



1969

OK



# VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

# Jul paa Havet 1969

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

Behrnt bogtryk+offset



Reproduktion: Bdr. Bærentzen

En fiskekutter.

Maleri af Niels Jensen



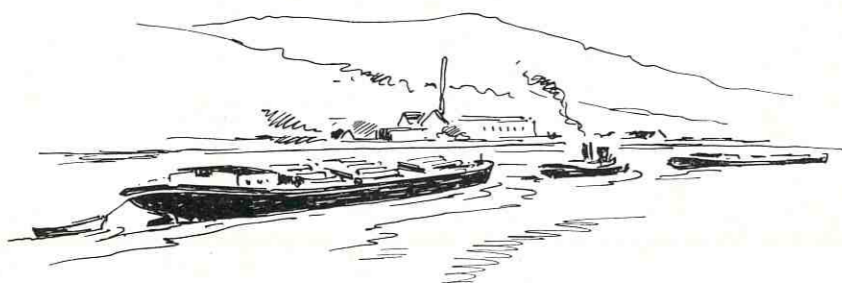
## HUSET VED KANALEN

Der ligger et hus ved den gamle kanal,  
det spejler sin frontspids i vandet.  
I basrelief til en sandstens-portal  
ses Neptun og Merkur blandt andet.  
I skiftende sekler, i solskin og regn,  
når frostsneen fæg gennem gaden,  
de troligt holdt vagt under gudernes tegn  
i et manende sprog på facaden.

Kan stene da tale? . . . Ja, vist kan de så!  
De taler i følsomme toner  
til alle, der ønsker at høre derpå,  
om handel med fremmede zoner.  
Om svundne slægter med rigdom og magt,  
med klingende spil og fester,  
om fremtids håb, der i graven blev lagt,  
som Charons natlige gæster.

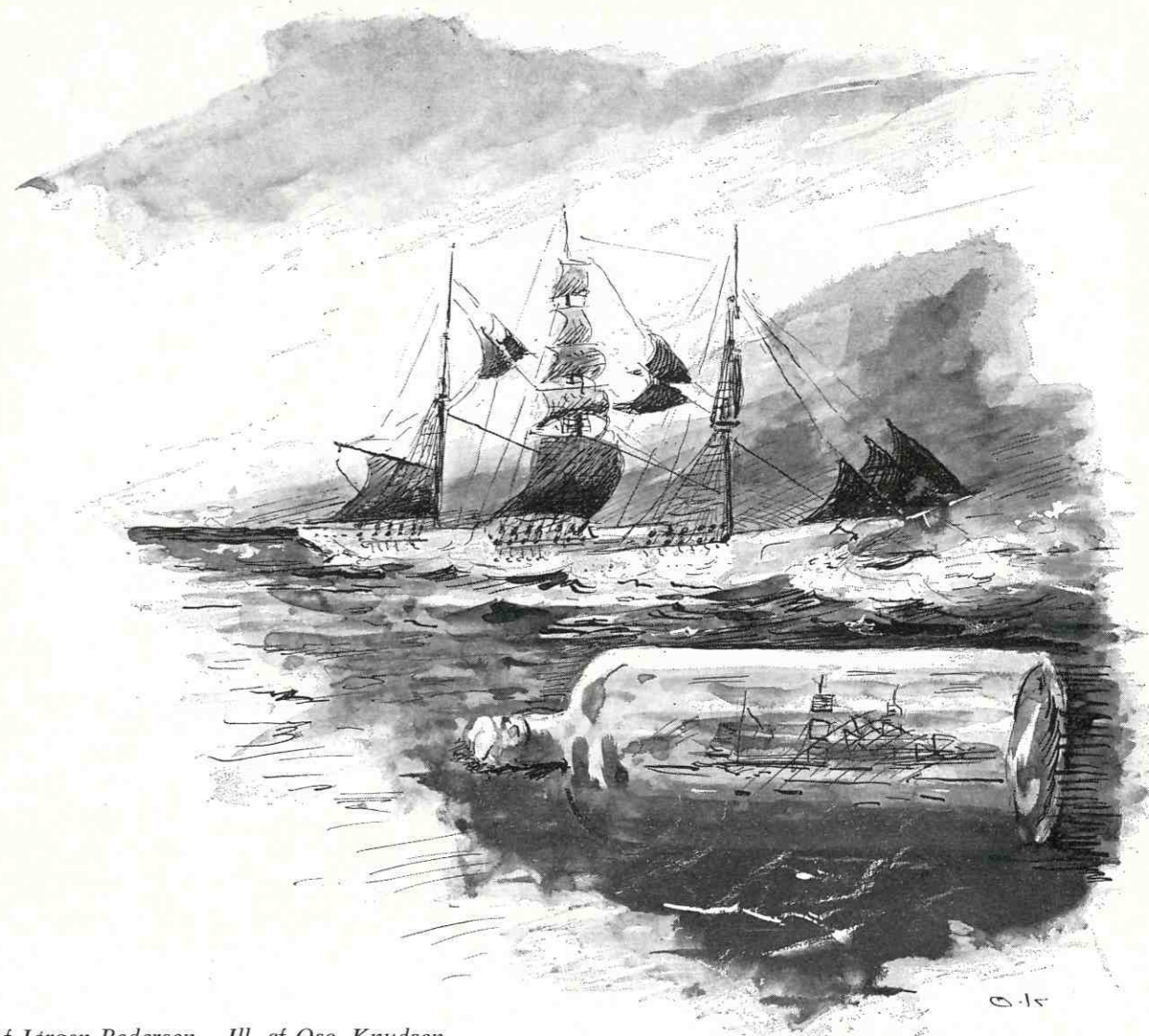
Det gamle hus ved den stille kanal,  
det knejser endnu imod skyen.  
Den skønne frontspids – lidt sentimental,  
er stadig en pryd for byen.  
Bindingsværksmuren er falmet og grå,  
men Neptun og Merkur de smiler,  
for porten er lukket med lås og slå,  
mens tiden ustandselig iler.

*Børup Sørensen.*



På svalegangen i gårdens idyl  
en flammende guldregn der hænger.  
De snadrende ænder, den duftende hyld,  
langs kornmagasinernes længer.  
I blomsterrabatter står roser i flor.  
Hør – duerne kurrer i slaget!  
I købmandsgården minderne bor  
fra kælder til kvisten på taget.

Men tiderne skifter som vinter og vår,  
forandringen følger med tiden.  
Hvor findes de slægter, der leved' i går,  
som blomster på solskinssiden?  
Thi gildessalen er støvet og slidt,  
tapeterne hænger i laser.  
På loftet huserer ånderne frit,  
mens efterårsstormene raser.



*Af Jørgen Pedersen – Ill. af Osc. Knudsen*

## Som svar på Deres flaskepost...

»Vor egen bedstefar kastede engang en flaskepost overbord under et forlis,« skriver det norske redningsblad »Kystvakt«, men heldigvis blev de reddet lige efter. Flaskepost var engang en højst usikker »postgang«, men måske det allersidste håb.»

I vor radioalder spiller den vel ikke nogen rolle i det hele taget som nødsignal, men den bruges endnu en del for at fastslå havstrømme, for morskabs skyld og et og andet ellers. Ingen ved, hvor længe en flaskepost kan drive. En rekord er vel et budskab fra en skibbruden japaner. Det blev skrevet i 1785 og blev ikke fundet før i 1935, hele 150 år senere. Ganske mærkeligt blev den fundet ved Hirasutamura – hvor den skibbrudne var født.

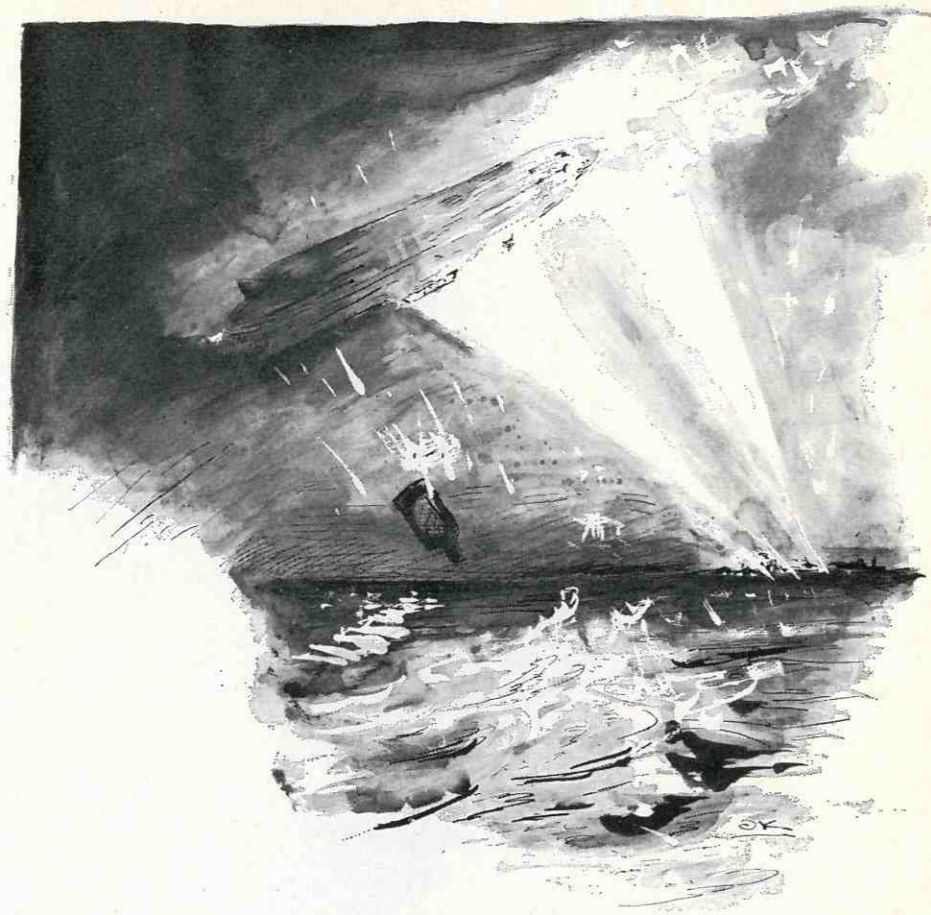
Det amerikanske hydrografiske institut får hvert år tusinder af forseglede flasker og plastbeholdere,

kastet i alle have. En formular på flere sprog opfordrer finderer til at udfylde og sende den til sit lands amerikanske konsulat. Sådant får man vigtige oplysninger om havstrømmes retning og fart. Andre landes videnskabsmænd bruger samme metode. I Norge huskes for eksempel »Redningsselskabsflaskene«, som blev kastet i havet bl. a. fra amerikabåde etc. En flaske regnes at tilbagelægge 15–16 nautiske mil i døgnet, men en »ilpostflaske« nåede engang 120 km i døgnet over Atlanterhavet.

Da der under krigen drev i hundredvis af japanske miner i Stillehavet, blev de fleste fundet og uskadeliggjort efter de strømkort, man havde kunnet lave takket være flaskepost.

En privat organisation, Den internationale Flaskeklub, bruger Neptun som postbud for religiøse bud-





I Frankrig findes et flaskepost-museum, som bl. a. har den sidste melding fra zeppelinen »L 19«, før den i februar 1916 forsvandt i Skagerak.

skaber. De britiske »flaske-evangelister« har kastet 60.000 flasker ud med skriftsteder på 19 sprog. De påstår, at 10 pct. resulterer i korrespondancer.

I Frankrig er der tilmed et flaskepostmuseum, som bl. a. har den sidste melding fra zeppelinen »L 19«, før den blev borte i Skagerak i februar 1916.

En anden flaskepost drev rundt på bølgen blå i 45 år, før den blev fundet. »5 ponyer og 150 hunde lever endnu. Send hø, klipfisk og 30 slæder. Baldwin«, lød meldingen. Men denne polarforsker og hans ekspedition kom velbjerget hjem alligevel. – Da nødråbet blev fundet, lå Baldwin dog for længst i sin grav, død af alderdom.

Flaskepost bruges som reklame og ægteskabsbureau, til politisk propaganda og sikkert meget andet. En amerikansk advokat fik nervesammenbrud, da hans nære ven, en meget rig mand, pludselig døde. Han lagde vennens testamente i en flaske og kastede

den i søen. Da han kom til sig selv, satte han himmel og jord i bevægelse for at få tag i testamentet; han udlovede tilmed en dusør på 25.000 dollars. Tre år senere blev flasken fundet uden for Brasilien – i maven på en haj!

En flaske, der drev i land ved Palo Alto i Californien i 1916, indeholdt en meget excentrisk, rig dames testamente. Hun havde kastet den i Themsen 12 år før. »Afsenderen« var eneste datter af symaskinemillionæren Isac Singer. Pr. flaskepost testamenterede hun 12 mill. dollars til finderens, 85 mill. kr. efter dagens kurs.

Mindst 80.000 flasker med et eller andet budskab driver rundt på verdenshavene. De allerfleste går til bunds, bliver knust eller havner på ubeboet strand.

Man skal heller ikke have for store forventninger, om man skulle finde en flaskepost. Måske er det bare et ønske om glædelig jul midt om sommeren!



# VORE MUSEUMSSKATTE

B & W-Museet illustrerer eventyret om Burmeister & Wain

Ved MOGENS LEBECH

Dampere og motorskibe kan det knibe at finde plads til på et museum, ligesom det ville kræve kæmpehaller at udstille originale skibsdieselmotorer. På B&W-Museet må man nøjes med at betragte dem i stærkt formindsket målestok, både skibe og motorer udført i nøjagtige modeller, motorerne som »arbejdende« modeller.

Funktionsdygtig er også den eneste originale dieselmotor, som museet rummer, en stationær motor af den type, B&W først fremstillede, ja, Dieselmotor nr. 1, den allerførste som udgik fra fabrikken i året 1904, og som det siden er lykkedes at generhverve, ikke fordi den var udslidt efter de 40 års drift. Der er jo et spring fra denne motors ene cylinder og 40 hestes kraft til den største skibsmotor, der er udstillet som model, med sine 12 cylindre og 27.000 hk.



Allerede fra 1904 havde B&W fået kongelig tilladelse til at føre det danske rigsvåben i sit fabrikmærke. Museets eksemplar stammer fra det berømtelige »Selandia«.

Fra museets førstesal, der rummer en række modeller af mere kendte skibe, gennem tiderne leveret af B&W. På billedet ses blandt andet modeller af skoleskibet »Viking«, et firemastet barkskib på 3000 tons, leveret 1907, og det skorstensløse »Selandia« fra 1912, verdens første oceangående motorskib. Til venstre i forgrunden skilt til udstillingsstand med B&W's gamle bomærke, vikingeskuden.







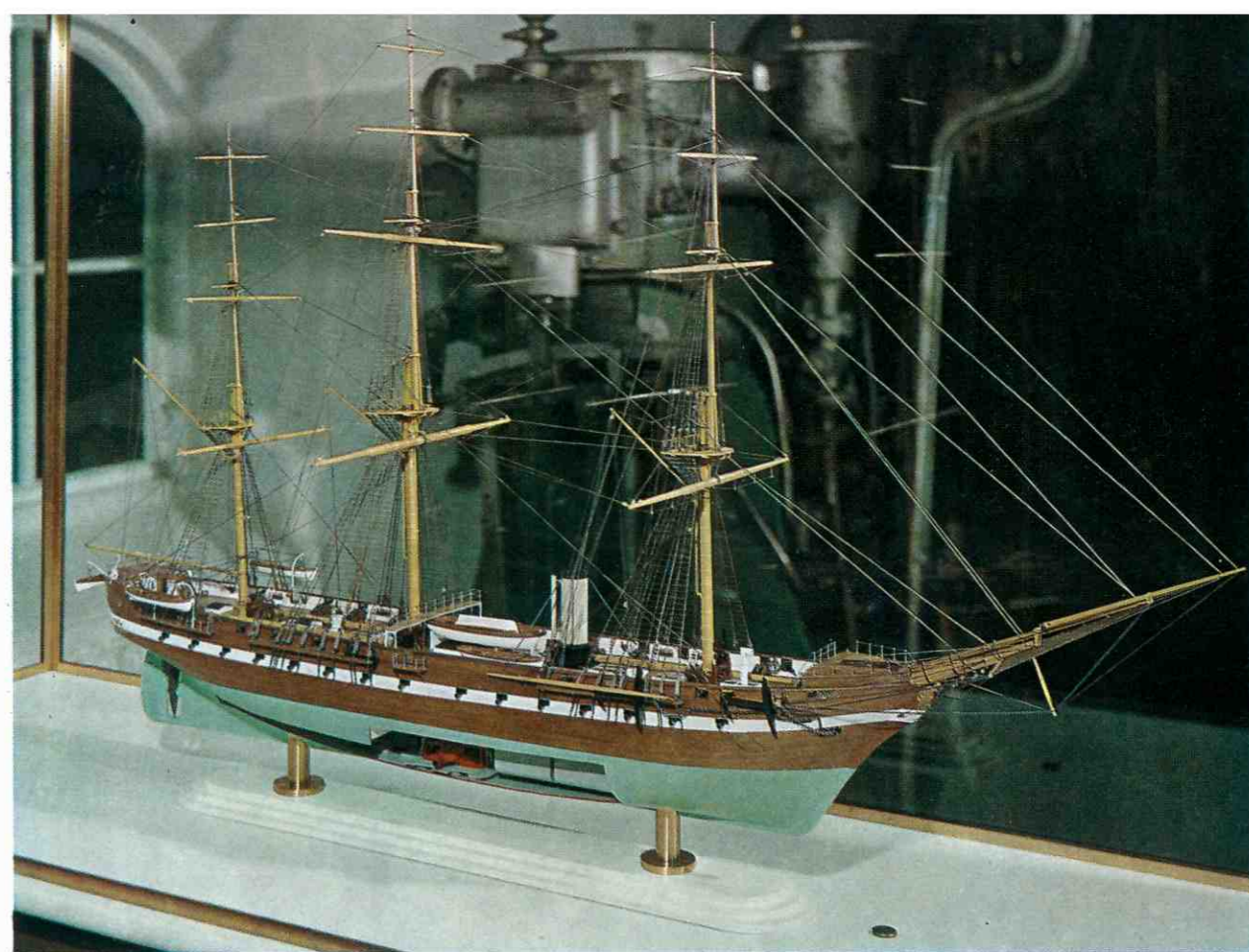
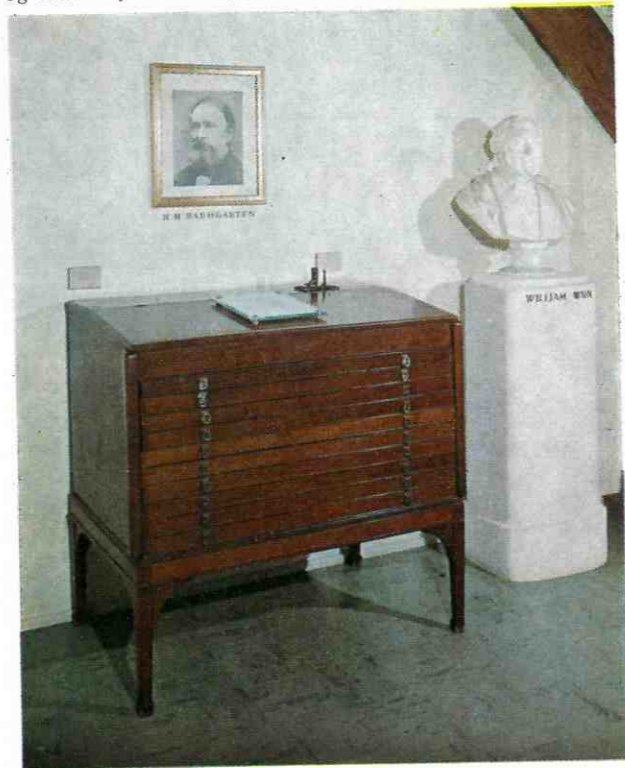
Til den første danske Amerikalinie, »Dampskibsselskabet Thingvalla«, byggede B&W i 1882 de to søsterskibe »Gejser« og »Island«. Et maleri af sidstnævnte hænger på museet. Vædret af »Thingvalla«, selskabets flagskib, sank »Gejser« på Atlanten i løbet af få minutter en nat i 1888.

Perspektiv giver også en anden af museets originale effekter, på sin vis det mest betagende af dem alle: en lille mønt, en mark, af dem, der gik 6 på daleren, eller tre på en krone, for at regne med den senere møntfod. Den første Indtægt, står der skrevet på det stykke papir, den blev pakket ind i af mekanikus H. H. Baumgarten, B&W's grundlægger. Det var en murer, der gav ham handsel, da han åbnede sit maskinværksted i 1843, og betalte et murerlod

Sammen med Baumgartens diminutive pengekasse af træ opbevares den første mønt, han tjente efter starten af det lille maskinværksted, hvis efterfølger i dag er Burmeister & Wain.



Af virksomhedens grundlæggere ses (på førstesalen) et fotografi af H. H. Baumgarten ophængt over den mahognipult, Burmeister benyttede, da han førte firmaets korrespondance, og som er flankeret af portrætbuster af både ham og Wain.



Model af sejl- og skruefregatten »Jylland«, der deltog med hæder i kampen ved Helgoland i 1864. Leveringen af dens dampmaskineri var firmaets første større ordre til den danske orlogsmarine. Bagved ses dampmaskine fra 1872.

med det markestykke, der heller ikke dengang repræsenterede noget større beløb, men altså var det allerførste af de mange, mange millionbeløb, der siden indgik i firmaets kasse, dengang også af andre dimensioner end nutildags, hvad museumsgæsterne selv kan forvise sig om. Baumgartens lille og primitive pengekasse af træ er også at se på B&W-Museet.

Men møntstykket blev unddraget omsætningen. Baumgarten gemte det som en lykkeskilling.

Det var på Købmagergade, Baumgarten åbnede sit første værksted, i nuværende nr. 46, på en anden sal over gården. Af hensyn til de andre beboere måtte han konstruere en fjedrende ambolt for at dæmpe lidt på spektaklet. Den er nu på Teknisk museum i Helsingør.

Museets model af Købmagergade 46 viser hele ejendommen, ikke blot Baumgartens værksted. Anderledes med de andre modeller af de nutidige B&W-virksomheder på Christianshavn og Refshaleøen samt i Sydhavnen, foruden modellerne af datterselskabernes anlæg i Frederikshavn og på Lolland.

Det var i 1846, virksomheden flyttede til Christianshavn, hvor den atter og atter måtte udvides. Arealet mangedobledes, indtil det i den nyeste tid nåede sit nuværende omfang med den nye administrationsbygning ved Knippelsbro.

Havde Baumgarten virkelig troet på sin lykkeskilling, slog hans forhåbninger ikke fejl, selv om han naturligvis ikke kunne forestille sig de dimensioner,

På museets andensal står foran en kæmpefotostat af den lille dampfærge »Fritz Juel« fra 1873, et af dens originale skovlhjul. Båden gjorde endnu under sidste verdenskrig tjeneste som reservefærge på ruten Svendborg-Tåsinge.





den virksomhed ville få, som han havde lagt grunden til. Han havde heldet med sig, ikke mindre efter at han havde slået sig sammen med den københavnske ingeniør Burmeister. Kompagniskabet, formidlet af vor verdensberømte H. C. Ørsted, blev indgået samtidig med overflytningen til Christianshavn.

Baumgarten efterlod sig også andre skriftlige minder end påskriften på markstykkets indpakkingspapir, men langt fra i så stor udstrækning som Burmeister. På B&W-Museet står nu dennes store, blanke mahogniskrivepult, og fremlagt er en af hans mange kopibøger, datidens form for gennemslag, skrevet med hans smukke og tydelige skrift. Han førte personligt korrespondancen ikke slet så omfattende som nuomstunder. Gemt er også det undskyldende brev, han skrev til sine sønner om sine motiver til at slutte kompagniskab med William Wain i 1865 – Baumgarten havde trukket sig ud af firmaet som en holden mand allerede i 1861 – og siden for at føje Wain gøre firmaet Burmeister & Wain til A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. De to navne Burmeister og Wain har altså nu i godt 100 år været et fællesbegreb, der efterhånden er blevet kendt over hele verden.

Af Museets portrætbuster af de to kompagnoner er Burmeisters udført efter hans død. Selv om det modsatte gælder Wains, synes den alligevel ikke at give det rette indtryk af »den iltre englænder«, der skulle komme til at betyde så meget for B&W's trivsel.

Allerede før sin indtræden i firmaet havde Wain haft et livligt samarbejde med dette. Indkaldt her til landet af Marineministeriet havde han først og fremmest moderniseret og omorganiseret værkstederne på Holmen samt indført dampen som drivkraft af Orlogsværftet. Wain var tillige opfinder. På B&W-Museet hænger et af hans engelske patenter, et stort pergamentsbrev vedhængt en kapsel med et kæmpe-mæssigt vokssegl. På den ene side af det ses Hendes britiske Majestæt dronning Victoria på tronen, og på den anden sidder hun højt til hest. Patentet sikrede Wain eneretten i hendes riger til den dampmaskine, han havde konstrueret efter høj- og lavtryksprincippet. Den gjorde dampen anvendelig som drivkraft også i krigsskibe og var i det hele at foretrække for de gamle lavtryksmaskinerier. Hvilket kom B&W til gode både ved de store maskinerier, der blev bygget til marinens skibe og ved dens eget skibsbyggeri. Dampskibe blev der bygget allerede, da firmaet hed Baumgarten & Burmeister, først skibsdampmaskiner – Baumgarten selv tegnede den første til bugserdampere »Dragen« på Næstvedkanalen allerede i 1849 – mens man indtil da havde holdt sig til landdampmaskiner. I begyndelsen havde man især produceret andre maskiner, pumpe- og valseværker, hydrauliske presser, såvel som maskiner for bogbindere og bogtrykkere. På Museet står en bogtrykpresse fra 1847 og en dampmaskine fra 1858. Den sidste gjorde tjeneste på Hærens Krudtværk i Frederiksværk til 1943,

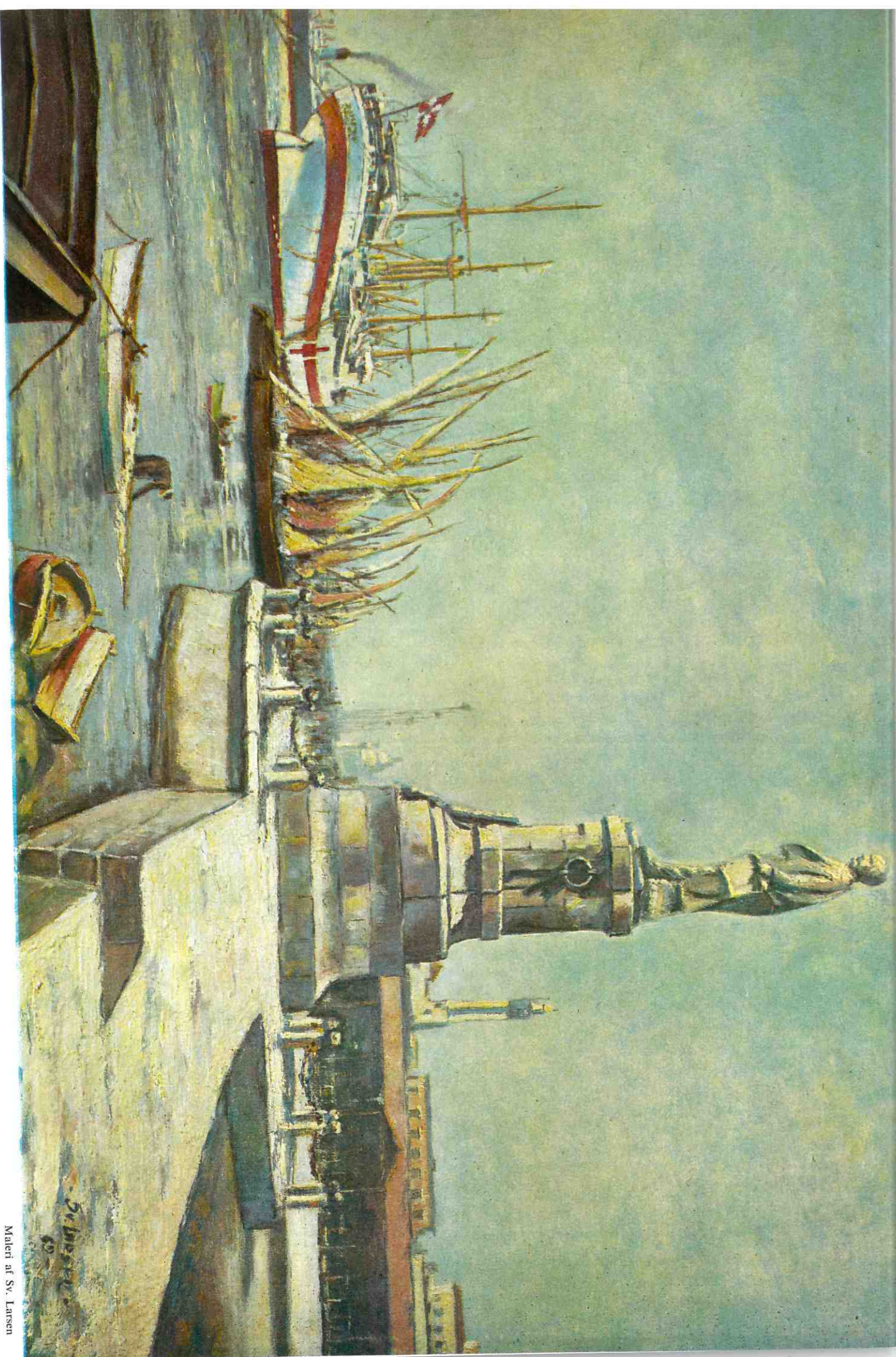
og bogtrykpressen var i gang omtrent lige så længe.

Også en skibsdampmaskine ses på B&W-Museet, ganske vist af beskeden størrelse. Dens 50 hk drev fra 1873 til 1926 den lille dampfærge »Fritz Juel« frem og tilbage mellem Svendborg og Tåsinge, en fem minutters rute ganske vist, men mange gange daglig. Da båden endelig blev kasseret, efter at have været indsat som reserve under sidste krig, lykkedes det at erhverve selve maskinen, såvel som det ene af skovhjulene til B&W, fra hvis værft færgen var udgået som nybygning nr. 76 og som den første danskbyggede dampfærge.

Fra den heller ikke på grund af sine mange hestekræfter berømte lystdamper »Hjejlen« har B&W-Museet den originale udsmykning af den ene hjulkasse, ikke en sørgelig rest af båden, men skænket museet, da den skulle fornys ved »Hjejlen«s 100 års jubilæum i 1961. Men maskinen på 50 hk er stadig i funktion, som den har været det, siden den lille hjuldamp i 1861 satte kursen mod Silkeborg via Øresund, Kattegat, Randers Fjord og Gudenåen. Den udgik fra Baumgarten og Burmeister som nybygning nr. 15, men var i virkeligheden den tredje af skibsværftets dampskibe. Modellen på museet viser båden i dens oprindelige lidet ændrede eksteriør. Blandt de talrige modeller ses også det første dampskib »Hermod«, bestilt af postvæsenet i 1854. Rækken er dog kun en ringe del af de dags dato udførte 822 nybygninger, til gengæld sammensat af skibe af forskellige typer eller af særlig betydning for B&W's udvikling.

Der er »Hans Egede«, den første grønlandsdamper af stål fra 1906 og skoleskibene »Viking« fra 1917 og det første »Georg Stage« fra 1886. Det første og største, en firemastet bark, er nu oplagt som skoleskib i Göteborg, og på lignende vis er det gået tremasteren »Georg Stage«. Omdøbt til »Joseph Conrad« blev det kendt som den sidste fuldrigger, der rundede Kap Horn og er nu indlemmet i marine-museet i Mystic Seaport i Connecticut som »a relic from the days of sail«, men samtidig anvendt som skoleskib.

Var maskinerierne på disse skoleskibe kun af sekundær betydning, gjaldt det modsatte de ældre dampskibe, der også var sejlførende, som det kan ses på museets i den traditionelle stil malede skibsportrætter of S/S »Island«, bygget 1882 til Thingvallaselskabet, den første danske Amerikalinje, og det første danske tankskib S/S »Christine«, leveret fra B&W 1890. Sejl kunne også føres af både kongeskibet H/S »Dannebrog« fra 1880 og S/Y »Standard«, bygget til zaren af Rusland, verdens største og flottest apterede dampyacht, der med sine 10.600 hestes kraft kunne skyde et imponerende antal knob. Det var jo slægtskabet mellem den russiske kejserfamilie og det danske kongehus, der bragte B&W denne kæmpeordre, og siden bygningen af panserkrydseren »Bojarin«, sænket 1905, blot et år efter leveringen, i begyndelsen af den russisk-japanske krig.



Reproduktion: Brdr. Barentzen  
»Jutlandia« som hospitalsskib i Port Said på vej til Korea. Statuen (den er nu bortsprængt) forestiller kanalens bygmester Ferdinand de Lesseps.



Zar Alexander, Christian IX's svigersøn, opnåede ikke at se sin yacht færdig og da slet ikke krydseren. Men den mønjespand og andet værktøj, hans enke Zarevna Maria Feodorovna betjente sig af ved køllægningen af »Bojarin«, er udstillet i en vægmontre på B&W-Museet.

Tietgen, tidens førende finansmand, stifter af og formand for også talrige andre aktieselskaber end B&W, triumferede, da det var lykkedes ham, selskabets »første Rejsende«, som han selv kaldte sig, at skaffe B&W's hidtil største ordre, bygningen af kejseryachten, endda i konkurrence med flere engelske skibsbyggerier. Og opgaven var så stor, at der måtte foretages omfattende udvidelser og nyanlæg på Refshaleøen. Anlægget af værftet dér havde jo i sin tid været en forudsætning for B&W's overgang til aktieselskab i 1872. Den første dobbelte stabelafløbning fandt sted året efter, og fra »Øen« blev siden alle B&W-skibe søsat, også det, som man vel tør kalde det mest berømte af dem alle, det første oceangående motorskib, M/S »Selandia«, hvis jomfrurejse København-Bangkok retur i foråret 1912 formede sig som et sandt triumftogt. B&W's fabrikmærke fra dette skib er bevaret på museet, med det danske rigsvåben, som selskabet havde ret til at føre fra 1904. Ligesom man kan se modellen af »Selandia« forrest i rækken af andre mere eller mindre bemærkelsesværdige dieselskibe. Der er blandt andre amerikabådene fra trediverne, ØK's »Amerika« og »Gripsholm«, den ene af de to svenske atlantfarere, såvel som »Transsylvania«, en af de to rumænske luksuslinere fra 1938. Der er »Godafoss« og »Kongedybet« som repræsentanter for henholdsvis islandsbåde og bornholmerbåde, og »Pervomajsk« som eksempel på den lange række fryseskibe til Sovjetunionen. For sig selv står det kæmpestore norske hvalkoger »Thorshøvd«, og på sin vis også ØK-båden »Sonkhla«, det første skib med turboladet motor fra 1952.

Allerede før århundredskiftet, i 1898, havde man sluttet kontrakt med Rudolf Diesel, den tyske ingeniør og opfinder, hvis personlighed og betydning for B&W er anskueliggjort i museets tredje etage, dels i billeder og tekst, dels med modeller af dieselmoto-

rer. Fra første færd var man hos B&W især interesseret i fabrikation af mindre motorer, således som den i stuen installerede Nr. 1 fra 1904, den første af talrige andre af samme type, anvendt ikke blot i den mindre industri, men også ved landets elektrificering, i hvilken forbindelse også større dieselmotorer blev leveret til købstædernes og hovedstadens elværker. Man ser også modellen af verdens dengang største dieselmotor, H. C. Ørstedværkets fra 1933. Der er et spring fra dennes 22.500 hk ned til de 25, som den dieselmotor kunne præstere, der 1904 blev opstillet i Hurup Elektricitetsværk i Thy.

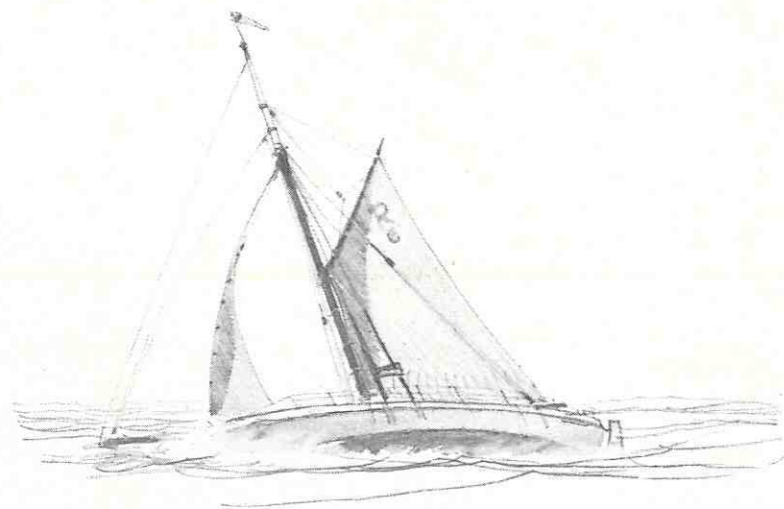
Naturligvis ses også modellen af »Selandia«s ene hovedmotor, det uimodsigelige vidnesbyrd om, at B&W kom først med et oceangående motorskib. Andre skibsmotorer viser udviklingen frem til den hidtil største.

Tredieetagen af B&W-Museet er dog også viet de mindre motorer, der stadig vejer godt til i produktionen, fremstillet af datterselskaberne, dels på Lolland: A/S Holeby Dieselmotorfabrik og Fabrikken Guldborg, dels i Frederikshavn, nemlig de meget populære B&W Alpha marinedieselmotorer.

Her er naturligvis kun peget på hovedbestanddelene af B&W-Museet, de, der i hovedtræk illustrerer firmaets vej frem fra en ringe begyndelse til sit internationale renommé. En tavle viser fordelingen af de licenshavere verden over, der spiller så stor en rolle for virksomheden. En anden, større og dekorativ tavle straks ved indgangen anskueliggør B&W's udvikling, set i forhold til indenlandske og udenlandske begivenheder gennem virksomhedens mere end århundredgamle tilværelse og dermed også en fremstilling af den danske industris vækst.

Et ærværdigt pakhuis danner en tiltalende ramme om museets samlinger. Det blev bygget i 1783 i den »florissante handelsperiode« og erhvervet sammen med »Holms Plads«, hvor nu motorfabrikkens ny værksteder ligger, og hvor der har været bygget skibe, siden Christian IV grundlagde Christianshavn for halvtredie hundrede år siden.

B&W-Museet åbnede den 1. december 1946 og blev udvidet med den tredje etage i 1958.



Lyngby-fiskere på stranden ved deres sejlspramme ca. 1880.

## De byggede deres hjem i den vildsomme klit og kaldte den LYNGBY

Af Jørgen Pedersen



Det var et stort held, at jorddrotten på gården »Lyngholm« til undren for mange ikke forlangte penge, da han for godt hundrede år siden overdrog 6 fattige fiskerfamilier de klitarealer, som deres by blev bygget på. Havde han gjort det, så var der ganske enkelt ingen by blevet bygget på det storladne, men øde sted med navnet Lyngby.

De seks familier blev i ordets egentlige betydning nybyggere. De var jaget på flugt af havet fra deres tidligere bostæder, og slog sig nu her ned i en klitegn, der manglede alt, hvad mennesker anså for det mest nødtørftige. En relativ flad plet, med høje klitter på alle sider, med dybe hjulspor på kryds og tværs og stier, som får havde trådt, vildsomt og øde med havets evige sang i dur og mol mod den nære kyst mod vest. Her blev bopladsen udpeget, og den har indtil denne dag båret sit navn med hæder. Fiskerbyen Lyngby og dens 5-6 generationer har gennemlevet alle stadier – lige fra fattigdommens grå kår til den relative velstand, der kan aflæses overalt i vore dages Lyngby.

### Pionerne – og hvor de kom fra

Som nævnt var byens grundlæggere fiskere, og det er byens beboere endnu, så det heraf vil ses, at arven ikke er forskertset, omend der er stor forskel på de

første fiskere, der vovede sig på havet i små og skrøbelige ro/sejlbåde til idag, hvor yngste generation ejer store moderne kuttere, der i mange år har fisket med Thyborøn som basis.

Jo, de var fiskere alle, der var drevet bort fra tidligere hjem, som havet havde taget i Alum, Vester-Agger og Thyborøn. Men hvem kan sige, hvorfor de netop valgte dette sted at bo, så det dækker hele sandheden? Der har måske, foruden fattigdommen, været en lille smule eventyrblod i årene, for der var i flyttet ikke noget som helst forbundet med komfort eller blidere livsforhold. Det fortælles, at én af pionerne skal have været til gilde på en af »hedegårdene«, der er beliggende i samme kommune, og her fik han, fortælles der, løfte om et klitlod til bosted. Men det gik med løftet som gildet; da begge kom lidt på afstand, var gårdmanden uvillig til at vedstå det givne ord, og der blev ingen bukser af det skind. Der fortælles videre, at da den store mand på »Lyngholm« fik fat i enden på den historie, kom han i forbindelse med fiskerne – og ganske mærkeligt tilbød han de 6 familier det klit- og hedeareal, der er beliggende mellem Hvidbjerg v/å kirke og havet – her blev fiskerlejet da placeret.

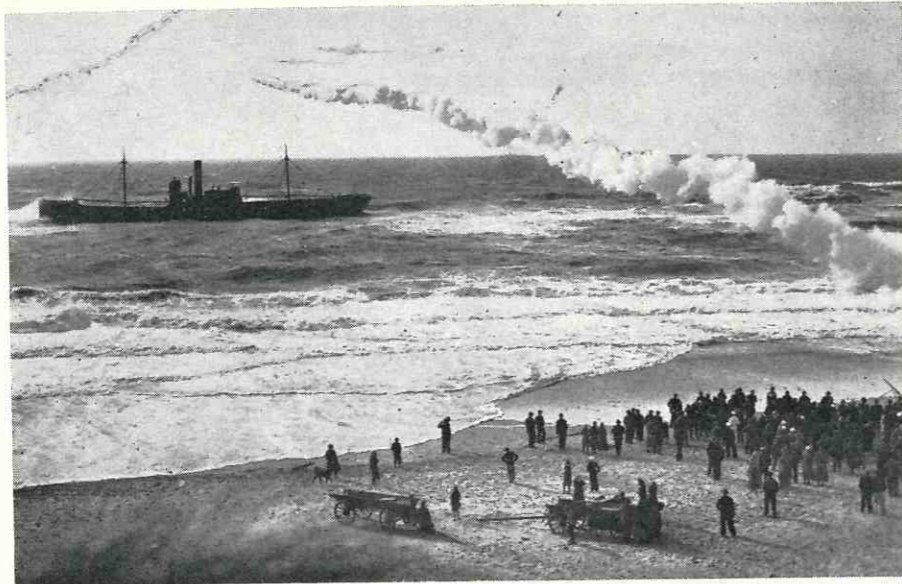
Det tjener faktisk den Lyngholm gårdmand til ære,



Makrelfangst med landdragningsvåd.



Engelsk damper  
»Sprightly«s stranding  
v. Lyngby.



at han havde hjerterum og husrum for de 6 fattige familiers placering på hans arealer. Der kunne jo ikke helt ses bort fra en vis økonomisk risiko ved slig en bosættelse – navnlig da for over 100 år siden. Men det så jorddrotten altså stort på, og han var i besiddelse af både viljen og magten til at gøre med sit, som det passede ham.

Den, der skriver disse linier, tror heller ikke, at det lille fiskerleje har været en klods om benet på den kommune, det siden har været en del af. De første pionerer og slægter, der fulgte, har været et stolt og selvhjulpent folk, der i deres livsførelse har sat en ære i at være selvhjulpne, at sætte tæring efter næring, og hellere spise fisk til fisk end bede nogen om hjælp. Havet blev deres spisekammer i lyst og nød, og det gav til at begynde med det kummerlige udbytte, der lå lige over sultegrænsen. Til andre tider slog det, som vi siden berører.

#### Mellem »Lejebak« og havet

Det ville have haft sin interesse at have stået på dette højeste punkt – og fulgt hjulsporene vestover til den nye by, set de små lerklinede rønner rejse sig en efter en og blive til ramme om det nøjsomme folk, hvis mærkelige samfund ligesom tiggede sig læ blandt de rygende sandklitter. Det varede årevis, før byen blev accepteret og kom med i fællesskabet og fik den ret, som vi idag forstår ved ret. Yderst ude i periferien var Lyngby lagt og blev nu og da af spydige tunger kaldt »Tryngby«, der vel skulle antyde noget om dens økonomiske status. De første år var svære år, og ved rejsning af de første huse på stedet var der såvist ingen arkitekt indblandet. En del sten havde pionererne vel med fra deres tidligere hjem, og iøvrigt var der i de gamle huse som regel spor af saltmættede vragele fra den nære strand, hvorfra der kunne hentes råd for et øjeblikkeligt bekneb.

Småt og fattigt var det altsammen, med døre så side, vinduer så trange og mønninger så lave, at man

helst skulle øjne fiskerklyngen ved dagslys for i det hele taget at blive den var. En tranlampe eller tælleprås, der nødtørftigt tjente formålet at kaste et sparsomt lys ind i en stue, der tjente som opholdsrum for en familie, der i reglen var det frugtbarste i helheden; videre skulle fiskeredskaber også her tilgodeses, og for jagtens skyld var en hund også med i koret.

Udenfor snoede sig ingen asfalteret vej, endstige grusvej som skik ellers var i de fleste sogne, sandede hedeveje førte forbi de 6 våninger og ilede alle i samme retning, med kurs mod havet, hvorfra bønderne hentede vragtømret fra strandinger, samt lyng og hedetørv til



Fisker Karl Josefsen og hustru Johanne  
(hendes far var én af nybyggerne).

Lyngby i vor tid.



vinterforråd. I de tider var bønder ene om hvervet som strandfoged, og sådan var det også der på egnen, og det varede mange år, inden fiskerne i den stad Lyngby fik rokket ved denne urimelighed, og en stor dag må det sikkert have været, da myndighederne kunne anse en Lyngby-borger for værdig til strandfogedens eftertragtede kald.

Den lille havby levede af havet. Fisken solgtes på stranden, hvor borgere og bonde, fattig som rig kom ned og gjorde en god handel. Som det da var skik og brug havde det købende publikum både mellemadder og brændevin, som »gødhedsfuldt« raketes den udslidte og sultne fisker, der med begærlighed tog imod, og underforstået betød venligheden endnu lavere fiskepriser. Den fisk, der ikke blev afsat på denne lidet lønnende måde, blev lagt i rygkurven og af konerne båret ad lange veje op over sognene, hvor den blev ombyttet med flæsk og brød eller små penge, der i lige så høj grad tiltrængtes.

Som tiden gik, fik hvert hjem derude en lille flok får, der møjsommeligt bjergede føden ude i ingenmandslandet, hvorom det bedste kunne siges, at der var højt til loft og vidt til vægge. Havet gav fisk, heden brændsel og fra gammel tid var denne bys fiskere jægere om en hals. Svigtede alt og armod truede, så kunne der måske opdrives en dagløn på en kroners penge på gårdene.

#### Da sorgen holdt sit indtog og halvdelen af fiskerbyens mænd druknede

Folk, der er nabo til havet og afhængigt af dets luner, undgår sjældent sorger og modgang, og sorger blev også fiskerlejet her til del. Næppe nogen anden by langs vestkysten har som Lyngby, i en enkelt ulykkestime, mistet halvdelen af sin mandlige befolkning – men det har dette fiskerleje prøvet. Ulykken fandt sted dagen før juleaften, nærmere betegnet den 23. december 1885. I mit arkiv har jeg liggende en øjenvidneberetning om de nærmere omstændigheder ved ulykken: Den 23. december 1885 tog alle fiskerne

her fra lejet på fiskeri om morgenen. Der var 2 sejlrobbåde og 3 små pramme. I hver af de større både var 6 mand, og 2 mand i hver pram. Vejret var fint, og fiskeriet foregik 6 kvartmil af land. Op ad formiddagen kulede det op af VNV og samtidig tog søen til med uhyggelig styrke, hvorfor bådene skyndsomst måtte søge land. Kl. 11 fmd. var jeg gået til havet og så da, at de tre pramme lå udenfor yderste revle. Da fiskerne opdagede mig, holdt den ene pram ind over revlerne. Den slap også heldigt ind over disse, men ved landingen kæntrade den i havstokken, og de to fiskere faldt ud i søen; det lykkedes dem at holde sig fast i hver sin side af båden, medens søerne jævnlige skyllede ind over dem. Jeg skyndte mig og ilede dem til hjælp, og fik også fat i den ene, der under kæntringen var slået til blods og meget udmattet. Efter at han var bjerget, fik jeg også forbindelse med hans kammerat, der endnu havde kræfter til at holde sig fast i båden, og det lykkedes også at få ham bjerget ind på stranden. De var hårdt medtaget af spændingen og det kolde bad i havet, men de kunne ved egen hjælp gå til deres hjem – telefon var der ingen af, og man kunne ikke ringe efter en vogn, der kunne køre dem hjem.

De to andre pramme holdt sig stadig udenfor revlerne, mens søen tog til i styrke. De ventede, at de større både skulle vise sig, så de kunne få hjælp af dem.

Efter en times forløb så jeg den ene af de store både nærme sig land. Sejlene blev taget ned, og årerne stukket ud, men da den styrede ind over revlen, blev den indhentet af en mægtig sø. Den kæntrade, og alle 6 mand druknede. Jeg stod der på stranden uden nogen mulighed for at yde hjælp, og så den ene efter den anden drukne i det oprørte hav (på det tidspunkt havde man ingen redningsbåd i Lyngby, hertil kommer, at næsten alle fiskere befandt sig på havet. Red.). En kort tid søgte nogle af dem at holde sig oppe ved hjælp af en åre, men de måtte slippe, når kræfterne svandt. En af fiskerne holdt sig en stund oppe på



kølen af båden, men snart måtte han også give fortabt og forsvandt i søen. I denne båd var 3 brødre med, som her måtte gå i døden sammen. De var alle gifte og havde hver 3 børn i alderen fra 1 til 6 år.

Snart efter at denne store båd var kænret, søgte en af de to pramme, der stadig holdt den gående udenfor revlerne, at gå i land, men da den kom ind i revlebroddet, kænrede den også omtrent på samme sted, hvor den store båd var gået rundt, og de to mænd, der var i den, druknede, uden at det var muligt at yde dem hjælp. Den sidste af de tre pramme lå endnu ude bag revlen. Da de to fiskere i den så, hvorledes det var gået kammeraterne, roede de ud efter for muligt at træffe den anden af de store både. I denne pram var min far og en ung fisker. De nåede lykkeligt den store båd og kom ombord i den, medens de lod pram og redskaber drive. Da den store båd kom ind til revlen, gjorde man forsøg på at komme i land, og som ved et under lykkedes det båden at komme igennem det frygtelige brod. Alle bøjede knæ og takkede Gud for frelsen.

Det var ellers et trist og sørgeligt syn, der mødte de frelste fiskere, og budskabet om de kænrede både var nået op til fiskerlejet. Grædende og jamrende hustruer, børn og gamle kom ned mod stranden, hvor de knuste både lå i havstokken; ude på dybet lå deres mænd og forsørgere.

Det var ca. halvdelen af vor lille bys udøvende fiskere, som på én gang var taget bort fra denne verden. *Denne jul glemmes ikke i vor by.*

Alle de forulykkede drev ind på kysten. De fem kom ret snart ind i nærheden af Lyngby, de blev begravet på Hvidbjerg v/å kirkegård, to af fiskerne drev ind på Lildstrand og fik deres hvilested der, og én mand nåede helt op til Blokhuis, før havet gav ham tilbage. Han blev ført hjem og fik sin plads ved siden af de fem andre på den hjemlige kirkegård. Den sejlbåd, der kom lykkeligt i land under det hårde vejr, fik ikke lov i mange år at pløje søen. Godt tre år efter – det var den 28. marts 1889 – forulykkede

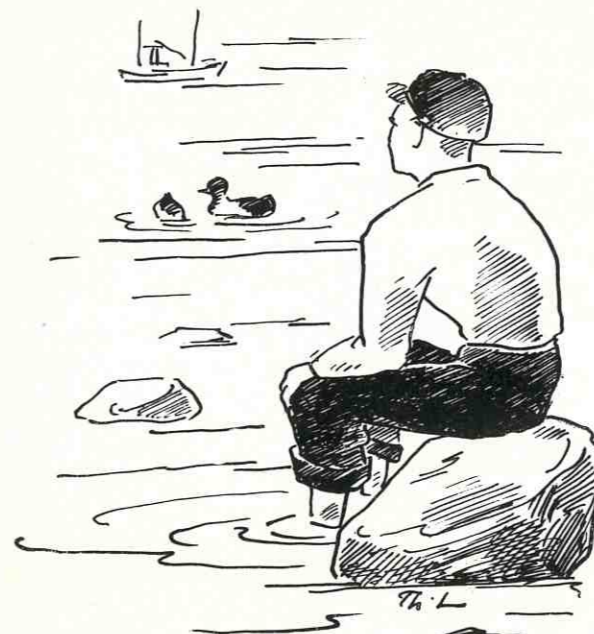
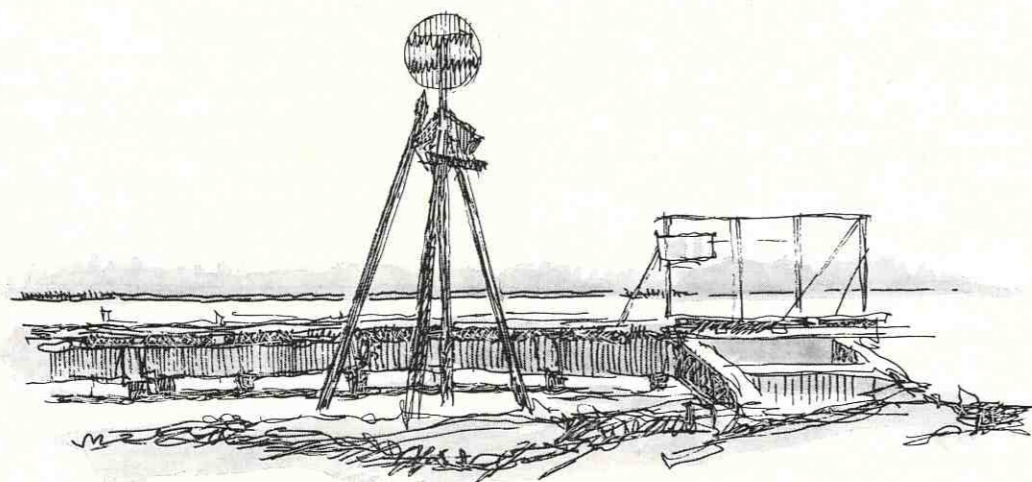
den på nøjagtig samme sted. Ved denne ulykke druknede to mand, hvoraf den ene var min broder. De tre andre i besætningen blev reddet af tre unge fiskere, der roede ud i en pram – en farefuld indsats, som dog lykkedes.

Ja, det er en kort beretning om tunge oplevelser, vi har haft ved Lyngby fiskerleje, og hvert år, vi nærmer os julen, står begivenhederne mig så tydeligt for øje. Til ovenstående knappe og dystre beretning kan tilføjes, at siden da er endnu en ung fisker druknet ved Lyngby.

*Men der var også lyse tråde på væven*

Der blev i året 1882 oprettet raketstation, og den 1. oktober 1920 fik man stationeret en redningsbåd ved stationen. I 1923 fik byen sin første købmandshandel, og dermed var man fri for at spadserer de 5 km til oplandets handlende. Det, man i fiskerbyen har ventet længst på, er elektriciteten, den fik de for bare to år siden. Indtil da var byens husmødre forholdt en støvsuger, køleskab for slet ikke at tale om fjernsyn. Jo, det kom altsammen. Som andre vestkystfiskerlejer led også Lyngby under invasionen, og det var egentlig den, der fik fiskeriet der til at ophøre. Siden 1943 har fiskeriet været drevet fra Thyborøn. Lyngby har idag 30 fiskere, væsentlig unge mænd, og de ejer to moderne havgående kuttere. Resten sejler som partsfiskere med andre kuttere.

For hundrede år siden blev Lyngby lagt i den vildsomme klit, men er i dag en af de smukkeste fiskerlejer på vestkysten. Hjemstavnsfølelsen er udpræget. Den sunde livsrytme herude foregår på det jævne – en smuk og ren by med typisk vestjysk gæstfrihed. Hjulsporene, der for et sekel siden løb forbi en klynge lave rønner, er historie. Idag fører en moderne asfaltvej gennem byen og videre til havet, og man fristes til at sige med Blicher – hvor forandret. For da byen blev til, manglede den alt – idag synes denne by intet at mangle – end ikke tilfredshed.



*Et par krikænder slog sig ned og lå og dykkede et stykke fra mig...*

## KRABBEN

*Tekst og tegning: Rollo*

Jeg traskede ud langs stranden, bare for at gå mig en tur og røre benene lidt; der er jo det ved at sejle, at har man haft en rigtig forbistret, våd svinetur, så længes man ligefrem efter at komme i havn, sætte sine fortøjninger fast i bolværket og springe op og tage nyt land i besiddelse.

Men strandkanten var blød og smattet og tung at gå i, og stort bedre var der ikke oppe i græsset. Jeg måtte soppe gennem store pytter af fjordvand, som var blevet stående på de lave strandenge efter sidste pålandsstorm og nu ikke kunne komme tilbage, fordi vandet var faldet, og jeg måtte have hænderne til hjælp for at trække mine gummistøvler op af sort mosejord, når de sank i til langt op ad skafterne.

Bag mig havde jeg en flok kvier traskende, en flok ungdyr som ikke ville forstå, at jeg ikke brød mig om deres påtrængende selskab; jeg måtte kyse efter dem, smide en håndfuld jord på dem, for at få dem til at lade være med at træde støvlerne af mig eller gnubbe deres bruskede pander mellem mine skulderblade; men først da jeg skrævede over et pigtrådshegn, slap jeg af med dem.

Næst efter at sejle tror jeg, at det at traske sig en tur helt uden for vej og sti, er noget af det, jeg holder mest af. Finde en flad sten i strandkanten, trække støvler og strømper af og lade det lune fladvand vaskeske al træthed og ømhed af fødderne, medens man

bare sidder og har det dejligt og ligesom falder i ét med naturen.

Et par krikænder kom susende gennem luften og slog sig ned et stykke ude. De lå og dykkede, forsvandt under vandet og kom op et helt andet sted, end jeg ventede det; måger skreg sig hæse over vand-spejlet, viber baskede op mellem strandasters og rør, og oppe mellem bakkerne stod musvågen stille i luften. Det så ud, som var den klæbet fast på himmelblået, hvorfra den årvågent iagttog selv den mindste bevægelse på jorden under sig, og med et klappede den sine kæmpevinger sammen og lod sig falde som en sten.

Lidt efter pumpede den sig atter op i blået, hang igen deroppe i himlen, og jeg glemte den, fordi en krabbe lagde sig til rette oven på min ene fod og åbenbart gjorde anstalter til at slå en klo i min lilletå.

Jeg sparkede benet gennem vandet og ud af det, og krabben fløj gennem luften. Den endte en snes meter borte, og så var det bekendtskab forbi, troede jeg; i hvert fald regnede jeg da ikke med, at krabben ville kunne finde tilbage til mig og mine tæer; men det kunne den. Den kom masende gennem fjordbundens alger og tangskove med ondskaben lysende ud af øjnene, havde vel kun én tanke i sit mærkelige hovede, og med den styrede den lige mod mine ubeskyttede tæer. Men netop som den åbnede begge sine klosakse, troede hævninden for rækkevidde, huggede jeg en stump hegnsplæl ned i den.

Den smadredes fuldstændig, splittedes i hundreder af stumper og stykker, og den mudrede fjordbund stod som en sky af sortbrun røg op om den og skjulte helt resterne af det, der kort forinden havde været en stor, levende og velvoksen krabbe.

Dens endeligt var brat og voldsomt og chokerede måske mig mere end den, for det havde slet ikke været min mening at ville slå den ihjel. Jeg ville bare give den et skud for boven, få den til at indse det formålsløse i kun at leve for sin hævn, få den til at stoppe op og tænke sig om, måske ændre kurs og søge ind i tangskoven med sin galde, eller gemme sig bag en sten eller alge og dér afvente en passende lejlighed til at give mig et hak. Nu var den i sit blinde raseri rendt lige ind i sin egen selvudslettelse; på mindre end ét sekund havde jeg i selvforsvar gjort al ting til ingenting; mudderskyen lagde sig over skalstykker og benstumper, og det syntes jeg var dumt.

Men spurvehøgen eller falcken, eller hvad det nu var for en stor fugl, pumpede sig i vejret og forsvandt mellem bakkerne. Dens stærke kløer krummede sig fast om et eller andet, måske var der nu også en agerhøne eller fasankilling mindre i verden.

Dræb og æd, eller du selv bliver dræbt og ædt, det er junglens lov, og den gælder vist stadig. Også på nordligere breddegrader.

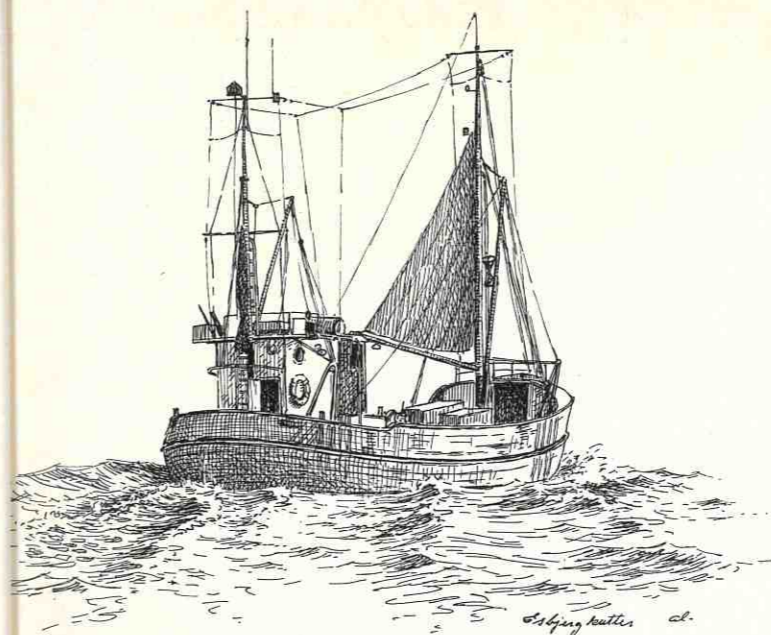




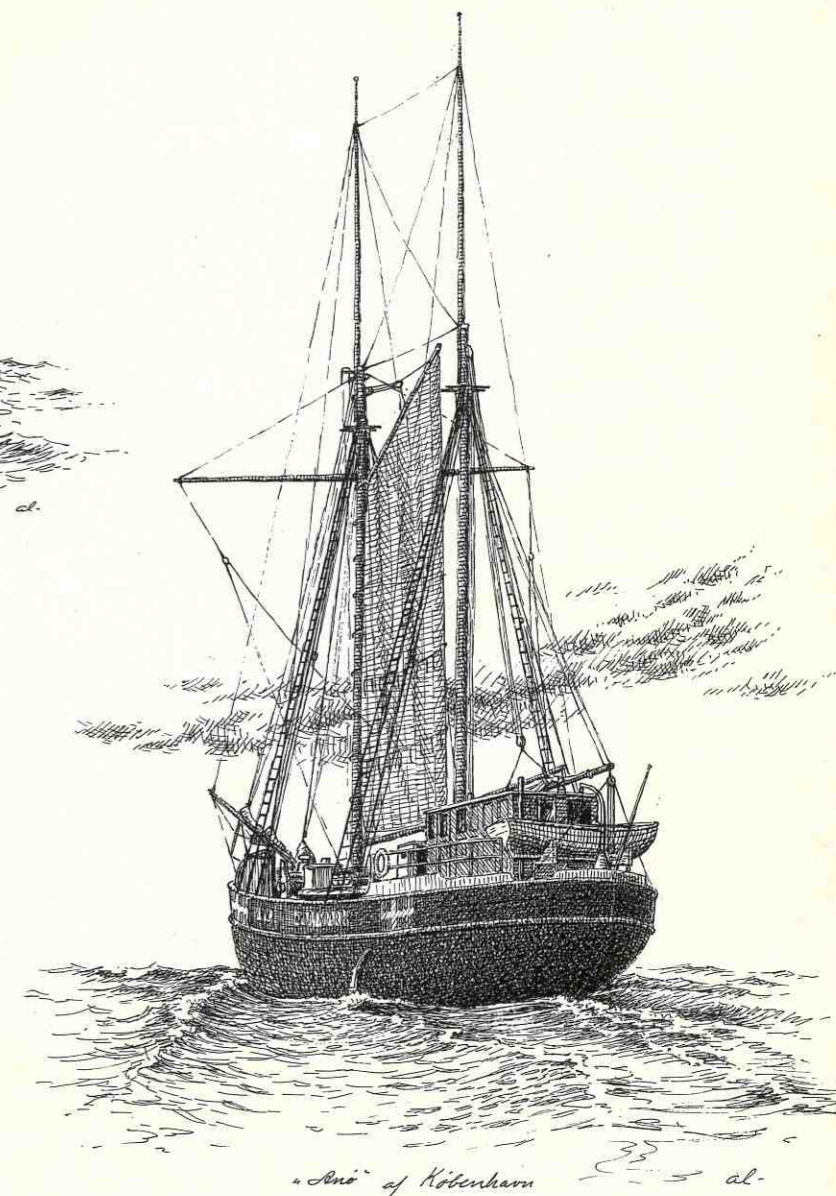
# Skibe, der sejler

Tegninger af A. Laursen  
Vers af Mågen

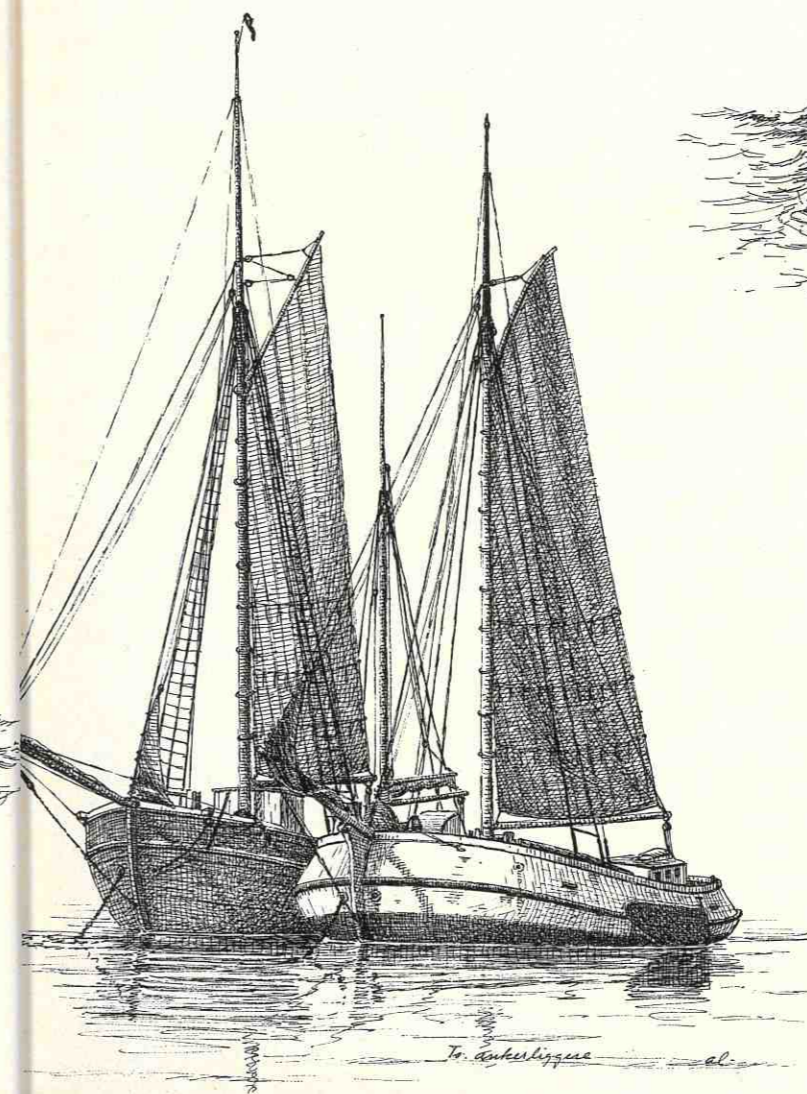
Vi hører til i  
de gamles lag —  
endnu kan vi virke  
og tage et tag.



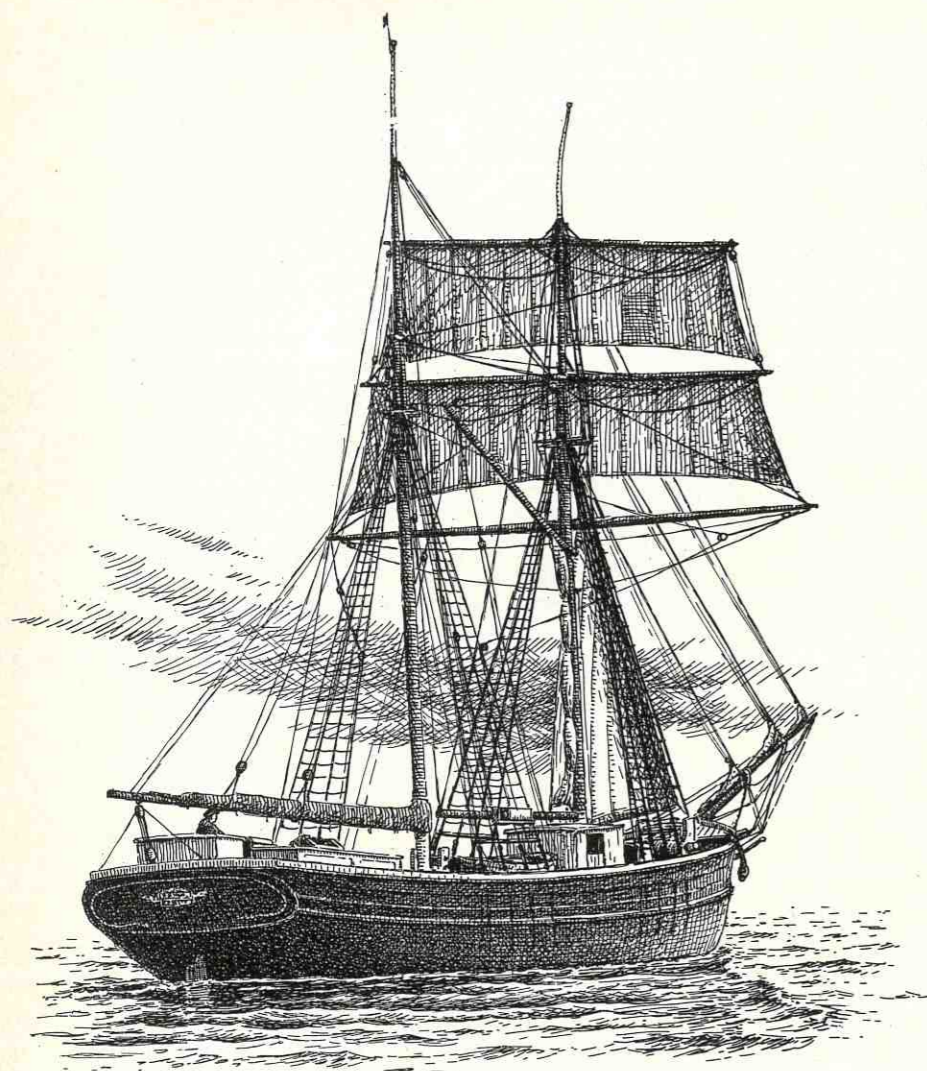
Kutter på vej  
mod Fladen Grund —  
alt godt fra havet  
er jo så sundt.



Een stævner mod syd  
en anden mod nord —  
Flaget er kendt  
overalt på jord.

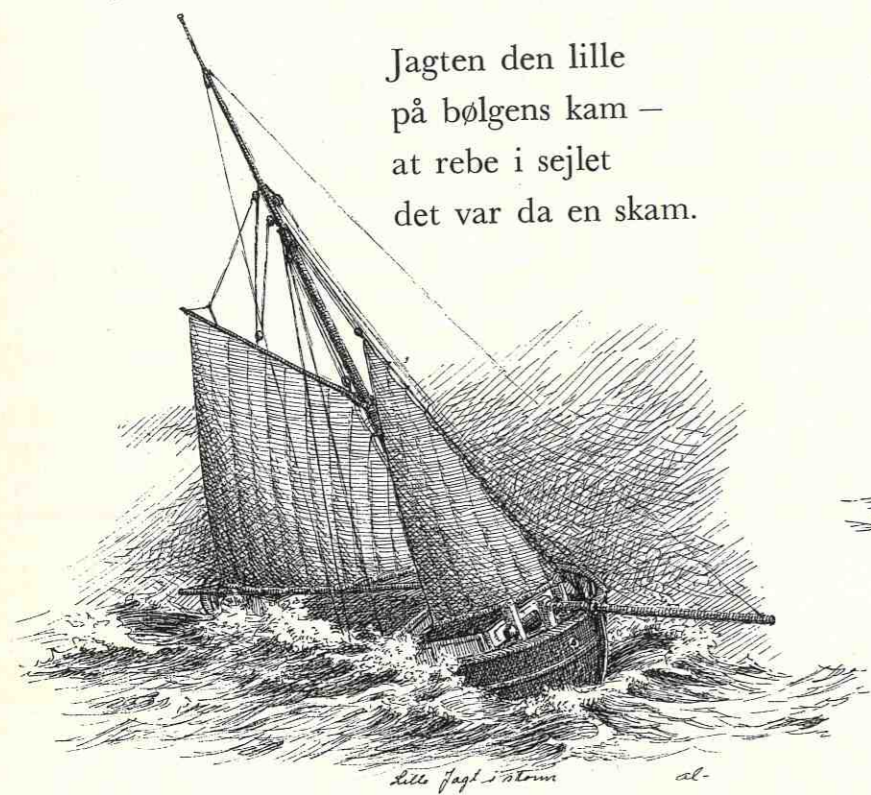


To ligger for anker  
og ta'r den med ro —  
hyggeligt er det,  
at vi da er to.

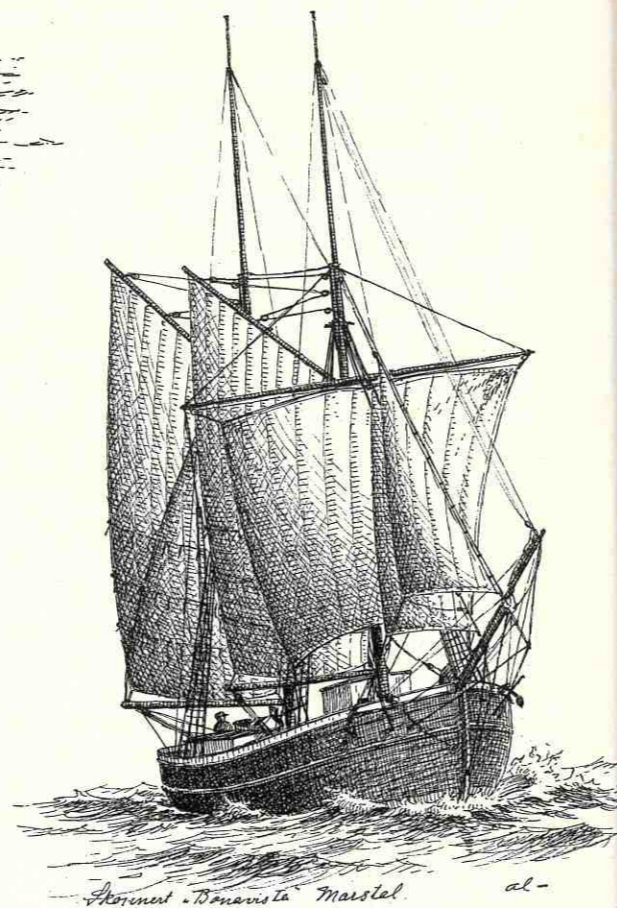


*Topsejlskib. "Martin" Thaar al.*

Jagten den lille  
på bølgens kam —  
at rebe i sejlet  
det var da en skam.



*Lille jagt. "Strom" al.*



*Stævner. "Bonavia" Mørstel al.*



# ALBATROSSEN

Du styrer gennem rummet dit skib for laber vind  
fra Valparaiso tredive dage ude.  
I stævnen girer klyveren for Argos fjerne skin.  
På hundevagten opstår så mangt et hjernesvind,  
mens tavse skygger svæver om din skude.

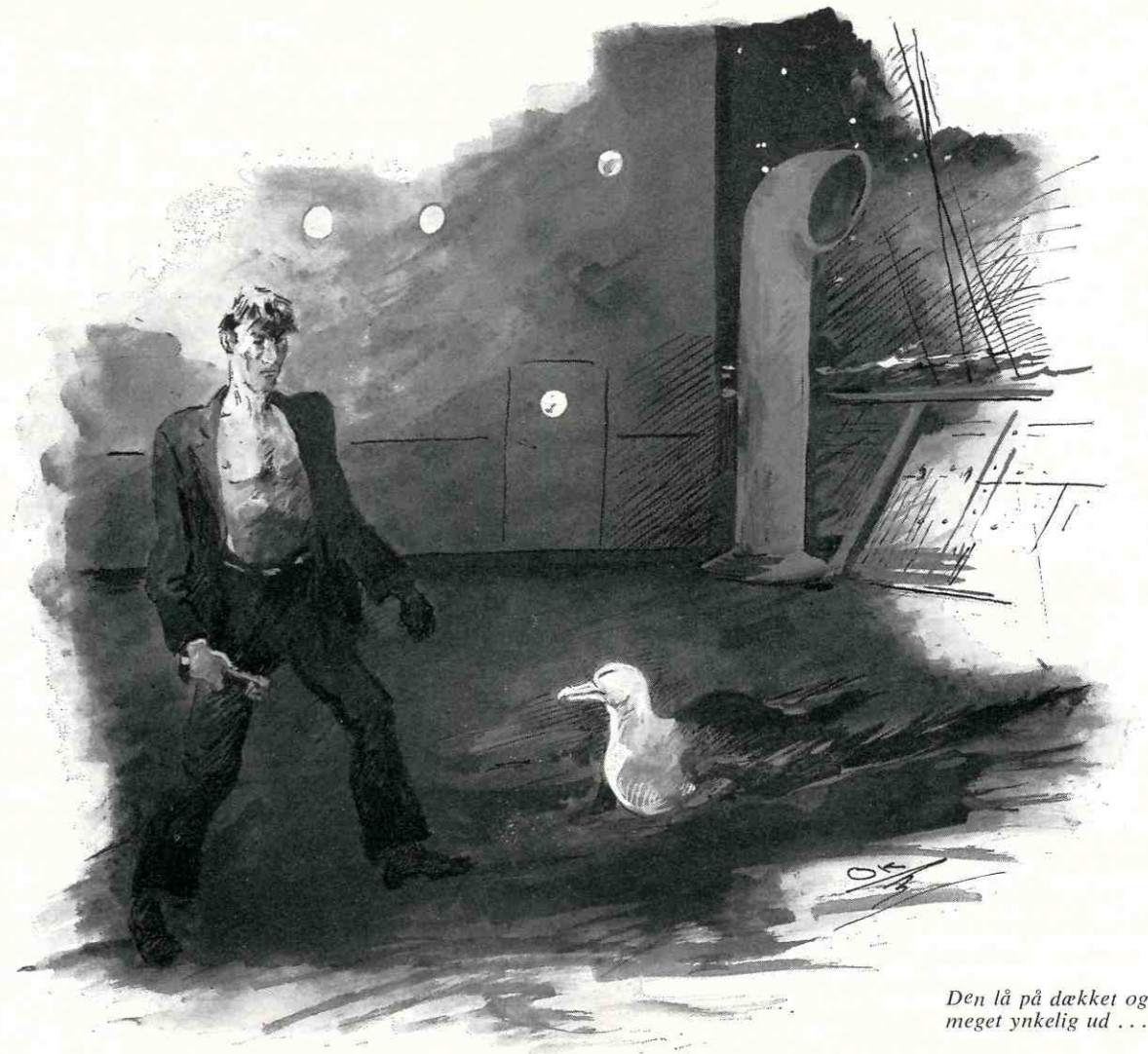
Du ene med naturen har roret i din hånd.  
I riggen knirker blokkene uroligt.  
Morilden spreder gnister som et lysende bånd.  
På havets øde flade du føler almagts ånd,  
mens nathuslampen brænder svagt, fortroligt.

En sælsom stemning hersker ved det yderste hav,  
et kuldegys fra grænseløse dybder.  
Du griber fast om rattet og følger pligtens krav,  
lidt ængstelig fornemmes et pust, som søen gav,  
som gravluft fra Palermos gamle krypter.

Da toner gennem natten et klagesuk - et skrig  
fra mørket over skansen ved din side.  
Det er fortabte sjæle i forliste sømænds hi,  
der hvileløst sig fjæler på evighedens sti,  
i albatrossens ham ved midnatstide.

Mod nattehimplens skyer den svæver mørk og grå,  
som selve dødens engel fra det høje.  
„Oh, fly da, skæbnens dæmon! Flyv ind i himlens vrå  
og vend ej tilbage for mit ragnarok at spå,  
før når engang min sjæl jeg skal fortøje!“

*Børup Sørensen*



*Den lå på dækket og så  
meget ynkelig ud ...*

# ALBATROSSEN

Af Court Haurvig. - Ill. af Osc. Knudsen.

Det var ved ét-tiden om natten, at albatrossen ramte det ene vindue til kommandobroen og faldt ned på dækket med en brækket vinge. Vi lå uden for Afrikas kyst i nærheden af Bathurst og havde kursen sat mod Point Noire. Jeg havde nok set albatrossen følge os hele dagen, men ikke skænket den mange tanker. Det var ikke noget særsyn at se en albatros på disse breddegrader.

Rorgængerens hørte det hårde slag, idet den store fugl ramte ruden. Jeg stod ved radaren og kikkede på et skib, der sejlede nogle grader til styrbord for os; jeg havde kun hørt den dumpe lyd svagt.

- Hvad var det? spurgte jeg.

- Jeg ved det ikke, sagde rorgængerens. I det grønne lys fra kompasset kunne jeg se hans ansigt. Det

virkede forskrækket. - Et eller andet ramte ruden og tumlede ned på dækket, tilføjede han.

- Hold kursen, sagde jeg, - jeg går ned og ser efter!

Jeg skyndte mig ned ad lejderen. Aftenen var mild, med myriader af klare stjerner. Idet jeg kom ud gennem døren fra midtskibet, så jeg albatrossen. Den lå på dækket ved siden af trelugens spil og så meget ynkelig ud. Da jeg nærmede mig, arbejdede den sig hen ad dækket med den ene vinge slæbende bagefter sig. Jeg fulgte forsigtigt efter. Det var et stort eksemplar med et vingefang på omkring tre meter; den gåseagtige krop lå tungt mod dækket.

Netop som jeg stod og spekulerede på, hvad jeg skulle gøre med fuglen, kom „Gnisten“ ud på dækket.



Han så søvrig ud, men det var netop på det tidspunkt, da han skulle til at kalde Lyngby Radio.

– Er den faldet ned? spurgte han.  
– Ja! Jeg tror, at den har brækket den ene vinge, svarede jeg.

– Tror du på det sludder, man siger om albatrosser? Jeg så alvorligt på ham.

– Det med, at det er en afdød sømands sjæl – og at det varsler ondt, hvis man slår den ihjel?

Han nikkede.  
– Jeg ved ikke, sagde jeg, – der sker jo så meget! Der blev tavshed efter mine ord. Vi stod lidt og så på fuglen, der havde lagt sig til hvile på dækket med benene trukket op under sig.

– Hvad er der i vejen dernede? lød kaptajnens dybe stemme oppe fra broen. Han var åbenbart heller ikke gået til køjs endnu.

– Det er en albatros, der har brækket den ene vinge, råbte jeg.

Jeg bemærkede, at der blev tændt lys i det ene af stewardesskammerne, dér hvor Minne boede. Kaptajnen kom ned. Han stod lidt og betragtede fuglen, så brummede han:

– Tjah, hvad skal vi gøre ved den?  
– Den kan ikke flyve, sagde „Gnisten“ naivt. Ingen af os svarede ham.

– Møller, sagde kaptajnen. Jeg rettede blikket mod ham, hans stemme lød hård. – Slå den ihjel!

Jeg rømmede mig.  
– Skulle den rømmen forstås som en benægtelse eller en bekræftelse? spurgte kaptajnen.

– Jeg ved ikke, hvor overtroisk kaptajnen er, sagde jeg, – men er det værd at løbe risikoen?

Kaptajnen lo buldrende.  
– Jeg tror ikke et hak på det overtroiske pjat, og det er både synd og skam at lade fuglen lide...!

– Du slår den ikke ihjel!  
Jeg vendte mig. Minne stod på dækket, iført en blomstret kimono. Trods det milde vejr så det ud, som om hun frøs.

– Men, frøken Frandsen..., begyndte kaptajnen. Minne så på ham med lynende øjne, og sagde: – Valther må ikke slå den ihjel, at De ved det – det betyder ulykke!

– Nu skal jeg sige Dem en ting, frøken Frandsen, sagde kaptajnen venligt, – den slags overtro har ingen bund i virkeligheden. Det er mennesket selv, der har skabt den, og derfor må mennesket også selv kæmpe den. At der kan være sket episoder, hvor en albatros har forekommet at være et forvarsel for ulykke, skal jeg ikke afvise. Men det er et tilfælde, som personer med sensationstrang straks har bragt vidt omkring!

„Gnisten“ tog en cigaret frem og tændte den. Jeg følte også trang til en smule tobak og tændte min pibe.  
– Hør nu her, Minne, sagde jeg beroligende efter et par drag på piben, – jeg er nødt til at aflive fuglen. Man kan da ikke lade den lide på grund af gammel overtro!

– Men hvorfor kan „Gnisten“ ikke gøre det, Valther – eller kaptajnen?

„Gnisten“ skyndte sig at ryste på hovedet.  
– De skulle være blevet oppe i Deres køje, sagde kaptajnen til Minne, – nu skaber De jo et problem ud af ingenting!

Albatrossen havde slæbt sig længere forud. Jeg fulgte den med øjnene.

– Jeg henter en skruenøgle i maskinen, sagde jeg til kaptajnen, – så bliver det hurtigt overstået!

– Valther! Minnes stemme dirrede.  
– Allerede under tøflen, mumlede „Gnisten“. Jeg så mildt på Minne. Jeg elskede hende, og hun vidste det. I det skær, der faldt ned fra lanternen i masten kunne jeg se, at hendes smukke, grå øjne var slørede. Hele hendes slanke, lille skikkelse udtrykte stædighed. Det blonde hår stod i et brus om hendes hovede.

– Minne, sagde jeg overtalende, – vær nu fornuftig!

– Kan du da ikke forstå mig, sagde hun fortvivlet, – det er ikke, fordi jeg vil skabe problemer, men jeg vil ikke have, at vi løber nogen risiko. Og gøre sådan noget lige før vi skal giftes... det varsler ondt. Hvorfor gør kaptajnen det ikke? Hun så kampberedt på skibets overhoved.

Kaptajnens blik flakkede et øjeblik. Han rømmede sig.

– Fordi... han tøvede, så lyste hans barske ansigt pludselig op i et smil. – Fordi jeg er dyreven, frøken Frandsen, – jeg kan ikke aflive så smuk en fugl!

– Men det mener De nok, at Valther kan!  
Jeg ønskede, at Minne ville lade være med at diskutere med kaptajnen.

– Kunne vi ikke nøjes med at smide den ud over siden, foreslog „Gnisten“. Han sugede på sin cigaret, så gløden kom til at ligne et ondt øje.

– Aldrig i livet, sagde jeg, – det ville være dyrplageri af værste art!

– Netop, sagde kaptajnen.  
– Nu går jeg ned efter skruenøglen, sagde jeg.  
– Det er godt, Møller, sagde kaptajnen, – men tag et par solide handsker på, så fuglen ikke kan bide Dem...

– Valther, sagde Minne med en stemme, der røbede at hun havde besvær med at få ordene frem, – hvis du gør det, så... så gifter jeg mig ikke med dig! En stor tåre glimtede i hver af hendes øjenkroge.

– Nej, ved De nu hvad, frøken Frandsen, sagde kaptajnen med mildt bebrejdende stemme, – elsker De ikke Møller mere?

– Jo... jo, jeg elsker ham, og derfor vil jeg ikke have, at han skal aflive fuglen. Jeg er overbevist om, at hvis han gør det, så sker der et eller andet – ulykkeligt!

Der var tavshed. Jeg blev stående. Kaptajnen flyttede uroligt på sin store skikkelse, og „Gnisten“ havde travlt med at studere albatrossen.

– Hvis man nu hjalp den, mon den så ikke kunne flyve alligevel? udbrød han forhåbningsfuldt.

– Umuligt, sagde kaptajnen, – ingen fugl kan flyve med en brækket vinge!

– Hvorfor i alverden skulle den også falde ned her, sagde jeg lidenskabeligt.

– Der er jo en udvej, sagde kaptajnen, – vi kan jo lade fuglen ligge til i morgen, så skal bådmanden nok tage sig af den...

– Det ville være synd, røg det ud af mig.

– Men det ville redde Deres kommende ægteskab, sagde kaptajnen og sendte et drillende blik mod Minne. Hun bed sig i læben.

– Skal jeg fortælle Dem sandheden, kaptajn, sagde hun, – De er selv bange for at aflive den. Inderst inde er De selv overtroisk!

– Jeg? Et øjeblik så det ud, som om kaptajnen blev rasende, så smilede han, men det var et smil uden varme. – Sådan noget vrøvl, sagde han så, men hans stemme lød ikke særlig overbevisende.

„Gnisten“ gik nærmere fuglen og længere væk fra os. Han lod til at føle sig ilde berørt af den stemning, der herskede mellem os. Jeg havde heller ikke nogen som helst lyst til at tage fat på at slå fuglen ihjel, og samtidig havde jeg på fornemmelsen, at Minne og kaptajnen stod og trak mig i hver en arm. Minne elskede jeg og håbede på at kunne dele livet med hende. Kaptajnen var kun et menneske på min vej.

Der lød nogle hårde galp fra fuglen, da den begyndte at bevæge sig. „Gnisten“ var nået næsten helt hen til den, og nu søgte den over mod rælingen. Den bevægede sig på en underlig kluntet måde.

– Lad være med at jage den, sagde kaptajnen og sendte mig et sideblik. I det samme udstødte „Gnisten“ et råb. Fuglen var kommet hen til et af de brede spygatter, og den begyndte at mase sig ud gennem det.

Et kort sekund så det ud, som om den sad i klemme, så forsvandt dens store krop. Vi løb hen til rælingen, jeg nåede at se et glimt af fuglens store krop, idet den forsvandt langs kølvandsriben agterude.

Et øjeblik hørtes kun de regelmæssige dunk fra maskinen, så begyndte kaptajnen at le voldsomt. Der var en undertone af lettelse i hans latter.

– Der kan man se, sagde han, – fuglen fandt selv den rigtige løsning! Han vendte sig mod mig. – Så kan De godt gå på broen igen, Møller!

Jeg nikkede og så et kort øjeblik på Minne. Hun stirrede tankefuldt ud over det mørke vand. Så skyndte jeg mig gennem døren og op ad lejderen.

Jeg stod bøjet over et af kortene i bestiklukafet, da hun kom op.

– Valther, spurgte hun lavt, – er du vred på mig?

Jeg løftede hovedet og kikkede på hende. Hele hendes lille person fik mit hjerte til at banke hurtigere. Rorgængerens kunne ikke se os, jeg gik over til hende og tog om hendes skuldre.

– Nej, elskede Minne, jeg er ikke vred på dig!

Hun lagde sin kind ind mod mit bryst.

– Synes du... synes du, at jeg var meget barnlig?

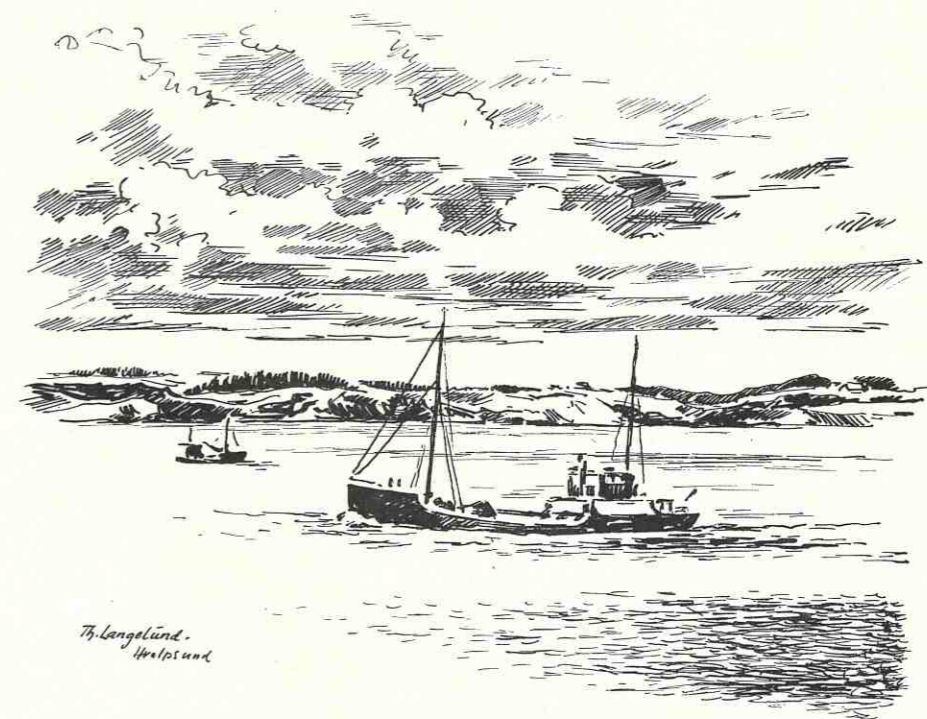
– Nej, Minne, sagde jeg og strøg hende over håret, – jeg forstod dig!

Hun sukede.

– Jeg var virkelig så bange, Valther. Jeg havde en fornemmelse af, at hvis du slog fuglen ihjel, så varslede det noget ondt – for os... ordene kom snublende over hinanden.

– Det skal du ikke tænke på mere, sagde jeg, – det vigtigste er jo, at vi elsker hinanden, ikke sandt?

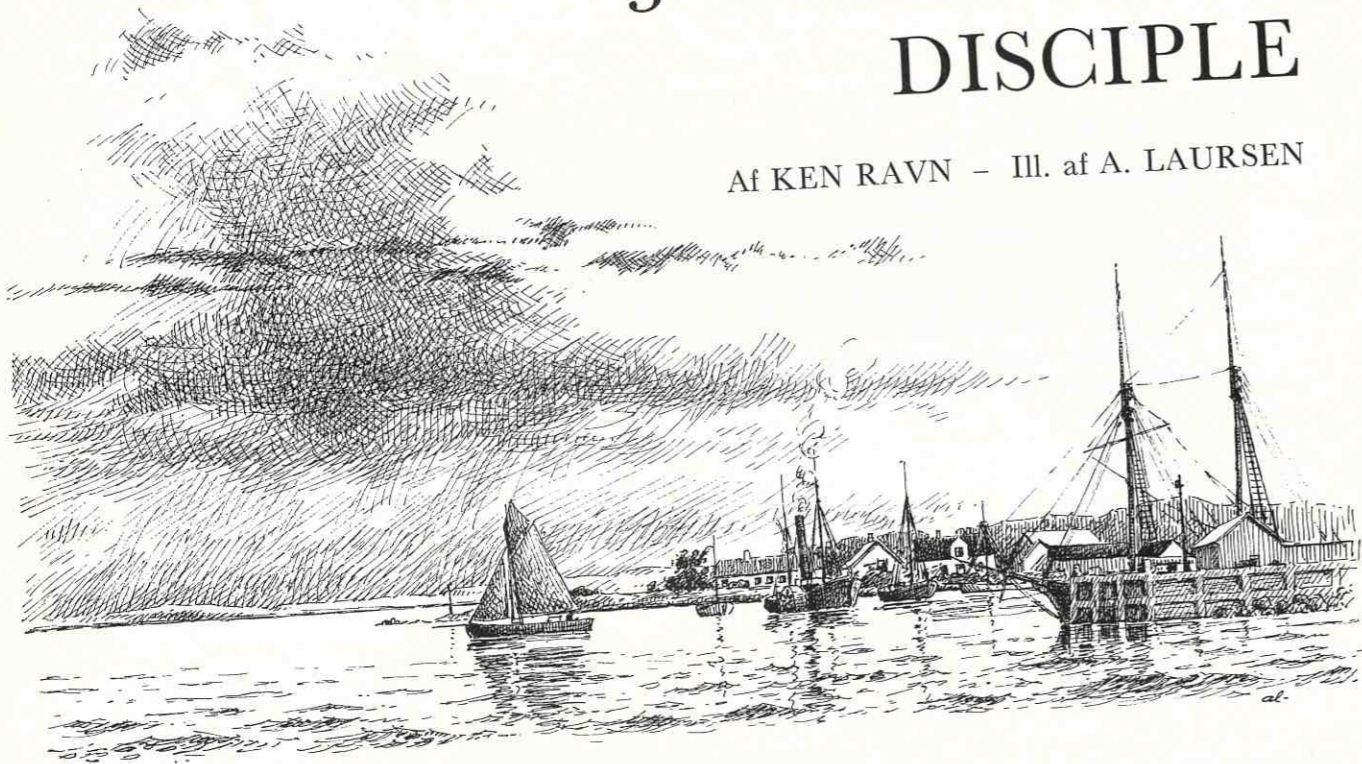
Hun svarede mig ikke. Men det var min egen skyld, for jeg kyssede hende!





# DJÆVELENS DISCIPLE

Af KEN RAVN – Ill. af A. LAURSEN



Den stive søndenvind bragte uorden i vildgæssenes kile, da de jog ind over Rødby fjords vande langs kystens susende siv. Førergåsen havde opgivet at krydse det brede vand til den anden kyst. Vinden var for hård, og mørket faldt på. Omhyggeligt undgik flokken de små huse ved bredden, ligesom de på hele den lange rejse nordfra stadig havde undgået menneskenes boliger. Hvor mennesket var, lurede døden, snarer og dødbringende knald havde forfulgt flokken – man havde lært at udsøge hvilepladserne med største agtpågivenhed. Ved menneskenes huse lå deres skibe, plumpe med strittende master. Ét af dem var endda forsynet med en særlig tyk mast, hvorfra totter af damp hvirvledes til vejrs i vinden. Var det et nyt menneskepåfund for at komme dem til livs, et nyt dødbringende våben? Gåseflokkens slog et nyt sving op mod vinden og søgte over mod fjordens anden flade kyst, hvor det ganske vist var sværere at finde læ, men hvor menneskene næppe ville komme den nat.

Fra dækket af deres lille dampskib betragtede brødrene Kristian og Peer gåseflokkens skæve kile. Vinden hylede i damperens rig og fremkaldte sære lyde fra den høje skorstens top, hvorfra små skyer af damp af og til blev trukket af sted. Brødrene var tavse. Kristian knugede en vældig skruenøgle i hænderne, hans ansigt var sværtet af sod, og hans tøj havde en ubestemmelig grårumset kulør, hvor sort var mest fremtrædende. Den anden var klædt i det

svære, mørke vadmelstøj, der var almindelig blandt søfolk og fiskere i midten af det 19. århundrede. Hans ben stak i et par svære søstøvler, medens broderen stod i et par træsko, der bar tydelige spor af at have været i nær forbindelse med ild og gløder. Peer støttede sig til et langløbet gevær; inden for strøjen stak en sammenklappet søkikkert. Han var skipper om bord i deres fælles skib, damperen »Wilhelmine«. Kristian var maskinmester. Damperen havde de anskaffet for få måneder siden, efter at de begge havde sejlet med andres dampskibe, indtil budskabet om faderens død havde nået dem, og de i hast rejste herved for at kunne gøre retmæssigt krav på den laugsret, som deres fader havde haft som færgemand på stedet og som ejer af en af stedets bedste smakker. Deres laugskolleger havde modtaget dem venligt, ja, hjerteligt. De to havde altid været populære på egnen, og mangan en god mand så gerne enten den ene eller den anden som svigersøn. Tilbud havde det ikke skortet på.

Men gensynsglæden havde lagt sig, fremskyndet af de mærkelige ideer, som de to havde bragt med sig udefra. Forgæves havde de søgt at vinde gehør for deres tanke: at anskaffe et dampskib, så man uafhængig af vind og vejr kunne betjene denne privilegerede overfart; måske kunne den gøres til den vigtigste forbindelse mellem kongeriget og hertugdømmerne. Lange Lars, laugets oldermænd, havde klasket sig på lårene, og hans skraldende latter havde lydt

højt og længe, da de forelagde deres forslag. Deres laugsbrødre, alle ældre end de selv, havde søgt at tale dem fra det. Dampskibe havde man vel mødt i bæltet, man havde med ærbødighed betragtet dem stride sig vej direkte op mod vinden. – Men hvor ofte havde man ikke også set storsejlerne løbe forbi dem på hvide vinger, medens de langsommeligt plaskede sig af sted med strimer af ildelugtende helvedesrøg i kølvandet? Sejlerne kom frem ved Guds hjælp, men dampskibene – ja, var det ikke netop djævelens element, der hjalp dem fremad? At Kristian og Peer begge havde sejlet med og kendte dem, var bestemt ikke at dadle dem, men et sådant monstrum hørte ikke hjemme her. Man havde hidtil klaret sig med Guds og vindens hjælp – og det ville man blive ved med. »Djævelens Disciple« var man begyndt at kalde brødrene.

Alligevel havde brødrene fået deres dampskib. Det havde kostet dem alt, hvad de havde lagt til side og endda lån i deres fædrenes arv, smakken. Det sidste havde vakt forargelse blandt deres laugsbrødre. Damperen havde de købt i Kiel. Den var lille, gammel og veltjent, men Kristian havde holdt de to dampmaskiner i gang, og med Peer ved rattet havde skibet vist sig at være særdeles velsejlende – sit plumpe ydre til trods.

Ankomsten til fjorden havde ganske vist ikke været nogen succes. Det ene skovlhjul var kommet i bekneb med noget malflydende træværk, og damperen havde snurret rundt som en top til stor moro for de ventende på stranden. De havde måttet reparere nogle dage, kostbare dage, men i gang var de kommet. Så kom den store triumf, da Hans kongelige Majestæt havde valgt at lade sig sætte over bæltet med hele sit følge på dampskibet. Det havde været fuldstændig vindstille den dag, smakkerne kunne ikke bevæge sig af stedet, og skipperne havde tavse betragtet »Wilhelmine«, da den med kongevimplen i toppen stolt stod fjorden ud. Helt til Heiligenhafen ønskede Majestæten at blive sejlet, og holstenerne havde gjort store øjne, da dampfløjten kaldte dem ned på bryggen.

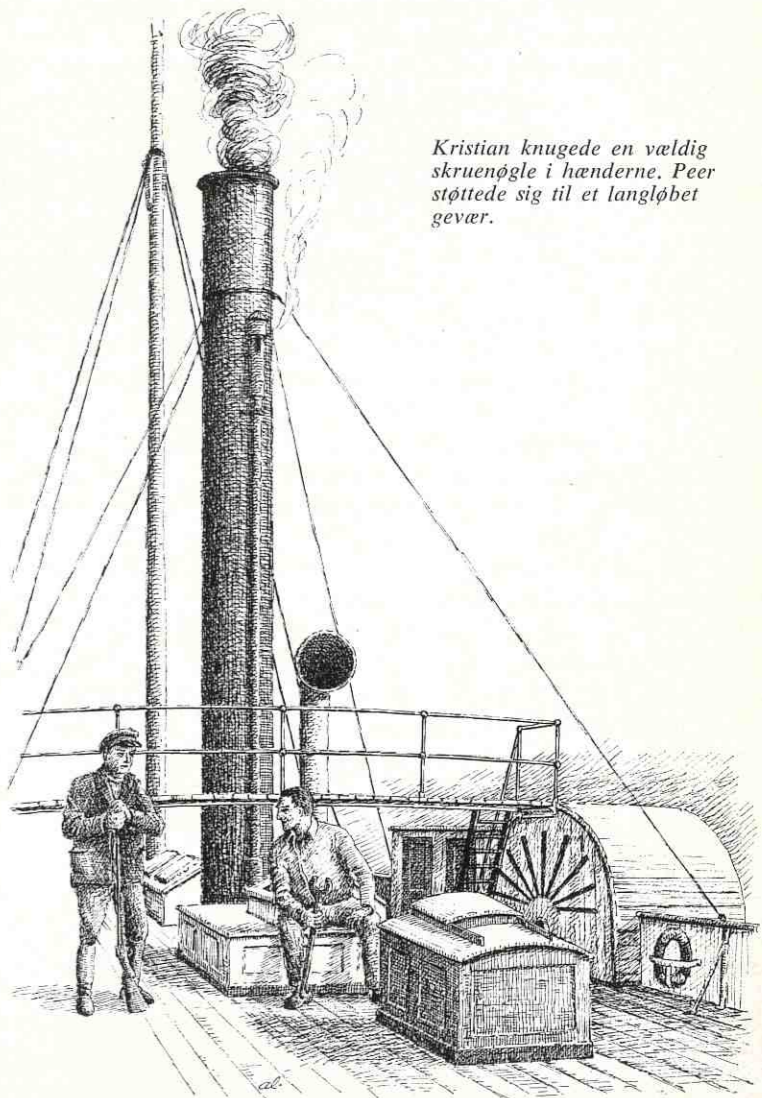
En måned senere bragte Kugleposten dem patent som kgl. depecheskib. Det havde været en stolt dag for dem; men de havde kunnet mærke deres kollegers misundelse som aldrig før. Knapt ville man nu tale med dem, og Lange Lars var endda gået så vidt, at han havde forbudt sine tvillingedøtre Marit og Esther og sønnen lille Søren at besøge dem, og han havde endog håndfast ladet dem forstå, at deres besøg i hans hus var uønsket. Det fik vel være, for hvor der var vilje var der vej. Både pigerne og Søren havde viljen, og de fandt også vejen. Desto stærkere de mærkede modstand og misundelse, desto ivrigere arbejdede de med deres skib. Næsten på timeslag stod de fjorden ind og ud; i magsvejr havde de smakken på slæb, og i den strideste modvind havde damperen stået sin prøve. De rejsende, der var vant til lange ventetider ved bæltet, havde været begejstrede.

Man foretrak dampskibet, og efterhånden gik kun kreaturerne over med smakkerne.

Som et modtræk havde Lange Lars anskaffet sig en jagt. En slank hurtigsejler, der i godt vejr mageligt kunne sejle dem agterud, men som de så til gengæld plaskede forbi, når den måtte krydse op imod vinden på tilbageturen.

Men nu var deres misundere åbenbart gået videre. Sidst de landede deres passagerer ved Fehmernkysten, var de blevet mødt med stenkast og trusler fra de lokale beboere, der havde været voldsomt ophidsede. Kun ved hjælp af damp fra dampslangen havde de kunnet holde dem på afstand. Nogen havde sat ondt blod derovre, og hvad værre var: Man havde afbrændt deres beholdning af brændsel, så de havde ikke kunnet få fyldt kulkasserne på ny. Da de var vel hjemme, havde deres tre trofaste folk fået en forfærdelig medfart på vejen til byen. De var blevet fundet forslåede og blødende på landevejen, og de var ikke siden kommet tilbage til skibet.

Da de selv kom ombord nu til aften, havde de fundet hunden skamslået og et ulmende bål af halm, klude og talg i nedgangen til fyrpladsen. Ilden havde ikke fænget, og et par gode spark havde sendt baven overbord. Men de havde måttet skyde deres hund, og nu var de på vagt. Geværet var ladet, og Kristians



Kristian knugede en vældig skruenøgle i hænderne. Peer støttede sig til et langløbet gevær.



skruenøgle kunne nok give drøje knubs, såfremt nogen dristede sig ombord igen med fjendtlige hensigter.

Stod Lange Lars mon bag dette? Selv skulle de have sejlet i aften, passagererne var indskrevne, men de havde måttet gå om bord i Lars' jagt, for damperen kunne ikke sejle uden besætning. Der skulle fyres svært under den lille kedel, og Peer kunne ikke magte roret alene. Lars var en god sømand; i lange kryds satte han ud af fjorden, og jagten var kommet fint igennem brændingen. Mange havde rystet på hovedet. Vejret trak stadig sammen, og vinden var ret imod. Det ville blive en hård og langsommelig overfart; men han var sejlet alligevel. Brødrene erindrede vel hans hånlige ord om »Plaske Malene« og dens besætning af kræmmere og bondeknoide, selv om hans råb var blevet ført bort af vinden, da han begyndte de første lange kryds. Marit, Esther og lille Søren var sammen med de andre kørt ud til pynten for at se faderen stå gennem bråddet, men brødrene havde skyndt sig tilbage til deres skib, fyldt med bange anelser, der til fulde var blevet indfriet. Man havde prøvet at berøve dem skibet.

Af og til gik Kristian ned i fyrrummet, og Peer hørte ham rumstere med skovl og ildrager. Kedlen måtte holdes i kog; gik ilden ud, var det et hestearbejde at få dampen op igen, og kedlen ville begynde at lække. Brændsel var det småt med, skiferkul og stødbrænde. Kristian rugede over en slump gode kul, der stammede fra den gang, da de overtog skibet i Kiel. Han brugte kun af dem, når det rigtigt kneb; det almindelige brændsel kunne knapt skaffe damp nok.

Deres maver var begyndt at knurre; kun en pot holstensk øl havde de ombord, og de stod netop og snakkede om, hvem der skulle sejle i land for at bringe noget spiseligt ombord, da vinden bragte dem lyden som af et skrig med sig ovre fra pynten. Peer trak den gamle søkikkert ud og spejdede derover gennem de grumsede glas. En sær uro herskede derovre. Der kunne næppe være tale om, at man planlagde et nyt anslag mod deres skib, for de små skikkelser løb planløst rundt og pegede ud over havet. Var der sket noget med Lars og hans skib?

Peer så rådvild på Kristian. De kunne intet stille op. Hvis folkene havde været ombord, så måske, men nu —. En ny lyd nåede deres øren, lyden af hestehove og vognrumlen. Kristian greb fastere om nøglen, og Peer sikrede sig med et hurtigt blik, at geværrets hane stadig var spændt. Nu så de vognen. Det var Lange Lars' pindevogn, styret af Søren, der stod på bukken, medens de to piger klamrede sig til fjælene. Hesten blev stejlede bragt til standsning ud for deres ankerplads, og de tre sprang ud på én gang uden at bekymre sig for køretøj og hest, der efter nogle nervøse slag frem og tilbage stod stille med ludende hoved.

Peer var allerede nede i skibsjollen, og med lange tag jog han indefter. Kristian så ham lande; pigerne kilede skørterne og satte sig agter, medens Søren hoppede frem i stævnen. Tungt lastet kom jollen

atter tilbage til skibet. Kristian tog imod, stående på hjulkassen. I munden på hinanden forklarede de to barfodede piger, hvorledes man fra land havde set jagtens rig krænge over og gå overbord derude under den sidste vending. Prisgivet drev skibet nu stadig nærmere stengrunden; vinden bar folkenes råb helt ind til dem på stranden. Lille Søren stod bleg ved rælingen. Han erindrede vel den sidste kindhest, som faderen havde givet ham, sidst han var blevet opdaget ved damperen; men hans søstre og han var straks kørt herved. Kun Kristian og Peer kunne gøre noget for at redde faderen — men ville de mon, efter alt dette? Han begyndte, først småt, så lidt mere, til sidst højlydt at græde. Marit prøvede at trøste ham.

Peer så Kristian gå ned gennem maskinruffet uden et ord. Esther hev op i skørterne og sprang efter ham; et nik fra Kristian kaldte også Søren, på hvis kinder tårerne havde tegnet snavsede striber, neneder. Forlegent smilede Peer til Marit; han sagde ikke noget. Han tumlede allerede med de vanskeligheder, de ville møde. Lyden af skovle trængte op til ham. Han skottede ned igennem maskinskylliget, og i det glødende lys så han Kristian og Esther hver med sin skovl hælde Kristians dyrebare kielerkul ind i det brændende fyrgab. Søren sad anspændt og fulgte manometernålens ryk på skiven. Marit tog ham i armen; han havde lyst til at knuge hende ind til sig og sige en hel masse, men i stedet prøvede han at smile beroligende til hende. Så gjorde han sig lempeligt fri og gik forud. Ankeret kunne han ikke bjærge alene, men et dygtigt hug med storkniven overskar ankertovet. Så gik han agter, hvor Marit allerede stod ved rattet og knugede knagerne anspændt. Han lagde en rebende om hende og surrede den til rattet. Så stillede han sig ved hendes side, og sammen hvirvlede de rattet rundt, så kæderne raslede i kassen. De mærkede dækket durre under dem. Kristian havde allerede skudt regulatoren frem, da han hørte kæderne, og vandet stod nu i ét brus fra hjulkasserne. »Wilhelmine« rettede sit bovspryd mod fjordens gab.

Vinden peb i riggen og fløjtede i skorstenspipen, hvorfra gnister nu begyndte at fyge. Kristian fyrede stærkt. Peer følte, at skibet skød frem med usædvanlig fart. Pynten beskyttede endnu mod søerne udefra, og »Wilhelmine« gled ubesværet frem. Lyden af de plaskende skovlhjul blev båret bort af vinden, og snart begyndte de at kunne mærke søerne derude fra. Damperen løftede sin stumpede stævn og slog vandet tilbage i ét skumsprøjt. Gusen føg ned ad dækket og ramte de to ved rattet. Peer strakte sig, greb fat i dampfløjtens dansende rebende og lod fløjstens hyl blande sig med vindens. Folkene på stranden blev dem var og styrtede ud på næsset, hujende og vindende. Peer kunne med ét tænke sig at stå derinde og se sig selv stå direkte gennem brændingen, med gnister fygende foroven, drønende hjul, skumsprøjt for boven og ved sin side en pige med blafrende skørter og hår, som vinden forlængst havde befriet for bånd og net.

Kristians blussende ansigt dukkede op i maskinlugen, og Peer opgav hurtigt sin tanke om nok et træk i fløjten; dampen var dyrebar. Han dukkede sig bag rattet, og Kristian forsvandt atter i dybet.

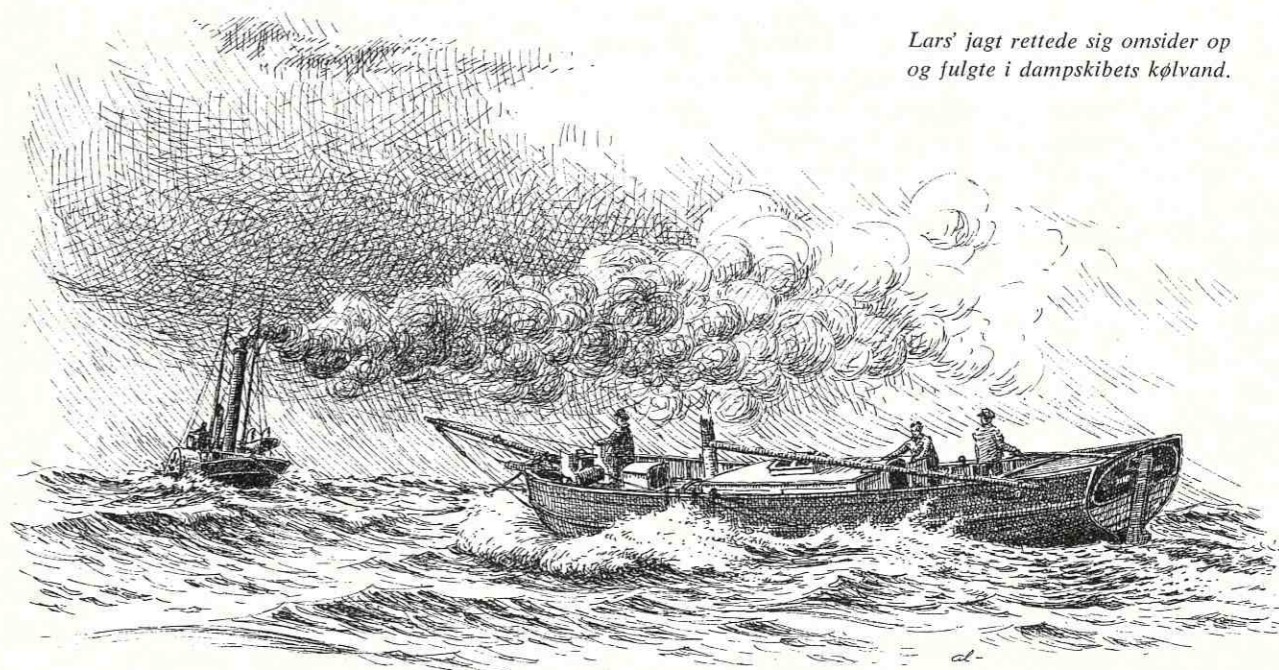
De var nu rigtigt kommet uden for pyntens læ. Stævnen skar sig ind i søerne, hjulene skruede i skumsprøjt og sendte det i flager ind over styrmændene. Skibet girede i søerne og truede af og til med at falde af for den hårde vind, men hurtige bevægelser med rattet forhindrede dem i at miste styringen. Det fygende skumsprøjt hindrede dem i at se frem, men foreløbig gjaldt det blot om at komme ud på dybere vand, hvor bølgerne mistede deres bråd; så kunne de begynde at spejle efter Lars' skib. Det gik kun langsomt frem; på dækket kunne de høre skovlene skramle ned på fyrpladsen, og skåret fra skyllyttet fortalte Peer, at Kristian arbejdede med fuldt træk på fyret. Skorstenspipen begyndte at antage en rødlig kulør, og gnisterne føg stadig tættere fra den og slukedes hvislende, når de ramte vandet.

Folkene på land så damperen stampe sig direkte op imod vind og sø; ofte forsvandt den ganske i skumsprøjt, men altid dukkede den op på ny. Gnisterne fortalte som små stjernesrud om dens position, og den svajende rig og høje skorsten viste, at damperen nu var nået vel igennem bråddet. Mørket faldt på, men damperen og havaristen tegnede sig skarpt mod sydhimmels jagende skyer. Den sidste lå nu med siden til søerne, som slog højt over den, og hver gang sendtes den nærmere land. Storbåden havde de mistet; med kølen i vejret drev den ind imod revets brænding.

Peer stirrede ud over det oprørte hav. Marit pegede. Der lå det nødstedte skib, et godt stykke fra dem endnu. De kunne se, at Lars var i færd med at rigge rundholter sammen til et drivanker, og hans folk arbejdede med øksler på at befri vraget fra den drivende rig, der gjorde det stadig vanskeligere for

skibet at rette sig op. Det ville blive nødvendigt at gå ned til havaristen på langs af søerne, ellers ville de komme for sent — revet var ikke langt borte; men Peer vidste, at styringen ville blive endnu vanskeligere; snart ville det ene, så det andet skovlhjul være i vandet, og damperen ville te sig som en drukken stodder; men de havde intet valg. Han nikkede til Marit, og sammen pressede de rattet over. Styrbords hjul skjultes i et bråd, og søen vaskede op over rælingen, og en del vand sprøjtede ned gennem maskinruffet. Kristians rasende, røde ansigt dukkede straks op, drivende af væde, men ikke et ord nåede over hans læber, før den næste sø sendte ham tumlende ned ad lejderen. Sekunder efter smækkede han lugen i. Peer vidste, at der nu ville blive ulideligt hedt nede i dybet. En ny sø rev de to ved rattet omkuld, men i hast kom de atter på benene og vred rattet styrbord over. Marits tøj var ligesom Peers gennemblødt, hendes hår hang tungt af vand om ansigt og skuldre; end ikke vinden evnede at løfte det nu. Peer stjal sig til at tage blikket fra havaristen forude og så på hende. Hun mødte hans blik, prøvede at smile, men smilet stivnede; forgæves prøvede hun at føre en hånd til munden, men rattet slog sig i det samme i kæderne, og hun måtte åbenlyst og heftigt ofre på Neptuns alter. Peer greb nænsomt i rattet omkring hende og støttede hende under det næste anfald af søsyge. Vandet drev af dem begge, og øjnene sved af saltet. Damperen foretog en sindssyg drejning mod land for atter at svinge ud efter, uden at de havde mulighed for at styre. Peer besluttede på ny at gå udefter, måske kunne de gå baglæns op til jagten; men han begyndte at tvivle på, at deres mission skulle lykkes, for havaristen var ved at nærme sig bråddet. Damperens stævn pegede atter udefter, skibet arbejdede mere støt i søen, og der blev endda tid til at gøre det mere bekvemt for Marit.

Nede i maskinrummet rasede Kristian. Snart halv-



Lars' jagt rettede sig omsider op og fulgte i dampskibets kølvand.



delen af de dyrebare kul fra Kiel var i fyret, og så kom største delen af de gødende masser fygende ud fra fyrkassen. I et snuptag havde han grebet Esther, der på bare fødder sled med skovlen. Hun havde ikke bemærket faren og så forskrækket på de dansende gløder. Kristians trasko begyndte at brænde, da han lempede gløderne ind i fyret igen, men vandet, der vaskede frem og tilbage på dørkens jernplader, optrådte snart som ildslukker. Søren passede fyrdøren og havde efterhånden held til at klappe den op og i, så flammerne blev inde, hvor de hørte hjemme. Nu stod Esther igen på de rillede jernplader, med det svættede vand fossende om fødderne. Hendes hår var blevet svedet, da gløderne skred ud af fyret, skørtet, som hele tiden var kommet i vejen for skovlen, havde hun revet af, og da hun ikke kunne finde nogen steder at hænge det, havde hun med en rask bevægelse kastet det i fyret. Hendes underskørt havde efterhånden skiftet kulør fra hvidt til sort, og vand og sved tegnede striber i ansigtet og på skuldrene. Også Kristian var gennemblødt, hans øjne søgte manometeret, hvis nål stod på maksimum. Vægten på sikkerhedsventilen turde han ikke flytte yderligere. Søren passede sin dont trods søsygen; han prøvede at koncentrere sig om vandet, der steg og sank i vandstandsroret, men det gjorde ikke kvalmen bedre. Nu hørte han råb fra messingroret, der førte op til dækket, og han så Kristian gribe fat i regulatorhåndtaget og føre det tilbage; stemplernes stampen standede langsomt, og Kristian førte håndtaget helt tilbage. Langsomt gled maskinerne i gang igen, men nu trak de hovedakslen modsat rundt. Damperen bakkede med søerne. — — —

Lange Lars arbejdede med fortvivlelsens mod med øksen for at frigøre sit skib fra den væltede rig, samtidig med at hans folk forsøgte at surre rær og sejl sammen til det drivanker, der måske kunne bringe deres stævn op imod søerne; men frelse skibet kunne det ikke. Passagererne var alle på dækket, Lars havde ladet dem surre til skansen i læ af dækshuset, medens andre af hans folk søgte at få de skræmte kreaturer, der stod tøjret i det hældende lastrum, op af lugen og overbord. Måske kunne de svømmende nå land, og skibets slagside kunne lettes. Kreaturerne skræmte brølen blandede sig med passagerernes angste råb og folkenes banden. Bekymret så Lars brændingen komme nærmere, for hver gang skibet blev kastet overende.

Pludselig så han en sky af skinnende gnister fyge over dem; både hans folk og passagererne pegede ivrigt udefter, og nu så han også dampbåden, der brusende bakkede op imod dem. Lars tørrede med det gennemblødte ærme det drivende vand af ansigtet, han følte, at det blussede. Det var jo »Wilhelmine«, Peer og Kristians skib, som havde væltet de vantte tilstande på stedet, og som han havde besluttet at få fjernet med alle midler. Agter så han Peer ved rattet og ved hans side nok en skikkelse, en pige — hans datter Marit! Han behøvede ikke at spekulere

længe over, hvor Esther opholdt sig. Han vidste nok, hvad der gemte sig i de to pigebørns hjerter — men hans stolthed havde forbudt ham at give efter. Han var jo stedets oldermand, og i generationer havde man klaret sig med Guds og vindens hjælp, og de gamle på stedet sagde, at de to unge fyre havde forskrevet sig til djævelen og hans element, ilden, med deres nymodens fartøj. Han så damprens skovlhjul male fremad igen, men stadig kom den nærmere.

Lars stod stadig tavs, da en stemme gjaldede derovre fra: »Nå, svigerfar, bliver det til noget med den ende, vi skulle jo gerne over inden midnat!« Lars stirrede derover på de to drivvåde ved rattet, om hvilket søerne satte kaskader af skumsprøjt. Han mærkede, at hans folk så på ham, og passagererne, der stod våde og forkomne, prøvede at frigøre sig for surringerne. Pludselig hørte de deres skipper bryde ud i en høj latter; med et vældigt sving slog han sig med den flade hånd i ansigtet, så næsen sprang op at bløde. Øksen, som han holdt i den anden hånd, forsvandt i en svirrende bue overbord, og i et spring var han henne ved det næsten færdige drivanker, som han med et ryk frigjorde for linen. I stedet fastgjorde han en svær rundholt i enden, og balancerede på det skrånende dæk svingede han linen over sit hoved og sendte den over til Peer, der havde forladt rattet og stod agter. Kastet lykkedes, og ved linens hjælp halede Peer den svære ankertrasse over og fastgjorde den. Skovlhjulene malede det grågrønne vand hvidt, og langsomt, uendeligt langsomt, drejede det tungtliggende sejlskibs stævn op imod søerne.

Lars' ordrer gjaldede, besætningen tumlede til pumpestængerne; rattet, der længe uden vilje havde snurret frit, blev bemanded, og fra agterskibet så Lars revets bråd fjerne sig. Trækket i skibet løsrev den hængende rig, og omsider rettede hans skib sig op og fulgte villigere i dampskibets kølvand.

Dersom nu blot trossen holdt, og Kristian holdt dampen oppe, regnede Peer med at kunne grundsette jagten ved Fehmern i løbet af et par timer; han stod allerede og memorerede på, hvorledes han skulle bede Lars om hans datters hånd, og for første gang følte han nakkehårene stritte af nervøsitet. Nede i maskinrummet sad Søren og kiggede fornøjet på de sorte hænder, der i aftryk sad på ryggen af Esthers liv. Hans søsyge var blæst væk, og hvis faderen stadig var vred, men det tvivlede han på, så havde Kristian lovet ham en stilling som svoger; hvad det var, vidste han ikke, men det var bestemt noget med dampmaskiner. — — —

Da vildgæssene den næste morgen lettede fra deres rasteplass og strøg mod vinden mod bæltets modsatte kyst, som bredte sig hvid og grøn under dem, nåede menneskestemmer og latter deres fine høreelse. Forsigtigt gik de højere til vejrs, højt op over de to mørke skibe, der lå dernede side om side, og på hvis dæk menneskene myldrede omkring, faldt hinanden om halsen, råbte og dansede uden tanke for de store fugle, der susede hen over dem — på rejse mod syd.



Mandskabet gik i gang med at bringe de løse kanoner på plads og surre dem.

## På fremmed færd er faren nær

Af JOHANNES HAINAU - Tegninger: OSC. KNUDSEN

Stormen rasede på sjette døgn, og søerne brød uimodståeligt over skibet, hvor mandskabet klamrede sig til de udspændte tove for ikke at blive skyllet overbord.

Mandskabet stod i vand til halsen og fik lige tid til at få en mundfuld luft, inden næste sø brød ind over skibet.

Der blæste stadig en storm, men de rebede sejl var nye og stod for de kraftige stormstød, så skibet lystrede ror og gjorde god fart gennem det oprørte hav.

Kaptajn Peter Fjerring førte sit skib »Hummeren«,

der tilhørte Det Dansk Vestindiske Kompagni og var for hjemgående fra Vestindien. På fjerde døgn stod han på skansen, utrættelig og brugende al det sømandsskab han besad for at føre fartøjet frelst gennem stormen, selv om mandskabet havde sin tvivl og nærmest følelsen af at skulle drukne.

Kanonerne og alt løst gods på dækket var forsvarlig surret, men til trods herfor havde flere kanoner revet sig løs og rullede frem og tilbage til fare for alle på dækket. Højbådsmanden Niels Stenkjær, der syntes at have overmenneskelige kræfter, gik sammen



med mandskabet i gang med at bringe de løse kanoner på plads og surre dem, så de ikke mere kunne komme løs, ligesom han fik det trætte mandskab til straks at udføre en given ordre.

Hele mandskabet var på dækket, klar til at tage fat på hvad de fik ordre til; ingen havde frivagt. Stormen tog til. Himlen var grå og dækket af tætte skyer, medens mørket tiltog, så man kun kunne se nogle favne frem.

»Hummeren« gik støt i den grove sø, og dens svære egetræsskrog gav sig, hver gang en særlig kraftig sø ramte det; men det var et førsteklasses fartøj, bygget af Holmens dygtige skibstømrere og konstrueret af Henrik Rodsten . . .

Der lød et brag, og topstangen på fokkemasten knækkede og styrtede ned på dækket med sin rig uden at tage stor- og mesanmastens stænger med i faldet. Højbådsmanden kæmpede sig frem til, hvor godset lå og spærrede på dækket, og med en økse kappede han væk hjulpet af folkene, der havde fulgt ham, og fik det lempet overbord, så dækket var rydeligt og igen til at færdes på.

Også løjtnant Asger Anbøll kæmpede sig hen til skansen, hvor kaptajnen stod. Denne råbte til ham: »Se at få bestemt vor position og meddel mig, hvor i Kanalen vi er!«

Dagen brød frem, grå og overskyet. Anbøll kæmpede sig med besvær ned på dækket og ind i chefskahytten, hvor det tog ham en rum tid at få bestemt deres position. Efter at have fundet den, gik han ud på dækket og kæmpede sig op på skansen, hvor kaptajnen stod, og afgav sin melding. »Godt,« sagde kaptajnen, »vi sætter kursen på Brest. Jeg tror, vinden går om i sydvest.«

Søen havde lagt sig noget, og mandskabet gik til tops og stak et reb ud, så fregatten gjorde nu god fart; selv om det knagede i det svære skrog, gik det fremover.

Et stykke af skanseklædningen var slået ud af søen, og den derved fremkomne læk ved lønningsstøtterne blev dækket med sejldug, hvorpå mandskabet blev sat til at pumpe læns, selv om mændene syntes, det var et håbløst arbejde, da søen endnu gik højt og stadig gav vand over dækket. Ud på natten løjede stormen af, og det blev mere roligt. Mandskabet fortsatte med at pumpe, og ud på morgenstunden var der pumpet så meget vand ud, at lukafet var læns, hvorfor den ene vagt fik lov at tørne ind. Det mere eller mindre udmattede mandskab, der fik frivagt, hængte deres køjer op og smed sig i dem, som de stod og gik, gennembløede og kolde. De sov dog som sten trods fugtigheden og kulden.

Kabyssen stod endnu under vand, og der var ikke tale om at kunne lave noget varmt, så mandskabet fik en brændevinsration; men den styrkede og varmede kun for et øjeblik.

De holdt nu lige ind på den franske kyst og satte kursen på fyrtårnet Sct. Pierre. Sejlene stod spændt til bristepunktet, og Anbøll havde mange gange tænkt:

»Holder de?«; men de var nye og holdt for vindpresset. Fornemmelsen af tid havde de for længst tabt.

De kom i læ af øerne ved Ushant, søen blev smul, og de kunne være på dækket uden at være surret fast eller blive våde, selv om fartøjet rullede en del.

Da folkene i den grå morgen øjnene den franske kyst som en tynd stribe, råbte de udmattede mænd hurra, for derinde lå opfyldelsen af de mest elementære ønsker: Søvn, varme, hvile og mad.

Nu kunne man tage et overblik over havarierne, der foruden fortoppen, skanseklædningen også omfattede de svære vandtønder, hvoraf flere var slået i stykker. Det så nærmest ud, som om en kæmpe havde leget med dem og smidt rundt med dem, så det var på høje tid, man søgte havn. Under den sidste times sejladst steg humøret, og kort efter dens udløb stod de ind i havnen.

Langs flodens venstre bred strakte havnen sig i en længde af tre miles, og mandskabet iagttog de mange fiskefartøjer, som lossede deres fangst af makrel og sardiner i store træfade, hvorfra kvinder greb fisken og parterede den med rappe og hurtige snit.

Sejlmageren fortalte sagligt sine tilhørere om de mange typer mindre skibe, man mødte under indsejlingen: Katter, krejere, galioter, bøjerter og luggere.

De blev prajet af vagtskibet, som sendte en lods og nogle politifolk ombord for at kontrollere skibets papirer.

Kabyssen blev pumpet læns, og fra land fik de fade med ild, så kokken og hans medhjælper var snart i gang med at tilberede et solidt måltid mad. De, der ikke var tørnet ind, samledes på dækket og nød duften fra tilberedningen, imedens de drak skoldhed te med rom.

Det hjalp gevaldigt på humøret. Man glemte strabadserne og så frem til kabyssen, hvor den lange, magre, skotske kok nu og da dukkede op med sit sørgmodige ansigt og forkyndte, at nu skete det snart.

Efter måltidet tørnede alle ind til en hårdt tiltrængt bondenat, og næste dag fik man fra skibsværftet leveret en ny topstang til fokkemasten, der hurtigt blev sat op og rigget til af skibets egen besætning, ligesom frisk proviant og ferskvand blev indtaget, så »Hummeren« lignede sig selv som før stormen.

Mandskabet fik landlov gruppevis. De fik ikke mange penge med sig og fik ordre til at drikke mådeholdent, så der ikke blev spektakler, og de af denne grund udsatte sig for at blive anholdt af det franske marinepoliti og tvunget om bord i den franske flåde.

Kaptajnen, højbådsmanden, ældste løjtnant Ebbe Daa og Anbøll gik i land og foretog en del indkøb. De havde i nogen tid slentret gennem de maleriske gader i havnekarveret og nydt den særlige stemning, som indtrådte her, når byens mange hundrede kirkeklokker ringede solen ned, og luften blev fyldt med duften af stegte løg og sild.

De gik i en smal gyde og måtte passe på ikke at træde i alt det skarn, som blev kastet ud af vinduerne, idet gyden også tjente som skraldespand for husmød-



Før de mødte forfølgerne, havde Anbøll kastet sin kappe over drengens skulder, sat sin fine, trekantede hat på hans hoved og givet ham en lang søkikkert under armen.

rene. Pludselig hørte de råb og skrigen. En dreng på fjorten år kom styrtende af sted på bare fødder forfulgt af en skare ophidsede mænd, som råbte: »Stop tyven, stands tyven!«

Drengen løb lige imod dem, og angsten stod malet i hans åsyn. Forfølgerne kom nærmere, og det ville næppe vare lang tid, før de slog nærerne i knægten og overgav ham til byfogedens svende.

Anbøll kastede hurtigt sin kappe over drengens skulder, satte sin fine trekantede hat på hans hoved og gav ham en lang søkikkert under armen og hviskede: »Gå roligt bag os og lad som ingenting«. Drengen lystrede omgående.

De mødte forfølgerne, som råbende og skrigende spurgte, om de havde set tyven. Kaptajnen svarede roligt, at de havde set en dreng dreje ned ad en smøge, som førte mod floden, og mængden stormede videre og ænsede ikke den lille sømand med den store slængkappe og lange søkikkert . . .

Meget værdigt og i et astadigt tempo nåede de

»Hummeren« og gik om bord. Tyveknægten stod på dækket foran dem og så på sine snavsede fødder; han turde ikke se op.

Anbøll sagde venligt til ham: »Det var lige ved at gå galt. Du kan blive her om bord, så længe vi ligger i havnen. Vil du have noget at spise?«

Et stort smil røbede en række smukke tænder, og det forjagede udtryk i drengens ansigt forsvandt.

Anbøll gik med ham til kabyssen og lod kokken servere et solidt måltid mad for den nye gæst. Han nærmest slugte maden, og Anbøll lod ham spise i fred. Da drengen havde stillet sin sult, ræbede han højlydt, så på Anbøll og nikkede tilfreds.

»Er du tyveknægt?« spurgte Anbøll.

»Ja, jeg stjæler af nød,« svarede drengen, »jeg får klø, hvis jeg ikke hver dag stjæler så meget, at min far og mine tre søskende kan leve af det. Min far er syg, han er ellers fisker, og min mor er død. Jeg stjal en pose fra en slagter, som var noget bedugget, men hans fæller opdagede det, og derfor gik det galt.«



Anbøll rakte ham nogle guldstykker og sagde: »Bliv du nu her og sov i nat. Siden kan du skifte tøj og så gå hjem i morgen. For de penge her kan du og din familie leve godt et par måneder, og du kan stå til søs med dine fæller og drive fiskeri«.

Drengen så på Anbøll, og hans mørkebrune øjne søgte at granske Anbølls sjæl. Det brændte ham på læben at spørge, hvorfor denne fremmede officer var så ædelmodig. Men han knugede hånden om de blanke mønter og følte, at virkeligheden var nok. Så lagde han sig under nogle sejl og faldt i søvn . . .

Den næste morgen var drengen forsvundet. Alle var travlt beskæftiget med at lægge sidste hånd på forberedelserne til afgang. Kaptajnen havde bestemt, at de skulle sejle næste dag. Der herskede en munter og forventningsfuld stemning om bord på »Hummeren«, som nu lignede et skib, der lige var løbet af stabelen.

Anbøll havde vagten og gik i sine egne tanker. Pludselig hørte han, at en hund hylede lige bag en rulle tov, som lå stablet op inde på kajen. Han undrede sig lidt og sendte en af folkene ind for at se, hvad grunden var.

Guesten kom tilbage i følge med en dreng. Anbøll genkendte ham straks.

Drengen sagde: »I må sejle i nat. I morgen udgår der befaling om, at alle koffardiskibe skal afgive halvdelen af deres besætninger til krigsflåden, som skal på togt, muligvis i krig mod de engelske«.

Anbøll kaldte på ældste løjtnant, og sammen med drengen gik de til chefen. Kaptajnen så på drengen og spurgte: »Hvor ved du det fra?«.

»En sergent fra marinegendarmerne fortalte mig det, han skal sørge for, at hans mandskab er klar til opbrud i morgen tidlig klokken fem; så rykker de ud til alle skibene og udtager de besætningsmedlemmer, de skønner egnet«.

Anbøll gik ned i kahytten og hentede en pose med sølvstykker, rakte den til drengen og sagde: »Tak for dit råd. Kan du skaffe en lods, som er pålidelig, og som vil føre os ud af havnen uden at røbe os?«

»Ja«, hviskede drengen, »jeg kommer om en time, når vægteren går sin første runde«.

Mandskabet blev purret ud, og kaptajnen satte folkene ind i situationen. Der var ingen af dem, der ønskede at tjene som slaver på de franske krigsskibe, hvor lydighedsnægtelse straffedes med mange år ved årene på galajerne, som sejlede på Middelhavet. Der var ingen tvivl om, at de franske myndigheder ville bedømme »Hummeren« som hørende til koffardiflåden, selv om skibet var arméret.

Kaptajnen gav ordre til, at de tolv kanoner, de førte, skulle sænkes, så skibet blev så meget lettere, at det kunne passere flodmundingen, når tidevandet satte ind ved tolv-tiden.

Mændene arbejdede febrilsk, og de tunge kanoner blev surret og løftet over borde og sænket ned i det mørke, mudrede vand. Samme vej gik lavetterne og

mange hundrede tunge kanonkugler. Det var et meget alvorligt tab, men i forhold til den fare at skulle afgive halvdelen af mandskabet var det at foretrække.

En stund senere kom en ældre mand om bord, og drengen stod bag ham. Manden bad om betalingen først, og kaptajnen gav ham, hvad han forlangte. Mørket var nu tæt, og de hev ankeret op, idet de smurte spillet, så det skete lydløst. Mandskabet entrede rigningen, og sejlene blev sat. Vinden fyldte dem, og kort efter stod de ned ad floden.

Lodsen stod ved roret og styrede fattet. Han var en lille krum mand med hjulede ben, sort, glat hår og en lang næse, fra hvis spids det hele tiden dryppede som fra en utæt vandhane. Det var soleklart, at han kunne sit job.

De passerede de mange banker af mudder og sand, men af og til syntes de, skroget rystede – det var, som om kølen rørte bunden.

Pludselig så de alle en række hvide lanterner på deres bagbords side. Det var et fransk krigsskib – en tredækker, som var flagskib for den tredje atlantiske eskadre, og hvis kampagnelanterner lyste ud i natten.

»Hummeren« havde af gode grunde på sin natlige færd ikke kampagnelanterner, og skibets slanke skrog passerede det franske krigsskib så tæt, at de tydeligt kunne høre de franske gaster tale sammen og skimte deres skikkelser som silhouetter i skæret fra de hvide lanterner.

Alle stod med tilbageholdt åndedræt. Ville det lykkes dem at passere den franske orlogsmand uden at blive opdaget, eller ville deres flugt blive forvandlet til fangeskab?

Der gik flere minutter, der forekom dem så lange som år; men endelig så de agterlanterne om bagbord, og de var nu nået ud i kanalen. Lodsen og drengen blev sat i en jolle, efter at de var blevet godt belønnet for deres gode tjenester mod »Hummeren«s folk og skipper. Foran dem lå nu det åbne hav.

Ganske vist var de et værgeløst bytte for et hvilket som helst smugler- eller kaperfartøj, da de ikke havde flere kanoner om bord, men kaptajnen trøstede sig med, at »Hummeren« var så hurtig, at kun meget få skibe kunne indhente det.

Deres færd mod de danske strande forløb uden alvorlige uheld, men da kaptajn Peter Fjerring af lagde rapport over for kompagniets høje direktion, måtte han modtage en alvorlig irettesættelse for tabet af tolv gode kanoner, som var sænket på flodens bund uden at være brugt. Det var skammeligt! –

Det var dog kun ét af direktionens medlemmer, der gjorde vrøvl. Han var også landkrabbe! De andre, som kendte søen, udtalte ros og påskønnelse af kaptajnens føring af det gode skib »Hummeren«, hvis last af sukker og tobak ville få aktierne i kompagniet til at stige betydeligt og sikre kompagniet et ganske pænt udbytte, som det hed, når der var tale om en fortjeneste på flere hundrede procent.

»Hummeren« fik atter nye kanoner og satte snart igen kurs mod Vestindien.

# En bådmanøvre

Af Court Haurvig.

Ill. af Th. Langelund

Det var dagen efter, at den nye kaptajn var kommet ombord, at sirenen hylede: Klar til bådene! Vi lå i en lille soibeskinnet flække ved navn Antalya i det mellemste Tyrkiet. Der var ingen havn ved byen, skibet lå for anker i en lille indsø, omkranset af til dels nøgne klipper. Den kaptajn, der havde ført skibet gennem de sidste fem år, lå på hospitalet i Alexandria, og den nye kaptajn var blevet fløjet til Tyrkiet for at overtage skibet.

Signalet kom ganske bag på alle ombordværende, og en vild forvirring opstod. I første øjeblik troede de mest pessimistiske, at skibet var ved at synke. Samtidig udtrykte de deres tilfredshed med, at der ikke var så langt ind til land. Andre, mere klarhjernede, forstod, at en ny epoke var indløbet for det gamle skib. I det år, jeg havde været ombord, var der ikke blevet afholdt en eneste båd- eller brandmanøvre. Nu skulle det åbenbart være.

I messerne trængtes folkene. Nok ikke det sted, man normalt ville søge hen, hvis katastrofen meldte sig, men på messernes skotter var ophængt lister, der fortalte, hvilken båd man hørte til. – Styrbords redningsbåd, råbte én, men hvad søren skal jeg lave?

Under almindelige forhold havde enhver sin opgave med hensyn til bådsætningen. Efter den lange tid uden bådmanøvre var der bogstavelig talt ikke en eneste, som vidste, hvad han skulle gøre. Under bænkerne ved messebordet lå korkvestene, halvrådne af for lang tids ophold i det klumre rum. Hver mand iførte sig en vest og sprang ud gennem døren. Netop da jeg nåede båddekke, hørte jeg vores nye kaptajn råbe i megafon fra broen:

– Skibet synker om få minutter, få fart på!

Nogle havde redningsveste på, andre ikke. Hos nogle af dem med vestene var kun enkelte stropper bundet, fordi de andre var sprængt. Jeg hørte til styrbords redningsbåd, og sammen med de andre dannede jeg bagtroppen i en slags krigsdans rundt om båden. En måtte have fanglinen, nogle måtte dække brædderne af, andre gøre klar til at svinge båden ud. Heldigvis kom der en styrmand til stede, og han fik bragt lidt orden i det vilde kaos. Sveden stod ham på panden, og det var ikke alene den varme sol, der fremkaldte den. Han var åbenbart smæknervøs for den nye kaptajn.

Lugerne var omsider dækket af, »bådsen« og en matros tog fat i håndsvingene. To andre mænd stod klar i båden, så de kunne støde fra, når den gled ned langs skibssiden. En femte stod med lejderen parat; vi andre gloede bare. »Bådsen« og matrosen asede og masede, men båden ville ikke rokke sig en tomme. En undersøgelse afslørede, at glideren var rustet fast. En dæksdreng blev sendt af sted efter diverse kemiske midler til at ophæve rustens virkninger med. Jeg kastede et blik mod brovingen. Kaptajnen stod deroppe med et meget bistert udtryk i ansigtet. Dæksdrengen kom med en dunk, og bådsmanden gik energisk i gang med at ophæve rustens virkninger. Det gik nu ikke så godt. Endnu en gang måtte dæksdrengen af sted, denne gang efter nogle brækjern. Efter en halv snes minutters hårdt arbejde satte en matros sig træt på en af de bænke, der stod på båddekke. Kaptajnen kom farende ned ad lejderen fra broen.

– Hvad i alverden bilder De Dem ind, kan De så komme i gang! skreg han ophidset til matrosen. Denne kiggede roligt på ham.

– Hr. kaptajn, sagde han, – jeg er druknet! De sagde før, at der kun var få minutter til skibet sank.

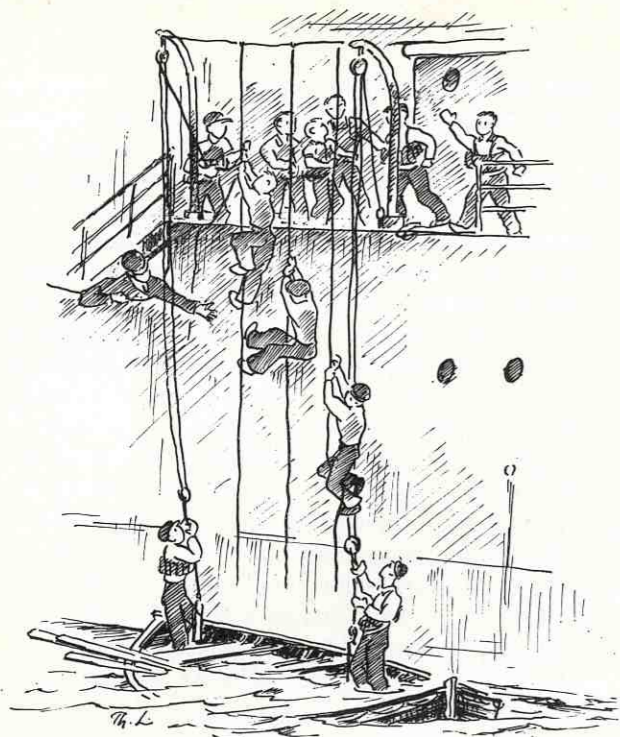
Kaptajnen havde ikke humoristisk sans, det var tydeligt at se. Matrosen røg op med et smeld og gav sig i gang med arbejdet.

Efter endnu fem minutters arbejde knagede det i daverne – og virkelig: Båden begyndte at bevæge sig. Den blev svinget ud over siden og langsomt sænket ned mod vandoverfladen. Fra bagbords side lød

En af matroserne satte sig ned og sagde: – Jeg er druknet, hr. kaptajn!







Man havde fået båden i vandet, men den var utæt som en si.

nogle høje brøl. De af os, der var ledige, ilede derover for at se, hvad der skete. Man havde fået båden i vandet, den lå nede på overfladen, og de første var allerede klare til at lade sig glide ned ad linerne eller kravle ned ad lejderen. Men de tøvede. De to mand, der var taget med båden ned, stod i vand til langt op over benene. Båden var simpelt hen utæt som en si.

– Op med den igen! hylede kaptajnen bag mig, – hvad i alverden er dette her for en plimsoller! Og I andre, der hører til på den anden side, se at komme over til jer selv!

Vi ilede over til styrbords side. Vores båd lå godt nok på vandet nu, og den så også tør ud indvendig. Da kaptajnen havde hylet nogle ordrer, kom han over til os. Nogle af de mest spændstige lod sig glide ned ad linerne til båden. Jeg var blandt dem, der foretrak reblejderen. Kaptajnen kom lige bag mig, han ville åbenbart se, om båden også kunne flyde med fuldt mandskab.

Det kunne den. Kaptajnen satte sig ved rorpinden,

en styrmand tog plads ved siden af ham, og så råbte han ordren:

– Grib årerne!

Vi greb årerne og lagde ud.

– Ro! skreg han, og det korte ord indebar håbet om succes. Vi lagde årerne i vandet og hev til. Knak, sagde det lige bag mig. Den ene åre var knækket! Jeg ventede, at det samme hvert øjeblik ville ske med min, den bøjede sig faretruende, når jeg trak i den. Jeg fangede nogle ugler og fik et forbitret blik fra kaptajnen. Så trak jeg mere forsigtigt.

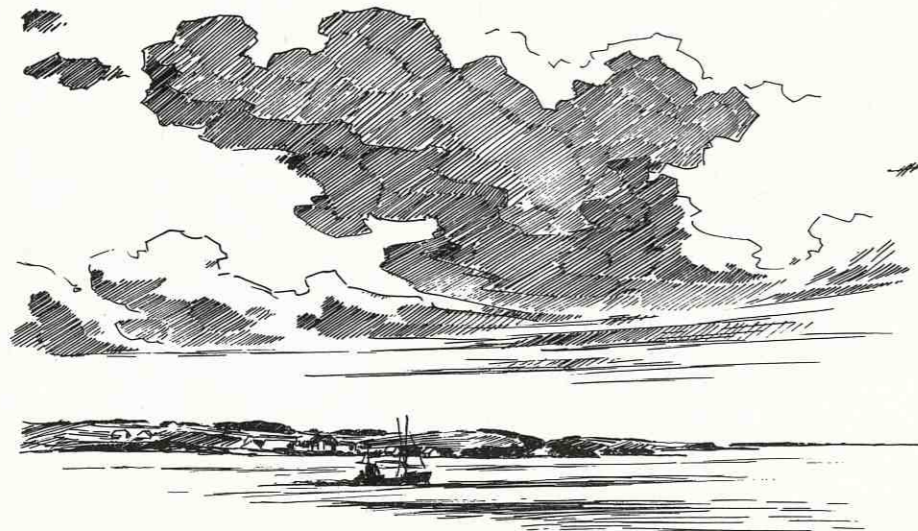
Vi roede en rundtur i bugten. Kaptajnen overgav rorpinden til styrmanden og begyndte at se vandankeret og proviantkassen efter. Da han tog spunseproppen af vandankeret, steg der en alt andet en liflig duft af råddent vand op fra det. Der kom et drag om hans mund, som jeg ikke kunne lide. Han åbnede proviantkassen. Dåserne med proteinrigt kød bulede faretruende. Der var ingen tvivl om, hvilken tilstand indholdet befandt sig i. Beskøjterne var overgroet af mug. Kaptajnen smækkede låget på.

– Folkens! råbte han – til min overraskelse har jeg fundet redningsmateriellet ombord i en sørgelig forfatning. Der kan ikke herske tvivl om, at hvis skibet virkelig gik ned, ville vi alle sammen omkomme. Fra nu af skal alt gøres i stand og bringes i orden, er det forstået? Jeg har aldrig i mit liv oplevet noget lignende!

Nogle skulede, men andre nikkede samstemmende. Vi roede tilbage til skibet. Det tog en god halv times tid at få båden på plads. Bagbords redningsbåd blev underkastet en gennemgribende undersøgelse af dens besætning, kunne jeg se. Vi tørrede os over panden og ønskede, at vores gamle kaptajn havde haft et bedre helbred. Kaptajnen gik op på brovingen; han stod et øjeblik og skulede ned mod os, så forsvandt han. »Bådsen« gik hen og klappede rælingen.

– Hvad skal vi med redningsmateriel, sagde han inderligt, – du går jo aldrig ned alligevel, gamle! Og det var som om han udtrykte vore inderste tanker.

Jeg har nedskrevet denne lille begivenhedsrige bådmanøvre, fordi jeg netop for nylig læste i avisen, at skibet, hvorpå ovenstående udspandt sig, var gået ned. Alle ombordværende blev reddet.





# C. F. Stage tog initiativet

Om fortidens sømandsuddannelse og to gange »Georg Stage«

Ved Kaj Lund

Tanken om udrustning af et skoleskib med det formål at give vordende sømænd en praktisk uddannelse og hjælpe dem over den første læretid var ikke ny i Danmark. I 1650 udsendtes en af Kong Frederik III's galioter »Dynkerker Bojert« som kombineret opmålingsskib og navigationsskoleskib, og i 1705 udrustes for første gang et specielt kadetskoleskib, briggen »Frøken Elsen«.

Den ældste kendte instruks for uddannelse af menige søfolk blev udstedt 8. maj 1625 af Kong Christian IV personligt som et led i de nye søkrigsartikler. Ordlyden var (i omskrivning til nudansk): . . . Så vidt muligt skal enhver erfaren bådsmænd (d.v.s. matros) have tildelt en ubefarne – eller to hvis antallet kræver det –, som skal følge ham i alt arbejde. Han har pligt til at undervise dem på en sådan måde, at de forstår det og uden sværgen og banden. Højbådsmændene skal påse, at dette sker.

Ligeledes skal kaptajn, løjtnant og skipper give flittig agt på, at dette sker. De skal selv overhøre de unge søfolk og lade dem undervise hver dag, når vejret er stille, og iøvrigt holde øje med, hvorledes de udfører deres arbejde reelt.

Her er et konkret eksempel på undervisningspligt i danske skibe for 350 år siden. Selv om der var tale om skibe under krigsmæssig udrustning, er der dog sandsynlighed for, at »systemet« blev praktiseret i mange af den tids handelsskibe i oversøisk fart. De første langfartsskibe og deres besætninger var stillet til rådighed for Kongen og overførte en hel del af marinens systemer på den udvidede koffardifart, som fortrinsvis administreredes af kompagnier med kongeligt privilegium, og hvis skibsartikler var underskrevet af Kongen.

I søkrigsartiklerne udpegedes befarne bådsmænd (matros) som lærere for de ubefarne (letmatros). Desuden understregedes officerernes og underofficerernes (højbådsmændenes) pligt til at overvåge denne undervisning. Utvivlsomt blev der også organiseret anden form for instruktion ved de mange specialofficerer og underofficerer: læger, præst, skrivere, skibsmand, sejlmager m.m., som »elever« kom de helt unge »opløbere« (dreng i voksenalderen) og skibsdrenge ind i billedet.

Et eksempel herpå kan fremdrages fra en ostindiefarer, fregatten »Dannebrog«, hvor kaptajn Agerbeck i 1798 lod organisere tre løbende kursus om bord for at udnytte de mange ledige stunder. Han organiserede således en »matrosskole«, som bådsmænd

havde inspektion over, en »skrive- og regneskole«, som håndskriveren forestod, samt en »navigationsskole« ledet af en navigatør. Kaptajn Agerbeck skriver: » . . . Alle disse maatte til visse Tider forevise mig deres Fremskridt. Jeg opslugt Compasser paa alle Masterne, at mange kunde lære Compasset for siden at kunne lære at styre. – Jeg skrev en lille Afhandling om alle slags Sejlmanøvrer, samlede af min egen lange Erfaring til Søs . . . Denne Anvisning lod jeg alle mine unge Mennesker afskrive . . .«.

Rekrutteringen af det menige mandskab havde i ældre tid nær forbindelse med indrulleringssystemet til krigsflåden. Det var af betydning, at de mange unge mænd, som var registreret til tjeneste i marinen, fik kendskab til livet og arbejdet om bord i et skib. Ved en forordning af 16. december 1704 forpligtedes koffardiskippere til ved mønstring af mandskab at antage mindst hver fjerde eller femte mand blandt de unge indrullerede, som endnu ikke var befarne, for at de kunne blive opøvet i sejlads.

Enhver udmønstring skulle registreres hos »Waterschouten«, senere mønstringsbestyreren, som kontrollerede, at alle udmønstrede var behørigt indrullerede, og som skipperen gav »kwittering« for udlån af sømanden.

Embedet som waterschout var oprettet i 1695 i tilknytning til Københavns Skipperlaug. Til hans opgave hørte at holde mandtal over dem, der »fare paa Koffardi«, og han skulle være til stede, når der hyredes mandskab af skippere, »der fare udenrigs ad Vestkanten«.

På de små skibe i kystfart har det næppe været praktiseret strengt. Her benyttedes fra de ældste tider den naturlige praksis, at den vordende sømand begyndte læretiden hos sin far eller onkel, fra han var gammel nok til at gøre nogen nytte. Påbegyndelse af læretiden før konfirmation var slet ikke ualmindelig.

Blandt de danske søfolk, som under krigen 1807-14 blev holdt i »Prisonen«, fortrinsvis i interneringsskibe i England, var mange skibsdrenge på kun 11-12 år. Der blev fra 1810 organiseret undervisning for disse drenge i »kristendomsundskab og andet nyttigt«, og ved en enkelt lejlighed blev 36 drenge konfirmeret på én gang. På samme måde blev skibsdrenge om bord på kompagniskibe i fart på Kina og Ostindien konfirmeret af skibspræsterne.

Også efter indførelsen af den almindelige skolepligt i 1814 skete det ofte, at en drengs praktiske sømandsuddannelse begyndte længe før hans fjortende år.

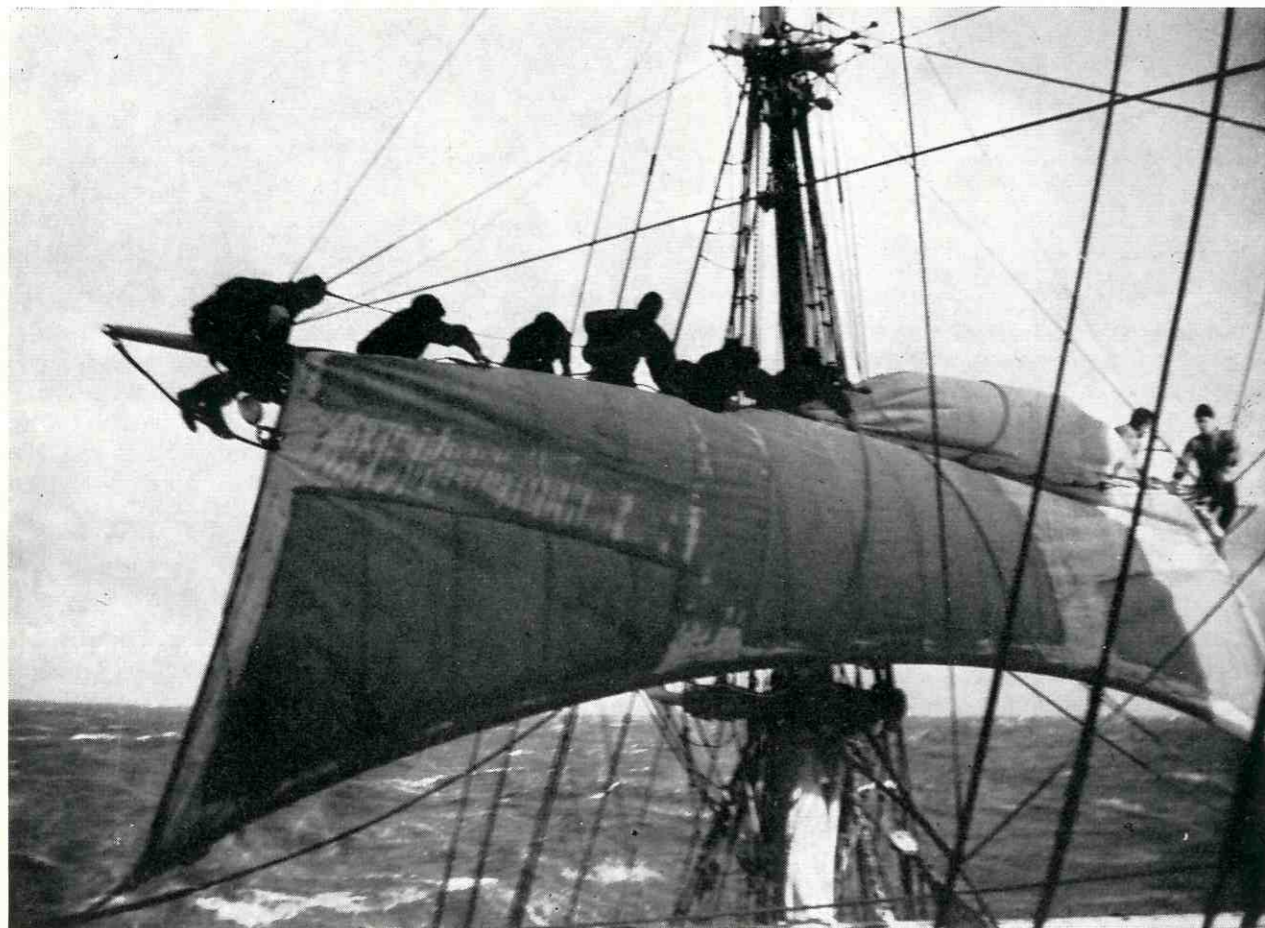


Reproduktion: Brdr. Barenitzen

Maleri af Paul Sinding. (Tilhører H. Kjølsen)

1. juli 1886: Fregatten »Jylland« sætter sejl. Kadetskibet, korvetten »Heimdals«, som ligger til ankers på Rheden i København, afholder kadet-troøvelser i dets fartøj og signalerer i fortroppen til fregatten »Jylland« en »lykkelig rejse« på dets togt til Nordsøen og Atlanterhavet. »Heimdals« chef er kaptajn Koefoed. »Jylland«s chef er kommandør Braem. (Fregattens næstsidsste togt). Prins Carl – (senere kong Haakon VII) – var frivillig lærling på dette togt som 14-årig.





Overmørssejlet bjerges på »Joseph Conrad«. Foto H. Chr. Petersen.

Mange fiskersønner tog med faderen på havet om natten og sov på skolebænken om dagen. Mange skipersønner holdt »sommerferie« hele sommeren for at sejle som yngste mand i jagt »Familiens Haab« og forsøgte at nå det forsømte i skolen om vinteren.

For størsteparten begyndte den egentlige læretid i fjortenårsalderen umiddelbart efter konfirmationen. Til yngste mands opgaver om bord i de mindre skibe – og dem var der jo flest af – hørte madlavning. Betitlingen »kok« forekom vel nok så ofte som skibsdreng. Til kokkens arbejdsområde hørte ikke blot madlavning, servering og opvask under primitive forhold, men også deltagelse i alt almindeligt skibsarbejde og rengøring. Det var ikke altid de letteste og mest delikate opgaver, som blev tildelt yngste mand, og det regnedes for en selvfølge, at oplæring i kompasset, tovværksarbejde og mere avanceret sømandskundskab skete i den sparsomt tilmålte fritid på hans eget initiativ og ved de ældre kammeraters vejledning.

Læretiden formede sig i de fleste tilfælde som en hård skole, der krævede – og udviklede – energi, hårdførhed og udholdenhed. Det var (for at citere kaptajn E. Juel Hansen) »en skole uden plan eller kontrol«. Om forholdene i sidste århundrede skriver han: »Tilfældighederne bestemmer, om sømanden kan kalde sig udlært tidligere eller senere. Drengen bliver ikke sat i lære hos en bestemt skipper og farer med

ham, til han er udlært. Læretiden må tilbringes på et hvilket som helst af de sejlskibe, der søger folk. Man mønstrer ud i den befæringsgrad, man har nået, og dermed lovmæssigt bundet til samme skude i to år, medmindre skibet forinden kommer i dansk havn, hvor kontraktforholdet ophører.

I en håndbog for skibsførere, udgivet i 1867, hedder det: »... Skibsdrengene bør undervises i de lettere arbejder som: at styre og forstaa Compasset, at lære at kjende de løbende Enders Navne og Brug, at lægge Platting, Lang- og Kortsplejs, at gøre de simple Knobe og Stik, samt i godt Veir være med at gjøre de lette Seil faste, for at de paa deres næste Tur kunne mønstre som Ungmænd, dersom deres Alder og Kræfter ere saa, at de vilde kunne forsvare sig som Saadanne ... «.

Det er givet, at adskillige skibsførere har taget henstillingen alvorligt og betragtet den som en selvfølge. Håndbogen kan være et af eksemplerne på genopbygningsånden, som rejste sig efter 1864, og som også gav sig udtryk i en offentlig debat i 1870'erne om mere organiseret skoling af de menige søfolk.

Debatten synes at være rejst af de to kaptajner, senere skibsredere, L. H. Carl og Chr. Schmiegelow, som inspireret af Rydbergska Stiftelsen i Stockholm bragte sagen frem på bestyrelsesmøder og general-

forsamlinger i Foreningen til Søfartens Fremme. Man indså imidlertid, at et skoleskibsprojekt ville kræve flere penge, end man kunne fremskaffe. I stedet fik foreningen foranlediget, at der blev fremsat et lovforslag om lærlingekontrakter for skibsdrengene. Lovforslaget kom frem i rigsdagsforsamlingen 1875-76, hvor det blev vedtaget af Landstinget og gik videre til Folketinget. Efter første behandling blev det sendt i udvalg, hvor det blev syltet.

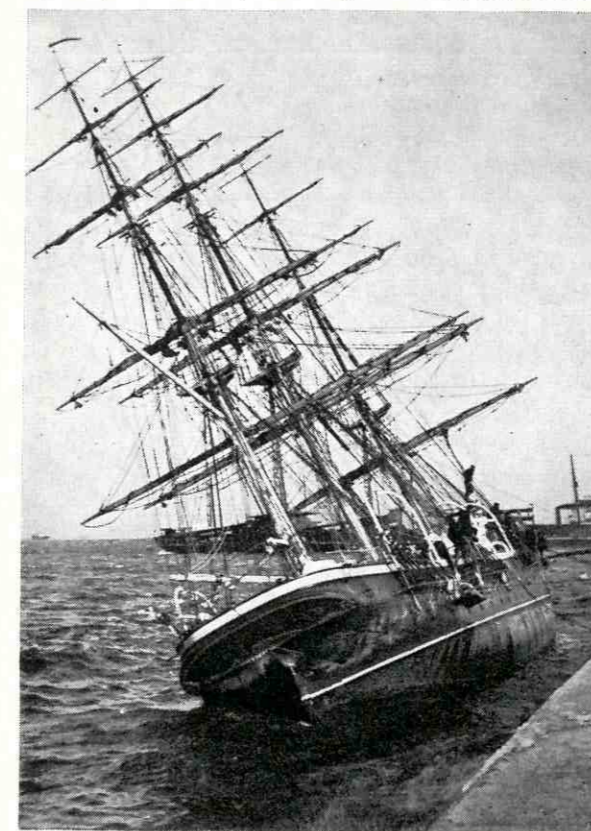
Hos et af bestyrelsesmedlemmerne i Foreningen til Søfartens Fremme var skoleskibstanken imidlertid ikke blevet syltet. Skibsreder Stage havde ud fra personlige erfaringer kendskab til, hvor skoen trykkede.

Da Carl Frederik Stage som 14-årig i 1819 kom ud som skibsdreng med Asiatisk Compagnis skib »Christianshavn«, var de 6 drengene på vagten, og som dem blev han oplært ved hjælp af tørre tærsk, skønt skibets fører var han far.

C. F. Stage blev ungmand, matros, styrmand, skipper og skibsreder. Han havde som menig, som arbejdsleder og som arbejdsgiver haft lejlighed til fra forskellige synspunkter at indse betydningen af gode forhold for sømandsuddannelsen. Han havde samtidig været vidne til overgangen fra sejl til maskinkraft og til, at mulighederne for at få den traditionelle uddannelse blev færre.

Dette var medvirkende til, at skibsreder C. F. Stage og hans hustru, da de ønskede at sætte et varigt minde over deres afdøde søn, Georg, valgte at knytte hans navn til et skoleskib for vordende koffardisøvmænd.

Nytårsaften 1934 ud for Brooklyn. Foto H. Chr. Petersen.



De førte tanken ud i praksis ved i 1882 at oprette stiftelsen »Georg Stages Minde« og overdrage den skoleskibet »Georg Stage«, som netop var færdigbygget hos Burmeister & Wain.

Det var et lille tremastet fuldskib tegnet af Chr. de Thurah. Skibet var bygget af jern og havde en længde af 100 fod. Sejlarealet var ca. 8000 kvadratfod, hvortil kom læsejlene med yderligere 400 kvadratfod. Som hjælpemaskine var installeret en compounddampmaskine, der drev en tobladet propel. Denne kunne hejse op i en skruebrønd, når den ikke var i brug.

Stiftelsen mødte stor velvilje hos betydelige mænd indenfor dansk skibsfart og handel og kunne fra første færd basere en del af driftsudgifterne på bidrag fra private. Til hjælp ved bestridelse af de årlige udgifter blev der i 1883 af Frederik Stage og hans hustru ved testamente oprettet et stort legat. Få år senere begyndte også staten at bevilge regelmæssige tilskud til skoleskibet.

De første 30 år var marineofficerer førere af »Georg Stage«, hvilket må begrundes med, at disse havde større pædagogisk erfaring, når det gjaldt at holde styr på en stor flok unge mænd og tilegne dem visse færdigheder indenfor kortest mulig tid. Desuden havde marinen som nævnt lige fra 1705 benyttet sig af skoleskibe.

Det var naturligt og vel også nødvendigt, at uddannelsen foregik som i en orlogsmand, hvor korporlig revselse i en årrække hørte til de disciplinære midler, ligesom man brugte tovenden til at sætte skub i drengene, når de skulle til vejrs. »Georg Stage« var i fart i ca. 5 måneder hvert år og havde Østersøen og Nordsøen som operationsfelt. Hvert år fik 80 unge mennesker her den første undervisning i praktisk sømandsgerning.

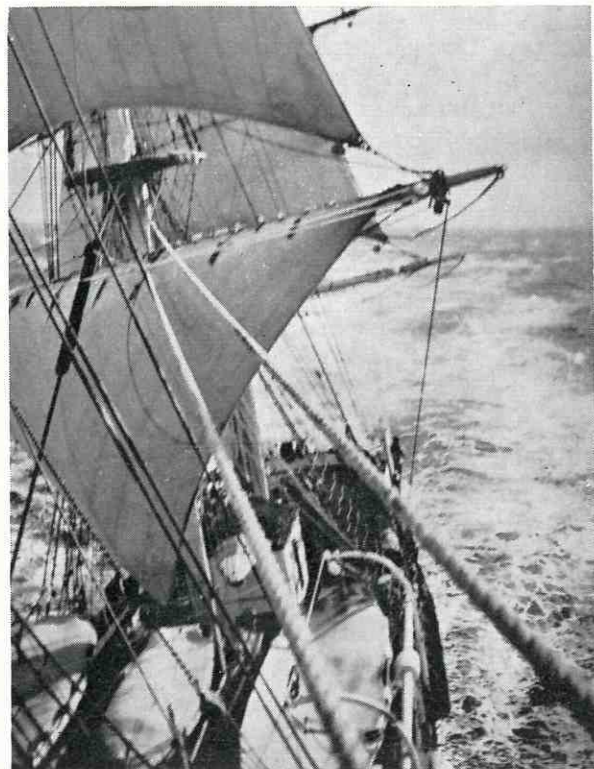
En katastrofe ramte skibet, da det ved midnat mellem 25. og 26. juni 1905 blev sejlet i sæk i Øresund af S/S »Ancona« af Leith. Påsejlingen skete med så stor kraft, at »Georg Stage«s fokke- og stormast faldt, og skibet sank i løbet af 3 minutter.

Skønt eleverne var veltrænede i bådmanøvrer, var det udelukket, at der kunne sættes redningsbåde i vandet, hvorfor de fleste, som kunne, sprang over bord. 22 elever blev trukket ned eller blev dræbt af nedfaldende rundholter. Antallet af omkomne ville sikkert have været større, hvis ikke halvdelen af frivagten havde været på dækket i den milde nat for at se fyrværkeri inde fra Tivoli.

Skoleskibet blev bjerget og repareret, og dampmaskinen blev udtaget for at spare vægt og plads for indbygning af vandtætte skodder. Under en oplægning i begyndelsen af Verdenskrig I installeredes en »Alfa« motor.

Efter godt 50 års tjeneste blev skibet i 1934 solgt til den engelske forfatter, kaptajn Villiers. Efter overtagelsen i England blev skibet, der nu hed »Joseph Conrad« og var en kombination af lystyacht og skoleskib for »bedrestillede«, sejlet til New York, hvor det





Med storsejlet under Kap Horn. Foto H. Chr. Petersen.



Med læsejl mellem Sydhavsøerne. Foto H. Chr. Petersen.

skulle udrustes til jordomsejling. Nytårsaften ankom skibet og ankrede ud for Brooklyn, og 5 unge besætningsmedlemmer blev sat til at passe skibet, medens resten fik landlov. Et pludseligt optrækkende uvejr slog skibet på land. Takket være de vandtætte skodder led skibet ikke totalforlis. Det blev bjærget og repareret og kunne uden større forsinkelse starte jordomsejlingen, der tog et par år.

Allan Villiers betragtede gamle »Georg Stage« som sin »danske forelskelse« og skrev bl.a.:

*Jeg var klar over, at et skib, som kaptajn Junker havde ført, måtte være 100 A 1, og skønt det aldrig før havde været på længere rejser end togterne i Østersøen og Nordsøen, havde jeg slet ingen betænkeligheder ved at sejle Jorden rundt med den fine lille fuldrigger – en rigtig jordomsejling på god, gammel-dags sejskibsmaner rundt om Kap det gode Håb og Kap Horn uden at bruge maskine eller skyde genvej gennem Suez- eller Panamakanalen.*

*Ganske få ændringer blev foretaget. Bådene blev placeret indenbords, og et styrehus blev bygget foran mesanmasten. Desuden var det nødvendigt at installere et par ferskvandstanke ekstra.*

*Langt vigtigere var dog mandskabet, og hvad dette angår, blev jeg atter Danmark tak skyldig. En af kaptajn Junkers sønner, Jan, tilbød at sejle med, og det samme gjorde den dygtige sømand Hans Christian Petersen. Begge kendte de skibet som deres egen lomme, og det var mig en glæde at tælle dem blandt mit mandskab. Det var en glæde, som stadig blev større, for de to hørte til Jordens salt.*

*Sammen med dem – og en håndfuld ungdommelige »sejskibsveteraner« fra de store finnebarker var jeg flot sejrende. Skibet måtte omdøbes; det hørte med i salgsbetingelserne, men det voldte mig intet besvær at finde et nyt navn. Faktisk kunne der kun være tale om at opkalde skibet efter den berømte polske sømandsforfatter. Bruce Rogers skar galionsfigurer af kaptajn Conrad, og afsløringen fandt sted en råkold vinterdag i New York.*

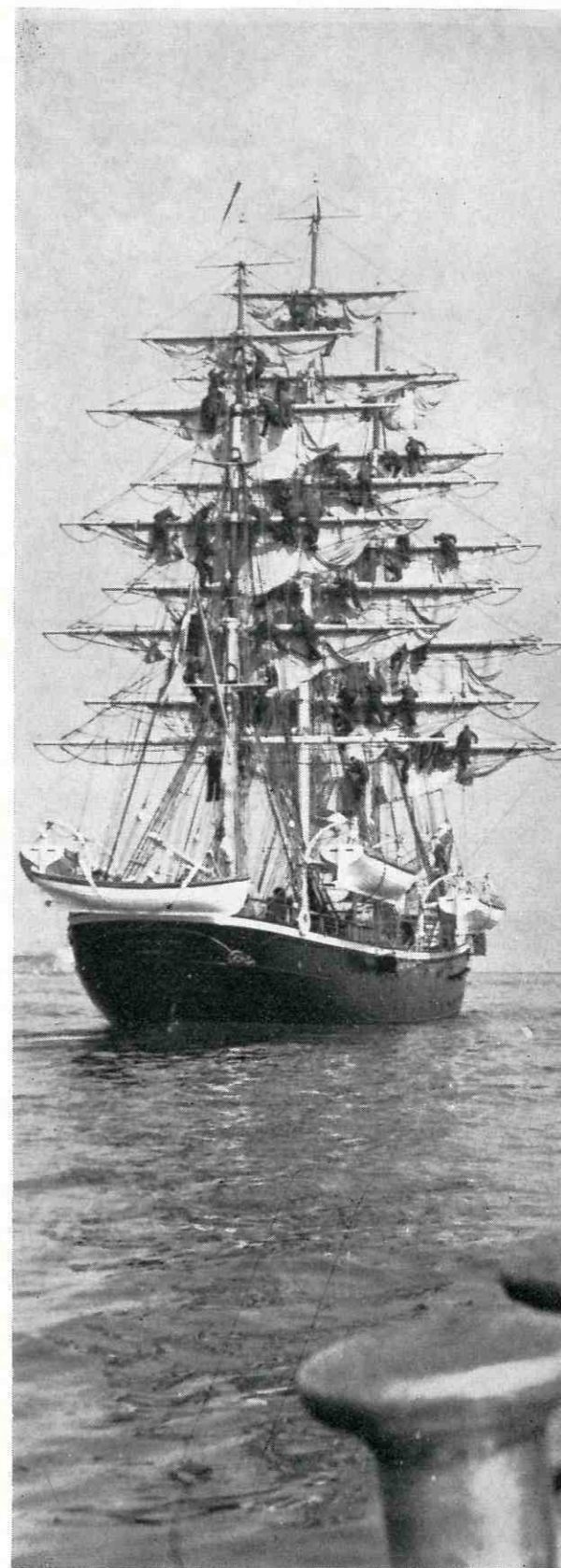
Det gamle skib, der var bygget til fart i Nord- og Østersøen, havde vist, at det selv i en alder af 53 år kunne klare Kap Horn, og da det efter salget i 1937 til millionæren Mr. Harrington Hartford var blevet ombygget til luksusskib, kom også chancen for at vise sin hurtighed som sejler. Under et par kapsejladser Newport-Bermuda-retur med den 30 år yngre fuldrigger »The Seven Seas« ex »Abraham Rydberg« vandt »Joseph Conrad« med glans.

Det følgende år blev »Joseph Conrad« overdraget til den amerikanske Maritime Commission, som pillede al luksus ud og som under Den anden Verdenskrig benyttede det til skoleskib. I 1947 blev skibet overdraget til det søhistoriske selskab, The Maritime Historical Association of Mystic, Connecticut.

»Joseph Conrad« ligger stadigvæk ved Mystic. Det søhistoriske selskab benytter den lille windjammer som stationært skoleskib for både drenge og piger. Om bord i fuldriggeren bor de og spiser og klatrer i riggen, men den praktiske sejladse foregår i småbåde på floden eller i en lille skonnert ude til søs. Denne uddannelsesplan har været en succes, og tusinder af

unge har i de forløbne 22 år lært at holde af »Joseph Conrad«.

Sejlbjergning i »Georg Stage« (II) ved ankomst til Nyborg. Foto Kaj Lund.



I 1934 blev kølen strakt til en ny »Georg Stage« på Frederikshavns Værft og Flydedok. Staten ydede et bidrag til nybygningen, og tegningerne var udarbejdet af overskibsingeniør Aage H. Larsen i Ministeriet for Søfart og Fiskeri. 22. september samme år fandt søsætningen sted, og leveringsterminen blev overholdt, da prøveturen kunne afvikles 3. april 1935.

Til sammenligning gengives nedenfor en række data for det nye og det gamle skoleskib:

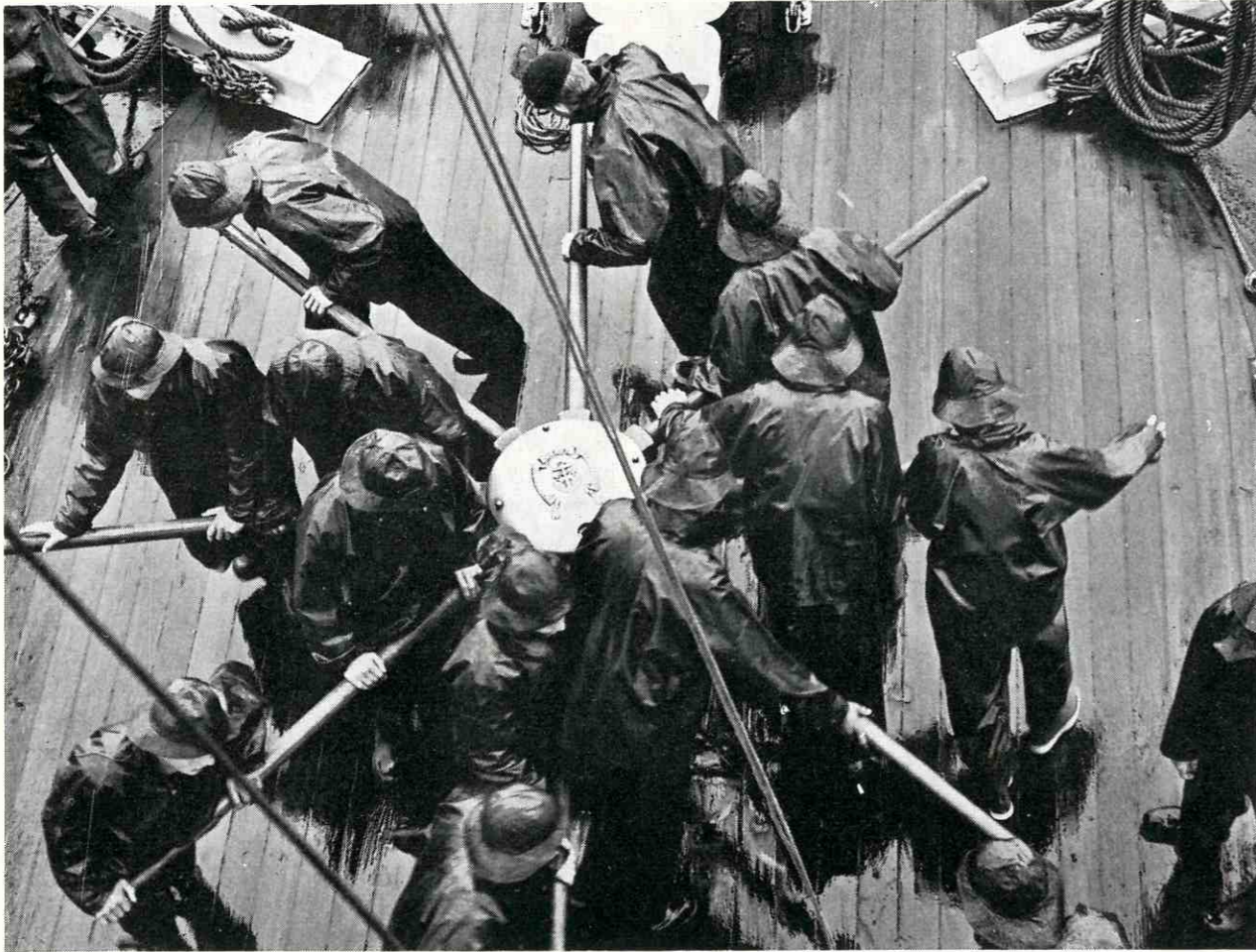
	Georg Stage I	Georg Stage II
Byggeår	1882	1935
Byggested	B&W, Kbhvn.	Frederiksh. V&F
Materiale	jern	stål
Bruttotonnage	203 ts.	298 ts.
Nettotonnage	199 ts.	186 ts.
Længde ml. pp.	100,8 feet	123,8 feet
Bredde	25,2 feet	27,9 feet
Dybde	13,2 feet	12,4 feet
Motor	60 hk	200 hk
Sejlareal	8.000 sq.ft.	9.300 sq.ft.
(÷ læsejl)		

Det er ofte blevet diskuteret, hvorvidt den gamle eller den nye »Georg Stage« var smukkeste. I grunden vil det være forkert at drage sammenligning mellem to skibe, der er bygget med over 50 års mellemrum og er præget af hver sin periodes traditioner. Den gamle fuldrigger var nærmest en lilleput-klipper med racer-præg over såvel skrog som rigning og med en vis skelen til traditionerne i de danske vestindie-brigger og til de svenske skibsgosse-brigger. I den nye fuldrigger aner man slægtsskabet i skrogform med den fyldige skonnerttype fra Svendborg og Thurø med knapt så outreret klipperstævn og med mere buttet elliptisk hæk. Skoleskibet har dog større spring og blødere afrunding af linerne. Sammenholdt med rigningen, hvis sejlareal er dimensioneret efter et sikkerhedskriterium, er »velproportioneret« vistnok en passende karakteristik. Hertil skal føjes, at »Georg Stage« udstråler harmoni, hvad enten skibet optræder under sejl eller til ankers.

Det gamle skoleskib havde haft en rigning, som allerede var gammeldags, da det blev bygget, med enkelte mærssejl og med vant og barduner, der var fastgjort over udenbords røst med jomfruer og taljereb. Det nye skib havde også klipperens knejsende forgrejer med fast bowspryd og løs klyverbom, men mærssejlene var dobbelte, og rigningen var sat med vantskruer indenfor skanseklædningen. Bortset fra disse og en del andre moderniseringer af rigningen, som f. eks. nedføring af braserne til skibssiden, var der dog stadig taget hensyn til, at man havde nok af håndkraft, og at den skulle bruges.

Det er interessant at notere, at man i det nye skib optog traditionerne fra 70'ernes og 80'ernes klippere, som var rigget med dobbelte mærssejl. Når sejlene var bjærget – og dermed overmærsråen firet ned, blev denne rå igen hejset op til samme position som





Ankeret hives op med gangspil i »Georg Stage« (II). Foto Kaj Lund.

under sejlføring. Søfolkene var glade for de dobbelte mærsejl, men i overgangsperioden var mange gamle skipper irriterede over synet af de bare ræer, når de ikke var trimmet med de sædvanlige regelmæssige mellemrum.

»Georg Stage« (II) er bygget med dobbelt bund og har 5 vandtætte skodder. Skibet var ved leveringen udstyret med en motor fra Møller & Jochumsen i Horsens, og af forbedringer i sammenligning med forgængeren kan bl. a. nævnes en lille radiostation, varmtvandsstyrtebad under dækket, hospital m.m.

Elevernes opholdsrum er to store banjer, hver med plads til 40 drenge, som sover i hængekøjer ophængt under dækket. Om dagen bliver køjer og køjeklæder stuvet sammen i »finkenetter«, nogle lange kasser på dækket ved skanseklædningen. Banjerne er også opholdsrum, skolestue og spiserum for drengene, og her har de hver en kistebænk, en skuffe og et skab til deres grejer.

Banjerne er adskilt ved vandtætte døre, og i tilknytning til banjerne ligger apteringen for styrmænd og understyrmænd. Salonen og den øvrige aptering agter er et eksempel på god udnyttelse af pladsen i det lille skib.

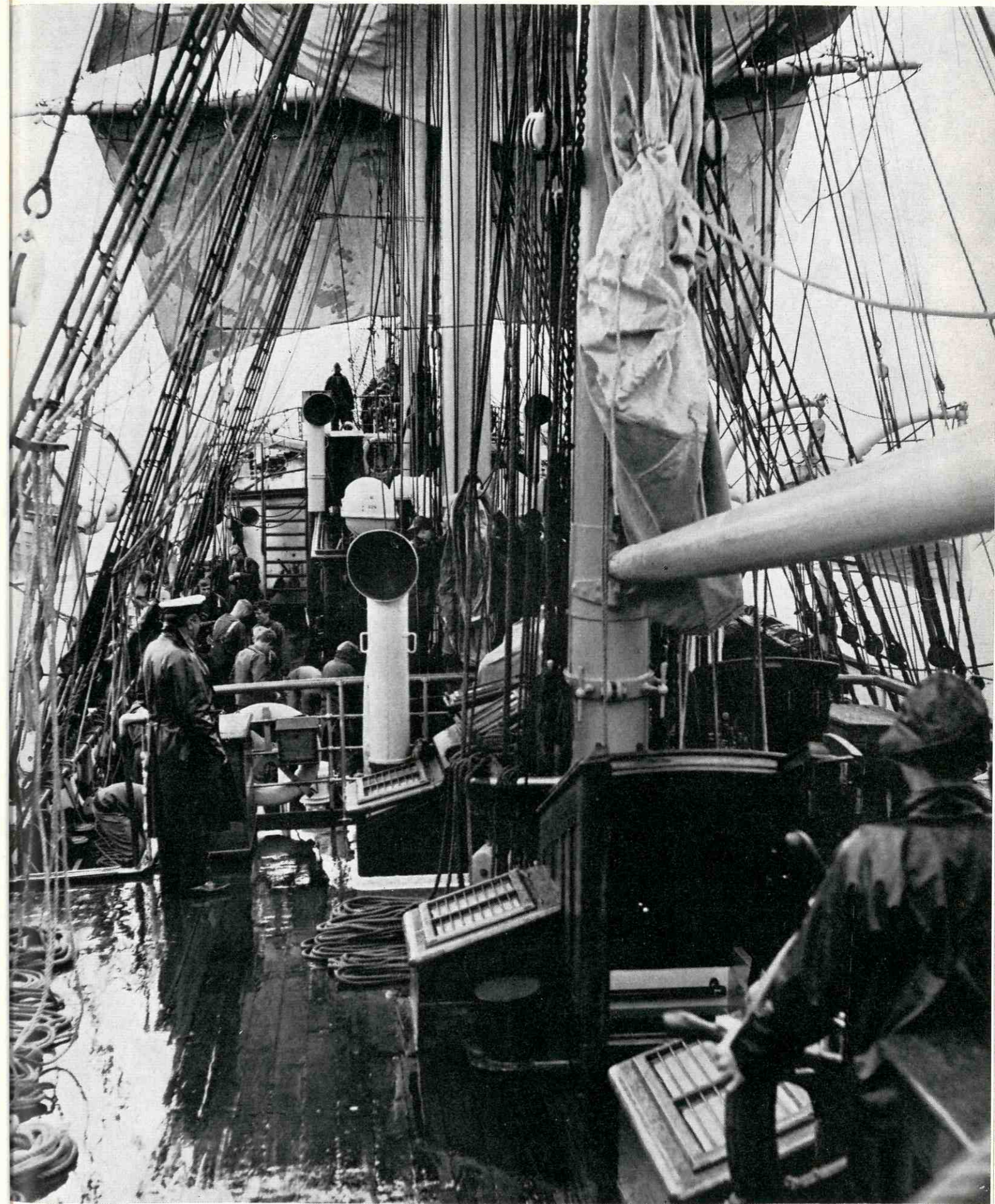
Den faste besætning består af 10 mand, nemlig foruden føreren, kaptajn Jens P. Nørgård, 2 styrmænd,

en regnskabsfører, en lærer, 4 understyrmænd og en kok. På længere togter medfølger desuden en læge.

Skibet sejler kun med et hold elever hver sommer. En del af de udvalgte 80 drenge, der er i alderen fra 15-18 år, deltager i tilrigningen, og før togtets egentlige påbegyndelse holdes bjergningsøvelser, ligesom eleverne overværer en demonstration på søværnets havariskole, og de bliver prøvet i rigningen. De første ugers sejlads foregår i danske farvande, hvorefter turen går op i Østersøen og i reglen sluttet af med en tur til Skotland.

I sommeren 1940 måtte man opgive at udsende »Georg Stage« som skoleskib, men det følgende år, da det var blevet forsynet med minesikring, tog det elever igen og krydsede i Isefjordens Bredning, den såkaldte »kravlegård«. I 1944 blev man af omstændighederne tvunget til at opgive sejladsen helt, men man fortsatte alligevel med at holde skole om bord i skibet, der var stationeret i Nykøbing, Sjælland.

I 1948, 1949 og 1950 udførte skoleskibet to årlige togter af noget kortere varighed. Fra 1951 gjordes igen kun ét togt. Et antal elever fortsætter i reglen efter togtet deres uddannelse i Statens skoleskib »Danmark«, medens de øvrige søger hyre i handels-skibene. Man møder altid imødekommenhed fra Statens Forhyringskontor og fra de forskellige rederier



Kaptajn Jens P. Nørgård på forkant af poopen. Togtets sidste dag gav ruskvejr. Foto Kaj Lund.





Den unge rorsmand får et kursus i at styre bidevind. Styrmanden kontrollerer, at mesanen »lever« ved mastelaget.  
Foto Kaj Lund.

Vist har »Georg Stage« en motorbåd, men man har også rigeligt med håndkraft, og den skal bruges. Foto Kaj Lund.



med hensyn til at skaffe eleverne hyre efter endt togt.

En betydelig del af undervisningen i »Georg Stage« består i rigningsøvelser og manøvrer med skibet, såvel som skibmandsarbejde, styring, losning etc. Når skibet ligger til ankers, benyttes lejligheden til grundig gennemgang af bådmanøvrer og roning. Svømning og fritstående øvelser dyrkes i så vidt omfang, som omstændighederne tillader. Der lægges megen vægt på undervisningen i vedligeholdelse af et skib, herunder rustbankning, konservering og malerarbejde. Den teoretiske undervisning er tilrettelagt som en parallel til det praktiske arbejde, manøvrerne og sejlladsen, men omfatter ikke almenfag.

I de havne, som skibet besøger i sommerens løb, bliver det altid modtaget med megen venlighed og interesse. Ingen steder kræver man afgifter af nogen art, ferskvand leveres frit, og lodsning og anden hjælp i danske farvande sker uden beregning.

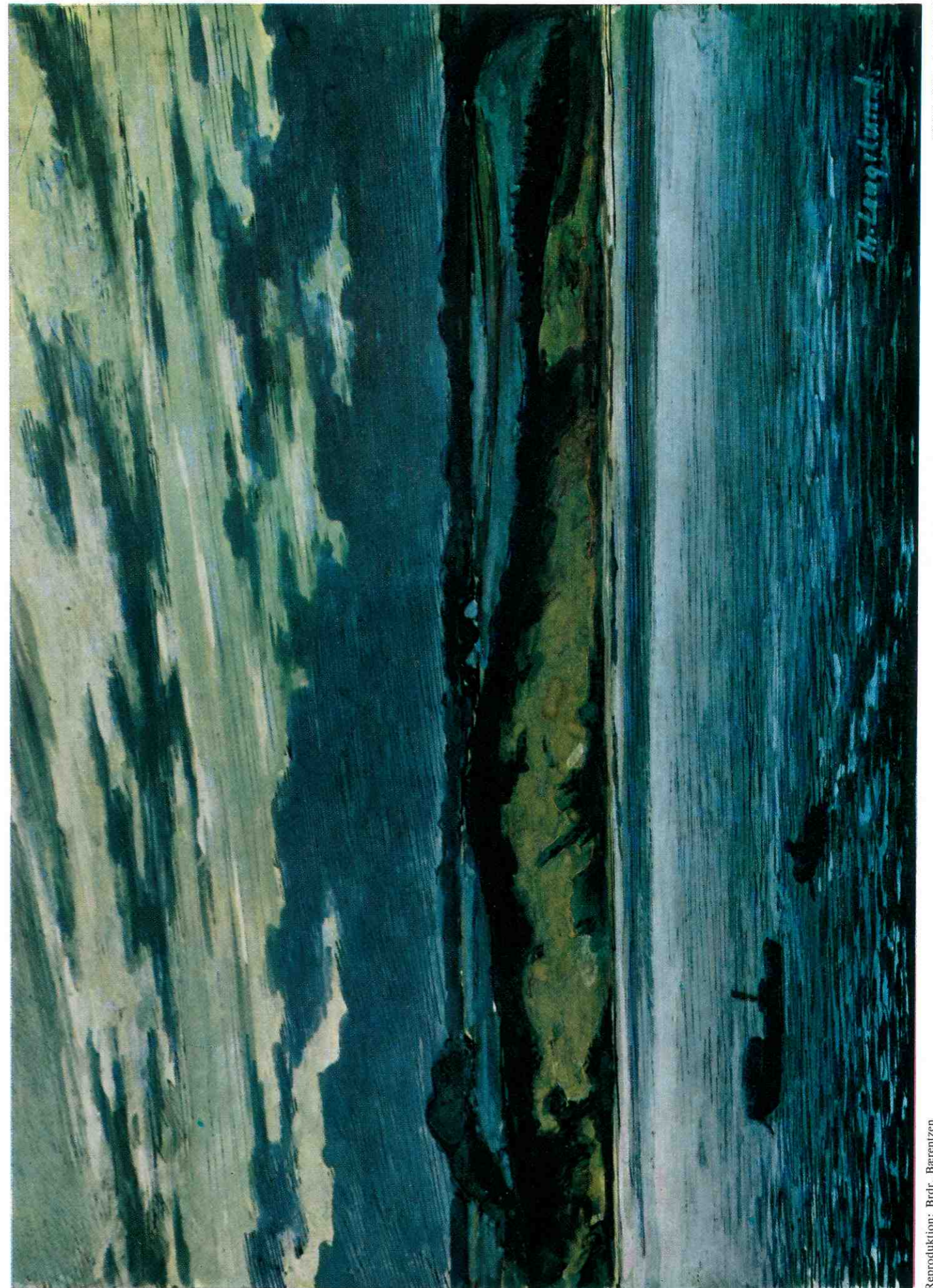
Stiftelsen »Georg Stages Minde« ledes af en bestyrelse på mindst 9 medlemmer. Et af medlemmerne vælges af familien Stage, medens de øvrige medlemmer vælges af bestyrelsen selv, efterhånden som et af dem udtræder eller dør. Den nuværende bestyrelse består af følgende medlemmer:

J. Chr. Aschengreen, fhv. direktør i ØK, kaptajn Sv. Fage-Pedersen, fhv. bjergningsinspektør i Svitser, skibsinspektør for »Georg Stage«, kaptajn Reedtz Funder, skibsinspektør i DFDS, H. O. C. Gammeltoft, læge, Peter Leth, fhv. direktør i De Private Assurandører, stiftelsens kasserer, E. Mægaard, fhv. direktør for Danmarks Rederiforening, Kai Stage, kontorchef, skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, viceadmiral S. S. Thostrup og fhv. viceadmiral Vedel, stiftelsens formand.

Stiftelsens sekretær er fhv. overintendant Felix J. I. Hansen, og adressen er: Christianshavns Kanal 12, 1406 København K, tlf. (01) AM 8019.

Den nye »Georg Stage« er ikke mere ny. I sin alder af godt 34 år er det stadig et godt og sundt skib, som vil kunne holde en årrække endnu. Det kræver dog stadig større og større udgifter til vedligeholdelse, små moderniseringer o. lign., og efterhånden bliver det tvingende nødvendigt med at få en ny og kraftigere motor. I sin sidste årsberetning giver bestyrelsen udtryk for sin taknemmelighed over forskellige kontante tilskud, som bl. a. har gjort det muligt at anskaffe nye sejl til skibet og foretage forskellige nødvendige moderniseringer. Den nye motor står dog stadig hen i det uvisse, og stiftelsen håber, at nogle af dens trofaste venner og bidragsydere vil træde hjælpende til. Der er stadig mange, som erkender berettigelsen i stiftelsens formålsparagraf:

». . . At give unge mennesker, der ønsker at fare til søs, den første undervisning i praktisk sømandsgerning om bord i et dertil bestemt skoleskib«.

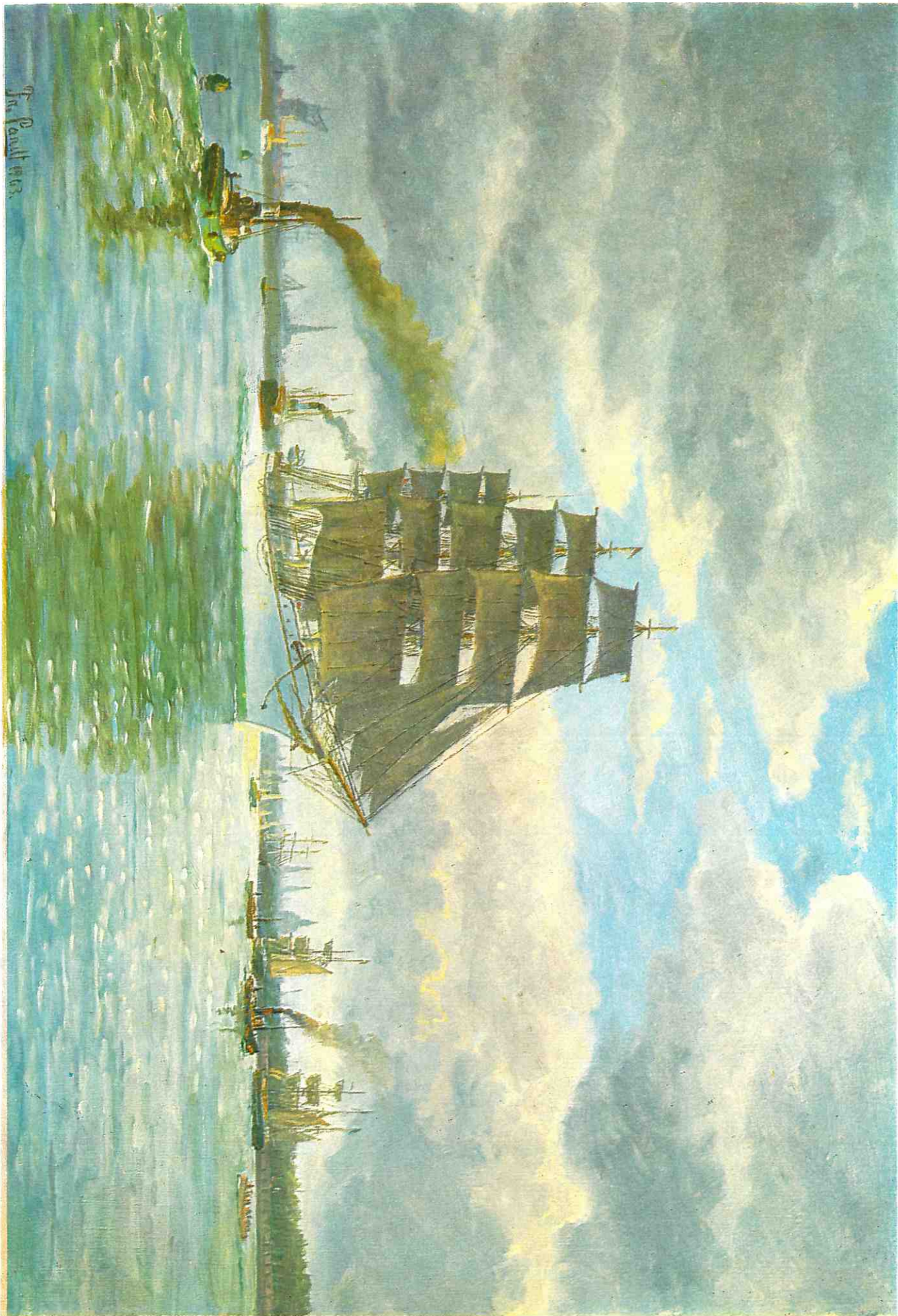


Mørket har sænket sig over Hvalpsund i Limfjorden.

Reproduktion: Brdr. Barentzen

Maleri af Th. Langelund

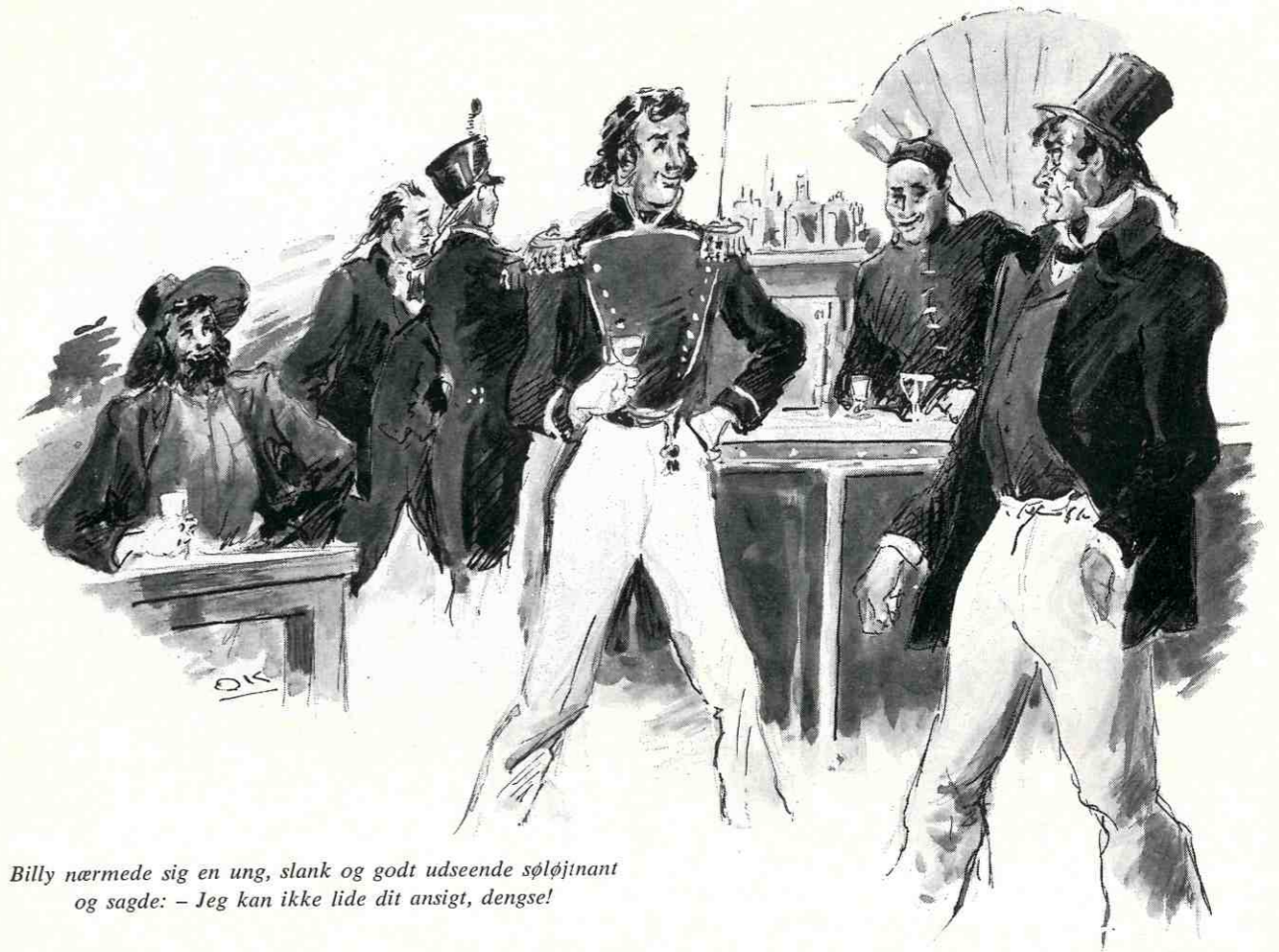




Reproduktion: Brdr. Berentzen

Skoleskibet »Danmark« står yderhavnen ud år 1963.

Maleri af Fr. Landt



Billy nærmede sig en ung, slank og godt udseende søløjtnant og sagde: – Jeg kan ikke lide dit ansigt, dengse!

## Scareface Billys hævn

*En utrolig, men sandfærdig historie om shanghaging af en britisk admiral*

Irlænderen William McGrath var et kendt ansigt i Sydneys havnekvarter. Men hans ansigt var heller ikke helt almindeligt. Tværs hen over den ene kind havde det et stort, grimt ar efter et slagsmål. Derfor var MacGrath mere kendt under navnet Scareface Billy.

Samme Billy havde sit arbejde i havnen, og på den tid var det ikke noget helt usædvanligt arbejde. Han skaffede besætninger til skippere, der var i bekneb. Hans speciale var at shanghaje. Politiet kunne ikke gøre ret meget mod sådanne specialer. Alligevel hadede Billy alt, hvad der mindede om øvrigheden. Han kunne ikke tåle synet af officielle uniformer.

En dag, da Scareface Billy stod i baren på »Queens Hotel« sammen med nogle af sine »kolleger«, kom en gruppe søofficerer ind. En britisk eskadre på jordomsejling havde kastet anker på Sydneys red.

Billy og hans venner mødte de unge officerer med en hånlig latter, men officererne lod som ingenting.

Af Otto Ludvig Tegninger: Osc. Knudsen

Mest opfindsom, hvad angik ukvemsord, var Billy selv. Han nærmede sig en ung, slank og godt udseende søløjtnant, mønstrede ham skarpt og sagde:

– Jeg kan ikke lide dit ansigt, dengse!

– Det gør mig ondt, svarede løjtnanten godmodigt. Jeg har kun det samme!

De andre bøller lo, og Billy følte, han havde lidt nederlag.

– Måske skulle jeg pynte lidt på det! knurrede han.

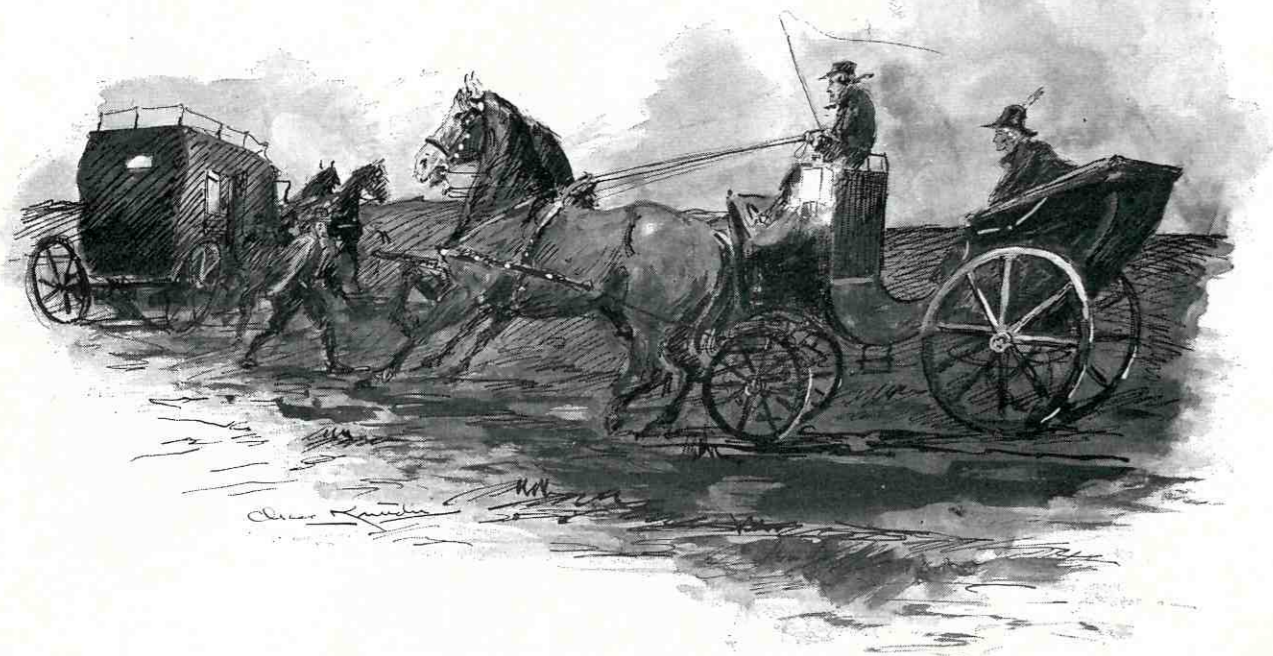
Så smed han jakken. Han var vant til at få det sidste ord, når det gjaldt »fingersprog«. Men bartenderen kunne ikke tåle at se blod. I hvert fald ikke på sit nyvaskede gulv. Hvis Billy ville have lidt adspredelse, måtte det ske ude på gaden.

Unge søløjtnant Down kunne ikke lide slagsmål, selv om han var en af de dygtigste bokserere i den britiske flåde. Men Scareface Billy ville partout have larm i gaden.

Downs venner spurgte, om de skulle holde jakken



Et andet køretøj havde gjort holdt foran admiralsens, og ud af det sprang nogle banditter.



imens, men Down erklærede, at en søofficer kæmpede i uniform – selv under ubetydelige bataljer. Det blev dog ikke noget helt ubetydeligt slagsmål. Billy var vant til at slås, kunne alle bissetricks og kunne selv stå for lidt af hvert. I et helt kvarter kæmpede de to. Søofficererne så tavse til, mens Billys venner råbte og skreg.

Men Down havde trods sin spinklere skikkelse den bedste kondition, og han var hurtig. Gang på gang dukkede han sig eller veg elegant til siden for slag, der ellers ville have sendt hver som helst på gennemrejse til Drømmeland.

Scareface Billy var ved at køre træt. Han mistede pusten, og efterhånden havde han indkasseret så mange rene boksestød, at hans fjæs ganske givet ville blive endnu mere arret end hidtil. Da Down syntes, det kunne være nok, knaldede han en upper cut mod Billys hage. Den store havnesjover lod armene synke, og et øjeblik gloede han forbavset på søløjtnanten med et par øjne så udtryksfulde som hullerne i en sæk cement. Så dejsede han omkuld. Han gik ud som et lys.

Løjtnant Down og hans kammerater forlod valpladsen uden at vente på Billys opvågen. Det blev en hård opvågen for Billy. Han, der var vant til at gå sejrrig ud af ethvert slagsmål, havde mistet autoritet. Kammeraterne drillede ham. Han var helt til grin. Selv kunne han ikke grine længe efter. Hvis han bare forsøgte på det, gjorde det frygteligt ondt. Down havde brækket et par af hans ribben.

Nu mente Scareface Billy, at det var bedst at søge andre græsgange. Han rejste til San Francisco, hvor der på det tidspunkt var god brug for folk med shang-

haging som speciale. Men han glemte aldrig den forsmædelse, han havde måttet lide i Sidney. Han svor en dyr hævn, hvis han en gang til skulle møde denne søløjtnant Down.

Der gik nogle år. Billy havde nok at gøre i San Francisco, men glemte aldrig episoden i Sidney. Så en dag læste han i aviserne, at en stor engelsk flådeafdeling var kommet til byen.

– Eskadren er under kommando af kontreadmiral Down, stod der.

Billy genkendte navnet. Nå, var denne babyløjtnant nu blevet admiral? Det var bedst at undersøge sagen lidt nærmere.

Joh, det viste sig virkelig, at eskadren var under kommando af Billys gamle fjende. Da Billy var kommet til dette resultat, sad han og pralede på et værts- hus over for sine venner.

– Er der et af helvedesskibene, der mangler en *able seaman*, så har jeg intet mindre end en admiral til skipperen. Billigt til leje. Meget billigt! Jeg vil shanghaje denne kontreadmiral Down!

Kammeraterne grinede.

– Når han tilfældigvis besøger en af havneknepperne? grinede en af dem. Det er jo sådanne steder, britiske admiraler plejer at komme!

– Næh, Billy venter måske på at blive inviteret til cocktailparty om bord på admiralsens skib! drillede en anden.

– Jeg har en plan, svarede Billy. I må hjælpe mig Og I skal få det pænt betalt.

I de nærmeste dage blev kontreadmiralen skygget af Billys medarbejdere hver eneste gang, han var i

land. Bøllerne fandt ud af, at han en bestemt aften skulle til stor middag hos et medlem af San Franciscos society et stykke uden for byen.

– Så slår vi til! erklærede Billy med et ondskabsfuldt grin. Det sker i aften. Fuldriggeren »Macedonia«, der skal sejle i morgen tidligt, mangler folk. Skipperen skal få en admiral som matros!

Da festen var forbi, og admiralen var på vej tilbage til San Franciscos havn, blev det fine hestekøretøj, hvori han sad, standset midt på landevejen. Et andet køretøj havde gjort holdt foran admiralsens, og ud af det sprang seks banditter.

Et par af slynglerne gav kusken nogle slag over nakken. De andre sprang hen og åbnede vogn døren. Admiral Down gjorde sig parat til at kæmpe. Han var stadig en god bokser og slog godt fra sig. Men seks mod én var i hvert fald to for meget for ham.

Pludselig segnede admiralen om – ramt i nakken af en modstander, der angreb fra ryggen. I fuld fart kørte bøllerne deres offer til byen. Her trak man den fine uniform af admiralen og iførte ham nogle snavsede klude.

– Han skal også vaskes, når han skal om bord i et fint skib som »Macedonia«! grinede Billy.

Og så smurte man admiralsens ansigt ind i gadesnavs, hvorpå man hældte en pæn portion whisky i ham. I whiskyen var hældt et sovepulver.

»Macedonia«s skipper anede intet om sin nye matros' identitet. Billy sagde ikke noget. Skipperen spurgte heller ikke. Det gjorde man aldrig, når man hyrede besætninger på denne måde.

Admiral Down vågnede først, da »Macedonia« næste formiddag var ude i rum sø. Han lå svinebundet i lastrummet.

– Nå, dit drukne svin, kan du så se at komme på højkant! råbte en af styrmændene og sparkede til det nye besætningsmedlem.

Down rejste sig og gik til arbejdet uden at knurre. – Hvad hedder du, din beskidte havnebums? spurgte skipperen.

– Jack Fuller, svarede kontreadmiralen.

Han var fast besluttet på ikke at røbe sin identitet, før skibet atter var i havn.

I den efterfølgende tid blev det klart for »Macedonia«s officerer, at Scareface Billy denne gang havde solgt dem en virkelig kvalitetsvare. Denne Jack Fuller viste sig at være en førsteklases sømand.

– Han er bare en almindelig sut, sagde 2. styrmand. Men han har visse ret fornemme manerer. Dem skal vi nok få pillet ud af ham. Bare han laver den mindste bommert, skal jeg være over ham. Fyren trænger til nogle dask under trynen!

Men Jack Fuller – alias admiral Down – begik aldrig nogen bommert. Han passede sit arbejde upåklageligt. Og han klagede ikke engang over kosten, der ellers ikke var den bedste. Fullers rolige gemyt irriterede styrmanden.

– Kosten her om bord er vel luksusæde imod det,

et svin som du plejer at have i truget? drillede 2. styrmand.

– Jeg klager ikke, svarede Fuller.

– Det skal du heller ikke prøve på, for så skal jeg vride trynen om i nakken på dig!

Fuller svarede ikke, men vendte ryggen til for at fortsætte sit arbejde.

– Hva' fanden, vender du ryggen til en overordnet! brølede styrmanden, idet han gav Fuller et spark over benet.

Den godmodige matros vendte sig om og sagde ganske roligt:

– Styrmand, jeg formoder, at De fortryder, hvad De har sagt og gjort. Jeg forventer en undskyldning.

– Du kan få denne her! knurrede 2. styrmand.

Fuller måtte indkassere et slag lige under øjet. Matrosen virrede med hovedet, betænkte sig et øjeblik og dukkede for endnu et hårdt slag. Så slog han igen.

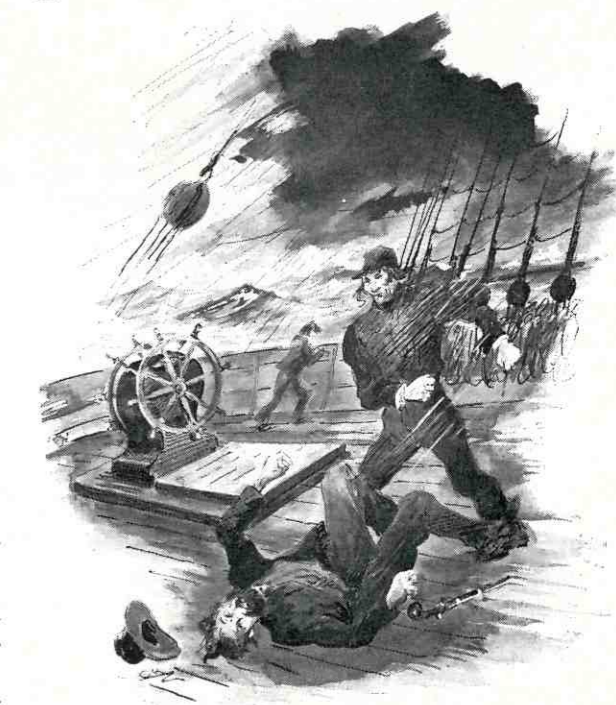
Styrmanden gik i dækket med et brag, rejste sig igen, langede vildt og upræcist ud og fik endnu et slag. Denne gang varedet det længe, inden han rejste sig.

Kaptajnen havde overværet scenen og kaldte Fuller til sig.

– Du ved måske, at jeg kan straffe dig for forsøg på mytteri? Du har slået på en officer. Men det bæst har længe været ude om sig.

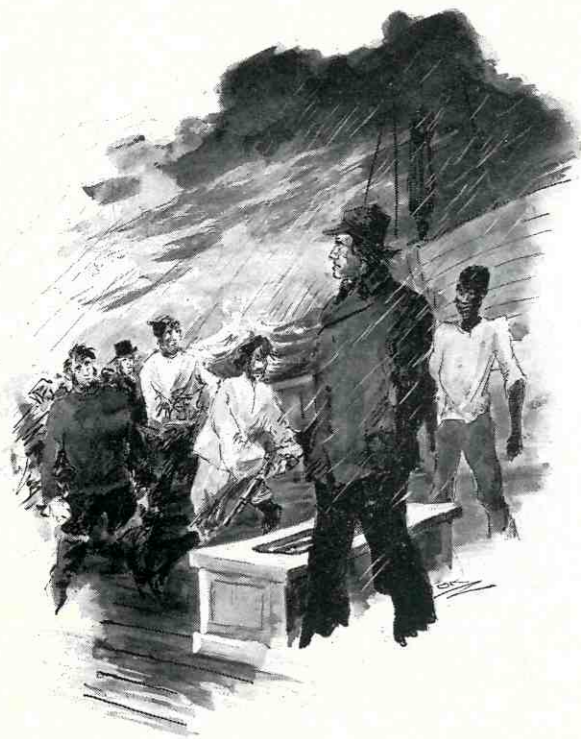
Så gik skipperen hen mod den slagne styrmand og beordrede en af matroserne til at hælde en pøs vand over Fullers plageånd.

Styrmanden vaklede op. Da han var kommet nogenlunde til hæfterne, begyndte han at svine Fuller til.



Koldblodigt sprang Fuller ind på skipperen og slog ham i dækket med ét slag.





– Omstændighederne har tvunget mig til at tage kommandoen. Herefter har alle at adlyde mig, sagde Down.

– Nå, sagde skipperen, da De altså mener, at Fuller er en dårlig matros, får De nu selv lejlighed til at gøre det bedre. Fra i dag afløser De Fuller – og omvendt.

Således blev admiral og matros Jack Fuller Down styrmand. Men han røbede stadig ikke, hvem han virkelig var. Og »Macedonia«s skipper fandt heller ingen grund til at spørge, selv om han hurtigt fandt ud af, at Fuller var en dygtig navigatør.

I den engelske eskadre savnede man selvfølgelig hurtigt admiral Down og gav sig til at undersøge sagen. Kusken, der skulle køre Down hjem, kunne fortælle, at han var blevet overfaldet, og at admiralen sandsynligvis var blevet kidnappet.

Aviserne begyndte at skrive om affæren, og det var lige ved at udvikle sig til diplomatiske forviklinger mellem England og USA. Men efterhånden fandt man så nogenlunde ud af sagens sammenhæng.

Da man begyndte at fatte mistanke til Scareface Billy, var denne sporløst forsvundet. Lidt senere erfarede man dog, at irlænderen var taget til Sydamerika, og her kunne han ikke rammes hverken af britisk eller amerikansk lov.

Der var én ting, man ikke vidste: Hvor admiralen var for øjeblikket. Man vidste ikke engang, at han var blevet »solgt« til »Macedonia«.

Down, eller Fuller, passede stadig sit arbejde om bord til skipperens fulde tilfredshed. Kaptajnen på »Macedonia« hørte ikke selv til Guds bedste børn. Tit forsømte han arbejdet på grund af drukkenskab,

og mange gange fungerede Fuller i hans sted, når skipperen var for fuld.

Kaptajnen havde respekt for den nye 2. styrmand og begyndte endog at sige »De« til ham. Ja, skipperen favoriserede ligefrem Fuller på 1. styrmands bekostning, og selvfølgelig blev styrmanden både gal og irriteret.

En dag, da skipperens favorisering af Fuller havde vakt ekstra irritation hos ham, begik han en navigationsmæssig brøler. Kaptajnen, der atter havde drukket for meget, brølede:

– Idiot! Egentlig burde jeg gøre Dem til matros. Men De bliver 2. styrmand i stedet for, og Fuller overtager Deres job!

Skipperen havde sat næsen op efter en rekordrejse, men vindstille ødelagde alle chancer. Og så blev manden endnu mere fortrukket. En dag kom vinden endelig igen.

– Kaptajn, vi får en fuld storm inden længe! advarede Fuller. Jeg råder Dem til at mindske sejl.

– Og jeg råder Dem til at holde kæft! svarede skipperen. Der bliver ikke bjærg et eneste sejl, før det passer mig!

Stormen kom. Kaptajnen var lige ved at sejle rigningen over bord. Skibet begyndte også at lække.

– Det er sindssygt at sejle sådan! sagde Fuller.  
– Hold kæft! brølede kaptajnen og kastede en koflagnale efter ham.

Det var en forbier. I sin omtågede tilstand trak skipperen nu sin revolver og begyndte at plaffe løs. Et skud ramte rorgængerens, der flygtede fra sin post og lod ror være ror.

Roret gik helt i borde, og et øjeblik efter ville rigningen være blæst over bord. Kaptajnen blev ved med at skyde, men koldblodigt sprang Fuller ind på ham og slog ham i dækket med ét slag. Så gav han sine ordrer til besætningen. Alle adlød, og skibet var reddet.

Da skipperen kom til sig selv og havde fået et par pøse vand i hovedet, kaldte Fuller også den nye 2. styrmand til.

– Må jeg præsentere mig, sagde han. Jeg er kontreadmiral Down fra His Majesty's Navy.

Besætningen kom nærmere. Alle lyttede. Skipperen var ved at tabe næse og mund. Down fortsatte:

– Jeg er ved list og med overmagt blevet bragt her ombord af nogle banditter. Egentlig ville jeg ikke have røbet mig, før vi kom i havn. Nu vil jeg til gengæld føre skibet i havn hurtigst muligt. Omstændighederne har tvunget mig til at tage kommandoen. Og herefter har alle at adlyde mig – også skibets tidligere fører.

Enkelte blandt besætningen var måske til at begynde med i tvivl, om de virkelig stod under kommando af en rigtig britisk admiral. Men da de stiftede nærmere bekendtskab med Downs myndighed og faglige dygtighed, svandt deres tvivl.

(Fortsættes side 66)



## Historien om en rømning

Tekst ved Sigurd Jonassen. - Illustrationer af Erik Pålsson



Skibsfører H. L. Møller, der nu er bosiddende på Christianshavn, fortæller her nogle erindringer fra de unge år, bl. a. historien om en rømning.

Jeg er født 1893 i Nysted men emigrerede 1900 med mine forældre til Østerbro i København, hvor jeg tilbragte hele min ungdom og efter konfirmationen kom til søs.

Barndommens dage var dengang anderledes end i dag. Vi drenge havde så godt som alle byplads, og det kneb ofte med at beholde disse pladser. Skoletiden var fra 8-13, og kl. 14 skulle vi møde på plads. Fik vi nu 1 times eftersidning, blev det efterhånden kotyme, at vi bad om 3 slag af spanskrøret for at slippe for eftersidning. Ellers nåede man ikke hjem til en rugbrøds-klemme og kaffe, før man kom på byplads. Lønnen var 1½-3 kroner pr. uge. Vor legeplads var Frihavnen, men det var jo mest om søndagen, vi kunne komme dér. Mange gange har jeg fået en god kødret fra affaldskasserne ved DFDS's anlægsplads ved vestkajen, hvor de store Amerikabåde lagde til, og hvor mad og resterne fra kabyssen blev båret over.

En stor oplevelse for hele vor familie blev 1901, da der blev indlagt elektrisk lys i vor lejlighed. Hængelampen i stuen fik en 15 lys pære og en 10 lys i sovekammeret. Vi synes, det var, som solen kom ind i lejligheden. Køkkenet havde stadig petroleumlampe.

Min far var skipper og ejede en fragtskude, der lastede 60 tons og sejlede på Østersøen. Det var det helt store, når sommerferien begyndte, og hele familien kom ombord i de 6 uger. Der var ingen, der spekulerede på, hvad man skulle være, når konfirmationen var overstået. Vi konfirmander mødte op med



Vi bad om tre slag med spanskrøret for at slippe for eftersidning.

vor 2 krone til præsten ved kirken, hvor jeg blev konfirmeret, Frihavnskirken. Det var kotyme om mandagen efter konfirmationen.

Jeg kom så ombord hos far et års tid i indenrigsfart og derefter i Grønlandsfart. Senere på langfart med sejlskib på Brasilien og Island indtil 1913, da jeg aftjente min værnepligt i »Peder Skram«.

Om efteråret blev jeg permitteret. Nu ville jeg til Hamburg og mønstre ud derfra. Vi skulle dengang for at komme på navigationsskole have sejlet mindst 1 år som matros på langfart. Da jeg fortalte hjemme om min hensigt, sagde min far: »Tag med alle andre nationer, blot ikke en tysker.« Han havde nemlig oplevet det.

Jeg var ca. 14 dage hyresøgende i Hamburg og fik så hyre med en firemastet bark »Dalbeck«. Det var en Hamburger-bark, 4300 tons, 43 mand hvoraf 8 danske matroser. Min far fik ret!

Vi lastede cinders til nedre Kalifornien, og rejsen rundt Kap Horn med sejlskib blev ingen dans på roser. Det tog 179 dage, og behandlingen var ikke god – maden endnu dårligere. Kun fersk mad hver søndag (dåsemad) ellers salt kød fra Argentinas sletter. Dengang importerede Europa bøffelkød saltet i tønder, og det var jo som skabt til søfolk – godt salt – en smule fordærvet og dermed godt egnet til søbrug. Om lørdagen fik vi klipfisk. Søndag som sagt dåsekød. De øvrige middage: brune bønner, ærter, hvide bønner, linser og grynretter. Kartofflerne slap op 14 dage efter afgang, men så var der på store dåser noget, der blev til kartoffelmos og smagte mærkeligt, desuden hårde kiks, intet pålæg bortset fra noget, der smagte efter ost. Hver lørdag blev der bagt frisk sigtebrød – 1 brød til hver lukaf. Vi var 12 mand i vort lukaf, så for at ingen skulle blive forfordelt, blev brødet delt i 12 skiver, og en mand vendte sig om og sagde, hvem der skulle have den skive, som en anden udpegede (helt ærligt spil). Jo, jo, det var en rejse, som huskes. Omsider ankom vi til Santa Rosalia og fik begyndt losningen. Besætningen måtte selv i lasten og fyldte i store sivkurve, som var medbragt fra Hamburg. Nu er cinders jo ret store, så de fleste måtte pilles op med fingrene, da det var umuligt at stikke i dem med skovle. Det tog 14 dage at komme til bunden af lastrummet, og da var langt fra halvdelen taget. Da vi havde arbejdet en ugestid, bestemte en kammerat og jeg os til at gemme os i en engelsk fuldrigger, som var klar næste dag til at sejle til Australien. Vi gemte os i lastrummet om natten og sov sødt til vi blev vækket om morgenen af besætningen og politi fra land. Vi troede, vi var de eneste, der var rømmet fra »Dalbeck«, men der var yderligere 8 tyske matroser, der ville væk – og så var der jo knaphed på arbejdskraft til koksene. Nu var der ikke til at komme andre veje end at komme bort ad søvejen, thi Santa Rosalia lå midt på halvøen, og nord på var der sandørken, der ikke kunne forceres til fods. Derfor søgte vi alle søvejen. Vi kom ombord i tyskeren igen, men min kammerat og jeg nægtede at arbejde. Ja, så kommer I



Vi havde det nøjagtigt som i et løvebur i en zoologisk have.

i kalabussen (arresten). Der kom vi så og levede udmærket. Vi var jo ikke vænnet til fersk mad. De 8 tyske matroser gik i arbejde igen.

Vort rum var bygget af røde mursten på tre af siderne – det fjerde var et jerngitter. Nøjagtigt som et løvebur i Zoo. I fugerne sad masser af væggelus, der var en ren svøbe om natten. Vi lå på det bare cementgulv, og vi var til tider 30 i samme rum. WC var en kødtønde, der stod i det ene hjørne, så stanken var ikke rar, men vi var unge og ikke spor forvante. Temperaturen var 30-32°, så påklædningen var en skjorte og et par benklæder. Det var alt, hvad vi havde fået med fra skibet.

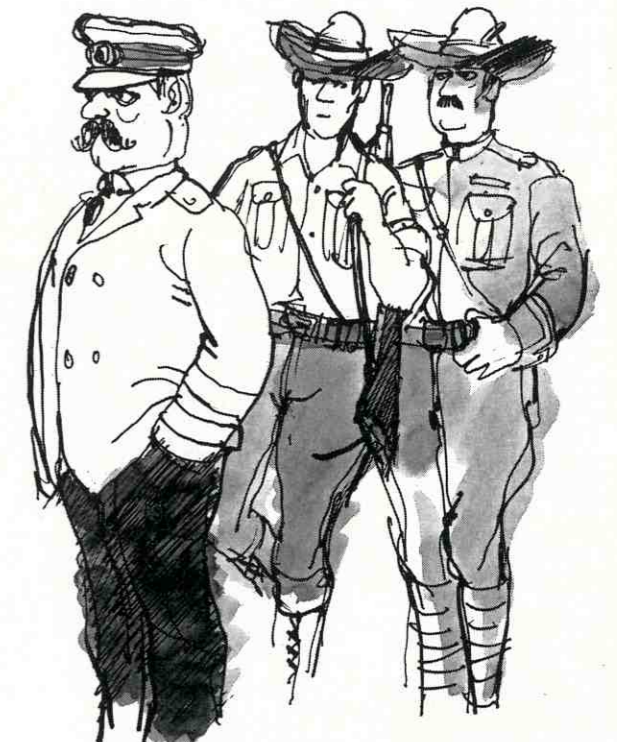
Før 1. verdenskrig var den tyske sømandslov sådan, at rømmer en mand i udlandet, og skipperen får fat i ham igen, så har vedkommende tabt al ret. Han må tage med tilbage uden at få hyre (løn), og hans ejendele tilfalder rederiet. Jeg kendte denne lov, derfor ville jeg ikke gå i arbejde igen. Da vi havde været 14 dage i kalabussen, var vi fulde af utøj. Under vor livrem krøb lusene (der var vel varmest). Nu havde vi et par sække, som vi brugte om natten til madras, dem svøbte vi om os, og så måtte vi vaske tøjet ved en vandpost i gården.

Der, hvor vi var arresteret, var både politi og soldater, så jeg sendte en soldat ned til kaptajnen og bad ham komme op og tale med os. Han kom og spurgte os kort »Was vollen sie mir?« Vi bad om noget af vort tøj. Jeres tøj tilhører mig og rederiet... og så talte han med kommandanten og har sandsynligvis fortalt, hvilke forbrydere vi var.

Vore skibskammerater kom ofte på besøg og gav os bøger, og af dem fik vi også mere tøj. Efter 29 dage blev vi hentet, og der måtte betales 5 mexicanske dollars pr. dag. Det passede med de penge, vi havde tilgode.

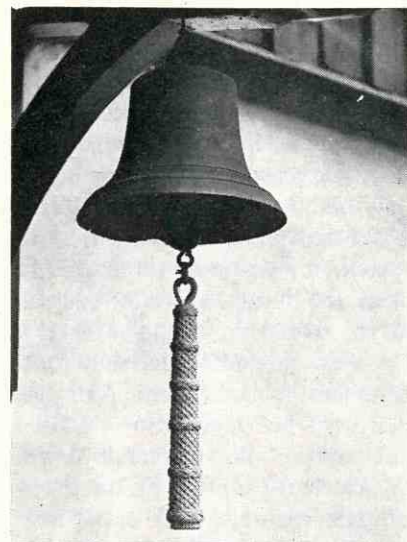
Da vi nu var godt kede af at gå ledige, gik vi i arbejde igen. Vi indtog 1400 tons ballast, og da vi var sejlkklar, blev skibet slæbt ud og fortøjet i yderhavnen mellem to bøjer. Bådene hejst og ingen landlov. Min gode tyske vagtkammerat, en letmatros, havde nattevagt, og jeg bad ham kalde på mig og min kammerat, når skipperen og 1. styrmand var gået ned. Kl. 1 vækkede han os. Vi tog det nødvendige tøj og stoppede det i en balje. Jeg firede mig ned ad en line, og min kammerat firede baljen ned til mig, hvorefter han selv kom efter. Risikoen var stor. Der var hajer, men vi regnede ikke med, at de kom ind i yderhavnen. Vi svømmede ind til en norsk 4 mastet bark, som også lossede koks, fordelte tøjet hos matroserne og fik 2 flasker vand og en del norske kiks, så mange som vi kunne have indenfor skjorten. Derefter gik turen op i bjergene. Kl. 4-5 morgen var vi så højt oppe, at vi følte os sikre. Der oppe fra havde vi den fineste udsigt over havnen og golfen. Ved 9-tiden blev »Dalbeck« slæbt ud fra reden og ankret op. En båd blev sat i vandet, og senere hørte vi, at skipperen og 5-6 mand havde gennemført skibene i havnen og overalt i den lille by, men vi var jo langt borte. Om eftermiddagen blev merssejlene hejst, og så var jeg klar over, at afsejlingen ville ske om aftenen, når vinden blæste op fra land. Næste morgen så vi »Dalbeck« langt borte fra Santa Rosalia. Vi gik så ned til havnen og talte med vore norske venner ombord i »Nordhav«. Kaptajnen tog vel imod os, og vi mønstrede for rejsen til Portland med »Oregon«. Efter næsten 3 måneders rejse gik vi i land i Portland og havde så mange dollars i afregning, så vi klarede os til vi fik arbejde.

(Fortsættes side 66)



- Was wollen Sie mir?





# JULEGAVER med SØMANDSKNUDER

Ved KAJ LUND

Fig. 1.  
Edvard Sabins  
klokkestjert.

## Katning med fladknob

Klædning med et knyttarbejde for at opnå en dekorativ virkning kan have sin berettigelse, hvor man ønsker at give en ny og interessant overflade til en genstand, f. eks. et håndtag, et skaft, en flaske, en hank, en skål, en lampesokkel eller lignende.

En del eksempler på klædning med fladknob er vist i bogen »Knyttmodeller og Knytteideer«, men bogen går ikke i detaljer med de enkelte komponenter og med de grundlæggende processer. Derfor skal de få en nærmere omtale her, og samtidig vises der forskellige nye modeller, som måske kan medvirke til at sætte fantasien i sving hos andre og inspirere dem til selv at finde noget helt nyt.

Selve knytningen foregår på normal vis, men to funktioner kan dog rumme problemer for begyndere. Det gælder dels påbegyndelsen af arbejdet og dels spørgsmålet om, hvorledes man skal fastholde genstanden, medens den bliver klædt.

## Den tredje hånd

Normalt kan kun de første knob knyttes ved hjælp af knyttepladen, hvori arbejdet sættes fast med nåle.

Det bliver alt for kompliceret at arbejde med en tredimensional genstand, f. eks. en flaske, på knyttepladen. Man må indrette sig efter forholdene, og i mangel af en tredje hånd til at holde fast i genstanden, medens man knytter med de to andre, kan man ofte klare sig ved at klemme genstanden fast mellem knæene under knytningen. Her har man »den tredje hånd« (se fig. 12), og man kan hurtigt opnå rutine i at arbejde på denne måde.

## Påbegyndelse af klædning

Blandt de mange muligheder, som bl. a. omtales i »Knyttbog for begyndere«, må påbegyndelsen med løse knob regnes for den nemmeste og mest dekorative til dette formål. Den behøver ikke at skjules under et bændsels eller et tyrkerknob.

Fig. 2 A viser fremstillingen af det løse fladknob af to dobbeltgarn, der er sat op på knyttepladen med en nål.

1 B. Den afsluttende færdiggørelse af det løse knob: de små øjer foroven fjernes helt ved at holde fast i grundgarnene med den ene hånd og skubbe knobet helt op med den anden hånd.

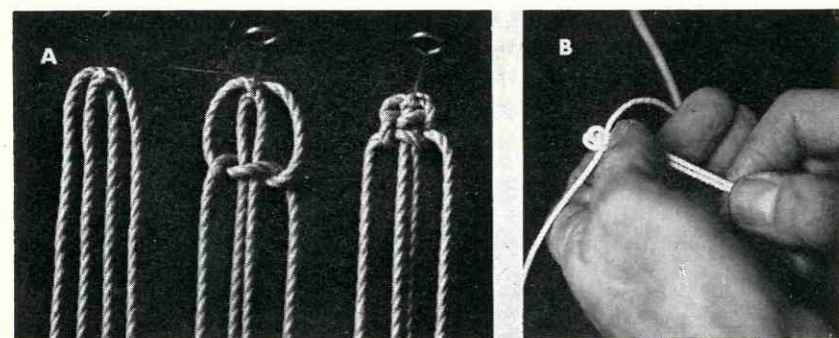


Fig. 2. Fremstillingen af løse knob og sammenknytning af disse.

Fig. 3. En række løse knob sammenknyttes til en ring.

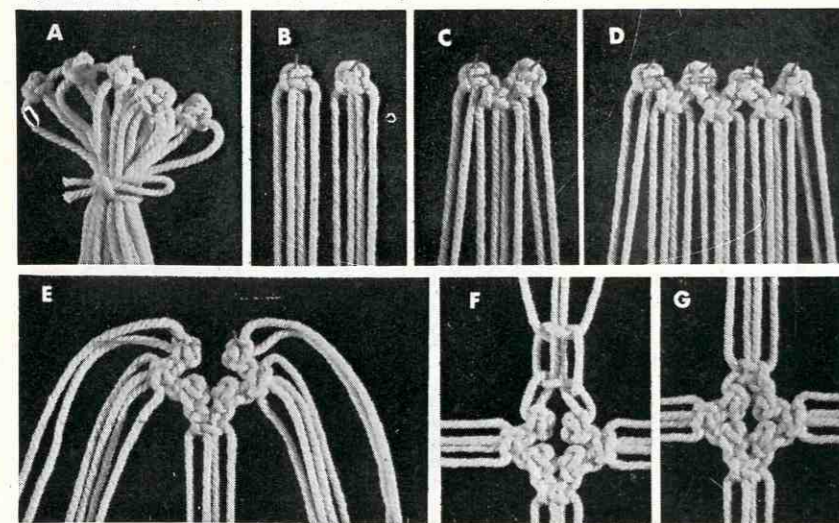


Fig. 3 A. De løse knob samles i et lille bundt.

3 B. To af de løse knob sættes op side om side på knyttepladen.

3 C. De to løse knob samles ved hjælp af et tredje, der udføres med to garn fra hvert af de første knob.

3 D. En række løse knob er sat op på pladen og samlet ved hjælp af en ny række knob.

3 E. Når man har en tilstrækkelig længde til at nå rundt om den genstand, som skal klædes, bøjes rækken til en ring. I dette tilfælde er der kun fire knob i rækken. Se en større ring fig. 7B.

3 F. Ringen samles med et fladknob.

3 G. Rækken er nu samlet til en ring, der kan smøges over den genstand, som skal klædes.

## Dekorert flaske (fig 4)

Fig. 4 A. Otte løse knob er sat op side om side og samlet med en ny række knob.

4 B. Rækken er samlet til en ring og lagt omkring flaskehalsen lige under patentproppen.

4 C. Efter tre rækker almindelige knob er gået over til forskudte plattinger med otte plattinger i hver række. Hvor flasken er begyndt at blive bredere, er der tilsat yderligere fire garn (to dobbeltgarn i hver plattning). Tilsætning af garn kan udføres som i fig 5. Læs i øvrigt »Knyttbog for Begyndere«.

4 D. Knytningen er fortsat med 48 garn i forskellige mønstre.

4 E, F og G. I det sidste stykke er der knyttet med almindelige knob i forskellige mønstre. Nederst er der sluttet af med en ribbe.

Når flasken skal overrækkes som gave, er den stadig fuld og forsynet med en urørt patentprop. Derfor medfølger en korkprop med hoved, som kan tages i anvendelse, når flasken eventuelt senere skal fyldes igen.

Klædningen af proppen er påbegyndt som i fig. 3. Efter 3 G er der tilsat yderligere fire løse knob. Efter tre rækker med otte knob i hver er der sluttet af med en ribbe.

## Varianter fig. 6 og fig. 11

Snapsflasken fig. 6 er dekoreret af tømrer H. J. Hansen, som har påbegyndt knytningen ved at fastgøre garnene omkring flaskehalsen med et stykke klæbestrimmel, der derefter er dækket med bevikling.

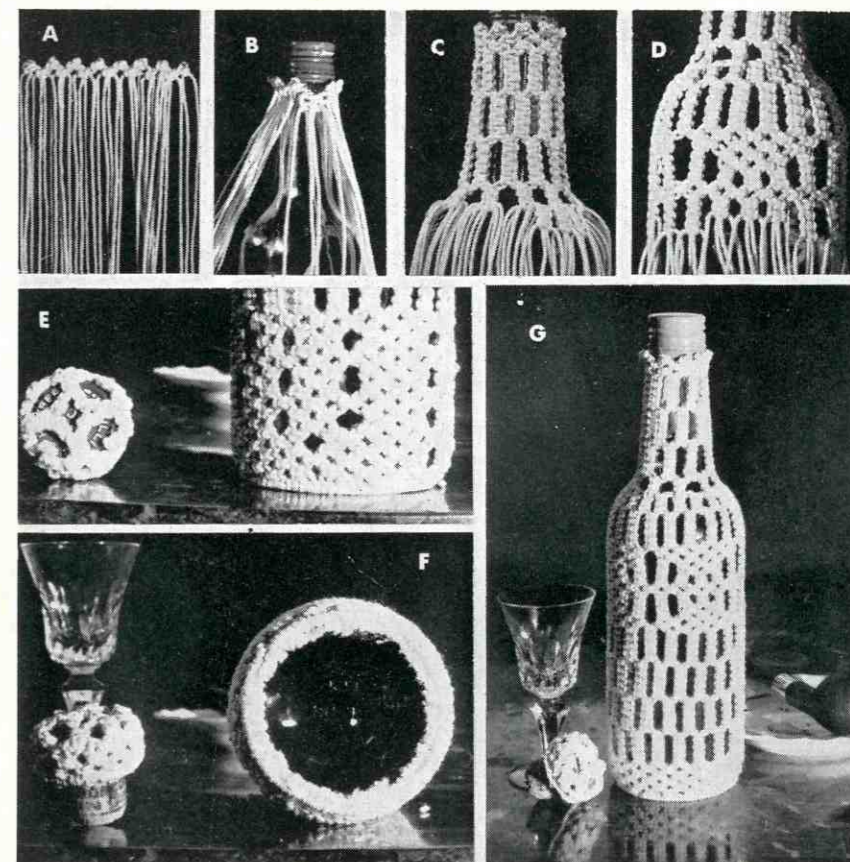


Fig. 4. Klædning af en flaske med fladknobskatning.

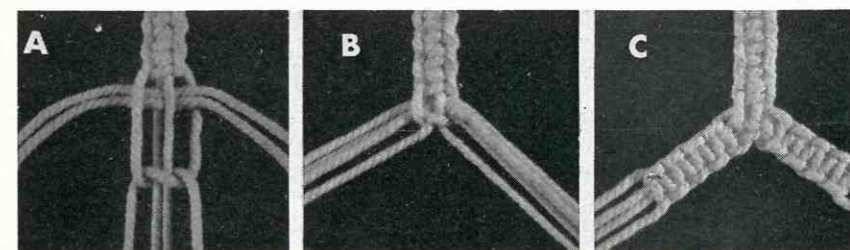
På fig. 6 A ses, hvorledes der er holdt ca. 20 cm lange garnender foroven. Disse skal anvendes som vist i C til senere at dække fastgøringen med et ekstra lag knytning, som afsluttes med frynser midt på flaskehalsen. I øvrigt er de forskellige dekorative mønstre på flasken omtalt i »Knyttbog for Begyndere«.

Flasken fig. 11 er dekoreret af kaptajn A. Bolvinke. Det er en lille parfume flaske, vist i naturlig størrelse, klædt med garn 12/6. Knytningen er påbegyndt med 48 garn i 12 plattinger. Garnenes antal er senere øget med 50%, og der er sluttet af fornedet med perleknob.

## Dekorerede krukker

Her er klædning med fladknob udført på tomme syltetøjsglas af den slags, »som ikke tages tilbage«, men som har en så smuk buttet form, at man ikke nænner at kaste dem bort. I forbindelse med dekoreringen

Fig. 5. Således fordobles garnenes antal fra 4-8. På samme måde kan antallet øges fra 4-6.





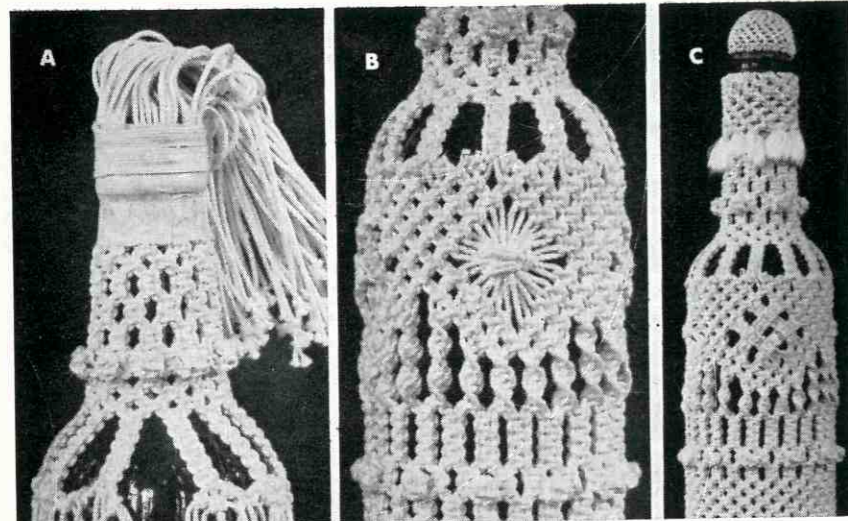


Fig. 6. H. J. Hansens metode til klædning af en flaske.

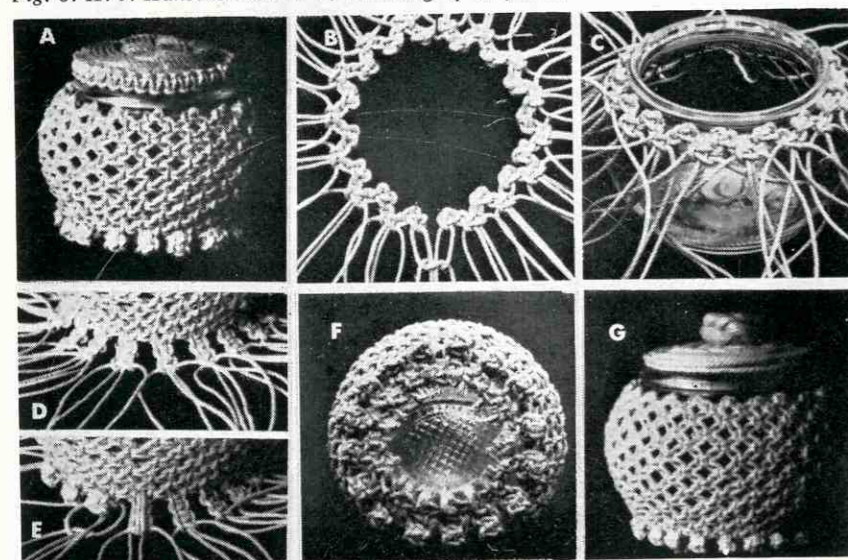


Fig. 7. Klædning af en krukke med fladknobskatning.

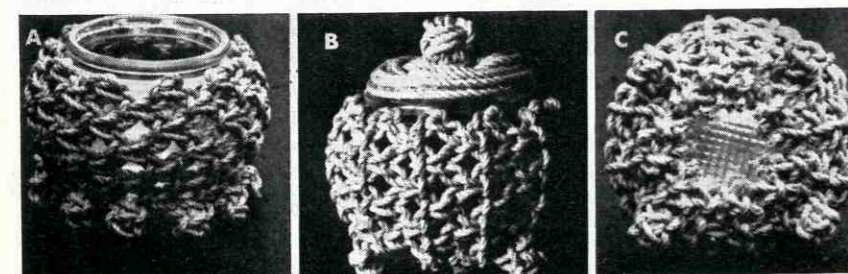
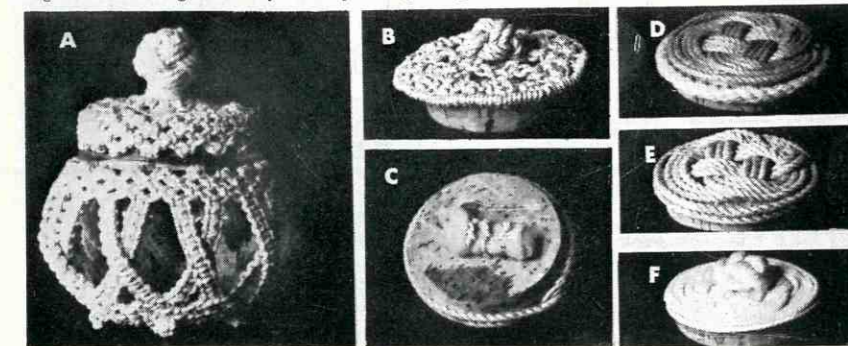


Fig. 8. Fladknobskatning med groft garn.

Fig. 9. Klædning med krydsede plattinger og dekoration af låget.



kan sådan en krukke indrettes til at indeholde tobak, sukker, konfekt eller lignende. Klædningen giver ikke alene en dekoration, som kan varieres i det uendelige. Man mangedobler også dens styrke, så den kan tåle at falde på gulvet. Det tilhørende låg af metal eller plastic kan godt klædes, men det er næsten bedre at anvende en flad korkprop. Låget kan dekoreres ved at pålime en knyttet roset eller et udfoldet tyrkerknob.

Fig. 7 A. Krukken er klædt med 2 mm hampegarn. Låget er kantet med en plating af samme garn og med et pålimet tyrkerknob af tykkere hampegarn.

7 B. 16 løse knob er samlet til en ring.

7 C. Ringen er lagt omkring krukken overkant og fastholdes af halsen foroven.

7 D. Efter knytning af i alt 12 rækker, først med voksende og derefter med aftagende maskestørrelse, er der knyttet ud i 16 3-garnsplattinger.

7 E. Af plattingerne er knyttet perleknob, som vil danne 16 små fødder under krukken (om perleknob læs »Knyttbog for Begyndere«).

7 F. For at få de afskårne garnender godt ind under krukken bund er knyttet endnu mindst en række knob med alle 48 garn, hvorefter disse er skåret kort af.

7 G. Variant klædt med bomuldsgarn 12/18. Hertil er medgået 40 garn, ca. 50 cm lange.

Fig. 8 A. Til klædningen er her benyttet 3 mm tykt hampegarn, hvilket kun giver plads til 11 knob i omkredsen og 7 rækker knob, før der er sluttet af med 11 perleknob forinden.

8 B og C. Her er med 3 mm hampegarn startet med 12 løse knob og knyttet skiftevis højre- og venstreknob, så »nakkerne« danner lodrette striber. I næstsidste række er hvert tredje knob udført som perleknob, således at krukken kun får 4 ben. Låget er klædt med tyrkerknob og forsynet med knap af en abenæve.

9 A. Her er anvendt bomuldsgarn 12/36 og startet med 20 løse knob. Efter 3 rækker almindelig knytning går over til lange plattinger, der krydses to og to og senere samles ved yderligere et par rækker almindelig knytning. Krukken hviler på fem perleknob.

Dette låg er klædt med knytning påbegyndt med løse knob 10 mm nede på lågets yderkant. Efterhånden som man nærmer sig centrum, formindskes antallet af knob i rækken, idet der knyttes over stadig flere grundgarn. Til slut samles alle garnenderne med et lille bændsels og skjules under et tyrkerknob.

9 B. Ved dette låg er knytningen påbegyndt i centrum (som i fig. 3) og udviklet som en roset med afslutning af en ribbe i yderkanten.

9 C. Hvis man ønsker en svamp på indersiden af tobakskrukken låg, kan den fastgøres således: De 6 kordeler fra abenævens to tampe er med en nål ført igennem korkskiven og samlet på undersiden to og to med råbåndsknob omkring svampen.

9 D. Variant af dekoreret låg med et pålimet tyrkerknob og kantning af en pålimet kordelring.

9 E. Variant med pålimet tyrkerknob. Knobets yderste tampe er fortsat i et par rundtørner omkring lågets yderkant, så der dannes en fals.

9 F. Variant af låget dekoreret med bomuldsgarn: Et tyrkerknob suppleret med fem rundtørner. Knappen er et sjoverknob med krone fastgjort med lim. Knobets kordeler er ført ned gennem korkskiven for at give ekstra styrke.

#### Kombination af fladknob og halvstikskatning

Fig 10 er en kapselåbner formet som en salamander og udført af tømmer H. J. Hansen. Materialet er teaktræ suppleret med 2 solide små messingskruer. Klædningen med bomuldsgarn 12/12 er påbegyndt nærmest hovedet, og påbegyndelsen er skjult under halvstikskatning (omtalt i bogen »Tovværkskunst«). Efter nogle rækker almindelig knytning følger et mønster af spiraler suppleret af en række perleknob langs med dyrets ryg. Tilspidsning ved halen er klaret ved hjælp af halvstikskatning, hvis påbegyndelse og afslutning er skjult under tyrkerknob.

#### Klokkestjert klædt med fladknob (fig. 1)

Edvard Sabin er vor førende ekspert i fremstilling af smukke klokkestjerter, bl. a. af den type, som er vist på det første billede i denne artikel. Da fremstillingen har været genstand for omtale i tidligere numre af »Vikingen« og bogen »Knyttmodeller og Knytteideer«, skal her blot henvises til illustrationen.

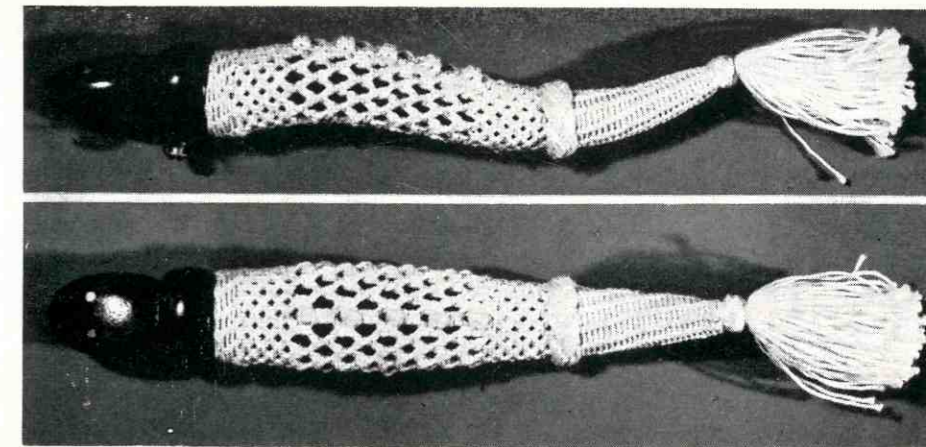


Fig. 10. H. J. Hansens kapselåbner klædt med fladknob og halvstikskatning.

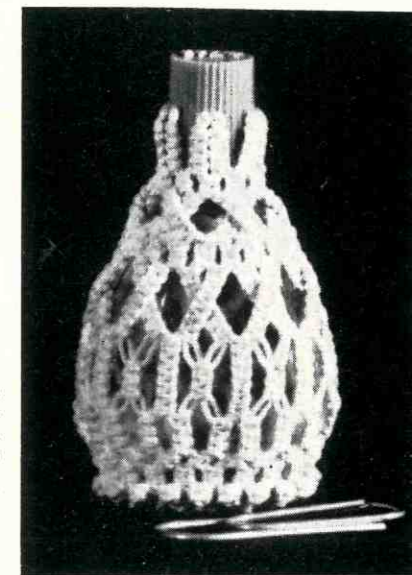
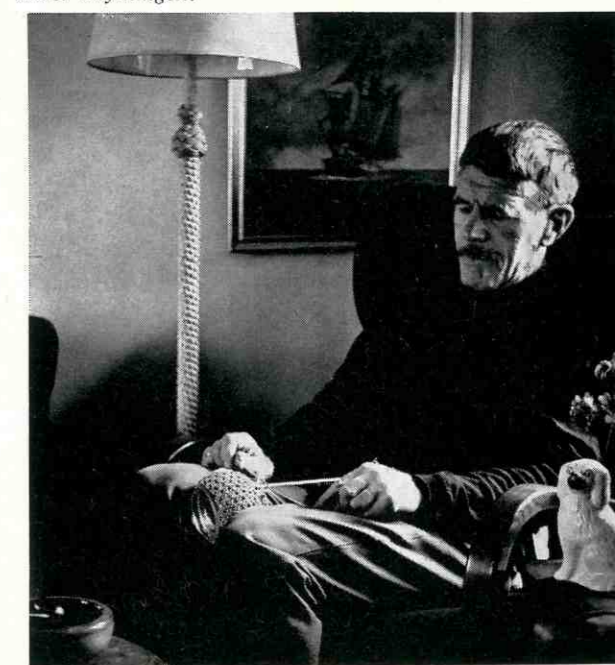


Fig. 11. Kaptajn A. Bolvinkels parfume flaske dekoreret med plattinger af garn nr. 12/6.

Fig. 12. Således kan en tredimensional genstand fastholdes under knytningen.

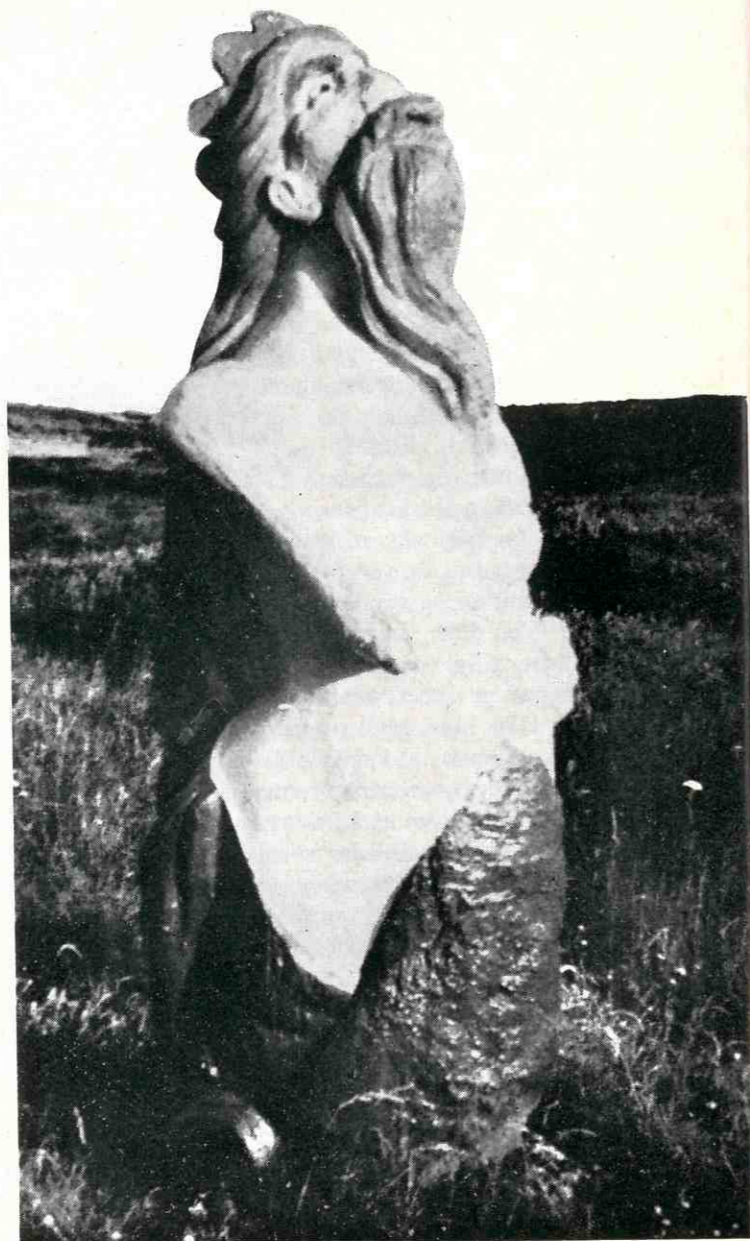




# Galionsfigurens fangenskab

*Digt af*

Jens Morbjerg Madsen



Herude i klitten ved et gulkalket hus  
står jeg så ene og stirrer mod vest.  
En lyd når mit øre –  
det er brændingens brus,  
der fortøner sig ind i mit bryst,  
når farten jeg mindes fra kyst til kyst,  
da jeg havde en plads, som jeg syntes om,  
under bovsprydets knejsende bom.

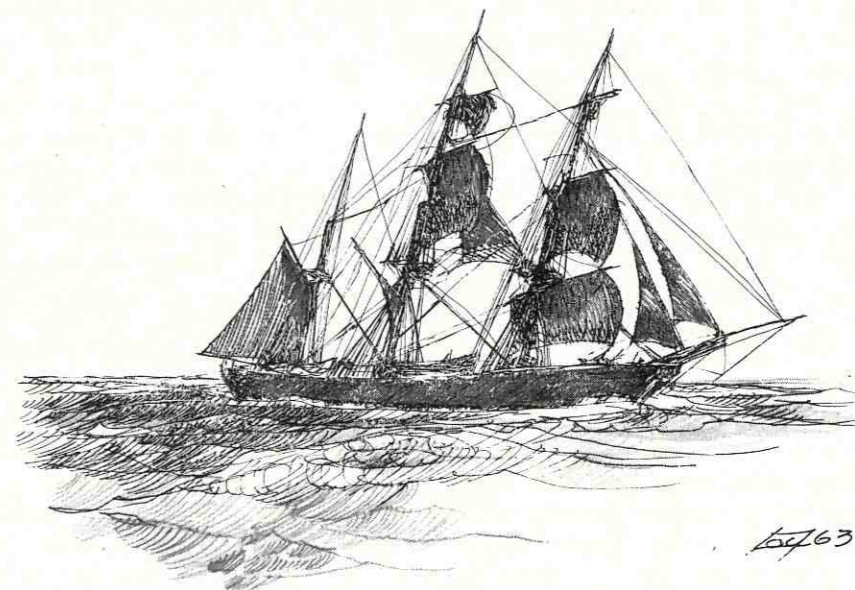
Bag klittens forblæste sand jeg øjner et hav,  
og det er dér, jeg har levet mit liv.  
Under skyernes flugt –  
mellem sømænd så brav  
har jeg fareet på tropernes kyst;  
rundt Kap Horn har jeg taget en dyst,  
når forliset truede vor skude  
i stormenes susen derude.

Jeg står som en statue  
af havets drot  
og kaldes Kong Neptun af navn.  
Ha! – kun en konge i eksil  
uden rige og slot,  
aldrig mere jeg bliver regent,  
sidste rejse for altid er endt.  
De hvide svaners tid er nu forbi,  
jeg har lidt mit sidste havari.

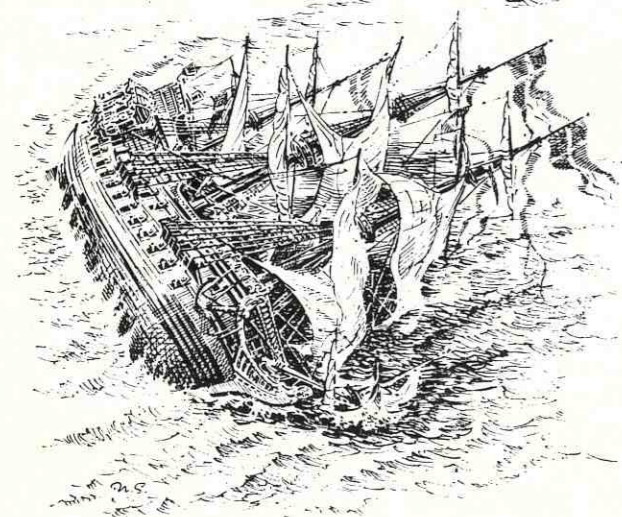
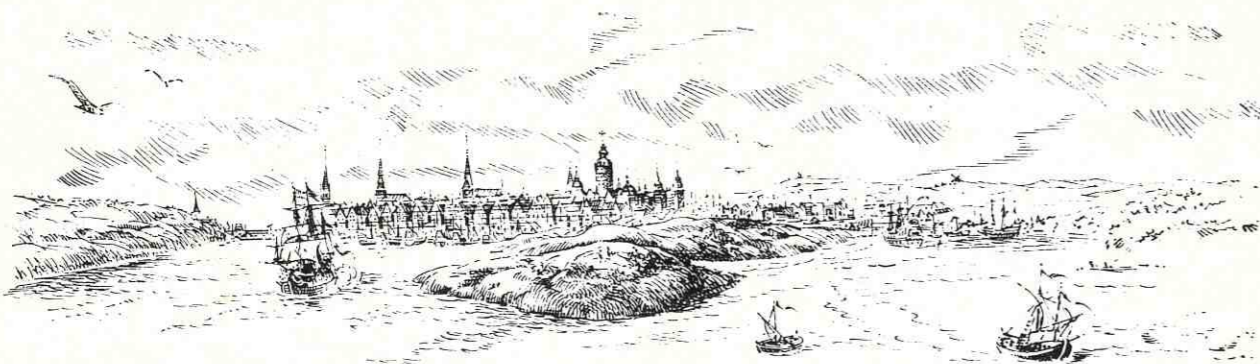
I en stormende nat ved  
den vestjyske strand  
løb vor skude på grund og forliste.  
I det brusende vejr  
tog brændingen hver mand,  
vor sejler blev knust på revlens tand;  
en sø rev mig løs – blev kastet på land,  
forbi var en vagt med en vid horisont  
med embedet ved udkiggens dont.

Jeg blev fundet på stranden  
i dawningens gry  
af en strandfoged, der kørte mig hjem,  
og snart ved min fremkomst  
der stod en del ry.  
En dag blev jeg solgt på auktion  
og står nu på en ny position.  
Mod havet jeg længes med sviende savn,  
for det var dog dér, jeg gjorde min gagn.

Til sidst – nu står jeg bare  
og ser på trafik  
her ved en vej, hvor den suser forbi.  
Tit stopper bilister,  
og de får sig et kik  
fra mig gamle, der er på pension.  
Derfor er jeg nu turist-attraktion,  
en ufri mand, der som en fange i bur  
står her som en galionsfigur.







## Eventyret VASA

Om det svenske orlogsskib, der forliste på sin jomfrurejse i 1628 og først bjergedes 330 år efter.

Af Sigurd Jonassen

### Regalskibet VASA og fregatten JYLLAND

VASA er interessant, fordi der ikke noget sted foreligger rigtige skibstegninger af den tids skibe. De blev ivrigt diskuteret af bygherrer, kongen, en admiral og en skibsbygmester. Når hoveddimensionerne var fastlagt, gav mester selv fra dag til dag besked med passer og målestok til skibsbyggerne om, hvorledes de skulle arbejde. De samlede de enkelte stykker, passede dem til, og efterhånden blev alt det »lurenkik-arbejde« passet sammen, og til sidst blev skibet meldt klar til afløbning. Så mente man, at alt var klar til at kunne sejle med skibet, og alt udført arbejde var så traditionsbundet, at man ikke tænkte på anden fremgangsmåde. Jo måske på ét område: udsmykningen udenbords over vandlinjen. Selvfølgelig skulle skibet virke imponerende. VASA er enestående i sin art, for det første fordi intet andet skib har haft så kort levetid som VASA, men intet andet skib fra 1628 end VASA eksisterer endnu på vor tid hverken på papiret eller i virkeligheden.

Alt dette giver VASA oplysning om nu, da den er hævet, og det der er kommen frem viser, at det er helt utroligt, at det lille skib VASA havde en besætning på 450 mand, men kun drenge kunne stå oprejst nede i skibet.

I 1600-tallets begyndelse var der krig mellem Sverige og Polen. Preussen var dengang polsk, og træfningerne fandt sted ved Østersøkysten. I Sverige var Gustav II Adolf konge, og han var protestant. I Polen regerede hans fætter Sigismund, der var katolik og regnede med, at han og ingen anden havde retten til den svenske krone. På slagmarkerne havde svenskerne fremgang. Den svenske flåde var rustet til tænderne for på bedst mulig måde at kunne opretholde forbindelsen mellem hjemlandet og hæren i Polen, men der var for mange mindre skibe.

I januar 1625 gav den svenske konge befaling til en kraftig oprustning af flåden gennem bestilling af fire krigsskibe »større og hurtigere end fjendens«. Som følge heraf kunne 1627 søsættes et 1400 tons skib, der fik navnet »Vasa« og konstrueredes tredækket. Skibet blev bygget efter de mest moderne meto-

I princippet er der ingen forskel på byggemåden i VASA og vor fregat JYLLAND. Vor er større, højere mellem dækkene, men så begynder det at blive svært at fremhæve den ene for den anden.

Skibsstabiliteten er langt større for JYLLAND end for VASA, men ellers er rejsehastighed og ubekvemme forhold ombord så temmelig ens på Frederik d. II's og Gustav II Adolfs skibe og på skibene fra Frederik d. 6' og Christian d. 8's tid. H.K.

der. Tømmeret, der blev anvendt, var konserveret med svovl, en hidtil ukendt konserveringsmetode.

10. august 1628 stævnedes den svenske stormagtsflådes stolthed »Vasa« ud på sin jomfrurejse. Foråret og sommeren var gået med at gøre skibet sejklart. Der var 64 kanoner ombord, der tilsammen vejede 71 tons. Skibet var i det hele taget flot udstyret og malet i guld, rødt og hvidt. Stockholmerne drog i stort antal ud til Skeppsholmen, hvor »Vasa« lå fortøjet for at betragte det flotte orlogsskib. Især var man betaget af den imponerende galionsfigur i form af en løve med guldglimsende manke. Ombord på skibet var der ved rejsens tiltrædelse en besætning på 133 mand, 300 soldater og 50 bådsmandsfamilier, der skulle landsættes i Vaxholm. Ved tre-tiden lagde skibet fra land, men allerede inden sejlene var slået ud for vinden, var der flere af besætningen, der havde mistanke om, at skibet var for »rankt«, andre var ængstelige for, om kanonerne nu var rigtigt placeret. Man foretog kontrol, men opdagede ikke nogen fejl.

»Vasa« dirigeredes langsomt fra kaj fulgt af beundrende blikke fra en talrig tilskuerskare. Søndagens milde sydvestbrise gav til at begynde med ikke skibet nogen særlig fart. Kl. lidt over fire var man dog rede til at styre ud af Stockholms skærgård for at skibet kunne forene sig med den øvrige hjemlige eskadre. Kun fire fejl var sat, men det mærkedes hurtigt, at skibet var vanskeligt at manøvrere. Så drøner Vasas kanoner, og der lyder hurraråb fra de mange mennesker, der er kommet til stede for at overvære jomfrufærden. Skibet skyder mere fart, men ved Tegelviken kommer pludselig et vindstød, som fik skibet til at hælde og krænge let bagbord, men det rejste sig igen. Et nyt vindstød, og Vasa begyndte at gyng kraftigt. Et tredje fik rælingen til at nå vandet. De få sejl formåede ikke at rette skibet op. Slagsiden øgedes. Besætningen skyndte sig ned for at hale øvre bagbordskanoner til luvert . . . men forgæves. Vandet brasede ind gennem de åbne kanonporte. Slagsiden var for kraftig, og krængningen øgedes for hvert sekund. Tilskuerne var lamslåede, og der lød fortvivlede skrig, da de så den svenske flådes stolthed synke for deres øjne. Vandmasserne nåede nu op til øverste dæk. Forvirringen sinkede redningsaktionen – det nøjagtige antal omkomne er ukendt, men det menes, at et halvt hundrede mennesker mistede livet. Sådan skete katastrofen den 10. august 1628 på Stockholms Ström, da Sveriges stolteste skib sank efter blot en sømils jomfrurejse. Hvis var fejlen? Dokumenterne beretter: » . . . kom emoot Beekholmsuden, der dett alldeles föll sijda med vattnet in genom skottportarne, til dess dett så saktta gick til botten med stående segill, flaggor och allo . . . «

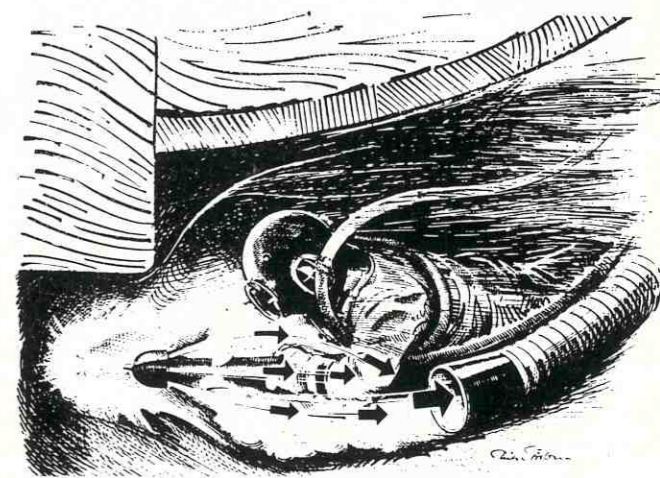
Skibets kaptajn var næppe blevet reddet i land, før han blev fængslet, og overlevende officerer arresteredes umiddelbart efter, men efter bevarede protokoler blev ingen draget til ansvar. Der var hverken tale om fejlagtig lastplacering eller utilfredsstillende manøvrering. Chefkonstruktøren Hybertsson kunne

ikke afhøres om eventuelle konstruktionsfejl, idet han var afgået ved døden før ulykken.

Dagen efter forliset blev det første forhør afholdt over kaptajnen og bygmesteren, og den 12. august blev der affattet en rapport om ulykken til Gustav II Adolf, som opholdt sig i Preussen.

Skibets bygmester blev spurgt, hvorfor han havde bygget skibet så dårligt og så smalt, at det ikke havde nogen »bug«, og gav svaret: »Jeg har bygget skibet efter de tegninger, som er givet mig, og de var godkendt af Hans Majestæt«. Grunden til skibets forlis er udtrykt på gammel-svensk således:

»Felet står uthi, att Skipet icke hafwer sin fullkommelige bredd, så at kiölen hafwer kunnat bära den tungheet öfwer wattnett, derfor hadhe bort hafwer meere wicht under.« Men hvem havde ret? Vasa havde antagelig for stor og for tung overbygning, og



Som muldvarpe arbejdede dykkerne sig møjsommeligt frem gennem lerlaget under »Vasa«.

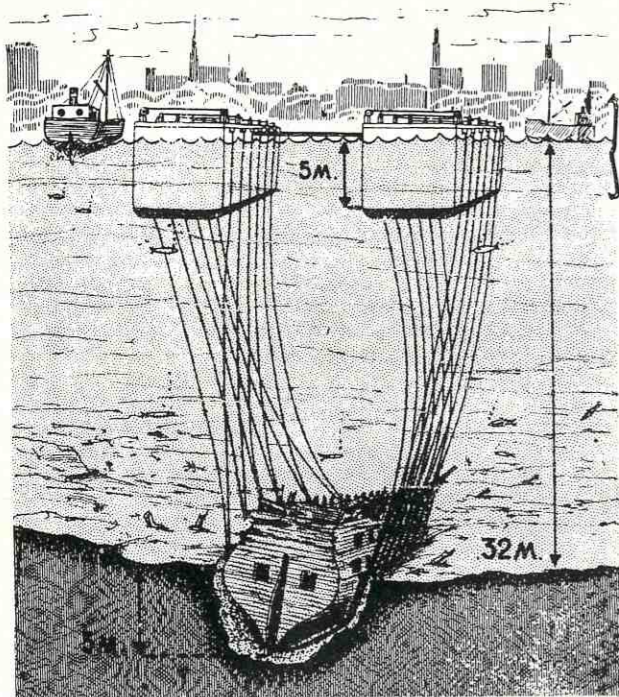
selve skibsskroget var for smalt. Tidligere erfaringer for bygning af skibe af denne art var lagt til grund, men da blot to eller tre større skibe var blevet bygget i løbet af et århundrede, var erfaringerne begrænsede og misgreb ikke usædvanlige. Eksempler på andre »Vasa-haverier« havde man f.eks. i »Mary Rose«, der forliste 1545 i Portsmouth's havn, hvor 700 mennesker omkom, og »Royal George« 1782, hvor 900 druknede.

Den almindelige sørgeringning fra Stockholms kirker var næppe ophørt, før tanken om at bjerge skibet opstod.

Allerede 13. august 1628 – tre dage efter katastrofen – fik en engelsk ingeniør Ian Bulmer til opgave at bjerge »Vasa«, og det lykkedes ham virkelig at få rejst skibet op fra at ligge på siden. Ingen ved hvordan. Det bjergningsarbejde, der her blev indledt, har strakt sig helt op til vore dage.

Da den engelske ingeniør begyndte sit bjergningsforsøg, var dykkerklokken endnu ikke opfundet, i hvert fald var den ukendt i Sverige og formodentlig





Fra store luftpontoner gik wirer rundt om »Vasa«, der således hvilede som i en »vugge«.

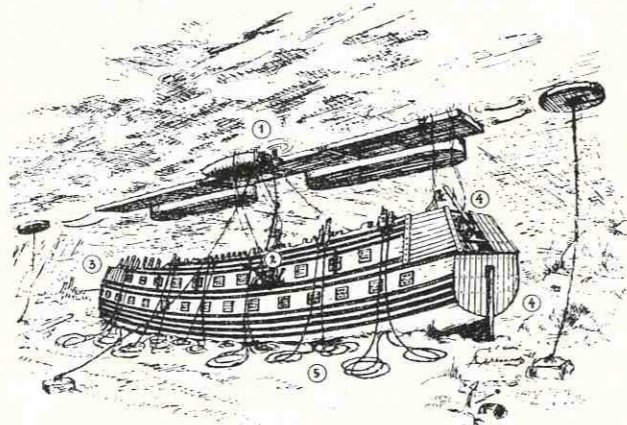
på hele kontinentet. Ganske vist var der dykkere, som arbejdede uden dykkerdragter – de blev først opfundet i 1800-tallet — og det var dygtige svømmere, som kunne gå ned på nogle meters dybde og i bedste fald blive under vandet i et par minutter. Det er muligt, at den engelske ingeniør har betjent sig af sådanne svømmere. I al fald startede bjergningsforsøget meget lovende. »Vasa« var sunket med en vis slagside, og efter katastrofen stak øverste del af stormasten op over vandet. Det lykkedes imidlertid Bulmer allerede efter en uge at få rettet hele skibet op, inden det havde suget sig fast i havbundens ler. Gang på gang har dykkere i vore dage givet udtryk for, hvilken stor hjælp dette har været for bjergningen. Det havde været betydeligt sværere, måske helt umuligt, at bjerge et skib, som lå nedsunket i ler med slagside. Hvordan Bulmer bar sig ad med kunststykket, er der som sagt ingen, der rigtig ved. Måske dykkede svømmerne ned efter masterne, fastgjorde dem med reb, og ved hjælp af spil på land har man fået skibet til at ligge vandret; måske anvendte man en mængde heste. Det sunkne skib var kolossalt tungt med sine tykke master og sine 64 bronzekanoner – alene disse vejede 71 tons tilsammen! Desuden var der al udrustning og proviant. Under stadig mislykkede bjergningsforsøg glider 1630–1640 forbi. Et antal hollændere, franskmænd og tyskere forsøgte sig som bjergningsfolk. En udlovte belønning til den, som det lykkedes at bjerge »Vasa« lokkede naturligvis mange eventyrere.

I 1658 viser den svenskfødte oberst Albrecht von Treileben sig på arenaen. Han havde været med i felttoget mod Polen i 1655 og rundt omkring på kon-

inentet havde han studeret dykkerkunsten, og han var nu ladet med planer om dykning. Han medbragte en dykkerklokke, og det var især »Vasa«, han sigtede på. Treilebens dykkerklokke var en sindrig opfindelse – en klokke, der var snæver foroven og udvidede sig forneden. Helt tørskoet kunne dykkeren ikke være derinde. Når den blev sænket ned, trængte vandet ind til brysthøjde, men dykkeren havde i al fald et luftrum, hvor han kunne ånde, og det var hovedsagen.

Dykkerklokken med dykkeren blev sænket ned på dækket af det sunkne skib, og så havde dykkeren et reb, som var fastgjort til bjergningsbåden. Dykkeren kunne have visse instrumenter med sig, og var han en dygtig svømmer, kunne han tage »udflugter« fra dykkerklokken. Det var i al fald lykkedes at løfte et sunket handelsskib op fra syv favne vands dybde.

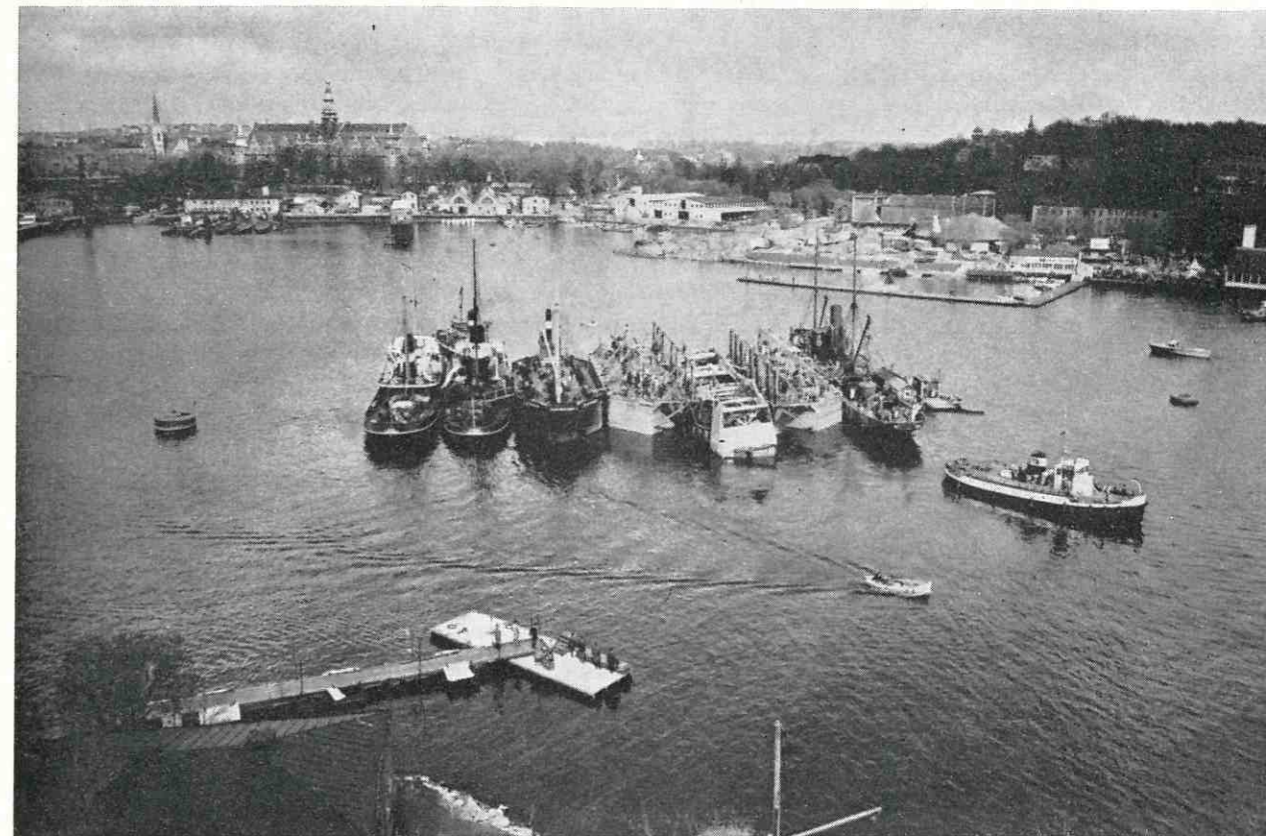
I 1652 havde en skotsk baron Alexander Forbes fået privilegium på bjergning af »Vasa«, men det lykkedes ham ikke at opnå tilfredsstillende resultater. Så var det Treileben dukkede op. Han var blevet kompagnon med en Andreas Peckell, som var våbensmed under svenskernes felttog i Polen 1655, og da



»Vasa« måtte igennem 18 løft, før skibet flød på egen køl. Sidste løft fandt sted 24. april 1961.

han hører tale om de rigdomme, der findes på bunden i »Vasa«, kan hans tanker ikke slippe dem. Treileben og Peckell kom med mange gode ideer om, hvordan »Vasa«s kanoner kunne bjerges. Peckells ide var, at dykkerne skulle gå ned i en dykkerklokke, og rive dækket op for lettere at kunne få fat i kanonerne på batteridækket. Operationen blev startet i 1663 efter grundige forberedelser, og derved indledtes et heldigt men desværre mod skibet skånselsløst kanonfiskeri. Da bjergningen var sluttet tre år senere, havde firmaets dykkere taget 53 af »Vasa«s 64 kanoner op. Endnu en kanon blev bjerget i 1684, men derefter glemtes »Vasa« trods de resterende kanoner og en skibskasse. Fartøjsankeret sled overdelen itu i årenes løb, mens »Vasa« blev et mod is, vind, strøm, vækster og mikrodyr usædvanlig vel beskyttet vrag.

Det skulle blive en ung stockholmer Anders Franzén, der fandt det sunkne »Vasa«, som havde været



Herover: Pumperne fik »Den Gamle« til at slippe grebet. Så kunne bjergningsflåden begynde bugseringen til Beckholmen. Til højre: I Flygts »Vasa-arsenal«, omfattende en snes pumper af forskellig art, indgik også denne specielle mudderpumpe. Den tog pr. minut 8 tons lerslam op fra »Vasa«s skrog.



glemmt i over 300 år. Han gik på jagt i gamle arkiver og blandt håndskrevne dokumenter fra tidligere århundreder. Han lærte at dykke, så han selv kunne gå ned på havbunden og søge. Han var forskeramator og opsporede flere historiske vrage, som var blevet totalt glemt. En dag i 1956 kunne han forkynde, at han havde fundet »Vasa«, pragtskibet fra Gustav II Adolfs dage. Det lå på bunden af Strømmen nogle hundrede meter ud fra Bekholmens dok mod Tegelviksplan. Fundet var et af årets store begivenheder – ikke blot i Sverige, men over hele verden – i aviser, radio og fjernsyn. Man glemte blot hvem, der var årsagen til fundet – Anders Franzén. Han vidste allerede som ganske ung gennem gamle håndskrifter, at et fuldt udrustet orlogsskib år 1628 var sunket på Strømmen. Han regnede med, at vandet havde virket konserverende – måske det samme for dette pragtskib, som sandet havde været for de gamle ægyptiske kongegrave.

I 1954 gjorde Anders Franzén, der er marinearkæolog, en vigtig opdagelse om træværkets værste fjende, skibormen Teredo Navalis – denne havets termit, at den ikke kunne eksistere i Østersøen med dens lave saltmængde, og så startede han en systematisk eftersøgning efter »Vasa«. Hvor befandt »Vasa« sig? Der var ingen historiker, der havde taget sig

af det, og når Anders Franzén dykkede til bunds i gamle arkiver, var der blot eet, han søgte: Fakta om forliset, og hvor skibet var sunket. Måned gik efter måned med undersøgelser. I sommeren 1954 begyndte han at søge ude på Strømmen med større intensitet. Han havde en vis lokalisering; han finkæmmede området, hvor han mente, skibet fandtes, og gang på gang fik han »bid«, men det var som oftest gamle damecykler, rustne sengebunde, ankere og lign., han traf på. Sommeren og efteråret gik – stadig uden spor af »Vasa«. Så kom vinteren med arkivforskning, og nu fandt Franzén et gammelt kort fra 1700-tallet, som professor Ahnlund havde anvendt til sine forskninger, og på dette kort var der sat et kryds udfor Stadsgårdskajen, hvor »Vasa« efter hans mening lå.

Nyt forår, ny sommer, nye undersøgelser, men blot



for til slut at kunne konstatere, at Ahnlund måtte have taget fejl.

Så kom foråret 1956, hvor Franzén gør et vigtigt fund. I et arkiv træffer han originalen til et brev, som et medlem af rigsrådet havde skrevet til kong Gustav II Adolf den 12. august 1628, to dage efter »Vasa«s forlis. Brevet indeholdt en udførlig rapport om ulykken, og hvor »Vasa« var sunket! Skibet skulle efter dette ligge et sted mellem Tegelviken og Beckholmen. Franzén går nu i gang med at finkæmme hele området. En god hjælp får han af Stockholms stad, som med stor præcision (ekkolod) har kortlagt hele dybet meter for meter. På dette dybdekort opdager Franzén en markant og pludselig højning af havbunden udfør Gustav V's dok på Beckholmen. Skulle »Vasa« ligge dér? Nej, De tager fejl, siges der. Stor skuffelse. Franzén begynder at søge andre steder.

En varm augustdag i 1956 tager Franzén ud med en motorbåd til Beckholmen. Med et specialinstrument, som han selv har konstrueret, lykkes det ham at tage prøvestykker op fra bunden. Han kommer frem til bundens højning, og pludselig får han »bid«. Op kommer et stykke sort egetræ. Egetræ, som »Vasa« må være bygget af – sort af århundreders bølgeslag! Det bliver startskuddet til vore dages »Operation Vasa«. Med egestykket i sin hånd begiver han sig til orlogsværftet og beder dets chef om at lade marinens dykkere foretage prøver på det sted, hvor han mener, at »Vasa« ligger – på 32 m's dybde.

På det angivne sted går dykkerformand Edvin Fältning ned, og man venter spændt i højtaleren. Pludselig lyder det: »Jeg sænker mig nu ned til et vrage. Her er meget mørkt, men jeg kan se en firkanteret luge i et skrog. Og der er een til . . .« Og så stod marinedykkeren på det samme dæk, hvor kollegerne under Treilebens ledelse 300 år tidligere havde stået. »Vasa« var genfundet!

Bjergningen indledtes med at få fat i løse dele i og omkring skibets skrog. Mange ting blev fundet men dominerende var »Vasa«s skulpturelle udsmykning, som tidligt løsnedes og faldt ned i det bevarende ler. Udsmykningen tilskrives mestersnedkeren Márten Redtmer og hans skole. Da »Vasa« var blevet fundet, tog man for alvor fat på at diskutere mulighederne for at få skibet bjerget. Man ville ikke længere nøjes med at dykke efter vragester. En berømt opfindelse »ping-pong-projektet« blev bragt på bane. Man skulle fylde det sunkne skib med ping-pong-bolde, der tilsammen skulle danne en luftpude, som kunne bevirke, at skibet kunne flyde op af sig selv, og så ville den endelige bjergning være let. Enden på historien blev imidlertid, at man ville forsøge på at hæve skibet ved hjælp af wirer. »Vasa« lå nedsunket i slam og ler på 32 m's dybde. Agterpartiet var svært beskadiget. Det øverste dæk ødelagt ved 1600-tallets bjergninger af kanoner og af senere skibsankringer. Rundt omkring lå skulpturer begravet i ler. Vandet og temperaturen havde »konserveret« skibet.

Efter nogle forundersøgelser begyndte dykkerne at »spule« tunneler under »Vasa«s køl. Det betød, at ophejsningen var begyndt. Gennem seks tunneler skulle wirer føres ind til løftende pontoner. Dykkerne arbejdede i fuldstændig mørke og med fare for deres eget liv. Når en dykker var ved at blive begravet i ler, måtte andre komme til hjælp for at redde ham. I forbindelse med arbejdet fandt man en mængde overraskende velbevarede skulpturer. Spuleslangerne banede sig vej gennem bundens ler, der blev suget op gennem kæmpemæssige rør. Tunnel efter tunnel blev gravet på denne måde. Fra store luftpontoner gik wirerne rundt om »Vasa«, der således kom til at hvile som i en »vugge«, og således blev skibet løftet efter at have ligget de mange år på havets bund. Den sidste færd kunne begynde. 29. august 1959 forlod »Vasa« sin grav efter sin »Via Dolorosa«. 700 tons undervandsvægt hang nu i stålwirevuggen mellem »Neptun«s pontoner.

Kanonporte, sprækker og huller efter bortrustede bolte, ialt 6000 lækager, skulle tætnes før det sidste kritiske løft, når »Vasa« endelig brød igennem vandet og kom op for at blive pumpet læns. For- og agterskibet var blevet forsynet med træ for at kunne holdes sammen under pumpningen. Tværs over det oprindelige dæk var spigret et reb før optagningen, så plankeenderne kunne hejses op i eet stykke. Før skibet blev pumpet læns, valgte den erfarne bjergningsleder, kaptajn Hedborg, i »Vasa«s forreste og agterste pumpekakt at sætte to af Flygts dykkede lænsepumper, der gav en effektiv pumpning helt fra bunden. De tog tilsammen 20 tons vand i minuttet.

Da »Vasa« kom til at flyde på sin egen køl, bugseredes det ind til Beckholmen i en flydedok. Det gigantiske blivende »gulv« krævede 500 billæs beton – omtrent som et 50 m højhus. Derefter begyndte udgravningen af det slam- og lerfyldte skrog – denne arkæologernes nærkamp med små pennelignende instrumenter, der tog et par år. For en stor del drejede det sig om vanskeligt håndarbejde, men i de første faser benyttede også videnskabsmændene sig af maskinelle hjælpemidler, som f.eks. Flygts dykkede lænsepumper.

»Letvægteren« Bibo 2, introduceredes i denne forbindelse og fik blandt sine første arbejdsopgaver be-troet at spule alle de løse detaljer frem, der skjulte sig blandt de adskillige tons mudder, som fandtes i og på »Vasa«s skrog.

Af øvrige Flygt-pumper, som var med ved dette bjergningsarbejde, kan nævnes Bibo 1 med 450 l/min. og den større Bibo 5 med en ydeevne på 6000 l/min.

Det har været det stadige mål, at »Vasa« engang skulle have sit eget museum – helt »vasket« og alle fundne dele sat på plads samt rigningen delvis restaureret. Dette er nået. »Vasa« ligger nu i egen dok på Djurgården – rettere sagt i eget specielt museum *Vasamuseet* på det gamle Nöjesfältet. Tusinder af turister samt delegationer fra forskellige lande besøger årlig Vasamuseet, som er blevet en verdensattraktion.

## »DØDSSEJLEREN«

Tekst og tegning: TH. LANGELUND

Jeg havde lavet en lille hyggeplads omme bag min hytte, bare jævnet skråningen lidt ud med en skovl og plantet en birk og et par fyrretræer, og her var rart at sidde, når vestenvinden kom stormende op ad bakken ude fra fjorden. Der var læ og solskin, jeg kunne lide at sidde der og lytte efter fuglesang og kobrøl.

Det kunne københavneren også, og en dag vi sad med en håndbajer, fortalte han mig, at han en gang sammen med en kammerat provianterede en lystkutter for at sejle ud og opdage Amerika eller en anden fjern verdensdel, og endte med at sejle skibet ned, så både han og kammeraten måtte svømme i land.

– Forstår du, det var et mægtigt fint skib, dets mast var ti-femten meter høj, og det tilhørte ingen. Det vil sige: Manden, som havde købt det, havde solgt det videre til en anden og glemt at afregne med den første, og så var det jo, vi fik tjansen med at bortføre skuden.

– Bare tag det og sejl af sted med det, havde manden sagt; men han glemte at sige, hvor vi skulle sejle det hen, og så stod vi der på bolværkskanten, Sofus og jeg, og tabte mundvandet af benovelse og spænding.

– Fint skiv, sagde Sofus og spyttede langspyt, så savlet drev ham ned ad skjorten. Han havde åbenbart den opfattelse, at vi var i vores fulde ret til at tage skibet, og bortføre det; men med ét var det alligevel som om han fik betænkeligheder, for han sagde langsomt: – Måske skulle vi hellere vente. En eller anden kunne gå hen og få ondt ved at se os sætte sejl og give sig til at råbe op, og jeg gider ikke diskutere med nogen, hvis skib det er.

– Og hvad skulle vi så nu? spurgte jeg en smule skuffet.

– Proviertere.

– Hvad?

– For langtur. Ingen venter os jo nogen steder til bestemt tid, vi kan få en mægtig tur, før de finder ud af det.

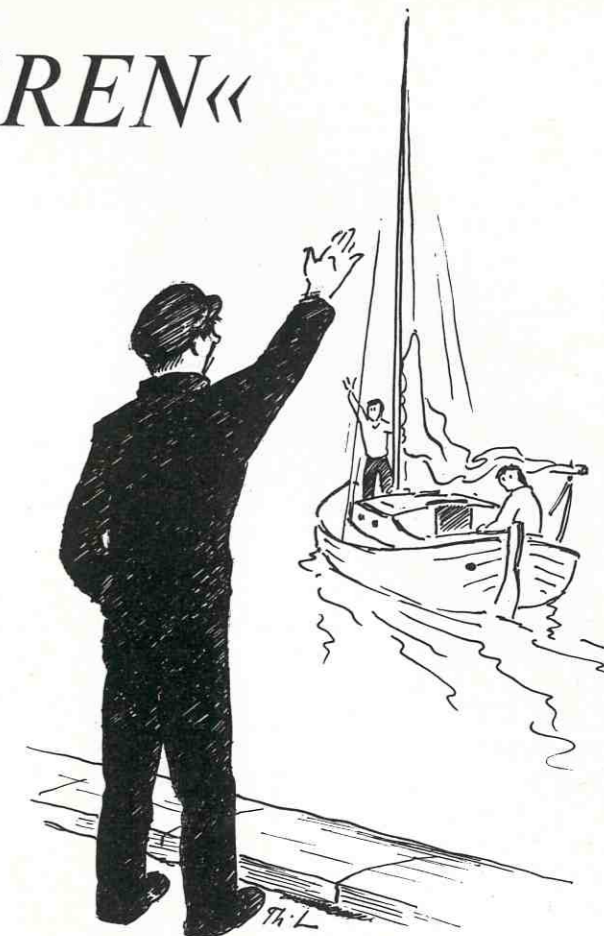
– Du sagde, vi skulle proviantere?

– Ja, der bor en provianteringshandler lige derovre.

– Tror du han giver os kredit?

– Næh, men prøv at se derover, hvad synes du, det ligner?

Jeg så over mod skibsprovierteringsforretningen, og for mig så det ud, som om en karl var ved at læsse en tohjulet trækvogn med poser og sække, kasser og flasker, ja, det lignede faktisk, hvad et skib har brug for af proviant, når det skal sejle langt og længe.



Karlen fik en daler og kastede vore fortøjninger.

– Ser du det samme som jeg? spurgte Sofus. Og det troede jeg nok, jeg gjorde.

– Fire hele rugbrød?

Jeg kunne se både rugbrød og alt det andet, som blev læsset på trækvognen, og jeg kunne også godt tænke mig, at det befandt sig nede i vores skib, men jeg kunne bare ikke se, hvordan det skulle komme der.

Men trækvognen blev sat i gang, skubbet af en stor, stupid fyr i blå sømandssweater, og han så, som Sofus tørt bemærkede, ikke ud til at have opfundet den dybe tallerken, og han så heller ikke ud, som om han ville forsøge at bilde nogen det ind. Sofus prajede ham, da han var lige ud for os: – Halløj, kammerat, det er denne vej!

Fyren jekkede tre-fire skridt videre, før han fik stoppet sin tunglastede kærre; han lod den støtte på benene og satte sig på den ene af stængerne: – Hvad?

– Det er vist til os, det du kommer med dér, sagde Sofus.

– Det er til fiskerbåden derhenne, og det er både betalt og alting, det skal bare stuves om bord, sagde trækvognschaufføren.

– Det skal vi nok hjælpe dig med, kammerat, men først må vi jo overbevise os om, at der er, hvad der skal være. Der skal være fire rugbrød, en sæk kar-



tofler, en kasse øl, tobaksvarer og konserves, jeg ved nøjagtigt, hvad der skal være, og hvad der er betalt for, sagde Sofus og gjorde sig umage for at ligne en underofficer i marinen.

– Men det skal hen til fiskerbåden, søgte sømands-sweateren at protestere.

– Fiskerbåden, hvad tror du, det dér er? En ombygget fiskerbåd. Ombygget til lystsejlad, og den skal jorden rundt, lille ven, tag endelig ikke fejl af det. Hvad tror du ellers, vi skulle med al den proviant? Min den gamle har ringet og bestilt det hos din chef. Tror du, vi skulle æde fire hele rugbrød for at sejle en tur til Bellevue? Næh, lad os nu komme i gang, den gamle kan være her hvert øjeblik, og han bliver tosset, hvis ikke vi er klar til at sejle, når han kommer – vær nu lidt kvik, kammerat!

Vi stuede det hele ned i kahytten, karlen fik en daler og gav af sig selv til at smide vore fortøjninger, og han blev stående på kajen med hatten i hånden, da vi tøffede ned ad kanalen for hjælpemotoren. Sofus hilste igen og sendte ham et fingerkys, så gik han op til masten og fik sejlet til at flyve til tops, og det gik strygende ud af havnen. Søfolkene på de store skibe langs kajen gloede måbende efter os, og snart var vi ude, hvor vinden var frisk, og hvor der var langt ud til horisonten.

– Nå, sagde Sofus, hvad siger du så?

Jeg sagde ingenting. Amerika var jo opdaget, i Grønland var der hundekoldt, så jeg foreslog, vi sejlede syd om Afrika, over det Indiske Ocean og Kinasøen, og ud over Stillehavet til Hawaii. Jeg havde læst, der skulle være så dejligt på Hawaii.

Jeg fik aldrig at vide, hvad Sofus mente om mine planer for langtursejlad, for med ét gav det et par hårde bump i båden, det var, som om den sejlede op på en klippe, et skær, kølen kom i spænd og brækkede af, og vandet fossede ind.

Vi søgte at øse det ud med en spand, men det hjalp lige så meget som ingenting, og til sidst væltede skibet helt om på siden og sank. Gled ned ad skæret og kom til at stå på havbunden, så kun maste-toppen ragede op, og Sofus og jeg svømmede i land side om side.

Inde på stranden spurgte vi en mand, om der var klipper her ud for kysten, men det mente han ikke, der var. Derimod lå der vist et par gamle vrage, som skulle sprænges væk, da de lå i vejen for sejladsen...

Vi snakkede aldrig om vores eventyrfærd, Sofus og jeg, hverken indbyrdes eller med nogen anden, og ingen af de tre mænd, som troede, de ejede skibet, spurgte os om noget. Måske har de hver især troet, at en af de andre havde gemt det eller solgt det til op-hugning; ingen kunne finde ud af, hvor det var blevet af.

Og det var endda provianteret for langtur.

## Scareface Billy's hævn

(Fortsat fra side 50)

Down sejlede »sit« skib så godt, at det inden længe kunne ankre op ud for Staten Island. Her skrev Down noget ned på en lap papir og sagde til en af søfolkene:

– Sæt dette signal!

Ordren blev adlydt. Down signalerede efter hjælp fra havnepolitiet, der snart efter kom om bord.

– Jeg søger en vis Scareface Billy – en irlænder med et lidt mere borgerligt navn, som jeg ikke kender, sagde admiralen.

– Det gør vi også, svarede politiet. Men fyren er forduftet!

I land blev hele sagen nu hurtigt rullet op. Det blev fastslået, at Scareface Billy var den skyldige. Men både han og hans kumpaner var stadig i Sydamerika.

– Der venter dem en streng straf, når vi får fat på dem, lovede politiet.

– Og det gør De nok aldrig, mine herrer, sagde admiralen. Men det er en skandale, at den slags forbrydelser kan finde sted i en amerikansk havn. Det er i det hele taget en skandale at skaffe en stor nations handelsskibe besætninger på den måde. Få den trafik standset!

Scareface Billy fik sin hævn, og han slap for straf. Han og hans medskyldige blev aldrig fanget. Men admiral Down fik da i det mindste et ønske opfyldt: Efter denne usædvanlige affære blev der praktisk talt sat en stopper for al shanghajing fra amerikanske havne.

Når den shanghajede admiral senere fortalte officerskammerater om sine oplevelser, sagde han med et smil:

– Jeg er den eneste britiske officer, der har svunget mig op fra menig matros til admiral – to gange!

## Historien om en rømning

(Fortsat fra side 53)

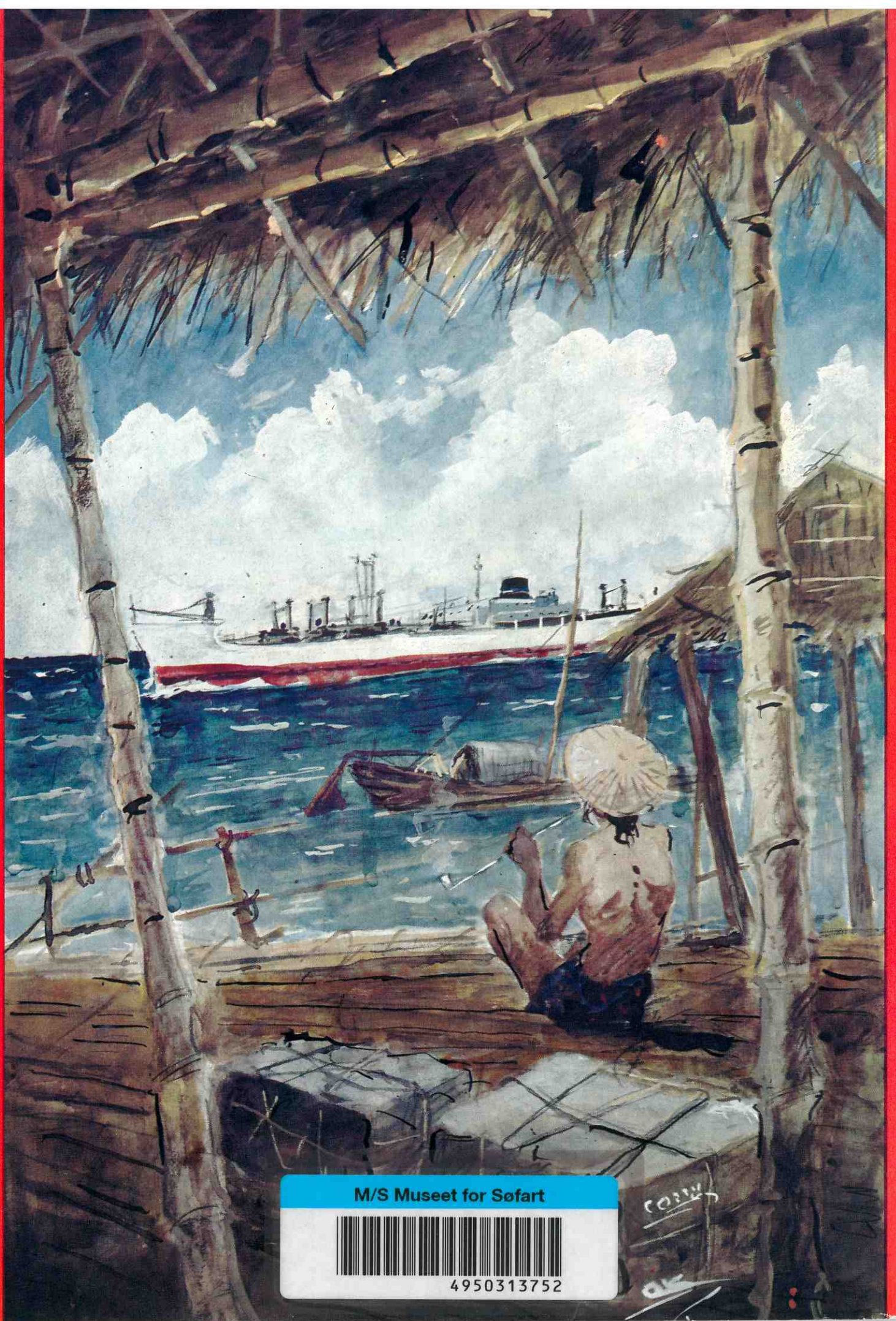
Vi klarede os den første tid med tysk, men det kneb for min kammerat at lære sprog. Først plukkede vi humle på en farm, så var vi på skovarbejde, jernbanearbejde og senere igen i skoven. Der blev vi skilt fra hinanden.

Min kammerat kunne eller ville ikke lære sproget, så det var svært for ham de forskellige steder. Han tog hyre i Portland med en norsk bark, der skulle til Europa. Jeg rejste til San Francisco efter 4 måneder i land, fik hyre med en ny moderne olietanker fra San Francisco – og så var man igen i sit rette element. Fra tysk sejskib til moderne amerikansk tankskib var som at komme fra helvede til himmerig. Sproget var i orden, og vi blev ombord behandlet som mennesker.

Det var i meget korte træk oplevelser fra en rømning før den 1. verdenskrig. I dag er skibe jo forvandlet til hoteller.







M/S Museet for Søfart



4950313752