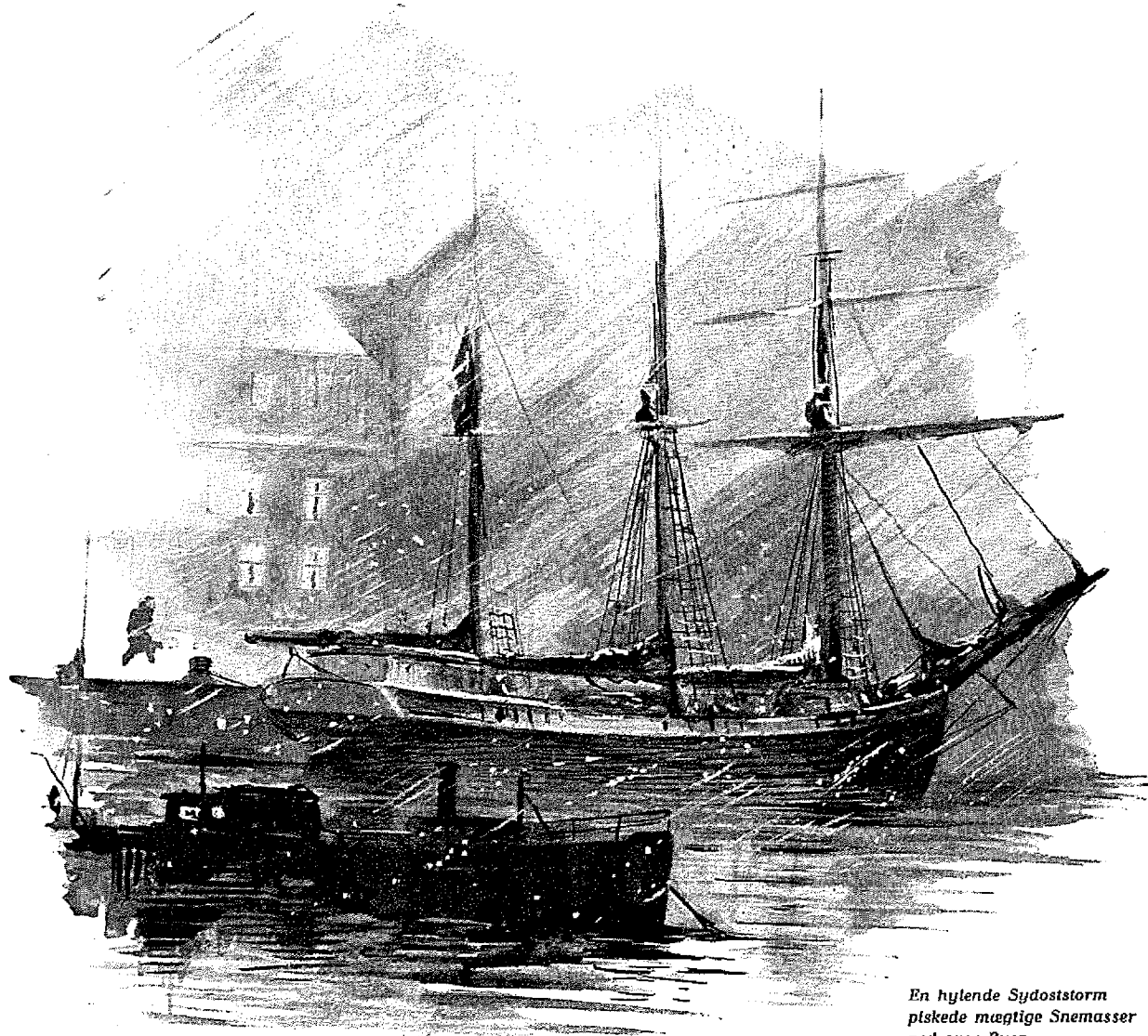
JULEGÆSTEN

Af CHR. CHRISTIANSEN · Ill. af OSCAR KNUDSEN

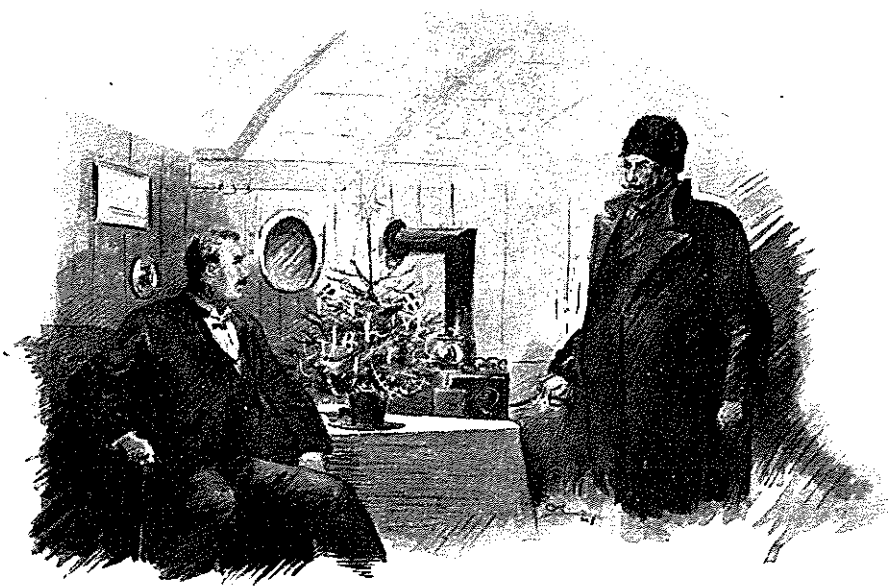
EN Juleaften i Midten af Halvfemserne huskes endnu af mange ældre Mennesker. En hylende Sydstorm piskede mægtige Snemasser ned over Byen, Stormen malede Sneen sammen i næsten ufremkommelige Driver, det var et Herrens Vejr. Gaderne laa øde og mennesketomme hen, de fleste Forretninger var lukket, kun hist og her var en forsinket Handlende ved at sætte Skodderne for sine

Butiksvinduer eller hastede hjemefter for at nyde Aarets største Festaften i sine festligt oplyste Stuer, sammen med sin Familie. Men laa Gaderne mørke hen, straaled til Gengæld Lysene ud fra alle Salsvinduer, og glade Stemmer samt de smukke, gamle Julesalmer klang ud derfra. Det var en rigtig Juleaften.

En Mand var paa Vej over Knippelsbro ud mod



En hylende Sydstorm piskede mægtige Snemasser ned over Byen.



Hvem er De, om jeg maa spørge....og hvad ønsker De?

Christianshavn. En firskaaen, kraftig Skikkelse, den store Kavaj, hvis Krave var slaaget op, saa kun Overansigtet var frit, den tykke Pelshue og Mandens Gang, tydede paa Sømanden, en Mand, der var fortrolig og kendt med al Slags Vejr. Han drejede ned ad Brogade, hvor han var lidt i Læ af Husene, fortsatte ned gennem Strandgade, hvor han i Forbifarten blev hilst med et hjerteligt „Glædelig Jul“ af en Politibetjent, der var krøbet i Læ i en Portaabning, og benyttede Lejligheden til at tage sig en Pibe Tobak, og da han var kommet gennem Sct. Annægade og over Snurrebroen, drejede han til venstre langs den gamle Kanal. Her laa i de Dage en Mængde Skibe oplagt om Vinteren, for det meste Skonnerter af alle Slags. Af og til standsede han for at læse Skudens Navn paa Boven, men først helt nede ved Bodenholfs Plads fandt han, hvad han søgte. Det var en temmelig stor 3-mastet Skonnert, med hvide Bogstaver paa den sorte Skanseklædning stod der tydeligt „Cornelia“. Manden brummede tilfreds, gik hen mod Agterskibet, og uden at bekymre sig om den lille, fikse Landgang med Strækketove og Lønningstrappe, der var anbragt midtskibs, gik han hen til Mesanriggen, greb fat i det første Spand Vant og svang sig ind paa Halvdækket. Saa gik han over til Kahytsskyligheten, lettede lidt paa Pressenningen og saa, der var Lys i Kahytten. Henne ved Døren i Kahytsskappen knappede han Kavajen op, rystede Sneen af den og Huen og gik saa ned ad Trappen.

Kahytten var efter Skibets Størrelse stor og rummelig, men der var en frygtelig Varme derinde. Paa den lille Kakkelovn stod en Kedel Vand og snurrede, et lille Juletræ stod paa Bordenden, smukt pyn-

tet, men intet af Lyserne var tændt eller havde været det en stor Skaal med Julekna stod ved Siden af, Kaptajnen ventede øjensynlig Gæster. Han sad i den ene Ende af Sofaen og saa gnaven ud af og til kiggede han paa Uret og knurrede for sig selv, medens han dampede voldsomt paa Piben. Saa løb en skarp Banken paa Døren det gav et Sæt i ham, for den, han ventede, plejede ikke at banke, men gik lige ind.

„Kom ind!“ raabte han medens han stirrede forundret mod Kahytstrappen uden til Kappen.

Den fremmede, som vi har fulgt, traadte ind i Kahytten. Varmen, der slog ham i Møde, var ved at tage Vejret fra ham. Han stod ej Øjeblik og saa skarpt paa Manden i Sofaen, saa sagde han:

„Kaptajn Berg . . . Martin Berg?“

Den anden nikkede: „Ja, og hvem er De, om jeg maa spørge . . . og hvad ønsker De?“

Et bittert Smil krusede den Fremmedes Læber, han rev uden Opfordring Kavajen af sig og slængte den sammen med Pelshuen paa en Stol.

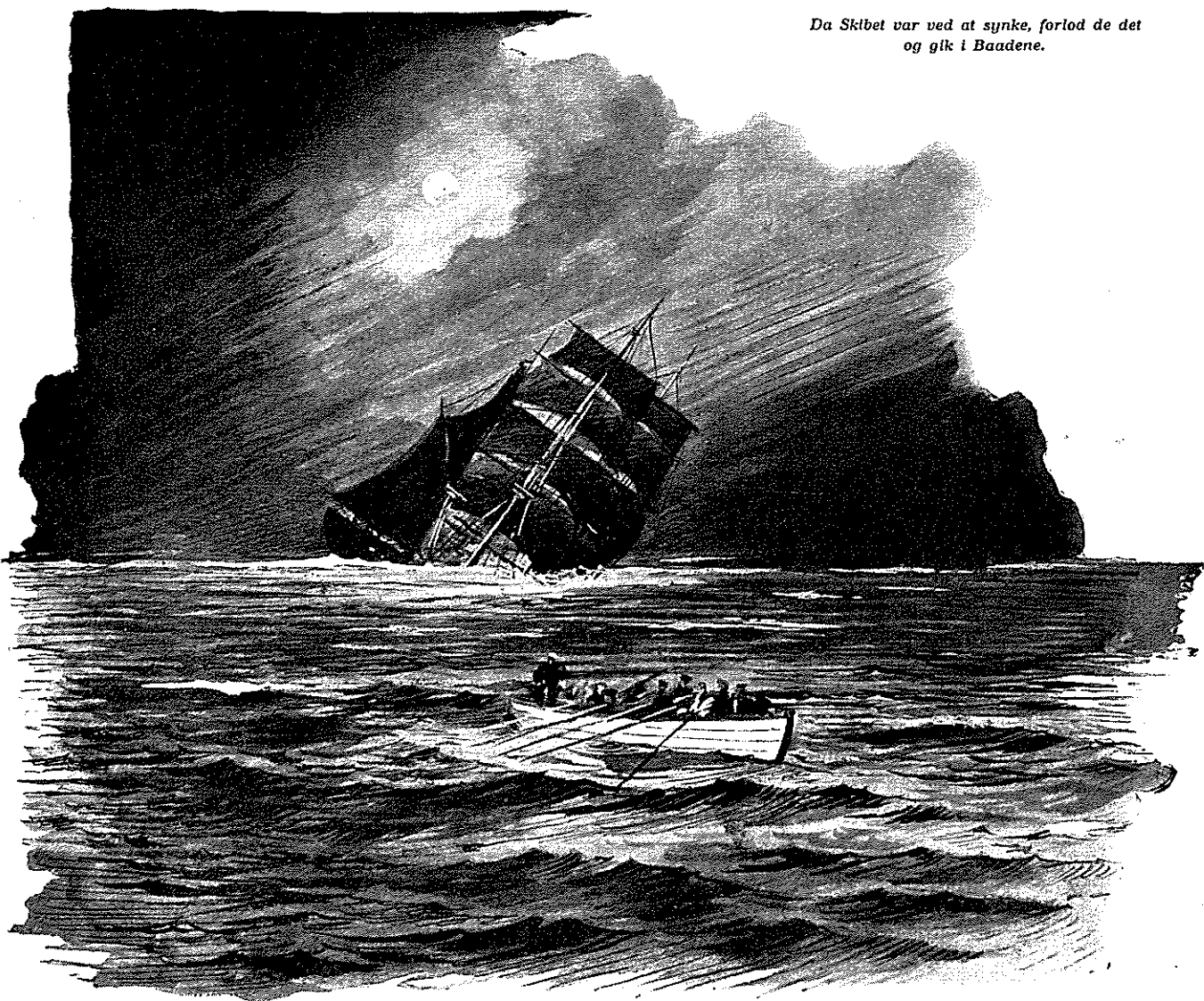
„Lige saa godt blive af med denne først . . . her er Temperaturen jo paa Kogepunktet!“ Han tog en Stol og satte sig ned, medens Manden i Sofaen var saa overrasket over den andens Frækhed, at han ikke kunde fremføre et Ord. Den Fremmede sad et Øjeblik og stirrede stift paa Skipperen, før han sagde:

„Du spørger, hvem jeg er . . . Ved Gud, det vil du tidsnok faa at vide. Se rigtig paa mig. Eller . . . lad mig hellere hjælpe dig lidt paa Gled.“

„Der var engang to Dreng, begge født i samme Hus. De voksede op sammen, de var Klassekammerater i Skolen, daglige Legekammerater, og da de var konfirmeret hos samme Præst, gik de tilsøs sammen. De var Skibskammerater i mange Skibe, indtil de kom paa Navigationsskolen og tog deres Eksaminer sammen. I al den Tid havde de været uadskillelige, havde tit og ofte svoret hinanden evigt og ubrødeligt Ven- og Kammeratskab, intet skulde skille dem.“ Den fremmede slog en hæs Latter op: „Ikke sandt Martin, præcis den gamle engelske Sang: Boys together, men together, Jimmy and I have been . . . Saa kom de begge ud at sejle som Styrmand. Men nu fik den ene et Forspring. Han fik

hurtigt Skib at føre, en smuk Bark, og hvad der var endnu mere, han og Rederens Datter forelskede sig i hinanden. Fremtiden laa lys og lykkelig for ham. Men han tænkte paa sin gamle Kammerat, vilde gerne hjælpe ham frem, og da der var gode Fremtidsudsigter i Rederiet, fik han ham om Bord hos sig som Styrmand. Saa skete det frygtelige. En Vinteraften gik de ud fra Cardiff bestemt for Rio med en Ladning Kul. De havde ikke været mere end fireogtyve Timer i Søen, før Skuden sprang læk og begyndte at synke. Da det viste sig umuligt at holde den paa Pumperne, satte Skipperen Kursen mod Land for om muligt at sætte Skibet paa Grund, Mandskabet pumpede, saa Armene blev en Fod længere paa dem, og det saa ud til, at man kunde holde den, til man stødte. Saa om Natten gik det galt med den største og kraftigste Pumpe, noget var sprængt inde i den. Da Skibet var ved at synke, forlod de det, gik i Baadene og blev taget op Dagen

efter af en engelsk Damper og blev landsat i Bristol. Men „Ariadne“ gik ikke tilbunds, ved et af Skæbnens lunefulde Indfald, sank den ikke dybere. Vejret holdt sig, og fire Dage efter blev den slæbt ind til Penarth af en norsk Tramp, der havde fundet og bjerget den. Der var noget mystisk ved det Forlis, „Ariadne“ var et forholdsvis nyt Skib, havde aldrig lækket ret meget, selv med en tung Last inde, og nu var den pludselig begyndt at trække Vand som et Suld, uden at det var blevet presset haardt, eller havde arbejdet haardt i Søen. Der begyndte at gaa slemme Rygter i Byen . . . om at der var „foul play“, som Engelskmændene kalder det. Og saa spredtes det Rygte i Byen, at Kaptajnen havde boret det i Sænk, og at han, da det viste sig, at Skibet kunde holdes paa Pumperne et Stykke Tid, havde ødelagt Pumpen ved at kaste en Skruenøgle ned i den. Og det viste sig at være rigtigt, for da man fik Skibet i Dok, fik man Beviserne. Og da Kaptajnen i et før-



Da Skibet var ved at synke, forlod de det og gik i Baadene.

ste Forhør, der blev afholdt i Cardiff, blev klar over, at begge hans Styrmand ogsaa mente, det var ham, der havde forsøgt at sende Skuden tilbunds, var man klar over, hvad Udfaldet af Sagen vilde blive, naar de kom for den hjemlige Ret. Og Aftenen før de skulde sendes hjem for at aflægge Søforklaring, forsvandt han. Næste Dag fandt man hans Hat og Jakke i Dokken, og da en Damper en Ugestid efter malede et ganske ukendeligt Lig op fra Bunden med Skruen, tvivlede ingen længere. Manden var skyldig og havde unddraget sig den jordiske Retfærdighed.“ Den fremmede tav og saa paa Skipperen med lyvende Øjne, saa tilføjede han:

„Er du nu klar over, hvem du har for dig . . . Martin Berg?“

Medens den Fremmede talte, var Udtrykket i Skipperens Ansigt vekslet fra Forundring til nervøs Uro. Da han kom med det sidste Spørgsmaal, sad Skipperen tavs et Øjeblik, saa svarede han lavmælt:

„Ja, Georg Brun, nu kender jeg dig igen. Men hvorfor rippe op i den gamle Sag. Den er forlængst glemt og begravet.“

„Du tager fejl, Martin. Der er En, der ikke har glemt den, og det er mig. I 25 Aar har den naget mig hver eneste Dag, jeg kan godt sige Natten med. Husk, det var ikke alene Assurancesvig, det drejede sig om, det var saa godt som Mordforsøg tillige. Massebord, vi var 14 Mennesker ombord, og havde Vejret ikke holdt sig, som det gjorde, havde der ikke været store Chancer for at slippe levende fra det . . . Vinterdage i en aaben Baad i det urolige Farvand. Og nu, da jeg har faaet at vide, hvem der var den egentlige Gerningsmand til det beskidte Stykke Arbejde, er jeg kommet for at kræve ham til Regnskab. Og du er Manden, Martin, jeg har faaet det at vide af din Medhjælper, Styrmand Lindberg.“ Han satte Punktum for disse Ord med et Slag i Bordet med Knytnæven. Skipperen bøjede Hovedet som for et Slag, saa tog han sig sammen, slog en unaturlig Latter op og svarede:

„Du er gal, Georg, blevet skrupskør af at spekulere paa den Historie. Og der skal desuden Beviser til for at rette en saadan Anklage mod en uberygtet Mand.“

„Jeg ved det, og Beviserne har jeg. Men lad mig fortsætte min Beretning.“

„Jeg var saa heldig at slippe fra Cardiff over til Staterne med en Damper. Og saa begyndte nogle trange, drøje Aar. Jeg sejlede som Matros med Hvalfangere, Langfartsskibe og alt andet Djævelskab, der flyder paa de syv Have. Ved du, hvad det vil sige at begynde forfra igen. At sejle foran Masten, naar man har trampet paa sit eget Dæk. Det

var et Helvedes Liv. Men Tanken om Hævn og Oprejsning drev mig frem, jeg maatte have det Mysterium opklaret før eller senere. Efter seks Aars Slaveri foran Masten fik jeg den amerikanske Eksamen, syv Aar efter eget Skib at føre igen. Hver Gang jeg traf Landsmænd i det Fremmede, fiskede jeg for om muligt at finde et Spor. Jeg fik en Del at vide, blandt andet, at du havde indtaget min Plads . . . baade i Rederiet og hos min forhenværende Forlovede, at du havde giftet dig med hende. Det gjorde ondt, Martin, men ikke et Øjeblik tvivlede jeg om, at Sandheden engang vilde komme for en Dag. Og saa skete det for godt og vel et Aar siden. Jeg fik en Matros om Bord i New York, et fordrukkent, forhutlet Individ, det var Lindberg. Han var blevet shanghaget. Jeg saa ham ikke, før vi var godt og vel ude til Søs, ellers havde jeg vel strittet ham i Land, saasnart han satte Foden paa Dækket. Heldigvis.

Han var dødssyg, udlevet, ædt op indvendig af Spiritus. Han laa i Køjen hele Rejsen, af og til saa jeg til ham og doktorerede paa ham det bedste, jeg kunde, men der var ikke noget at gøre. Det var han ogsaa selv klar over, og tre Dage før vi kom ind til Montevideo, sendte han en af Kammeraterne Agter for at bede mig komme hen til ham, han havde noget at fortælle mig. Han havde genkendt mig, og nu da han laa paa det yderste vilde han lette sin Samvittighed. Og saa fik jeg hele Historien, hvorledes du havde planlagt hele det infame Foretagende og udført det ved hans Hjælp. Og alt var gaaet efter Forventning, Skuden var ikke gaaet ned, den kom i Havn, og for at hjælpe lidt paa Sagen, gik I rundt i Havnekvarteret og fortalte, at det var mig, som havde boret Skibet. Og jeres Forklaring lød yderst troværdig, især da jeg forsvandt. Men nu kommer Dommens Dag, Martin Berg.“

Berg rejste sig, hans Stemme var hæs af Rædsel, da han fremstammede:

„Beviserne, Beviserne, Georg. En døende Mands Ord er intet Bevis.“

„Nej, jeg ved det. Og derfor sikrede jeg mig en skriftlig Tilstaaelse. Min Styrmand nedskrev Lindbergs Forklaring i Overværelse af Stewarden og Baadsmanden, bagefter underskrev de alle Papiret, og for at være paa den sikre Side lod jeg den tinglæse, da jeg atter kom til New York. Og for at sætte Kronen paa Værket var jeg saa heldig at faa en Last Petroleum til København og ligger nu ude i Kalkbrænderihavnen. Som du ser, har Lykken vendt sig, endelig, og nu er det mig, der melder fyrre.“

Men Kaptajn Berg fattede næppe de sidste Ord, han var sunket sammen i sit Sofahjørne og stirrede

sløvt frem for sig. Længe sad de to Mænd i Tavs-
hed, saa sagde Berg træt:

„Og hvad vil du nu gøre, Georg.“

„Blive siddende her, hvor jeg er, og afvente Da-
gen i Morgen. Jeg vil ikke give dig en Chance til at
forsvinde, ligesom jeg gjorde det for 26 Aar siden.“

„Men det kan du ikke, jeg venter min Datter,
hun maa være forsinket, hun kan komme naarsom-
helst. Og for Guds Skyld, hun maa ikke faa dette
at vide, i det mindste ikke endnu, det vil dræbe
hende . . . som, som det dræbte hendes Moder for ti
Aar siden.“

Kaptajn Brun sad tavs en Stund, og det var som
om det mildnede lidt i det brune, vejrbitte Ansigt:

„Jeg har faaet at vide, at Cornelia er død, men
jeg anede ikke, at hun kendte noget til den Historie.
Hvorledes fik hun det at vide.“

„Aah,“ mumlede Berg, „en Forbrydelse kan ikke
skjules bestandig, før eller senere kommer Sandhe-
den frem. Lindberg var, som du ved, et fordrukkent
Bæst, og en Aftenstund sad han i en Kæfert og
sludrede om Sagen paa en eller anden Sømands-
knejspe. Og nogle Dage efter fik jeg Besøg af en
Mand, der fortalte mig Historien og forlangte
Penge, for at holde sin Viden for sig selv. Jeg saa
ingen anden Udvej, jeg gav ham Penge, og fra den
Dag stillede han trolig, hver Gang jeg var hjemme,
og hans Fordringer var stadig større. Til sidst kunde
jeg ikke mere, saa gik han til min Svigerfader. Min
Svigerfader smed Manden ud, og ingen af os saa
ham siden, hørte heller ikke noget til Historien. Men
Ulykken var sket. Min Svigerfader afskedigede mig,
vilde ikke se mig mere, fortalte det hele til min
Kone og forlangte, at hun skulde lade sig skille fra
mig. Hun nægtede det for Barnets Skyld, hun vid-
ste, at det elskede mig ligesaa højt som hende. Men
fra den Dag talte hun ikke et eneste Ord til mig, vi
levede hver for sig, ganske vist i samme Hus, men
fuldstændig fremmede over for hinanden. Hun und-
gik at se paa mig, men skete det, glimtede Had og
Foragt ud af hendes Øjne. Saa fik hun en slem For-
kølelse, der gik over til Lungebetændelse, hun var
svækket af Sorg og Græmmelse, hun døde uden at
vilde se mig eller tage Afsked med mig. Aah ja,
Georg, jeg har ogsaa været igennem Helvede, og
nu ser jeg, at jeg er ikke kommet til Vejs Ende
endnu.“

Der lød lette Skridt paa Kahytstrappen, Døren
blev revet op, og en ung Pige stormede ind i Ka-
hytten. Hun nikkede venligt til Kaptajn Brun, der
havde rejst sig op, og med et „Glædelig Jul“ i Stuen
fløj hun om Halsen paa Kaptajn Berg:

„Du maa undskylde, at jeg kommer for sent,



Ved Landgangen vendte Brun stg om mod Berg, trak
en tyk Konvolut op af Kavajens Inderlomme og rakte
den til ham.

Far, men jeg kunde ikke blive færdig før. Jeg kunde
ikke forlade Forretningen, før Kassen var gjort op,
og vi har haft et mægtigt Salg i Dag. Men nu skal
vi holde Juleaften, vi har jo da hele Natten for os,“
lo hun. Saa vendte hun sig spørgende mod Kaptajn
Brun.

„En af mine Barndomsvenner,“ præsenterede
Berg, idet han tog sig voldsomt sammen for ikke at
vise Datteren sin oprevne Sindstilstand, „og her ser
du min Datter Cornelia.“ Brun stirrede fortryllet
paa den unge Pige, og da hun bad ham sætte sig ned
og underholde Faderen, medens hun gik ud i Kabys-
sen og lavede en Kop Kaffe, lod han sig stille falde
ned i Stolen igen. Men næppe var den unge Pige ude
af Døren, før han sagde:

„Ved Gud, havde jeg ikke vidst bedre, vilde jeg
sværge paa, at det var den Cornelia, jeg engang har
kendt, hun er sin Moders udtrykte Billede, dengang
jeg var . . . Han fuldførte ikke Sætningen, men saa
hen paa Berg, som ventede han et Svar fra denne.
Men han var atter faldet ned i sit Sofahjørne, sløvt
og ligegyldigt sad han og stirrede frem for sig. Og
saaledes sad de to Mænd uden at mæle et Ord, ind-
til den unge Pige kom tilbage med en dampende
Kaffekande, som hun satte paa Kakkelovnen, me-
dens hun hjemmefant tog en ren Dug frem af Kom-
modeskuffen, bredte den ud over Bordet, satte Jule-
træet op paa det og begyndte at tænde Lysene. Hun
saa bekymret paa Faderen og sagde: „Hvad er der
dog i Vejen med dig i Aften, Far. Du ser jo ud,

som om en stor Ulykke havde ramt dig. Og De ser sandelig heller ikke videre oprømt ud, Kaptajn Brun. Sæt Dem nu hen til Bordet og lad os faa en Kop Kaffe. De maa fortælle mig noget om Deres Rejser og Skib.

Brun fortrak Ansigtet til en Grimasse, der skulde forestille et Smil, men han satte sig til Bords, medens han brummede noget om, at man ikke altid kunde være i lige godt Humør. Den unge Pige tabte dog ikke Fatningen, og lidt efter lykkedes det hende at faa Kaptajn Brun lidt paa Gled. Han fortalte om lange Rejser paa de store Have, om Ophold i Alverdens Havne. Og da de havde drukket Kaffen, og Pigebarnet havde brygget en stiv Toddy til de to gamle Sølulke, medens hun selv drak et Glas Vin og bød Juleknaset rundt, blev Brun helt veltalende, han kunde ikke blive træt af at tale om sit prægtige Skib, en stolt Fuldrigger, og roste det i saa høje Toner, at den unge Pige tilsidst med straalende Øjne udbød:

„Aah, det maa være pragtfuldt, et saadant Skib har jeg aldrig set. Vilde det være meget paatrængende at bede Dem om, at Fader og jeg maatte komme om Bord og besøge Dem en af Juledagene.“

Var en Bombe slaaet ned foran dem, havde den næppe gjort større Virkning paa de to Mænd. Kaptajn Berg tabte Piben ud af Munden, og Brun, der lige havde ført Glasset til Munden for at tage sig en Slurk, fik Toddyen i „den gale Hals“, hostende og prustende vendte han sig fra Bordet, medens den unge Dame stirrede paa dem, højst forundret over, at hendes uskyldige Spørgsmaal havde gjort den Virkning. Kaptajn Bruns Hjerne arbejdede med Lynets Fart. Det var en Situation, han absolut ikke havde regnet med. Hvad i Alverden skulde han svare Pigebarnet. Hvis han ikke indbød dem, vilde det være en Uhøflighed, og hvorledes kunde han modtage Berg om Bord i sit Skib, efter det, der var foregaaet. Skulde han fortælle Pigebarnet, hvem hendes Far egentlig var, hvad han havde gjort, og at

han nu maatte vandre i Fængsel for det. Det vilde være et frygteligt Slag for hende, maaske gøre hende ulykkelig Resten af hendes Liv. Han saa hen paa hende, og pludselig stod det ham klart, at det kunde han ikke faa sig selv til, han kunde ikke ødelægge dette unge Væsens, der ikke var stort andet end et Barns, Liv. Hun maatte ikke miste Troen paa sin Fader, som hun holdt saa meget af, og som altid havde været god ved hende. Og hun var Datter af hans Ungdoms Elskede, lignede hende som en Draabe Vand en anden. Nej, og atter nej. Og som i en Taage hørte han sig selv sige: „Ja, lille Frøken, kom om Bord til mig i Morgen Formiddag sammen med Deres Fader og spis Frokost sammen med mig. Siden kan vi gaa rundt og se paa Skuden.“

Det blev sent, før Kaptajn Brun tog Afsked, og Berg fulgte ham til Landgangen. Det var holdt op at sne, og Vinden havde lagt sig en Del. Stjernerne og en sølvhvid Fuldmaane skinnede over den hvide By. Henne ved Landgangen vendte Brun sig mod Berg, trak en tyk Konvolut op af Kavajens Inderlomme og rakte den til ham:

„Her har du en Julegave, læs det og hiv det saa udenbords. Det er Lindbergs Tilstaaelse.“ Han slog en dump Latter op og fortsatte: „Jeg kom for at kræve dig til Regnskab, det har jeg vel ogsaa gjort. Men jeg kan ikke gøre dig Fortræd, for det vil ramme hende mere end dig. Og forresten, hvad Fornøjelse kan jeg have af, at du kommer til at bøde for, hvad du gjorde dengang.“ Den gamle Mands Stemme knækkede, da han sagde: „Jeg kan heller ikke gøre Cornelias Pige Fortræd, bedst er det vel, at det er gaaet, som det er. Og husk saa i Morgen, det er Fuldskipet „William Burton“, og den ligger i Kalkbrønderihavnen. Godnat.“ Saa sprang han i Land og vandrede langsomt hen imod Børnehusbroen, og Berg fulgte ham med Øjnene, saa længe han kunde se ham. Saa udstødte han et dybt Suk, tørrede en forræderisk Taare af sit Ansigt og gik tungt ned i Kahytten.



Nej, Havet - !

Af

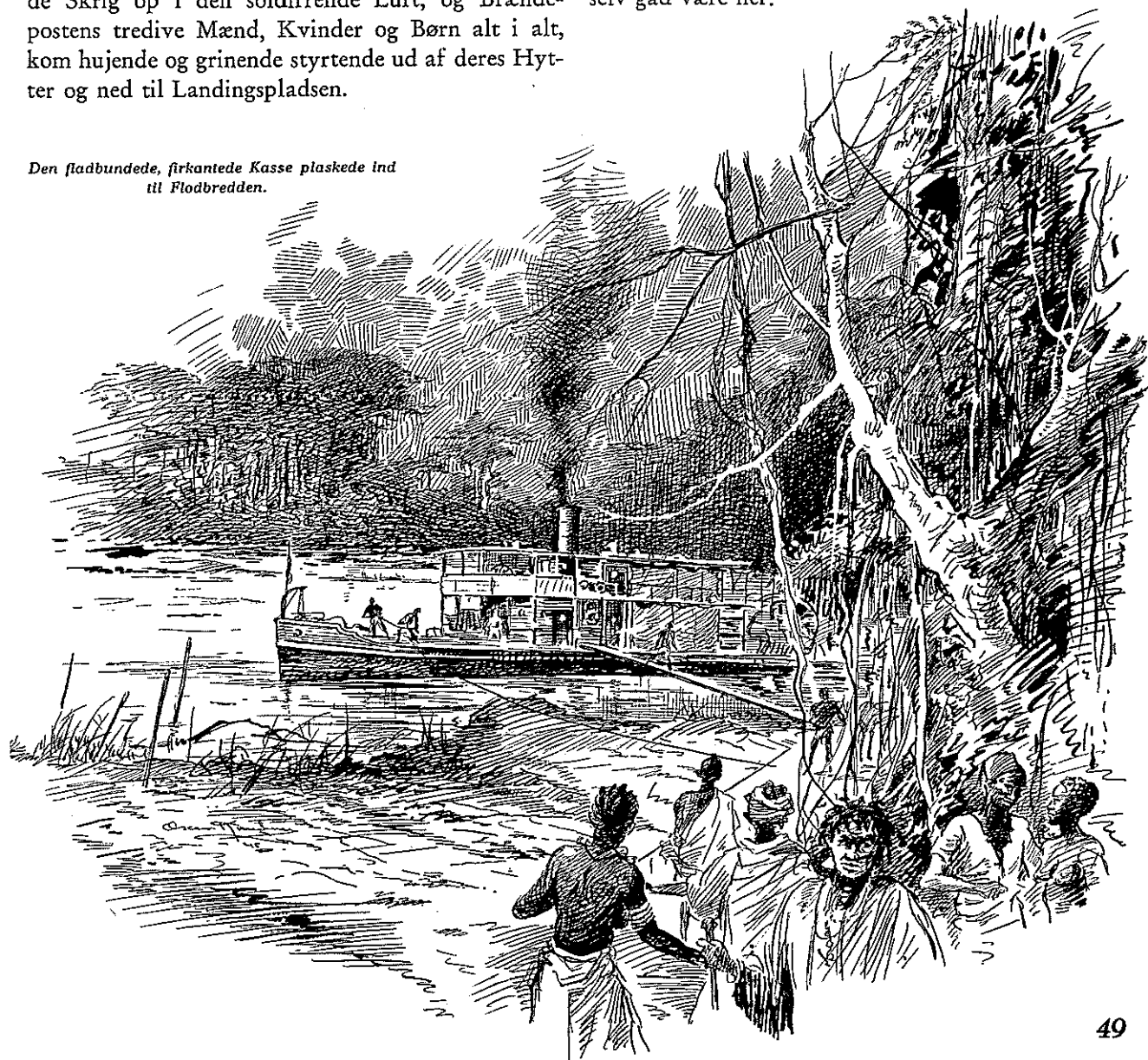
HOLGER ROSENBERG

Ill. af OSCAR KNUDSEN

FØREREN af Brændedamperen „Balombo“ trak i den fedtede, slidte Fløjtesnor, der hang lige over hans skæggede Hoved med de blide, blaa, men tungsindige Øjne, og et forfærdeligt Hyl sønderrev den sorte Skovs og den store Flods Stilhed. Aberne i Trækronerne var lige ved at dratte ned af Forskrækkelse, Papegøjerne rejste sig med skingrende Skrig op i den soldirrende Luft, og Brændepostens tredive Mænd, Kvinder og Børn alt i alt, kom hujende og grinende styrtende ud af deres Hytter og ned til Landingspladsen.

Den fladbundede, firkantede Kasse, med det store Skovhjul agter i, plaskede ind til Flodbredden, to kulsorte Baadmænd vadede ind med hver sin Fortøjningstrosse og gjorde den fast til et Træ, et Par andre sorte Svende fik lagt Landgangsplancken ind til den lerede Bred, og Hans Nielsen vidste, at nu laa han fredeligt og godt, saa længe som han selv gad være her.

Den fladbundede, firkantede Kasse plaskede ind til Flodbredden.



Gensynet mellem Brændedamperens Besætning og Brændepostens Beboere var hjerteligt og glædeligt. For Postens Folk betød det Afbrydelse af deres Livs Ensformighed, for „Balombo“s Besætning Møde med Venner og Kærester og Flæskesteg og Palmevin i lange Baner, og for den store, skæggede, hvide Mand der oppe paa det øverste Dæk, at nu kunde han 3—4 Dage blive fri for at tænke paa Brænde og underfundige Flodbanker og den forbandede Sardindaase af en Dampkedel, der aldrig vilde holde Damp, men kunde hengive sig til at slukke den evigt brændende Længsel i sit Sind med store Whiskyer.

Saadan havde „Balombo“s Fører nu i to Aar — uden Glæde, kun med Vanens Selvfølgelighed — sejlet op og ned ad den store Flod, samlet Brændsel til de store Floddampere og inspiceret Brændeposterne.

Han hed Hans Nielsen. Men dette hans ærlige og retskafne Døbenavn var kun for ham selv og de Landsmænd, Skibskaptajner, Maskinmestre og Officerer, der lige som han selv i Ungdommens Overmod havde taget Tjeneste i den store Tropekoloni for at hjælpe Belgierne med at drage den ud af Urskovstilværelsen. Alle de andre hvide i Kolonien kaldte ham Jean Nelsang, og det fandt han sig i, men heller ikke mere. Hvad de sorte kaldte ham, det varmede derimod hans Hjerte og lyste op i hans tunge Sind. Mens han endnu var „en bleu“, en Grønskolling i det fremmede Land, havde de indfødte kaldt ham Mondefu, slet og ret „Skæg“, men dette Navn havde de forlængst lavet om til Moana mosuli, hvilket er udlagt „Den gode hvide“.

Som nybegt Styrmand var han kommet til Kongo. Ikke fordi han havde haft Lyst dertil, eller fordi det var et Ønske hos ham, men kun fordi nogle Kammerater gik den Vej.

Saa meget i Hans Nielsens Liv havde været Tilfældigheder. Han gled med. Han gjorde aldrig Vrøvl. En Aften havde Vennerne siddet paa „Sommerlyst“ og drukket en Bajer og set paa Dansen, da en af dem kom frem med sin Nyhed, at nu rejste han til Kongo. Og saa — ja, saa var Hans Nielsen taget med.

De første Maaneder arbejdede han paa Skibsværftet i Leopoldville for at lære Forholdene at kende og lære Bangala. Han faldt straks til Rette i de nye Forhold, og Sproget tilegnede han sig som en Mis. Han var støt og solid til sit Arbejde, og alle kunde lide ham.

Først blev han sendt ud som Andenstyrmand paa en Damper paa den store Flod, saa blev han Førstestyrmand paa en Damper paa Kassai. Feber

havde han en Gang imellem, men ellers befandt han sig godt, og den lade Dasen Dagen hen under Tropernes Sol passede godt til hans ubeslutsomme Sind. Landets sorte Børn med det muntre Smil i deres kønne, brune Øjne vandt straks hans Hjerte, og da de til Gengæld ikke kunde modstaa Mildheden i hans blaa, saa opstod der et Forhold imellem „Skæg“ og hans sorte Venner, som førte med sig, at Mondefu meget snart blev ombyttet med Moana mosuli.

„Den gode hvide“s første Treaarstermin gled hen, uden at han selv lagde rigtig Mærke dertil. Havde han haft Sans for Selvransagning, vilde han vel nok havde forstaaet, at alt ikke var, som det skulde være, og han vilde vel nok have prøvet paa at finde ud af, hvad det var for noget, der af og til gnavede paa hans Hjerte, naar han sejlede op og ned ad den gule Flod mellem grønne Mure, som lukkede for al Udsyn og spærrede for hele Verden uden om. En overbevisende Lære vilde han vel ogsaa have faaet af den Følelse af Befrielse, der gennemstrømmede ham, da han kom ud af Kongomundingen og gensaa Havet og følte sig ombølget af den livsalige Havluft, som han havde indaandet, fra hans Vugges Gænger gik i Takt med de Bølger, der skyllede imod det lille Fiskerleje paa Jyllands Vestkyst.

Men Hans Nielsen var ikke en reflekterende Natur, og da den første Glæde over Gensynet med hans gamle Land var forstummet, da Hverdagslivet var gledet ind i graa Vinterdage, og da han begyndte at længes efter Solen og den glade Dasen og de sorte Mennesker, saa var han en skønne Dag rejst til Bruxelles og havde meldt sig i Koloniministeriet. Han fik straks Udnævnelse til „capitaine de steamer“, og nogle Dage efter gik han for anden Gang i Antwerpen ombord i Damperen til Kongo.

Ved Ankomsten til Leopoldville fik han „Balombo“ at føre. Det skulde kun være et Overgangsled, meddelte Administrationen, og det varede heller ikke længe, før der blev tilbudt ham en større Damper. Men han afslog Tilbudet. Han var godt tilfreds, sagde han.

Det vil sige, han var egentlig slet ikke tilfreds, for han havde ikke været ret mange Maaneder i Kongo, før den nagende Følelse, han i sin første Termin kun sjældent og svagt havde mærket, blev til en stadig Smerte, og den ubestemmelige Længsel fik et fast Maal: *Havet*, det store, fric, friske, ramsaltede Hav, hans rette Element, hans Barndoms og Ungdoms Kærlighed. Hvor kunde han dog have svigtet det? Hvor kunde han nogensinde have troet, at han kunde blive lykkelig uden det? Han kunde lige saa godt have forraadt sin Mor! Aa, Gud —!

Han blev ond paa den gule Flod, der evigt og

Brændepostens Ældste satte sig paa Hug foran hans Stol.



altid løb den samme Vej, der hver eneste Dag var lige som Dagen i Forvejen, og han kom til at hade den Skov, der knugede ham inde, og som — hvor Fanden han end saa hen — spærrede af for hans Blik.

En Gang imellem i hans første Tid i Kongo havde han gjort Forsøg paa at trænge ind i dens dunkle Vildnis for at aflure den dens Hemmeligheder, og han havde i Grunden syntes, det var spændende og interessant. Men det gjorde han aldrig mere. Han gik knapt nok mere i Land. Selv sine sorte Venner havde han svært ved at være venlig imod.

Naar han var tørstig — og det var han tit, for nu var der ikke blot den legemlige Tørst at stille, men ogsaa den evigt brændende Længsel i hans Hjerter — kom han mere og mere Whisky i Glasset og mindre og mindre Vand, og det første, han gjorde, da han havde faaet „Balombo“ gjort fast til Bredden, var at lave sig en stiv Whisky, synke ned i Dækstolen og glo op i Taget over sin Hytte. Selv Pyjamasbukserne, der var det eneste Klædningsstykke, han havde paa, syntes ham en Plage, for Luften var gloende, nu de laa stille.

Lidt efter kom Brændepostens Ældste kravlende op ad Trappen til Moana Mosulis Dæk og satte sig paa Hug foran hans Stol.

„Noget Nyt?“ spurgte Hans Nielsen for at sige noget, ikke fordi det interesserede ham.

„Bwana! Der sker ikke meget her! Motaris So har faaet Grise! Abibus Kone har faaet en Pige!“

„Ingen døde siden sidst?“

„Leoparden har taget Okaris Søn!“

„Det var Synd! Send Okari her ombord. Jeg vil fortælle ham, han skal ikke være ked af det. — Jeg hørte en Gongga i Aftes. Hvad sagde den?“

„Det hørte jeg ikke!“

„Nu lyver du! Hvad sagde Trommen?“

„Bwana! Det vil jeg helst ikke sige!“

„Det var altsaa om mig! Hvad sagde den?“

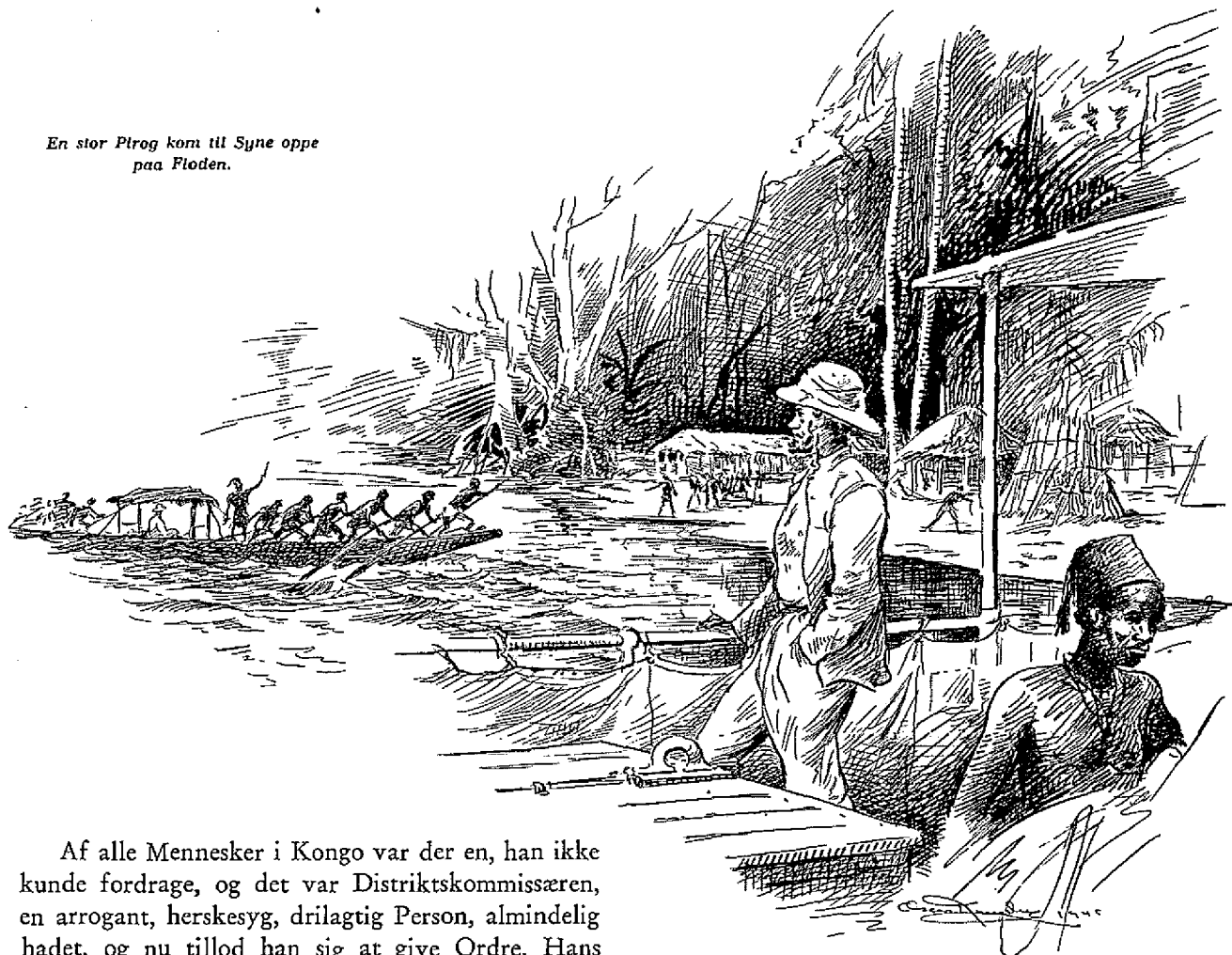
„At hvis du kom her, skulde du blive her!“

„Hvad er det for noget forbandet Sludder! Hvem sagde det?“

„Det var en Ordre fra Distriktskommisæren.“

Den store, hvide Mand rejste sig i sin Stol. Han var pludselig blevet en anden. Alt det apatiske var som strøget af ham.

En stor Pirog kom til Syne oppe
paa Floden.



Af alle Mennesker i Kongo var der en, han ikke kunde fordrage, og det var Distriktskommisæren, en arrogant, herskesyg, drilagtig Person, almindelig hadet, og nu tillod han sig at give Ordre. Hans Nielsen var lige ved at lade Jancho, hans evigt grinende, evigt svedende Maskinmester, fyre op under Kedlen igen, og dampe væk, men saa kom han i Tanke om, at hans Mandskab og Brændepostens Folk havde glædet sig til en lystig Aften.

„I kan lave Bambula i Aften,“ sagde han til Manden, der endnu sad paa Hug ved hans Stol. „Vi sejler først bort i Morgen tidlig. Palaveren er endt!“

— — —
To af Motaris Grise havde maattet lade Livet og var allerede sat til Livs, skyllet ned med Palmevin i stride Strømme, og nu gik Dansen under Palmerne i den maanelyse Nat.

En stor Pirog kom til Syne oppe paa Floden. Man kunde høre Baadsmændenes Sang, nærmere og nærmere, og da Pirogfolkene saa deres Maal og opdagede, at der laa en Damper, begyndte de at skrig og hyle og bruge deres Aarer, saa Skummet stod om Baadens Stævn.

Hans Nielsen stod paa sin Dampers øverste Dæk og saa til.

Da Pirogen havde lagt til Landingspladsen, kom en hvid Mand ud fra Overdækningen. Det var Distriktskommisæren.

„God Aften, Kaptajn Jean Nelsang!“ sagde

han. „Jeg er glad ved at finde Dem her. Nu kan De sejle mig ned til Leopoldville. Jeg blev forsinket oppe paa Floden. Vi kan lige naa det. Jeg har lovet min Kone at være hjemme til Juleaften.“

Hans Niensens første Indskydelse havde været at bede Kommisæren ryge og rejse. Han kunde sørge for sin egen Passage. „Balombo“ havde andet at bestille end at transportere storsnude Embedsmænd hjem til deres Kone. Men Ordet „Juleaften“ vendte ganske om paa alle hans Begreber.

Herregud, var det virkelig snart Juleaften! I det evige Solskin og de evindeligt ens Dage var Aars-tider og Højtider og Festdage ganske udslettet i hans Bevidsthed. Men pludselig stod ved det Ord „Juleaften“ hele den Verden, han havde forladt, lyslevende for ham, og Længslen efter hans lille Land og Trangen til at gense Havet blev en Brand i hans Sjæl. En Oprørets Dæmon begyndte at rase i hans Indre imod Sol og Flod og den forbandede Skov, som var ved at kvæle ham og faa ham til at synke ned og blive en Sut og et Subjekt og det, der var maaske værre endnu.

For første Gang i sit Liv tog Hans Nielsen en stærk og afgørende Beslutning, og samtidig saa han en Udvej til at komme ud af denne Kongotilværelse.

Hans Hjerne arbejdede hurtigere, end den nogen-
sinde før havde gjort.

„Det kan jeg ikke tjene Dem i, Distriktskom-
missær,“ sagde han ganske roligt. „Jeg skal op ad
Floden og inspicere Brændeposterne.“

„Aa, Kaptajn, und Dem en lille Ferie. Den kan
De godt trænge til!“ D. C. var pludselig bleven ven-
lig. „Jeg kommer ombord til Dem! Giver De en
Whisky?“

Men det nyttede ikke det mindste, at Forhand-
lingerne blev henlagt til „Balombo“. Hans Nielsen
blev ved sit, at han skulde den modsatte Vej af den,
Kommissæren ønskede. Saa blev den høje Embeds-
mand ondsksfuld, men det blev bare endnu værre
med Capitaine Nelsangs Modstand.

„Hvorned skulde jeg over for Administrationen
begrunde, at jeg er gaaet ud af min Fart?“ sagde
han blidt.

„De kan vel ogsaa faa Feber som alle vi andre.
— De kan vel ogsaa blive syg . . . trænge til en
Ferie . . .“

Og saa var Hans Nielsens lige der, hvor han —
fra det Øjeblik, han tog sin Beslutning — havde be-
stemt, at han vilde hen, nemlig faa D. C. til at
være den, der foreslog, den, der tog Ansvaret, den,

der kunde hjælpe ham til at komme ud af det Hel-
vede, han havde rodet sig ind i.

„Bien!“ sagde han. „Jeg skal sejle Dem ned til
Leopoldville. Men saa skal De støtte mig hos Ad-
ministrationen. Jeg søger min Afsked. Jeg er virke-
lig syg, ikke paa Legemet, men paa Sjælen. Jeg vil
bort — à tout prix — bort herfra, bare bort, ud
paa Havet, hvor jeg hører til . . . Er det en Aftale?“

Hertil svarede Distriktskommissæren: „Ja!“ De
drak en ekstra Whisky, og saa brølede Moana mo-
suli, saa han overdøvede Trommernes Buldren, og
Dansen stoppede: „Jancho! (det var Maskinmeste-
ren) Jancho! Damp! Vi sejler om en Time!“

Og D. C. holdt Ord.

Lillejuleaftens Dag løb „Balombo“ til stor For-
undring for hele Værftet ind til Leopoldville, den
næste Dag havde Capitaine de steamer Hans Niel-
sen sin Afsked fra Kongostatens Tjeneste, og Jule-
morgen rejste han ned til Matadi. To Dage senere
gik han ombord i Damperen til Antwerpen, og da
den kom ud paa Havet, var han kravlet op paa
øverste Dæk og havde stillet sig i Skjul af en Red-
ningsbaad. Ingen skulde dog se, at der af og til
trillede en Taare fra hans blide, blaa Øjne ned i
hans store, blonde Skæg.



MONARK

OG DENS UNDERSAATTER

AF OSCAR JENSEN — Ill. af ERNST KØHLER

EFTERHAANDEN som man lærer Menneskene at kende, kommer man til at holde „af Dyrene«. Dette er ganske vist kun et gammelt Mundheld, men der er ingen Tvivl om, at det i mange Tilfælde har sin Berettigelse. Det er i hvert Fald en Kendsgerning, at Søfolk, som er ude paa lange Rejser, kan fatte en langt større Kærlighed til de Dyr, der tilfældigvis findes om Bord; end Folk paa Landjorden i Almindelighed kan danne sig nogen Mening om. Afskaaret, som Søfolk under saadanne Omstændigheder er fra den ydre Verden, bliver deres Opmærksomhed sammentrængt paa det snævert begrænsede Omraade, der er dem afstukket. De ser alt som gennem et Forstørrelsesglas og forbavses vel undertiden selv over, at deres egen lille Verden i rigeligt Maal kan holde deres Interesse fangen.

Det er vist ogsaa en almindelig Opfattelse, at arktiske Ekspeditioner er et Hundeliv for de Mennesker, der deltager i dem, men dette er dog næppe altid Tilfældet. At den følgende Beretning fra en saadan Ekspedition netop drejer sig om et Hundeliv — et Hundeliv i bogstaveligste Forstand — kan der derimod ikke være ringeste Tvivl om. Jeg har den fra en meget gammel Skibskaptajn, der som ung Sømand havde deltaget i en engelsk Ekspedition til Baffins-Bugten, og hvis Ord absolut staar til Troende.

Beretningen handler dog ikke saa meget om Mennesker som om nogle grønlandske Hunde, og selv om det er muligt, at jeg i det følgende kommer til at støde an mod mangan gammel Tradition om disse Dyr, der undertiden er beskrevet som overordentlig glubske Skabninger, der i Vildskab ikke afviger fra Ulve, og som, dersom Lejlighed tilbyder sig, altid vil være beredt til at æde hverandre — ja, endogsaa ofte angriber deres egen

Herre, der kun er i Stand til at ave dem og holde dem i Tømme ved stadig Brug af Pisken, tager jeg dog ikke i Betænkning at give Beretningen min fulde Tilslutning; thi vilde en hvilken som helst Hund ikke blive om ikke just glubsk, saa dog uregerlig, naar den til Stadighed lever paa Smalkost og bliver grusomt behandlet, og har ikke ogsaa Sult drevet civiliserede Mennesker ud i Kannibalisme. Jeg hæfter mig dog ikke ved de ovennævnte gamle Traditioner, og det rører mig ikke, om nogen finder dette anstødeligt; thi der gives Beviser nok for, at disse arktiske Hunde kan være de venligste og mest trofaste Dyr, man kan tænke sig, naar de faar en ordentlig Behandling. Jeg tager derfor ikke i Betænkning at gengive den gamle Skibskaptajns Beretning med hans egne Ord. Han fortalte:



»Vi fik vore fire første Hunde om Bord i Disco. Blandt disse var de tre ganske unge — faktisk kun Hvalpe, hvorimod den fjerde var en ældre og fuld-voksen Hund. Da den mindste af Hvalpene blev halet op over Skibssiden og ind paa Dækket, blev den saa forskræmt, at den i sin Angst satte sine skarpe Tænder saa dybt i vor Førstestyrmands højre Haand, at han i flere Dage derefter maatte agere kejthaandet. Enhver anden vilde maaske have pryglet Hvalpen for at lære den en bedre Opførsel, og til Gengæld vilde Hvalpen vel have sat Tænderne dybere i næste Gang, den havde faaet Lejlighed dertil. Men Styrmanden nøjedes med at skænde lidt paa den, og han tillod ikke, at den fik Bank. Tværtimod gav han sig til at klappe og kærtegne Hvalpen for om muligt at berolige den, hvilket ogsaa havde den tilsigtede Virkning; thi da Styrmanden Dagen efter viste sig paa Dækket, sprang den lille Hvalp ham med logrende Hale i Møde, hoppede op ad ham, og med de mest røren-

Den mindste af Hvalpene blev saa forskrækket, at den i sin Angst satte sine skarpe Tænder i Førstestyrmands højre Haand.



de Tegn paa Glæde slikkede den Styrmandens endnu indbundne Haand, som den i sin første Angst havde sat sine skarpe Tænder i.

For øvrigt viste alle disse fire Hunde straks Tegn til Ængstelse, da de var kommet om Bord. De krøb sammen i en Klump, rystede over hele Kroppen som i Feber og klynkede ynkeligt, saa snart nogen af Mandskabet nærmede sig dem; men efter et Par Dages venlig Behandling og en god Fodring fortog Angsten sig, og det varede ikke længe, før de om Morgenens, naar de blev sluppet ud af deres Indelukke under Bakken, kom os i Møde med logrende Haler og en Gøen, der tydeligt udtrykte Glæde over Gensynet med os. Det var ligefrem rørende at se den Taknemmelighed, der tydeligt sporedes hos disse Dyr, som ikke tidligere havde mødt Venlighed, men i Stedet for Kærtegn kun havde modtaget Spark og Piskeslag — en Taknemmelighed, der hurtigt udviklede sig til et venligt Sindelag mod deres Velgørere og en tryk Følelse hos dem selv. Disse Hunde var i det hele taget en Kilde til stadig Glæde og Fornøjelse for os, og de gengældte os dermed rigeligt den Omsorg, vi viste dem.

Af Udseende var de alle fire mørkebrune, havde korte, spidse og opretstaaende Øren og en tyk, laadden Pels. Den ældste af dem havde desuden en prægtig, tyk Manke og en lang, busket Hale, hvilket gav den et værdigt — næsten majestætisk

Præg; og saavel af den Grund som for dens uomtvistelige Overlegenhed over de tre yngre Hunde kaldte vi den »Monark« — et Navn, den ogsaa snart lærte at lyde. Det kunde se ud, som om de to af Hvalpene var knyttet til den ældre Hund ved Slægtskabsbaand; thi disse tre var straks meget gode Venner, og vi titulerede derfor disse to Hvalpe, som var af forskelligt Køn, henholdsvis som »Prins« og »Prinsesse«. Den tredie Hvalp havde aabenbart en særlig Stamtavle; thi en Tid lang holdt den sig ganske for sig selv, og den snerrede og viste Tænder, naar nogen af de andre nærmede sig den under Fodringen. Dette gav Anledning til, at vi straks antog den for at være en Særling, der saa mørkt paa Tilværelsen og foragtede Spøg og Kammeratskab, og vi kaldte den derfor »Surmule«. Senere viste det sig, at vi havde taget fejl, og at Hvalpens Utilnærmelighed udelukkende skyldtes, at den var Genstand for idelig Forfølgelse og Chikanerier fra de to andre Hvalpe, der faldt over den og maltrakterede den med baa- de Tænder og Kløer efter bedste Evne, naar som helst de upaaagtet af nogen kunde se deres Snit dertil. Den havde saaledes god Grund til at være mistænksom; og da »Prinsen« og »Prinsessen« omsider var blevet revsede med haarde Ord, som selv den dumme Hund ikke kunde misforstaa, og de dertil ogsaa havde faaet en lempelig Afstraffelse for deres slette Opførsel og Mangel paa

Kammeratskabsfølelse, bedredes Forholdet efterhaanden, og omsider blev »Surmule« da optaget i deres Samfund.

I Upernivik købte vi yderligere to Hunde, men disse holdt sig i Reglen for sig selv; i hvert Fald blandede de sig aldrig i de andre Hundes Selskab eller i deres Leg. Den ene af disse gjorde sig straks bemærket ved tyvagtige Tilbøjeligheder. Under Fodring rapsede den altid af de andre Hundes Rationer, selv om den havde rigeligt i sin egen; og protesterede de saaledes bestjaalne Kammerater, snerrede Tyveknægten saa bistert og tilsyneladende forarget, at det virkelig kunde se ud, som om den var en forettet Uskyldighed. Den var heller ikke fri for at være ondskabsfuld, og paa Grund af dens evindelige Snarren ad de andre Hunde, som tilsyneladende behandlede den med Foragt, kaldte vi den »Arrig«. Trods disse udprægede og utiltalende Svagheder i dens Karakter manglede den dog ingenlunde Mod. Den var altid parat til at bide fra sig og værgе baade sig selv og sin mere fejge Kammerat fra Upernivik, som for øvrigt havde en Tilbøjelighed til altid at stikke Halen mellem Benene, naar den havde forset sig mod Disciplinen — eller vel rettere sagt mod Orden og Renlighed med Braser og andet løbende Tovværk, der under Manøvrer laa og flød paa Dækket. Saadanne Forseelser resulterede naturligvis i tilsvarende mindre fine Bemærkninger og Skænd fra dem, der skulde hale i Tovværket eller klare det op efter Manøvrerne. Som en Følge af Hundens Fejghed under saadanne Episoder fik den Navnet »Kryster«, og da den ikke viste Tilbøjelighed til at vænne sig af med disse Unoder, blev den naturligvis ikke Mandskabets erklærede Yndling.

Det er en Selvfølge, at nogle af de Navne, som vi gav Hundene, lød andelede om Bord i dette engelske Skib. »Monark«, »Prins« og »Prinsesse« er jo Navne, som enhver Dansker forstaaer Betydningen af, hvorimod »Surmule«, »Arrig« og »Kryster«, selv om disse ogsaa forstaaes paa Dansk, jo dog er de tilsvarende engelske Benævnelser for »Sulky«, »Wicked« og »Coward«.

I Modsætning til »Kryster« vandt »Arrig« ved sin dristige Optræden snart Yndest og Beskyttelse hos Folkene i Lukafet, og den var særlig i Kridt-huset hos en ung Matros, som var fanatisk Dyreven, og som den altid opsøgte og bærede med sit Selskab, naar han stod til Rors. Dette intime Forhold mellem disse to vakte tilsyneladende baade »Prinsen« og »Prinsessen«s Mishag; men uanfægtet af disse to Hundes brummende Ytringer i saa Henseende blev »Arrig« roligt siddende hos sin Beskytter, til dennes Rørtørn var ude, hvorefter de to saa gode Venner fulgtes ad forefter.

Det var indlysende, at den gamle »Monark« indgød alle de øvrige Hunde Respekt. Men den var ogsaa et Pragteksemplar af en grønlandsk

Hund, og dens Størrelse, dens alvorlige Mine og dens tykke Manke gav den ogsaa næsten et løveagtigt Udseende. Den var en udpræget Herskernatur, og de øvrige Hunde levede ogsaa efterhaanden i et virkelig undersaatligt Forhold til denne ældre Kammerat, som ved et hvast Øjekast eller en vred Knurren gav sit Mishag til Kende, naar de foretog sig noget, som ikke behagede Herskeren. Det skal dog ikke forstaaes saaledes, at »Monark« havde despotiske Tendenser, men drillede de ham, vankede der ufortøvet en Revselse.

Men var »Monark« Herskeren blandt disse Hunde, saa var »Prins« absolut den klogeste blandt dens Undersaatte. Denne Hund var tillige fuld af Liv og Spilopper, men den havde dog ogsaa nogle slemme Fejl. Den var blandt andet meget skinsyg, og dette viste den tydeligt, naar nogen af Mandskabet klappede eller paa anden Maade kærtg-nede en af de andre Hunde. Den kom da straks anstigende og gjorde sig lækker med en ihærdig Logren med Halen og andre Hundekunster for at paakalde Opmærksomhed og for selv at tilvende sig Kærtegnene, hvilket som oftest endte med, at Rivalerne kom i Totterne paa hinanden.

En anden Fejl ved denne Hunds Karakter var ogsaa dens absolutte Mangel paa Ærlighed og Mod — Mangler, der hos den havde udviklet sig til Snedighed. Den havde en afgjort Tilbøjelighed til at naa sine Ønskers Maal ad Krogveje — hellere end ved ærlig Kamp. Vi blev saaledes en Dag Vidne til den rænkefulde Maade, hvorpaa den tilvendte sig et Kødben, som Kokken havde givet den fejge »Kryster«, der altid var ængstelig, naar dens Beskytter, »Arrig«, ikke var i Nærheden, og »Arrig« var paa dette Tidspunkt netop optaget af Selskabeligheden med dens specielle Ven, som stod til Rors. »Prins« var sikkert klar over, at Kokken, som ogsaa stod og saa til, vilde lange ud efter den, dersom den gjorde Forsøg paa at tilvende sig Kødbenet med Magt, og den begyndte derfor med elskværdige Smaabjæf og Logren at opfordre Kammeraten til Leg. »Kryster«, der naturligvis ikke forstod, hvad der tilsigtedes med denne Manøvre, slap Benet og besvarede Opfordringen med nogle Krumspring. Dette var sikkert, hvad den opfordrende og snedige Hund havde ventet; thi i samme Øjeblik, »Kryster« havde sluppet Kødbenet, sprang »Prins« til og lagde sig oven paa det, og der laa den og glanede lige op i Luften med den uskyldigste Mine af Verden, som om den hverken interesserede sig for sine Omgivelser eller for noget som helst andet. Imidlertid snusede »Kryster« omkring uden at kunne forstaa, hvor Benet var blevet af, indtil den omsider med en misfornøjet Knurren trak sig tilbage og forsvandt forude under Bakken, og først da den var ude af Syne, syntes »Prins« pludselig og med den største Forbavselse at opdage, at den laa oven paa Kødbenet, som

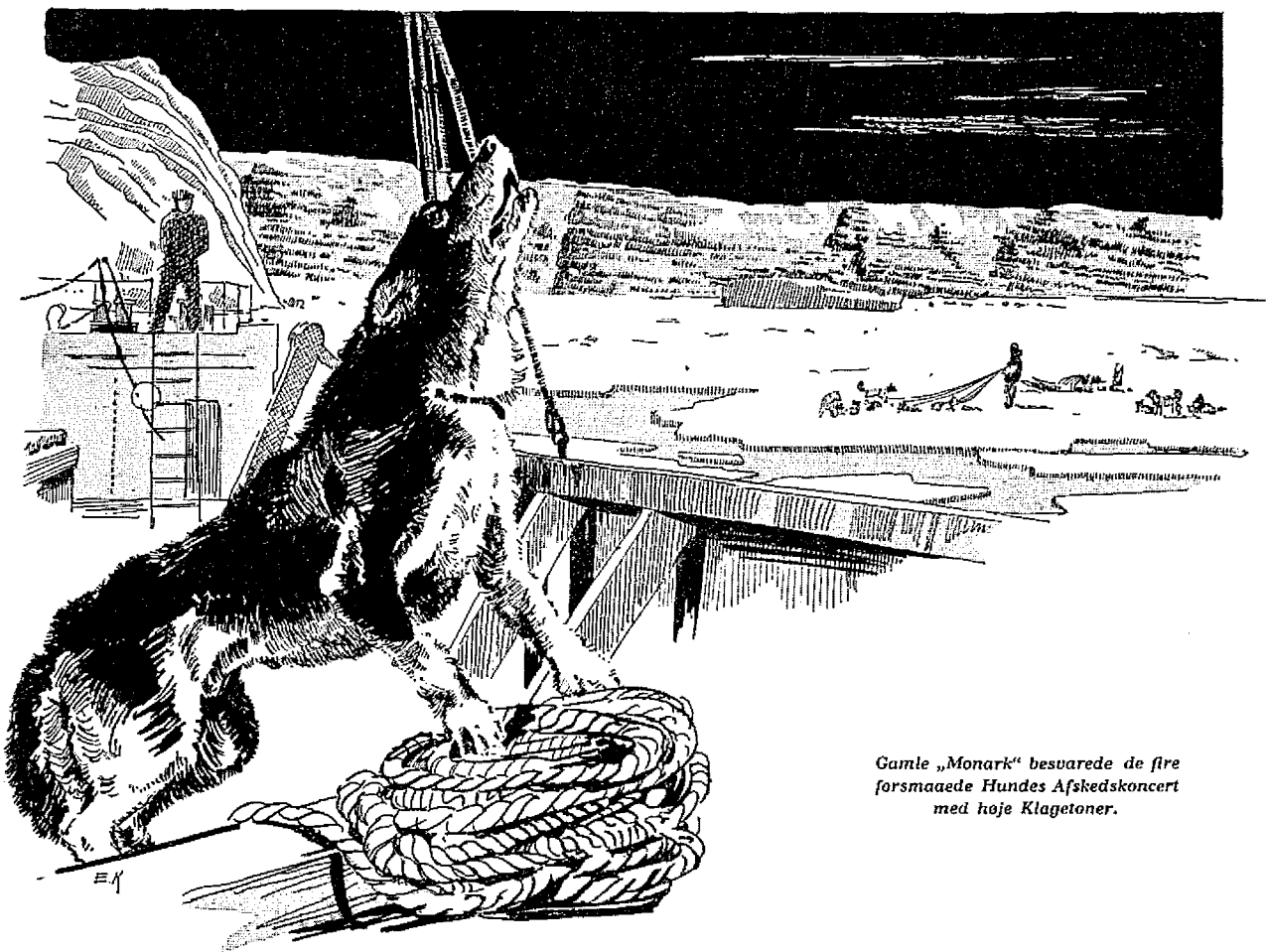
den derefter straks gav sig i Kast med at gnave. — »Prins« havde ogsaa over for sine Kammerater den samme Evne, som er typisk for visse Menne-ker, der finder Fornøjelse i at sætte Folk op imod hinanden. Var Hundene for Eksempel samlede i en Klynge, hvilket hyppigt skete under Fodringen, listede denne træske Hund sig undertiden til at give »Arrig« et Nap i Bagdelen og derefter lyn-snart snurre rundt og vende Halen til. Og »Arrig«, der naturligvis ikke kunde tænke sig, at »Prins« kunde nappe med den Ende, og som jo var af et mistænkeligt Temperament og desuden havde et Horn i Siden paa »Surmule«, fo'r da straks løs paa denne, mens den træske »Prins« saa til med spot-tende Glimt i sine Hundedøjne og med en ihærdig Bjæffen, der kun kunde opfattes som Forsøg paa at opmuntre de stridende Parter til at fortsætte Kampen, hvilket de i Reglen ogsaa gjorde, indtil den gamle »Monark« omsider lagde sig imellem og skilte dem ad.

Man siger nok, at det er vanskeligt at lære en gammel Hund nye Kunster. Dette kan dog vist næppe siges at være en Regel; thi i saa Tilfælde var i hvert Fald »Monark« en Undtagelse herfra. Den havde saaledes ikke været mange Dage om Bord, før den lærte at give Pote — en Kunst, som ellers ikke er kendt blandt grønlandske Hunde. Ja, dette Venskabstegn interesserede den endogsaa

efterhaanden saa stærkt, at den somme Tider løb efter os paa Dækket for ganske uopfordret at veksle Pote- og Haandtryk med os.

Der var ikke en Draabe ondt Blod i »Monark«. Nok kunde Hunden til Tider faa et bistert Ud-seende og samtidig give en kort truende Knurren fra sig, men dette kunde kun tydes som en Advar-sel til Kammeraterne; thi det var ikke til at tage fejl af, at den med Strenghed vaagede over sine Undersaatters Opførsel. Ingen kunde dog være i Tvivl om, at denne Strenghed var dikteret af ven-lige Følelser. At den ogsaa ligefrem nærrede Kær-lighed til disse Undersaatter, gav den tydeligt til Kende, da vi paa Hjemrejsen atter anløb Disco. Det var nemlig bestemt, at vi der skulde skille os af med de fire af Hundene. Kaptajnen besluttede, at han vilde beholde »Monark«, mens Førstesty-rmanden lagde Beslag paa den intrigante og livlige »Prins«. Iiverken »Prinsesse«, »Arrig«, »Surmule« eller »Kryster« var der derimod Libhavere til, og disse skulde derfor afhændes til Eskimoerne.

Det var ynkværdigt at se de fire forsmaaede Hunde løbe hylende og pibende frem og tilbage paa Strandbredden den første Nat, efter at de var sat i Land, mens gamle »Monark« staaende oprejst paa Bagbenene og med Forpoterne paa Lønningen besvarede denne Afskedskoncert med høje Klage-toner, der tydeligt nok udtrykte dens Sorg over



Gamle »Monark« besvarede de fire forsmaaede Hundes Afskedskoncert med høje Klage-toner.

Adskillelsen. Den udspekulerede »Prins« indskrænkede sig derimod til efter Adskillelsen at supplere Herskerens Klage med nogle svage Bjæf, og jeg havde den mistænkt for, at den kun havde gjort dette for derved at indsmigre sig hos den gamle »Monark«; thi da vi havde lettet Anker og var gaaet under Sejl, var denne udspekulerede Hund mere lystig end nogensinde tidligere.

Det modsatte var Tilfældet med »Monark«. Efter Adskillelsen fra dens fire Kammerater, som den nu i flere Maaneder havde levet sammen med — ja, paa sin Maade faktisk havde regeret over — blev den aldrig rigtig sig selv igen. Dag efter Dag gik den omkring paa hele Skibet og snusede og søgte i hver en Krog. Ved hver Dør og ved hver en Kappe, der blev aabnet, stillede den sig forventningsfuld op, som om den ventede at se sine savnede Kammerater komme frem fra Skibets Indre; og skuffet over, at dette ikke skete, sukkede den dybt og gik tungsindig op paa Bakken, hvor den satte sig paa Halen og udstødte nogle høje Klage-toner ud i Vejret.

Dette gentog sig som sagt Dag efter Dag. Og da vi saa omsider naaede Southampton, hvor Styrmanden forlod Skibet og tog »Prins« med sig, følte »Monark« sig aabenbart lige saa elendig til Mode som enhver anden Hersker, der har mistet sin sidste Undersaat. Hvileløs og søgende travede den omkring paa Dækket Dag og Nat og vilde hverken æde eller drikke. Forsøgte nogen at kæle for den, tilkendegav den kun yderligere sin Forladthed og sin Sorg med lange, klagende Hyl.

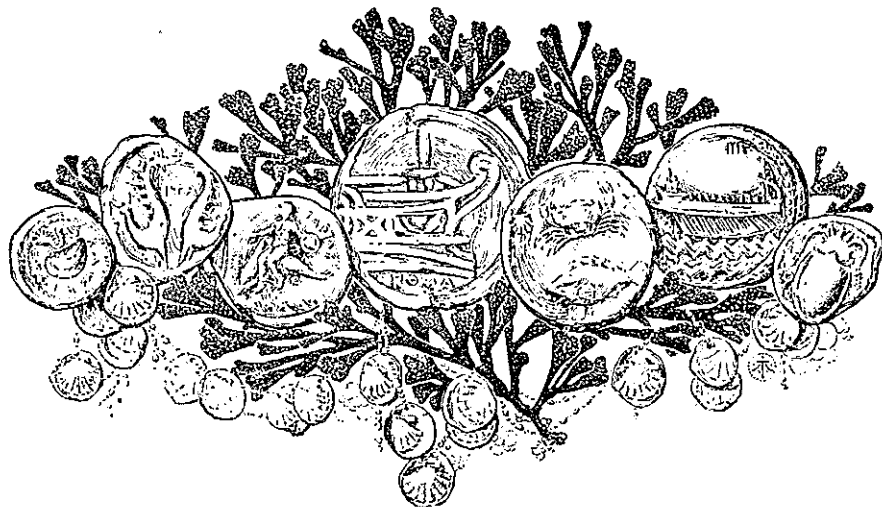
At en saadan Tilværelse efterhaanden blev uudholdelig for denne Hund er vel forstaaeligt, og man kan vel ogsaa omtrent slutte sig til, at det var i Haabet om at genvinde sit tabte Kongerige og

atter at blive forenet med sine Undersaatter, der drev denne Monark til at flygte fra disse for den saa trøstesløse Omgivelser. Den forsvandt pludselig en Nat fra Skibet, og ingen hverken saa eller hørte noget til den, før det efter Ugers Forløb rygtedes rundt om i Hampshire, at et mærkeligt Dyr var blevet set flere Steder i Omegnens Skove og langs Landevejene. Nogle antog det for at være een fra et Menageri undsluppet Løve. Andre mindre oplyste mente, at det maatte være den Onde selv, der i Dyreham hjem søgte Eggen. Der blev skrevet lange Spalter i alle Hampshires Aviser om denne besynderlige Fremtoning, der til sidst blev antaget for at være en Ulv, og som saadan blev jaget overalt i Grevskabet.

Da Kaptajnen, der i Dage og Uger havde søgt efter sin Hund over hele Southampton, omsider ogsaa hørte Tale om denne Ulv, telegraferede han øjeblikkelig til Myndighederne i dette Distrikt, hvor det formodede Vilddyr foregaves sidst at være blevet set. Han forklarede, at Sagen drejede sig om hans bortløbne grønlandske Hund, som han satte stor Pris paa, og han bad indtrængende om at forhindre, at den blev dræbt. Men dette var alt sammen forgæves. De ellers saa fredsommelige Folk i Hampshire vilde absolut have en Ulv, og som Ulv blev det ulykkelige Dyr jaget og skudt.«

Saaledes endte den mod sine egne Undersaatter saa trofaste »Monark« sine sidste Dage som et frygtet Uhyre; og her ender ogsaa denne Beretning, som den gamle Skibskaptajn afsluttede med følgende Bemærkning:

»Havde man i Stedet for Krudt og Kugle brugt venlige Ord mod denne Hund, vilde den sikkert have rakt Poten frem — ogsaa mod sin egen Bane-mand.«





Reproduktion: Brdr. Børentzen

Maleri af S. Kielland-Brandt

HAVNEN

Det blæser ind om Molen
og ind om Havnens Mylder
af Mennesker og Master,
som Solen varmt forgylder.
Og alle Sanser ildnes,
og Tanken tvinges frisk
i Luftens rene Aande
af Tjære, Tang og Fisk.

Her føler vi os hjemme;
her fødes raske Planer
af Vandets Plask om Kajen
og Larm fra Lossekraner.
Her luftes unge Længsler;
her soles svunden Daad;
og vaagne Slingrelyster
har Bo i hver en Baad.

Her lægges ud til Langfart
af Mænd med sunde Drifter,
og Mødre staar paa Molen
saa højtidstyst og vifter.
Herinde drages Ungdom
mod Havets aabne Favn,
mens andre ude længes
hjem til den gamle Havn.

Erik Bertelsen.

