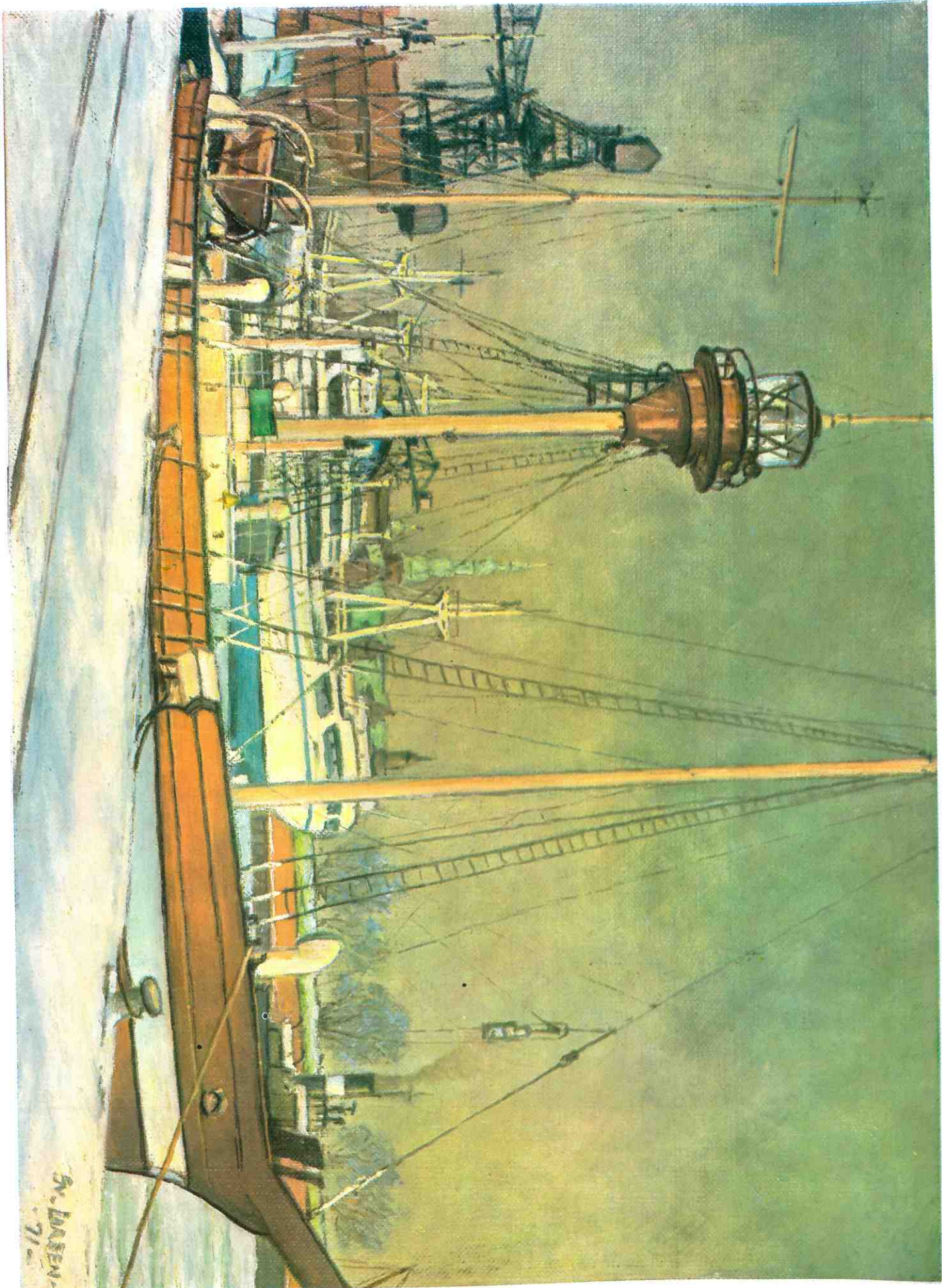


# JUL på havet



1971





# VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

# Jul paa Havet 1971

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

PALÆ-TRYKKERIET, KØB. F.

Fvrskrifter »Kartecat Syd« inddraget til Helsingør i vinteren 1963.

S. LARSEN  
71

# I KAWASAKI'S HAVN

Af Court Haurvig

Det var måneskin den aften  
varmt i styrmand Jensens bryst,  
da han gik i land fra skibet  
ankret op ved Japans kyst!  
Efter mange lange dage  
fjernt fra land og byers duft  
føjte han en egen længsel,  
der lå over al fornuft.  
Fremmed for ham var hans higen,  
ubluferdigt var hans savn:  
der var ingen anden nat som den  
i Kawasaki's havn!

Ord er kun at spille tiden,  
hvad er ord mod kærlighed?  
hendes læber var så friske  
bar en brises venlighed!  
Hendes ryg var blød som silke,  
hendes hår var fuldt af duft,  
hendes ånde var fragmenter  
af den milde natteluft.  
Sagte hvisked' hendes stemme:  
Halami, det er mit navn!  
Der var ingen anden nat som den  
i Kawasaki's havn!

Hun kom gående imod ham  
slank og vakker som en fe,  
hendes sorte stenkulsøjne  
var som havet ved Barré!  
Hendes hår var sort som natten  
hendes hud så klar som dag,  
hendes gang var fuld af ynde,  
let, som blide bølgers slag.  
Begge standsed' de, forlegne,  
men så åbned' han sin favn:  
der var ingen anden nat som den  
i Kawasaki's havn!

Sammen gik de ned ad gaden,  
fjern var byens larm og brus,  
bare ét han fatted': hende!  
Og hun tog ham til sit hus!  
I en duft af søde liljer  
og til nattergalens sang  
fandt han fred i sind og hjerte,  
natten den var smuk og lang.  
Glemte var storm og kolde nætter,  
glemt var vagter, pligtfyldt savn:  
Der var ingen anden nat som den  
i Kawasaki's havn!



Krydsersfregat »Fyen« i Piræus julen 1885. Tilhøjre græske kongefamilie: fra v. dronning Olga, prinsesse Alexandra, kong Georg, kronprins Konstantin, prins Nikolaos. Midt på billedet, skibschefen, kommandør Mac Dougall.

## En jordens julekonge:

### Sømandskongen Georgios I

Af Carl Østen

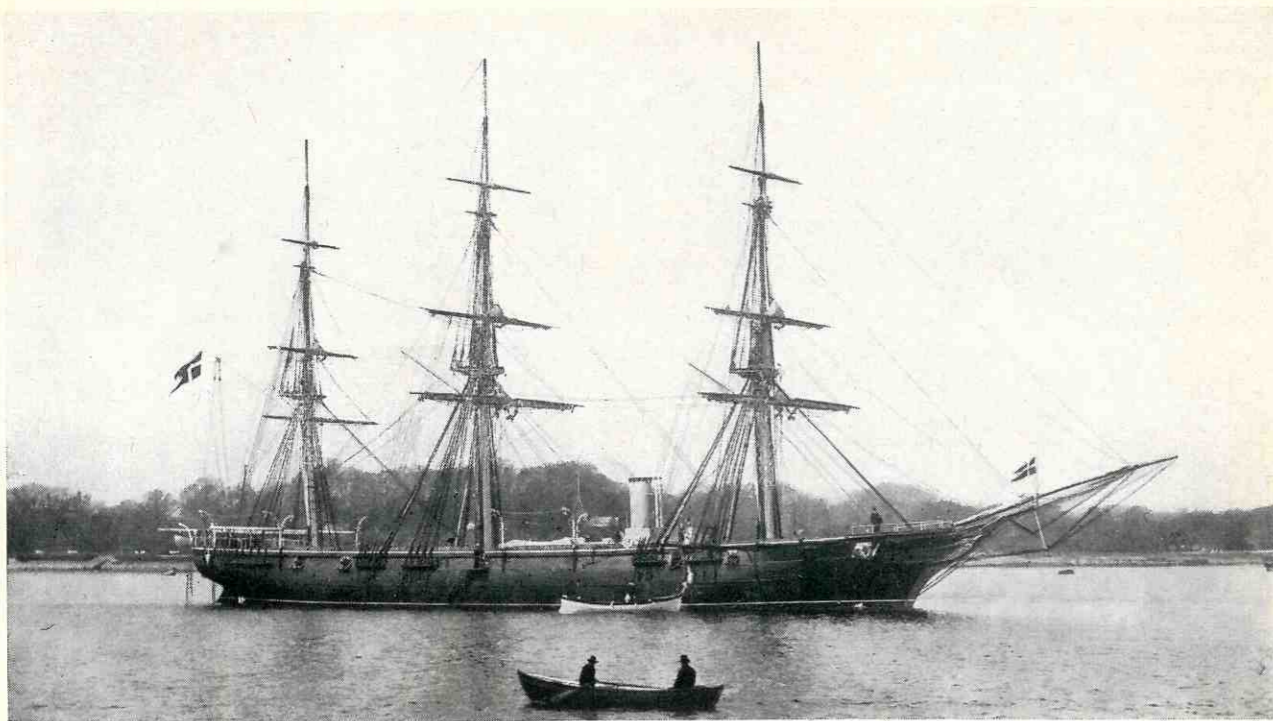
For at følge med i stilen i de gode gamle juleeventyr: »Der levede engang en konge og hans dronning i Grækenland. Han var født i Danmark og døbt Wilhelm, hun i Rusland og døbt Olga. Han blev af grækerne gjort til konge i 1863 med navnet Georgios I. Han var da kun 17 år. Intet andet kongepar havde i sit livs dage været så rare mod danske orlogsmænds besætninger på julebesøg og givet dem masser af gaver år efter år!«

Prins Wilhelm, næstældste søn af Chr. IX, holdt sit indtog i Athen 30. oktober 1863. Han skulle nu mestre et langt større ror, det græske statsskibs, end de, han i sin kadettid havde haft i hånd i danske orlogsmarine. I trofasthed mod sit fødselsland og sin længsel efter samvær med landsmænd under dannebrog blev det glædestore oplevelser for ham, når danske orlogsmænd lagde bi. Efter hans overtagelse af græske kongekrone blev det til tradition, at dansk flåde-ledelse med få års mellemrum sendte øvelses-skib på vintertogt til Middelhavet, hvor jul da hver gang fejredes på Piræus' rhed. Førhen havde danske

orlogsskibe kun fejret julen udenfor Danmark på stationær togt til Dansk Vestindien, men nu efter 1863 kunne jul fejres på skift med togt til Middelhavet. Togtet hertil blev et plus for besætningerne, for på dette fik de ikke alene skibets gave, efter at denne ny skik var blevet indført, men også en, undertiden to af kong Georg, der herved viste sig som en juleeventyrets konge.

Officererne fik på skift invitation til slottet i Athen, hvor de igen fik overrakt gave. Gennem de 40 år, fra 1869 til 1909, hvor splitflaget bragte Danmarks julehilsen til kong Georg, var han skibets høje julegæst ved vist hver af de ialt 18 danske Piræus-besøg, tillige dronning Olga efter giftermålet i 1867, og efterhånden som deres børn voksede, toges de med om bord. De, 3 døtre og 5 sønner, fødtes i årene mellem 1868-88. Datteren Alexandra blev som russisk storfyrstinde moder til Dimitri Pavlovitch, Rasputin's banemand.

Den første danske orlogsmænd, som togtede til Grækenland efter kongens tronbestigelse, var fregat



Skruekorvet »Dagmar« 1875

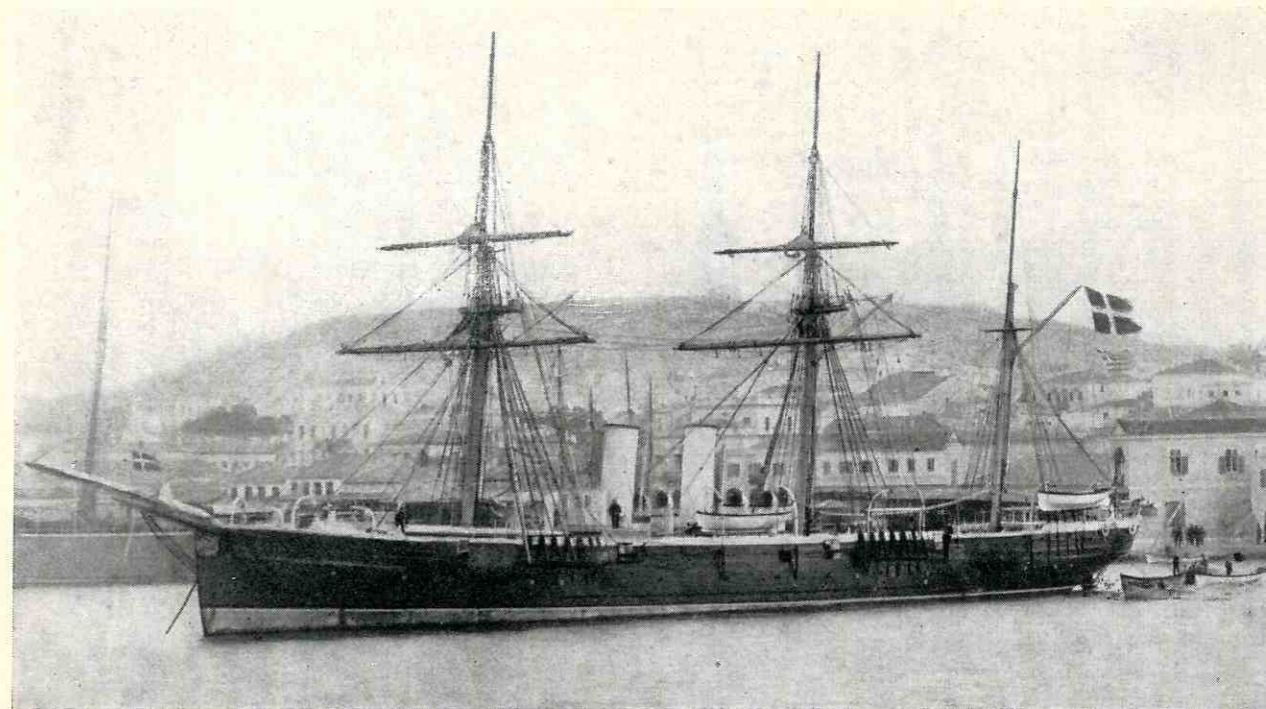
»Niels Juel« i sommeren 1865. Dens ankomst til Piræus indledtes med den sørgelige begivenhed, at man hurtigst måtte jordfæste to underofficerer, der var døde siden afgang fra Brindisi på grund af forgiftning af dårlig kød, hvilket var taget om bord dér og havde afstedkommet mange sygdomsfald blandt besætningen. – Forinden, under fregattens ankring på Korfu rhed, var indtruffet en vist selv i verdenshistorien enestående begivenhed, et overraskende møde med anden ankerligger, østrigske fregat »Schwarzenberg«, den »Niels Juel« med øvrige danske eskadre havde kæmpet mod i slaget ved Helgoland året i forvejen. Ikke alene var cheferne som dengang de samme, orlogskaptajn Edouard Suenson og admiral Tegethoff, men også størsteparten af officerer og mandskab. Ved gensidige høflighedsbesøg optrådte begge chefer så ridderligt og hjerteligt overfor hinanden, som om hin kamp aldrig havde fundet sted. Men, medens danskerne jo var blevne de sejrende i søslaget, kom de denne gang til at »ligge på valen«, i hvert fald de chargest-laveste. For ved deres besøg hos østrigerne havde de fået så megen vin at drikke, at rogasterne på tilbageret »fangede ugler« i den grad, at officerer måtte overtage roningen.

Næstfølgende danske krigsskib, som anløb Piræus, blev skruefregatten »Sjælland« i 1869, og som blev danske konges og flådes første julehilsen til kong Georg og hans land. På sit halvårslange togt til Middelhavet (5/10-69 – 28/3-70) havde den før ankomsten til Grækenland været Danmarks repræsentant

ved åbnings-indvielsen af Suez Kanalen 17. november. Fire år efter blev »Sjælland« igen julens danske budbringer dertil, men tillige hendes sidste.

I jule-rækken kommer herefter skruekorvet »Dagmar«, skrueskonnert »Fylla«, krydser »St. Thomas«, krydserfregat »Fyen« og krydser »Hejmdal«, hvoraf »Dagmar« med sine 5 besøg ialt forblev den oftest komne. Alle disse togters udsendelse grundede sig dog ikke på repræsentation alene, men tillige og først og fremmest på lærlinges (kadet- og underofficerselever) praktiske uddannelse. Nævnte »St. Thomas« havde iøvrigt sit »nom de guerre«, nemlig »Den skrællede vandmelon«, hvilket kom af, at den ved sin start var beklædt med let panser, men som måtte »skrælles« af, fordi skibet ikke kunne bære denne ekstra tyngde.

Ankomsten til Piræus, Athens havneby, skete som regel en uges tid før juleaften, for at man kunne få tid til denne højtidsaftens forberedelser. Normalt var det en jul med et for nordboere sommerligt klima, men sne kunne dog falde som for eksempel under »Fyen«s besøg i 1898, hvor himmel og jord som unormalt for stedet stod i eet ved snefog den 24. december og, sådan set, gjorde julen mere hjemlig betonet (han, der skriver denne artikel, oplevede jul i Athen i 1960 med solskin og 20° C's varme!). Undervejs dertil havde lærlingene på frivagterne, sådan som det kunne hænde på et af togterne, lavet stads til træet såsom kræmmerhuse, hjerter, kurve og guirlander. Men dette var vist ikke normen, ligesom arrangementet hver gang af julefejrelsen i det hele ta-



Krydserfregat »St. Thomas« 1881

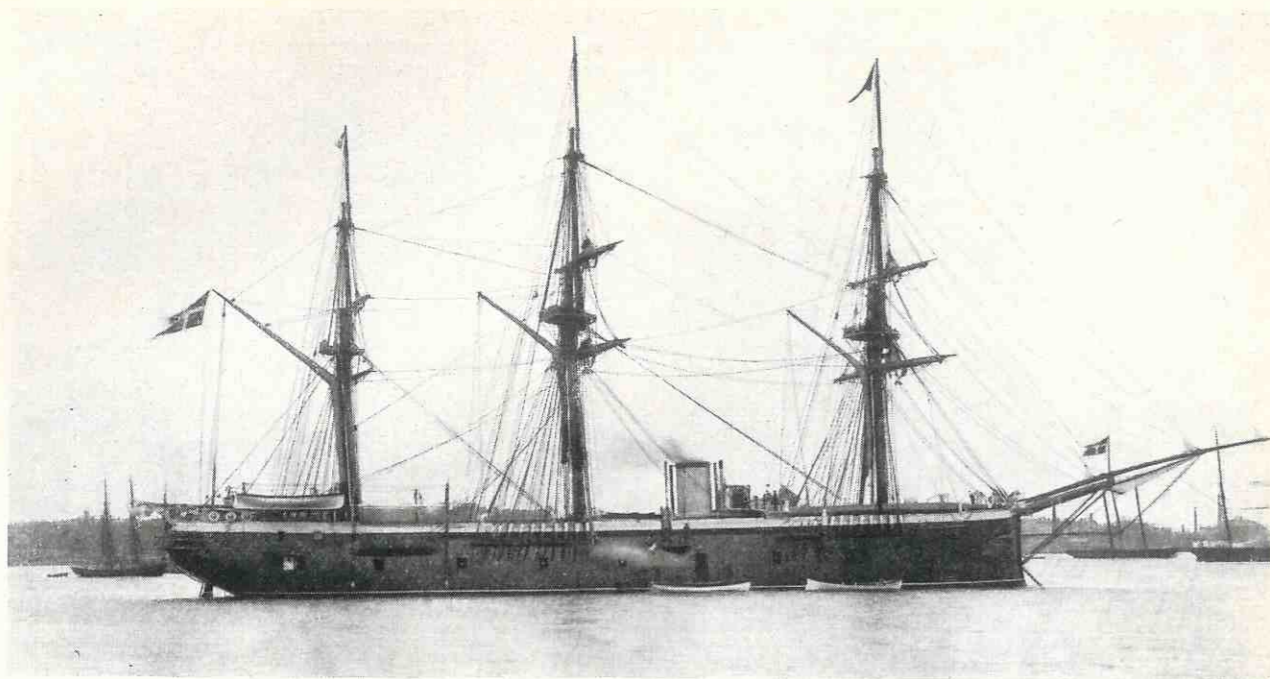
get varierede fra togt til togt, alt efter skibets beskaffenhed, rummelighed, chefs sindelag og følgelig hensyntagen til kongegæstens ønske om tid for deltagelse. Normalt var juletræet gave fra kongen og hentet fra hans landsted, *Tatoz*. Skibet måtte selvfølgelig sørge for dets ombordtagelse. Andet gøremål i land var at hente grønne grene, blomster, friske provisioner og tobak, hvilken skulle være en del af skibets julegave til besætningen. Den væsentligste gave til hver mand var som regel købt forinden i enten Spanien eller Afrika og bestod af kniv, læderting etc.

Juletræet, vistnok oftest pinje, blev opstillet på batteriet om læ eller agterdækket, hvad gjaldt for de gamle fregatters vedkommende. Juleaftensdag havde alle om bord travlt med at udsmykke skibet til julestue. Skulle denne være på agterdækket, blev solsejlet dens loft. Langs siderne her og forefter smykkedes det opstående gods med græske og danske flag, vimpler, grønt og roser, vel at mærke naturlige, eftersom disse også er frilandsblomstrende ved juletid i Grækenland. Til fremstilling af lysekroner brugtes jernbånd fra flæsketønderne, hvis rustenhed dækkedes ved omvikling af vimpler, og som lystager fandtes pistolløb godt egnede. En jul havde man på agterdækket opstillet to riddere, som var lavede af fægteplastrons, jernkyradsler, huggemasker og vandstøvler, den ene holdende et græsk flag, den anden et dansk. Til ære for de kongelige gæster var på mesanmasten rigget en træplade, hvorpå var malet det græske våbenskjold, hvis løve engang var bleven så

lidet vellignende sit naturlige forbillede, at mandskabet syntes, den mere lignede skibsgrisen! Kongeparrets julegaver var forlængst kommet indenbords, hvilke i fregatternes tid med besætninger på ca. 300 mand fyldte adskillige sække, navnlig når der i visse år var to gaver til hver mand. Stod træet på agterdæk, lagdes de omkring dets fod. En jul, den i 1889, var julekage strøet omkring det, en gave fra danske portrætmalerinde A. M. E. J. Jerichau, der studerede og arbejdede i Athen omkring den tid.

24. december var for kong Georg også hans fødselsdag, dog ikke efter græske kalender, som fulgte gregorianske og derfor var 13 dage bagefter danske, julianske. Så kalendermæssigt set kunne han i de år, hvor dansk skib kom som julegæst, fejre to julehøjtider.

Kongeparret kom som regel om bord til chefsmiddagen kl. 18. Hvad den bestod af, ses hverken i skibsjournaler eller presse-omtale. Henne for fik mandskabet risgrød og lammesteg, drikken hertil var sherry, dog kun i afmålt mandsration, som efterfulgtes hen på aftenen af punch. Var »julestuen« indrettet på batteridækket, skiltes den fra øvrige del heraf med et forhæng. Foran dette kunne besætningen stå trippende som småbørn foran døren til stuen med juletræet. Med skibsklokken ringedes julen ind, hvorefter besætningen kommanderedes »på stribe«, før den indlodes i »julestuen«. Om det herinde rejste juletræ samledes så officerer og mandskab med majestæterne, hvem chefen bød officielt velkommen. Til musikkorpsets spillet sang forsamlingen et par



Krydsfregat »Fyen« (foto 1885)

af julens gammelkendte salmer, hvorefter man til påfulgte sange »dansede« om træet. Når så lysene var brændt ned, lød kommandoen »Juletræsgasterne til vejrs«, hvorpå et par mand entrede skuldrene på nærmest stående kammerater for at rigge træet af for æbler og appelsiner, som så blev kastede »i grams«. Tildelingen af de kongelige julegaver foregik på tombolamanér, hvortil en krudtkoggers undertiden tjente som nummer-beholder. »Fru Fortuna« i sin rød-hvide dragt var af mandkøn, en matros, men var senere hen steget højt i rollen, nemlig til selveste dronning Olga, der gennem en årrække morede sig hermed. Ved sin overrækkelse af nummeret til pågældende medgav hun sit »glædelig jul« ledsaget af et par opmuntrende ord og altid på dansk. Som sprogeni kunne hun tale 6 sprog! En løjtnant overtog hvert nummer for at findetilsvarende gave frem af kæmpebunken med tobak, punge, brystnåle, billed-album og andre ting. Det blev gerne hen imod midnat, før julefesten kunne afsluttes med, at chefen takkede majestæterne for deres tilstedeværelse og dirigerede det nifoldige leve for dem. I sin afskedstak udtrykte kongen glæden over at have deltaget i fejrelsen af dansk jul og sammen med mænd af den marine, han havde tjent, ønskede alle om bord »glædelig jul« med hilsen til deres kære derhjemme, for så til slut at råbe: »Leve gamle Danmark, leve gamle Dannebrog«, hvilken spontanitet hilstes af mandskabet med spontane hurra'er.

Men hermed blev det alligevel ikke slut. For da fartøjet med kongeparret havde lagt fra borde, fik det de ureglementerede hurra'er, som gaster under

manden-ræer igen spontant gav dem for en mangeløs juleaftensfest, for hvilken kongen takkede ved at svinge med huen. I den normalt vejrgode græske julenat kunne mange af gasterne ikke få sig til at rigge køjen op, men gik på dækket, hvor i så tilfælde »Fyen«s kobrygge om bagbord afgav god plads og derfor kaldtes »Langelinje«.

Julemorgen noget før udpurristid, altså medens mandskabet endnu lå i køjerne, spillede musikkorpset en julesalme, som afløstes af skingre bådsmands-pibe-fløjt. Opholdet her under Hellas kyster var på baggrund af det ellers hårde hverdagsliv glade dage med udgivning af punch hver lørdag og udpurristid om morgenen med sange til akkompagnementet af »snittekasse« (= orkester) med strålerør, grydelåg og bliktallerkener.

1. juledag var officererne som regel kongeparrets gæster til juletræ på slottet med påfølgende samvær i dets private værelser, hvor kongen viste sig som en både gemytlig og fornøjende vært, medens dronningen forhøjede hyggen ved selv at skænke theen. Også for lærlingene hændte, at de kunne nyde æren af at blive gæster til juletræ hos kongeparret, endda med opnåelsen af endnu en julegave, hvorom de spillede lotteri, og som overrakte vinderne af dronningen selv. »Fru Fortuna« om bord og »lotteridirektør« på slottet – jo det var en hjertets alsidige dronning! Endnu mere betød hendes alvorlige, altopofrende indsats for mennesker i nød.

En jul, 1885's, blev julen først fejret 2. juledag, men som sædvanlig i kongefamiliens nærværelse. »Fyen«, juleskibet, var nemlig kommet til Piræus

uden chefen, kontreadmiral H. G. F. Garde, der var død en uges tid forinden og begravet på Malta, hvor hans gravminde blev en afstumpet skibsmast, som besætningen havde skillinget sammen til. 1. juledag ankom nye chef, kommandør Mac Dougall, om bord, der snarest lod besætningen samles på agterdækket for hans overbringelse af en hilsen fra kong Chr. IX.

Nogle gange, først og fremmest for at glæde julens høje velyndere, opførte mandskabet dilettant-komedie en af jule- eller nytårsdagene, hvortil kongeparret fik særlig invitation, som de med deres sans for gemytlig og sund morskab efterkom med glæde. Men det var jo kun de store fregatter, der havde plads nok til den slags samlingsfester. Man opførte stykker såsom »Når man har fanden til morbroder« og »En mørkets gerning«. Scenen var da indrettet på batteriet om styr- eller bagbord og fik sin gulvhøjde af tomme øltønder. Til lamperække brugtes slingrestager. Eftersom krigsskibe ikke sejler rundt med teatergarderobe i lasten, kunne det være svært at fremskaffe materialet til de forskellige dragter og navnlig til kvinderollernes. Men – sømænd er aldrig rådvilde, hedder det! Til fremstilling af skæg og parykker fandtes hørblår egnet og til kvinde-fletninger pakgarn. Krøller, de lange, lavede man på den måde, at blår vikledes om et kosteskaf med påsmurt klister, og når så dette var tørt og blåren trukket af, havde man de nydeligste krøller. Voilå! Keine Hekserei! Selv om mange af dragterne kunne syes af skibets beholdning af flagdug, ville damekjoler heraf ikke være illuderende nok, ligesom alt for meget stof udkrævedes hertil – det var jo i tournuretiden. Så fik man hjælp i land, engang hos lodsen i Piræus, ved hvis medvirken man fik lånt ikke mindre end fire kjoler, som stykket krævede. En anden gang, da man kun skulle bruge to, fik man dem fra slottet, den ene tilhørende en hofdame og den anden dronningen (manden, der fik hendes på, må have følt en vis stolthed og pralet hele sit liv dermed!). Det skulle dog have knebet for de brede mands-skuldre at få plads i de smalskuldrede kjoler! De nu manglende »former« fortil fik man genoprettet ved brug af sammenrullede sokker, medens tournuren bagtil for sin formgivning fik indlagt tovværk. »Damerne« må have forstået at iklæde sig dem på rette måde, for bagefter komplimenterede kongen dem for at være absolutte skønheder!

En gang, hvor man ville glæde kongeparret med optog i udklædninger, skulle Pjerrot være hovedaktør. Selve dragten var jo ikke så vanskelig at få lavet, navnlig da den hvide busseronne blot kunne forlænges med skøder og hatten laves af sejldug, hvorimod det voldte lidt hovedbrud, hvorfra man skulle få de store knapper. Men også de blev snart fremtryllet – af kiks med pudseklude udenom. Til musikkorpsets marchtoner defilerede optøget for majestæterne på agterdækket om styrbord, hvor-

efter Pjerrot fremsagde en prolog og de 60 under-officerselever afsang »Hilsen til kong Georg«, hvis første vers lød:

»I julenatten sangen klinger  
fra hjertet tanken iler frem  
fra højen nord vi hilsen bringer  
fra Danmark, fra vort barndomshjem.  
Højt lyde skal fra hjertets løn:  
velkommen dér vor kongesøn«.

Kønt og venerært samt kvalitativt ikke ringe, eftersom forfatteren var en af de unge elever, V. Bachmann, der med årene avancerede til kanonér, og hvis sange på tryk kom til at lyde fra mangel-mariners og sømands strube. Kongen, der underholdt sig med de agerende, spurgte en af »Amagerbønderne«, hvordan det gik med gulerødderne derhjemme. »Jo tak, godt, Deres Majestæt,« svarede han, idet han tog én frem af sin hat og gav den til kongen, der lovede at gemme den som minde. Ved kongeparrets senere afskedsbesøg om bord fik Pjerrot anledning til at kro sig, for da dronningen sammen med kongen gik rundt til den paradestillede besætning og kom til ham, udrød hun: »Dér står jo Pjerrot«. På sådanne underholdnings-aftener kunne tillige et par mand danse reel og en og anden under-officer fortælle historier så morsomt, at de fik lattertårer til at trille ned ad kongens kinder. Ved et enkelt, måske flere besøg havde besætningen endog lært at synge den græske nationalsang, så den kunne gives i tilslutning til den danske. Slut på sådanne underholdninger var gerne, at musikken spillede op til dans, til mandebal, med trippevalse og galopader.

Følgende skik meldte en skibschef sig snarest efter sit skibs ankomst hos kongen for at afgive melding herom, og lige så snart herefter aflagde kongen officielt besøg om bord. Så stærkt længtes han efter samvær med landsmænd og øvrig dansk – op til fire år kunne jo være mellem hver besøg af danske juleskibe – at han ignorerede chefens ønske om at få en dags tid til skibets klargøring med majestæts besøg for øje. Ved sådanne officielle besøg honoreredes han reglementært med salutskud ved både ankomst og afsked, hvortil hørte den honorering i fregattiden med gasters manden-ræer og deres herfra givne nifoldige hurra anført af bådmandspibers pift. Faldrebs-honnøren afgaves af enten 4 løjtnanter eller 4 lærlinge. Gennem en længere årrække befordredes kongen på disse besøg i ro-slup, hvis bemanning, uniformer og tjeneste-udførelse var som i danske flåde. Da slupen blev afløst af en damp-chalup, stod kongen selv ved rattet, men kun ved besøg i danske orlogsmænd. Han var da uniformeret som dansk admiral, hvilken charge var given ham af Fr. VII inden hans afrejse til Grækenland som dets ny konge. Traditionelt blev han også græsk admiral, hvortil senere føjedes æres-charger såsom russisk og britisk admiral. Ved sine gentagne besøg i dansk skib var han oftest civil-klædt, og stillede dette far-

tøj til hans befordring, udbad han sig det mindste for ikke at vække opsigt fra andre nationers krigsskibe, hvilke næsten altid lå i Piræus på samme tid som det danske. Kom han til chefens frokost, udbad han sig labskovs, hvad enhver chef selvfølgelig glædede ham med. Da engang en chef bemærkede, at nu havde han fået nok heraf, svarede kongen ham: »Kære, spis, hvad De vil, når jeg blot må få labskovs.« Anden af ham yndet dansk mad var spegepølse og rugbrød, så så længe det danske julebesøg varede, blev et rugbrød daglig sendt til slottet. Til gentjeneste kunne skibet få friske landbrugsprodukter fra kongens landsted, Tatoi, hvilket blev drevet på dansk vis og under dansk ledelse. Om kongen også yndede en anden dansk specialitet, øllebrød, vides ikke, men det gjorde hans sønner, når de som voksne gæstede farfar, Chr. IX, i Fredensborg, hvilken ret for dem ligesom rødgrød blev en himmerigmundfuld, som de længtes efter resten af deres liv.

Lige inden afsejlingen kom kongen og oftest dronningen om bord på afskedsvisit til frokost, som undertiden sluttede med et par timers sejlads. Derefter gik de langs den baksmonstring-opstillede besætning med et nu og da givet nik samt venlig bemærkning og med håndtryk til officererne. Ved deres betræden af faldrebet udtalte chefen højt: »Gud bevare kongen og dronningen af Grækenland«, som gentoges unisont af hele besætningen. Under kanoners salut stod så chalupen fra borde. Men skibet fik endnu et farvel fra majestæterne – deres vinkende fra Themistokles-pynten, hvor kongen havde ladet opføre en pavillon, for at han der kunne trække frisk søluft i ledige stunder. Til gengæld blev dette tavse farvel besvaret fra skibet med besætningens spontane hurraer. På en og anden mande-kind kunne da ses rinde glædes-tårer af taknemlighed for en enestående juleoplevelse, den, som kun kunne gives af kong Georg og dronning Olga. I hine tider var følelse af taknemlighed ikke deklareret til ligegyldighed og blaserthed! Og – æres den, som æres bør.

Kongeparrets ligefremme væsens-udfoldelse om bord var ikke uden forbindelse med deres demokratisk prægede officielle selskaber i slottet, når lige undtages visse regler ifølge hofetiketten. Kong Georgs hof og athenienserne i almindelighed betegnedes som verdens mest demokratiske. Prinserne tituleredes ikke med »kongelig højhed« af grækerne selv. På gaderne råbte folket blot: »dér kommer Nikolaos, Christopher, Andreas«. Til hofballerne kom så at sige alle og enhver. En udenlandsk diplomat skulle engang hyre vogn til et hofbal. Han blev noget overrasket, da kuskens bad om lov til at køre ham derhen i god tid, eftersom han selv skulle være deltager i ballet. Den hyrende antog det for hans spøg, men blev rigtignok overbevist om rigtigheden, da han i salen så sin kusk i aftendragt og dansende med – en ministerfrue!

Efter 1892 hædrede kongeparret ved deres

julebesøg om bord med den ny-opfindelse, som illumination med elektriske pærer var, og hvor disse da som anbragt langs master, ræer og lønning tegnede en fregats smukke konturer. Om dagen var det også et smukt syn, når den var tilrigget med signalflag over alle tre toppe og fra knapperne udover rånokkerne ned til lønningen. Krydser »St. Thomas«, som i 1892 i Piræus var dansk marines hilsen til kongeparrets sølvbryllup, viste sig da som den første med elektrisk illumination. Rader af lyspærer strakte sig langs master, ræer, spryd, skorsten, lønning og vandlinje samt om det på dækket anbragte skjold med krone og initialerne G O, som i sin helhed gjorde kydseren til et lysende københavnsk »Tivoli« på Hellas vande. Til pasningen af dynamoen som noget nyt var skibet medgivet en skibsmine og en værnepligtig maskinist, der var kendt hermed. Men disse pærer med kultråde var i deres vorden lidet driftssikre, hvorfor topsgaster måtte posteres i nærsene med nye pærer under busseronnerne. Hvilken belysningens kontrast til forholdene i land, hvor begfakler endnu anvendtes som belysning ved kongens båd-befordringer!

Med den vennelighed, sans for humor og lattermildhed, som prægede kongens liv, kunne man have forundt ham, at det fornøjelige intermezzo, som på »Fyen«s togt i 1898 var sket i Algier, havde fundet sted i Piræus efter »Fyen«s ankomst der. Under en aftens officersbal med deltagelse af byens honoratiories kom skibets 4 grise løbende ind imellem de dansende og afstedkom stor forvirring med damer-



Mindesmærke for prins Georg som Kretas Højkommissær. Står i Souda (Kreta), nuværende græsk flådestation.

(fortsættes side 64)



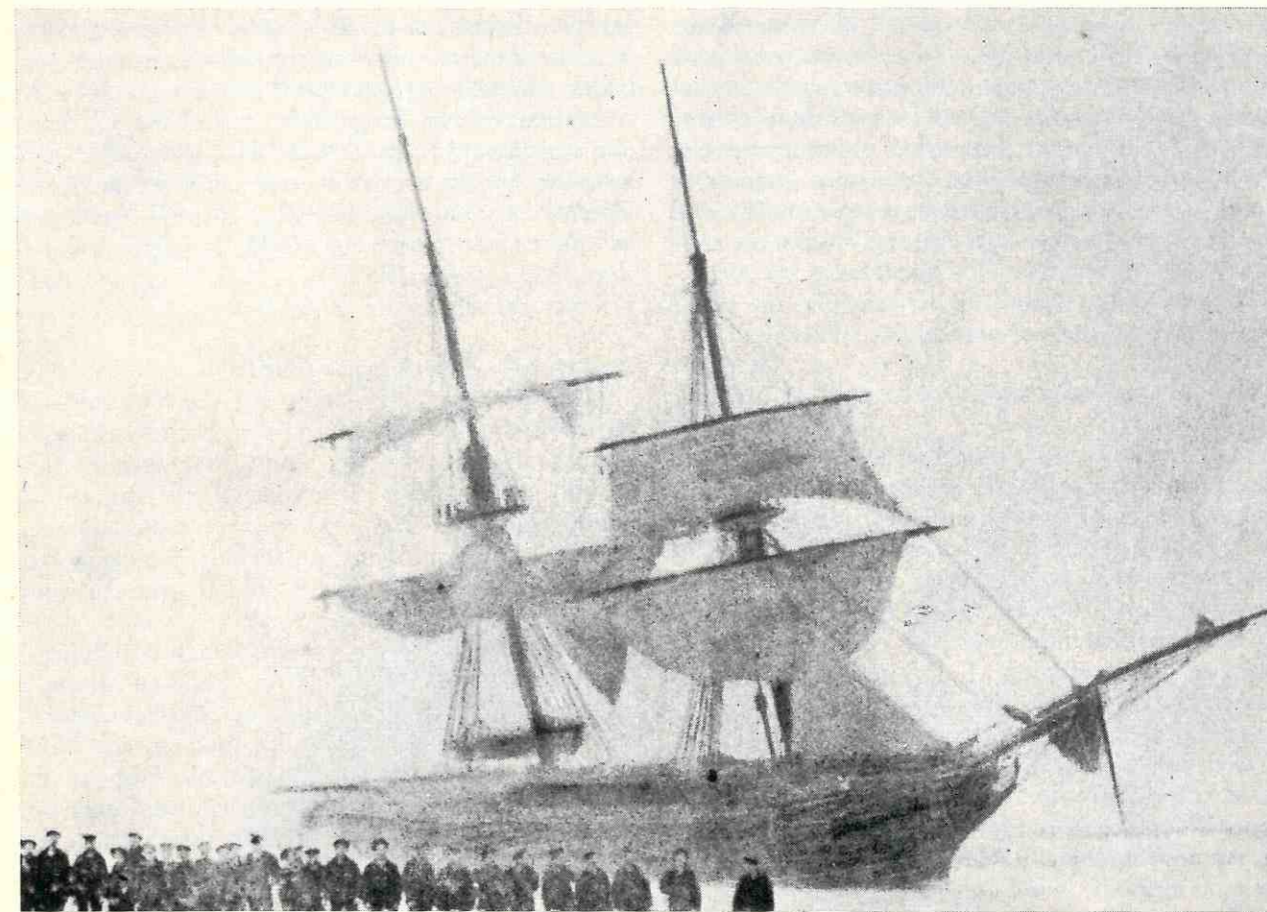
Opsynsmand Thøger Sørensen, Agger.

## Da den tyske orlogsbrig »Undine« blev julegaven i Agger

Besætningen, der var på 147 mand, blev reddet i redningsstol en mørk nat med NV storm og svær sø.

Af Jørgen Pedersen.

Vi mindes endnu strandinger langs vore kyster fra sejlskibenes tidsalder. På den jyske vestkyst kan det vel være ret så svært at sætte foden på en plet, hvor der ikke før i tiden har ligget et strandet skib og hugget på revlerne eller i havstokken. Mange af disse strandinger lever stadig i slægters erindring, genfortalt gennem generationer. Der har været mange markante og dramatiske – og her tænkes der på redning af menneskeliv fra skibene i forbindelse med redningsmænds dristige adfærd, hvad enten billedet blev tab eller gevinst, liv eller død. De ligger øverst i erindringen, og tages frem nu og da. Sådan trækkes mindernes lange lyse og mørke tråde gennem tiderne.



»Undine« på stranden ved Agger. – Foran ses en del af besætningen.

Hvad der i det følgende skal fortælles omkring en enkelt af de mere bemærkelsesværdige strandinger, er – som det fremgår af overskriften – Agger, hvis 10 km lange, smalle sandtunge mellem hav og fjord er velkendt også af nutidens skibsfart – men frygtet af sejskibstidens søfolk. Beretningen om orlogsbrig »Undines« dramatiske stranding er fortalt mig i flere versioner. Her fortæller jeg den, som jeg har fået den overleveret af et øjenvidne. Et par ord om ham senere i artiklen.

#### »Undines« håbløse kamp

Den 27. oktober 1884 kl. 5 om eftermiddagen grundstødte »Undine« ca. 1 mil syd for Agger by i en forrygende nordveststorm med et hav, der ikke alene gik op i havklitten, men oversvømmede selve Aggertangen fra byen til kanalen. Det fremmede skib var under krydsning for at undgå revlerne blevet opdaget af en for vejrets skyld udsendt strandvagt.

Så hurtigt som muligt blev stationen alarmeret, og vogne med raketmateriel samt redningsbåden med mandskab begav sig sydover tangen og mødte her de første vanskeligheder, da både mennesker og heste gik i vand til livet. Alligevel fik man tilbagelagt strækningen og nåede frem til det formodede strandingssted, inden dette var sket. En overgang forsvandt skibet og blev borte i den tiltagende efterårsdis, der sammen med flyvende skumfråd fra de mod kysten faldende bølger gjorde alting usigtbart. Snart efter øjnedes skibet atter med forrevne, lasede sejl – det havde endnu en gang prøvet et slag for at undgå den farlige vesterhavskyst med de af enhver sømand kendte revler. Det sidste inden overgivelse var ankere ud – det var sket – og som en vingeskudt fugl lagde »Undine« sig med bagbordssiden til land ca. 300 alen fra stranden, og med brådsøerne drønende helt op i mærset. En usædvanlig stor besætning synes der at være, for der sås folk alle vegne på skibet, hvor der var nogenlunde sikkerhed.

#### Redningsmandskabet arbejdede i vand til op på livet

Man var straks klar over det umulige i at gå ud med redningsbåden, hertil var havet alt for oprørt, og hvad angik den anden mulighed, raketapparatet, da var spørgsmålet at få det anbragt, idet udskydningsstedet var overskyttet af vandflom, og den eneste mulighed var næsten at anbringe apparatet på de tilstedeværende vognlad – i hvert fald skulle det vise sig, at redning af de 147 søfolk – for så mange var der – netop havde vognene som forbindelsesled i det drama, der fulgte.

Den første raket blev lagt på, men den fejlede målet. Her drejer det sig om at beregne den mulige afdrift, der kan være som følge af stormpåvirkning af den udskudte line. Raketten skal helst falde enten mellem masterne eller over bovsprødet, hvad de gamle redningsmænd havde en indlevet evne til. Den

anden raket nåede målet fint, og i de følgende minutter ventede man i stor spænding på, at man fra strandingen skulle foretage sig det, der er opgaven for etablering af forbindelse.

Men der skete intet, og det er ikke første gang, at skibbrudne har ladet vente på sig, enten fordi de pågældende var for udmattede til at få fat på linen fra land – eller man var uvidende om etablering ombord.

Her i dette tilfælde måtte redningsmandskabet vente i angst og uro på udfaldet til henimod midnat inden trosse, stjerkeblok og redningsstol var blevet halet ud. Den første mand fra »Undine« kom ind til stranden kl. 1, og han fik svære søer på indfarten og blev tumlet rundt i havstokken, hvor mange villige hænder greb ham. Han kunne fortælle skibets navn og hjemsted, og at han var den første af 147 unge kadetter ombord. Man var altså på det rene med, at natten ville gå i heldigste tilfælde.

I buldrende mørke – og tangen stadig under vand – klappede alt dog som efter en snor. Heldigvis havde stationen kort tid forinden modtaget en sending strandingslys, der ved denne lejlighed blev anvendt for første gang. Før den tid var det alm. håndlygter med tælle- eller stearinlys. Men altså – oplyst ved magniumsbelysning skred nattens timer. Den ene efter den anden blev halet de 300 alen gennem et frådende hav og fik i tilgift, da de nåede stranden, et sidste klap af en brydende sø, inden den faste sandbund var at føle – og hurtigst gørligt blev de unge kadetter båret op og anbragt i redningsbåden, hvorover der var bredt en presenning – indtil et hestekøretøj bragte dem ind til Agger, hvor der næppe nogen tid før har været kræset for dem som her. Varmt tøj, strikket af uld fra fiskerlejts fåreflokke, sandsynligvis også en dram – og så det at komme i en varm seng i gode menneskers varetægt efter i stormfulde døgn at have frygtet døden: Det var paradiset for de, der kunne nyde det.

#### Kun en enkelt mørk tråd i billedet

Der var to af skibets besætning, der blev slået ud af brådsøerne – den ene lige inden grundstødningen skete. Han druknede. Den anden, der ligeledes sloges ud, var en anden i besætningen, der var ved at kappe rigningen. Han var iført et redningsbælte, men den stærke nordenstrøm førte ham lang kysten sydpå, men lykkeligvis også ind på stranden, som han nåede lige nord for kanalen.

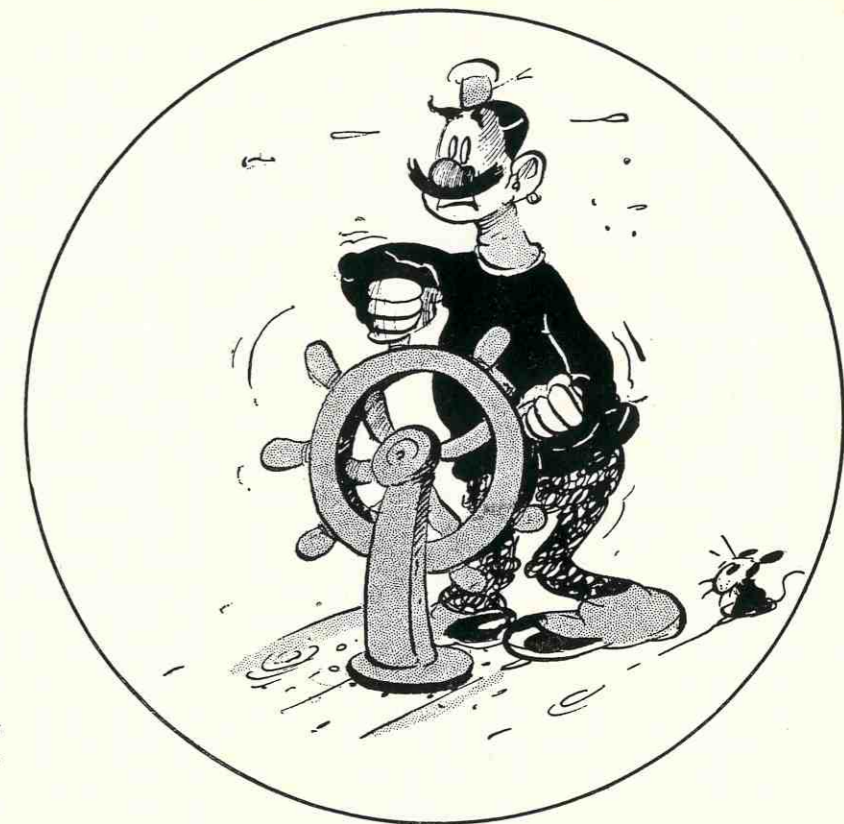
Orlogskaptajn Cohius var sidste mand i redningsstolen ind mod land, og da var klokken blevet 8 morgen. Han rystede af kulde og sindsbevægelse – og her kommer måske et af de muntreste øjeblikke i dette alvorsmættede handlingsforløb: Det var, da de fuldstændig udslidte redningsmænd stod omkring »Undines« kaptajn, der vist slet ikke lignede en kaptajn. I hvert fald må redningsmand Mads Pedersen have haft ondt af hans udseende, for han fiskede

(fortsættes side 14)

## Er sømænd sådan?

Af kaptajn Knark

Ill. af Simon

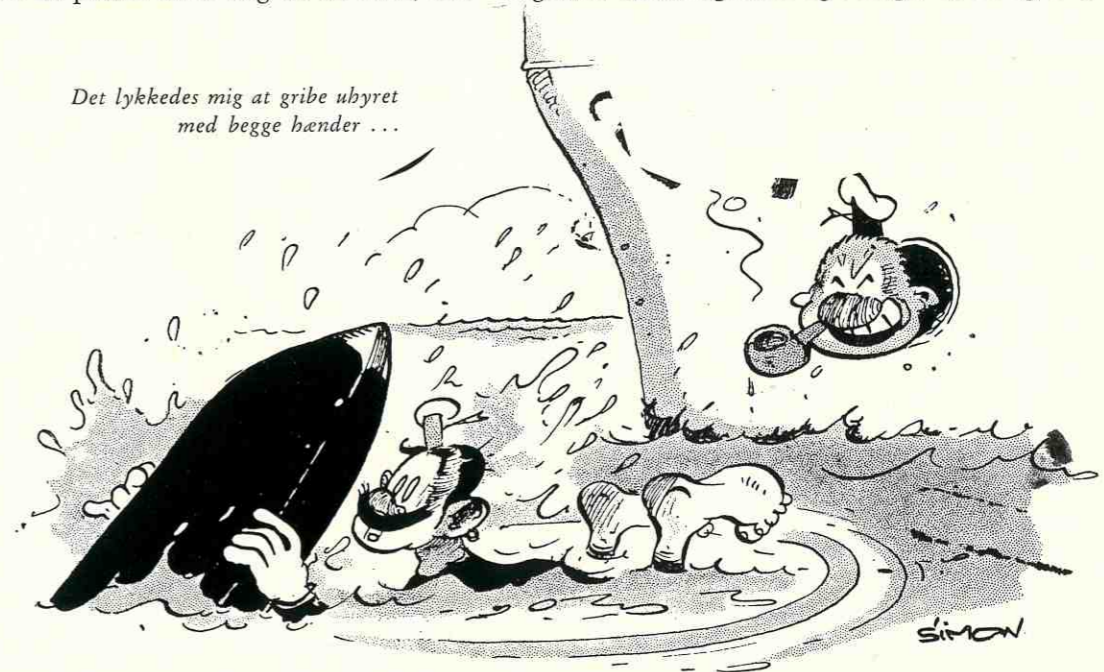


Jeg stod til rors  
en tidlig morgen i Nordsøen ...

Det er løgn . . . en dundrende sømandsløgn, sa' min kone, og jeg bøjede beskæmmet mit hovede. Der er ikke grænser for, hvad søfolk i tidernes løb er blevet beskyldt for. Tænk sig at beskyldte en ærlig sømand for at have en pige i hver havn, det kan ærgre forfærdeligt, når man aldrig har været forlovet i Hongkong. Ligeledes hører man ofte folk sige, når de ser en beruset person – det er nok en sømand. Men tænk Dem, kære læser, en bedsteborger i land drikker måske en pilsner hver dag til sin mad, det

giver 30 pilsnere pr. måned, en stakkels sømand kommer hjem til den danske strand efter at have været i søen én, ja, måske to måneder og er som følge deraf indtil 60 øller bagefter, og vil man ikke føle sig som samfundets stedbarn, må det forsømte jo indhentes, og da tiden som oftest er knap, bliver resultatet uvægerligt derefter. Og kan man ikke godt forstå sømanden, der i ugevis har bevæget sig på dækket af en slingrende skonnert, pludselig en dag taber tålmodigheden og sværger en saftig ed på,

Det lykkedes mig at gribe uhyret  
med begge hænder ...



at når han en dag kommer i havn, så skal det blive hans tur til at slingre?

Og med hensyn til løgn, så må man jo tænke på, hvad en sømand kommer ud for på sine rejser. Er man så tillige i besiddelse af en hurtig opfattelses-evne og lidt fantasi, ja, så kan selv de sandfærdigste oplevelser lyde fantastiske. Naturligvis kan der finde små hukommelsesforskydninger sted, det sker for den bedste.

Jeg kunne have lyst til at give et lille eksempel på, hvad en sømand kan komme ud for, ja, måske også De, kære læser, et øjeblik vil fristes til at tvivle på historien, men never mind, her er den:

Det var i krigsåret 1917, jeg var matros med en damper. En tidlig morgen i Nordsøen, jeg stod til rors og foran mig på kommandobroen stod kaptajnen og styrmanden, på udkig efter miner og ubåde.

Pludselig opdagede vi alle tre samtidig en ubåd dukke op lige tværs af skibet, og et øjeblik efter fortalte en kølvandsstribet os, at en torpedo var i anmarch.

Jeg havde ventet en ordre fra kaptajnen, men til min store forbauselse udeblev den, både han og styrmanden stod, som om de havde mistet mælet ved synet af torpedoen.

Tankerne for som et lyn gennem mit hovede – nu måtte jeg selv handle og handle hurtigt. Jeg slap rattet, smed stortrøjen og hoppede op på lønningen. Torpedoen havde kurs lige mod kommandobroen. Da den var cirka 30 favne fra skibssiden, sprang jeg!

Mit spring var så vel beregnet, at jeg kom op lige foran uhyret og det lykkedes mig at gribe *det med begge hænder* og med en rask drejning af kroppen fik jeg kastet torpedoen om, så den fik retning tilbage mod ubåden. Og det kan nok være, »Fritz« fik travlt med at dykke!

Jeg nåede lige at få tag i loglinen, og på den måde blev jeg halet om bord, og ubåden så vi ikke mere til.

Ja, kære læser, det var såmænd det hele, men jeg tør bande på, at hvis min kone hører denne historie, vil hun sige – atter en af dine sømandsløgne. –

#### Da den tyske orlogsbrig »Undine« blev julegaven i Agger, fortsat

beslutsomt en lommelærke frem fra barmen og rakte kaptajnen den med følgende bemærkning: Do ved it te vi æ gue ve dæ – din tysk. – Denne noget ramsaltede hilsen, må vel ses i relation til en afsluttet krig, der ikke var alt for langt på afstand. –

Orlogsbriggen »Undine« med sine 147 gaster var gået ud fra Kiel på øvelsesrejse, med Plymouth som bestemmelsessted. Der kom den ikke i denne omgang. Der gjordes holdt i Agger – omend ufrivilligt. Men i nogen tid satte de unge mennesker præg på det lille fiskerleje, hvis daværende befolkning vel ikke var stort større. Hvert hjem havde sin indkvartering – indtil rejsedagen fandt sted fra nærmeste station med ekstrarog.

#### Min hjemmelsmand var øjenvidne

I 1959 sad jeg overfor den da 93-årige redningsmand og strandfoged Poul Thøgersen, Agger. Trods sin høje alder huskede han tydeligt »Undine«s stranding. Han var ikke på daværende tidspunkt i redningsvæsenet, men var udkommanderet som vagtmand ved en anden samtidig stranding, der stod lidt sydligere på tangen, nemlig den hollandske brig »Trine« af Groningen. Poul Thøgersen mindedes således ganske klart, at sømanden, der svømmede i land og reddede livet, kom ind i vagthuset til ham, iført degnens trøje som værn imod kulde. Den samme Poul Thøgersen, kom senere i sin redningsmandstjeneste, til give hånd med til redning af 373 menneskeliv.

#### Det blev alle tiders julegave til Agger

De Agger redningsmænd fik efter datidens forhold en kongelig belønning for deres dådriige indsats: 5000 tyske mark til deling. Opsynsmand Thøger Sørensen blev dekoreret med den prøjsiske kroneorden, og kaptajn Cohius, der sammen med flere officerer havde været indkvarteret hos opsynsmanden, sendte efter hjemkomsten som gave en merkumspibe med sølvbeslag og til fru Sørensen var der en smuk guldkæde med tilhørende medaljon.

#### Orlogsbriggen »Undine« overlevede

Den tyske orlogsbrig, der nu for snart et sekel siden, kom til at »hænge« på Agger strand, led hverken skæbne med »St. George« eller »Defense« – den kom flot igen nogen tid efter, idet der var tale om et stærktbygget fartøj. Men forinden var der fra strandingen blevet bjerget en mængde porcelæn og glasvarer, der blev solgt på en auktion i Agger. Den dag i dag er der glas og porcelæn samt andre erindringer i hjemmene derude med »Undines« navnetræk med krone, selvom opkøbere er løbet med meget.

Dette er i store træk, hvad jeg ved at fortælle om en enkelt stranding ud af de hundreder, der igennem tiderne har fundet sted ved vore kyster. At denne stranding blev alle tiders julegave til et lige så fattigt som modigt redningsmandskab er givet.

De øvede en dåd, der ikke afslides ved at blive genfortalt.

# Klar ved flaget!

Af Otto Ludwig

Ill. af Th. Langelund

Historier om flagene – og lidt om flagenes historie på havene.

Det vil måske forbavse Dem. Men i virkeligheden har Storbritannien ikke officielt noget nationalflag. »Union Jack«, der kommer begrebet nationalflag nærmest, er et kongeligt flag. Det må bruges i land, men det er ved lov forbudt britiske handelsskibe at bruge det til søs.

Et gammelt ord siger, at handelen følger flaget. Og det er skibene, der først og fremmest viser flaget. Nationalflagene blev oprindeligt kun brugt om bord i skibe. Først omkring midten af det forrige århundrede gik flaget i land og blev også hejst på bygninger eller flagstænger ved festlige lejligheder.

Dannebrog er som bekendt det ældste eksisterende

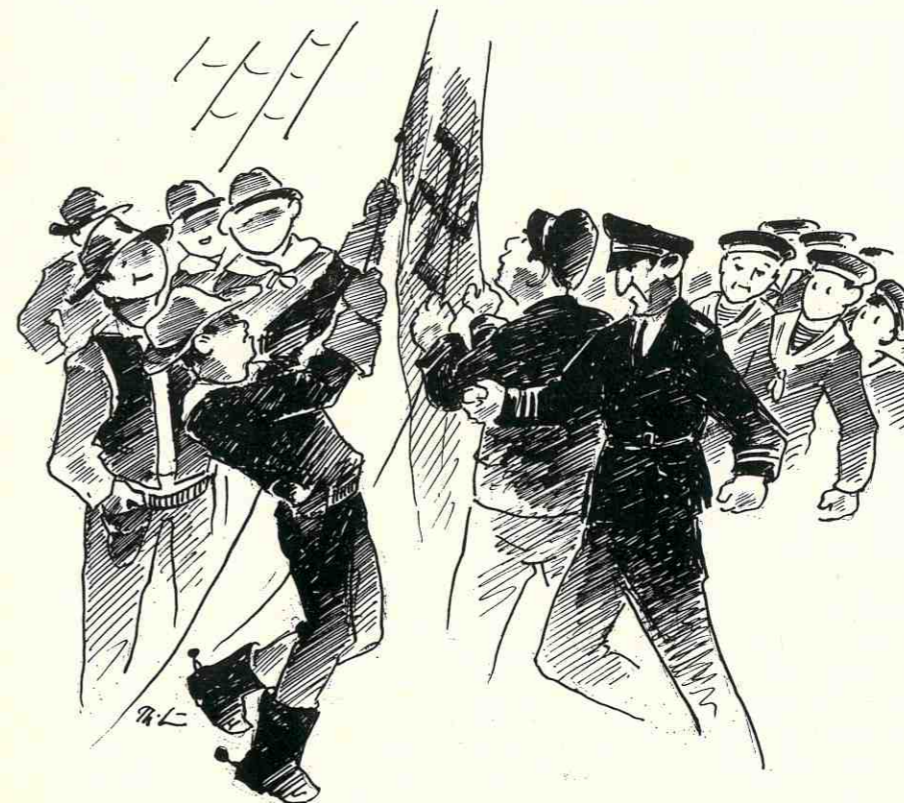
nationalflag i verden. Ifølge sagnet er det fra 1219. Næstældst i anciennitet er det svenske flag og derefter det hollandske. Sveriges nuværende orlogsflag blev første gang hejst i 1523, da Gustav Vasa blev konge. Men i tiden siden da har det undergået forandringer, selv om det nu har sit oprindelige udseende. Det ældste eksisterende svenske orlogsflag af samme udseende som det nuværende blev erobret af hollænderne i 1658 og opbevares nu i Amsterdam.

I begyndelsen af 1500-tallet førte svenske orlogsskibe et blå- og hvidstribet, tre-tunget flag med striberne vandret. Der var fem blå og fire hvide striber. De legendariske »tre kronor« fandtes dog allerede dengang på orlogsskibenes vimpler og standere.

#### Den røde støveklud

Englands flag – altså »Union Jack« – er et rent barn i forhold til Dannebrog. Først i 1801 fik dette flag sit nuværende udseende. Tidligere var den britiske handelsflåde inddelt i tre eskadrer: Rød, hvid og blå. Eskadrenes skibe førte flag i tilsvarende farver. Nu er »White Ensign« det officielle orlogsflag. »Blue Ensign« vajer om bord i visse andre statsskibe og må også føres af skibe, hvis kaptajn er søofficer af reserven. Handelsflådens flag kaldes »Red Duster« – »den røde støveklud«!

Efter den anden verdenskrig er en mængde nye stater kommet til, og på verdenshavene vajer flere forskellige flag end nogen sinde. De britiske øer i Kanalen har deres egne flag. Men de må ikke anvendes til søs. Under den anden verdenskrig satte man sig imidlertid ud over det forbud, da tyskerne besatte øerne. Skibene, der sej-



I trediveerne blev en tysk liner i New Yorks havn mødt af antinazister, som halede det forhadte hagekorsflag ned . . .



lede med gods og passagerer mellem øerne, kunne selvfølgelig ikke føre det britiske flag. I stedet sejlede de med enten Jerseys eller Guernseys flag.

#### Stjerner og striber

USA's flag i den nuværende form er kun fra 1960, da »Stars and Stripes« fik endnu to stjerner ved Alaskas og Hawaiis tilslutning. Siden 1777 har det amerikanske flag undergået ikke mindre end 27 ændringer!

Striberne holdt deres indtog i det amerikanske flag i 1776. Der var dengang som nu 13 vandrette striber. Flaget havde i øverste venstre hjørne det daværende britiske »Union Jack« og måtte kun vaje fra orlogsskibe. Amerikanske handelsskibe sejlede med et flag, der kun havde de røde og hvide striber som mønster.

I 1777 fik det amerikanske flag sine første stjerner. De erstattede »Union Jack« i hjørnet, og der var 13 af dem. Nemlig en for hver stat. De blev fordelt i en cirkel i den blå firkant. Men der kom stadig flere stjerner til. I 1818 var der tyve stjerner, som i det blå felt dannede en større stjerne. Men i 1846, da der var 28 stjerner, satte man dem nogenlunde som i vore dages »Stars and Stripes«. Kun to år senere kom der endnu to stjerner til, og på ny dannede man en stor stjerne af alle de små. Fra 1912, da der var hele 48 stjerner, har de været fordelt i det blå felt på samme måde som i dag.

Det var oprindelig meningen også at øge stribernes antal, efterhånden som nye stater sluttede sig til USA. I 1795 var der 15 striber, men man vendte hurtigt tilbage til de oprindelige 13, da man indså, at flaget efterhånden ville få et mærkeligt udseende.

#### Strid om flag

Flag kan give anledning til diplomatiske stridigheder og har gjort det flere gange. Man behøver blot at tænke på den norsk-svenske flagstrid. I 1821 vedtog Stortinget indførelse af det nuværende norske flag som handelsflag. Sverige gik med hertil, men kun for skibe i norske farvande. Først i 1838 fik norske skibe lov at føre norsk flag også i oversøisk fart. I 1844 blev flaget også orlogsflag, men fik et »unionsmærke« i øverste venstre hjørne. I 1870'erne fremsatte nordmændene krav om unionsmærkets fjernelse, hvilket skete for handels-, post- og toldflaget i 1898 – efter tre gange veto fra Oscar II af Sverige. Orlogsflaget måtte bære unionsmærket helt til 1905.

Da Hitler kom til magten i Tyskland 1933, afskaffede han Weimar-flaget, som mindede ham om Tysklands nederlag i første verdenskrig. Han bestemte, at det tyske flag nu skulle være sort øverst, hvidt i midten og rødt for neden. Dette flag skulle altid hejses sammen med hagekorsflaget.

Den tyske tricolore skulle på handsskibe føres på flagspillet agter, mens hagekorsflaget skulle føres i styrbords signalvant. Brugen af to flag var ved at

føre til alvorlige diplomatiske stridigheder mellem Tyskland og USA. En stor tysk liner blev i New Yorks havn mødt af en gruppe amerikanske antinazister, som halede det forhadte hagekors ned.

Tyskland protesterede, men amerikanerne sagde, at der ikke havde været tale om nogen national fornærmelse, idet demonstranterne »kun havde halet partiflaget ned« og ladet nationalflaget vaje. I september 1935 tog Hitler konsekvensen heraf og besluttede, at hagekorsflaget fra nu af skulle være eneste tyske nationalflag.

#### Caput- og piratflag

Ved Tysklands nederlag i 1945 blev hagekorsflaget forbudt, og Tyskland var nu uden et officielt flag. Tyske ministrygere, som efter kapitulationen måtte fortsætte med at stryge miner i danske farvande, skulle imidlertid have et kendetegn. Derfor besluttede de allierede, at de tyske ministrygere skulle sejle under det internationale signalfag »C«. Dette flag blev naturligvis hurtigt døbt »Caputflaget«.

Sit nuværende nationalflag fik Vesttyskland i august 1949. Skibe måtte kun sejle under det på floder og i søer. Først et år senere fik tyske skibe også lov at bruge det på havet.

Der er flag, man sjældent ser på havet. F. eks. det svejtsiske. Men det sker dog. Man ser også Færøernes flag, men ikke Ålandsørnes på søen. Ålandsørne har deres eget flag. Det ligner det svenske, men har et rødt kors inden i det gule. Det må kun vaje på øerne og ikke til søs.

Iøvrigt har også Skåne – uofficielt – sit eget flag. Det ses heller ikke på søen, og det hejses kun af skåninger, som vil løsrive sig fra Sverige. Flaget ligner Dannebrog. Korset er bare gult i stedet for hvidt.

Et af de flag, der er blevet fortalt flest historier om, er sørøverflaget med dødningehovedet og de to korslagte knogler. Men historierne er kun skrøner. Der er intet historisk bevis for, at det sorte flag nogensinde har været brugt som piratflag.

#### Landbruget til søs

Men der også særprægede flag nok endda. F. eks. vakte havundersøgelsesskibet »Dana« opsigt mange steder med sit flag under jordomsejlingen 1928–30. Dengang var der intet specielt fiskeriministerium. Fiskeriet henhørte under landbrugsministeriet, og derfor måtte »Dana« sejle med sidstnævnte ministeriums splitflag, som har mærket »LM« i øverste venstre hjørne. Søfolkene var ikke meget for at forklare, at de sejlede under landbrugsministeriet. Når piger i fremmede havne spurgte, hvad »LM« egentlig stod for, svarede besætningen:

– Love Me!

Australiens officielle flag ligner Englands »Blue Ensign«, og det australske handelsflag svarer til Englands »Red Ensign«. Men i begge flagene er der

seks stjerner, som synes helt tilfældigt placeret. Under Union Jack-mærket er der en stor stjerne, som kaldes »Commonwealth Star«. I flagets højre del er der fem stjerner, hvoraf den ene er mindre end de fire andre. Disse fem stjerner symboliserer stjernebilledet Sydkorset.

Naturligvis har den australske flåde sit eget »White Ensign«. Det samme har New Zealands flåde. Iøvrigt har også hver af staterne i Australien sit eget flag, som man dog ikke ser på søen. Også hver enkelt af staterne i USA har sit flag. Det ville være svært at finde rede på skibenes nationalitet, hvis alle disse 50 flag også vajede på havene. Men flere af disse amerikanske flag er meget festlige. I staten Washingtons flag er der et portræt af Georg Washington. I Wyomings er der en bøffel og i Californiens en bjørn.

#### Gudstjeneste- og honnørflag

Om den britiske flådes gudstjeneste-stander fortæller en interessant historie: Standeren består faktisk af to dele. Den del, der vender indad, består af det røde St. George-kors på hvid baggrund. Og den spidse halvdel har samme udseende som den hollandske tricolore. Det fortælles, at gudstjenesteflaget blev brugt af begge parter under de hollandsk-britiske søkrige. Begge parter holdt gudstjeneste før en kamp, og når vimplen var hejst, ville gudstjenesten ikke blive forstyrret. Standeren var syet sammen af St. George-korset og det hollandske flag.

Mange landes orlogsflåder har en speciel gøs, som vajer fra skibenes stævn i havn. Det danske søværns gøs er bare en mindre udgave af orlogsflaget. Også handelsskibe kan føre gøs i havn eller til ankers. Gøsen kan f. eks. være hjembyens våben. Rederiet J. Lauritzen bruger FN-flaget som gøs – som en honnør til FN.

Der er også noget, der hedder »honnørflag«. Sådanne vajer om bord i handelsskibe i fremmed havn – som regel fra forreste mast. Honnørflaget er altid værtslandets handelsflag. I indenlandsk havn kan et handelsskib føre destinationslandets flag ved lastning og eksportlandets flag ved losning.

#### Rederiflag i Sahara

Rederiflaget føres som regel på agterste mast. Næsten ethvert rederi har sit eget kontorflag, og mange af dem er virkelig festlige. Det ældste af den art var sikkert Hansestædernes. Det var et splitflag delt i to vandrette felter. Det øverste var hvidt og det nederste rødt. Men rederiflagene slog først for alvor igennem i forrige århundrede, da de store sejl-skibsrederier dannedes.

Et af sejlskibstidens berømteste rederiflag var det, der førtes af den amerikanske Black Ball Line's skibe. Det var et rødt splitflag med en sort kugle. Den sorte kugle kunne man også se i samme rederis mærsejl.



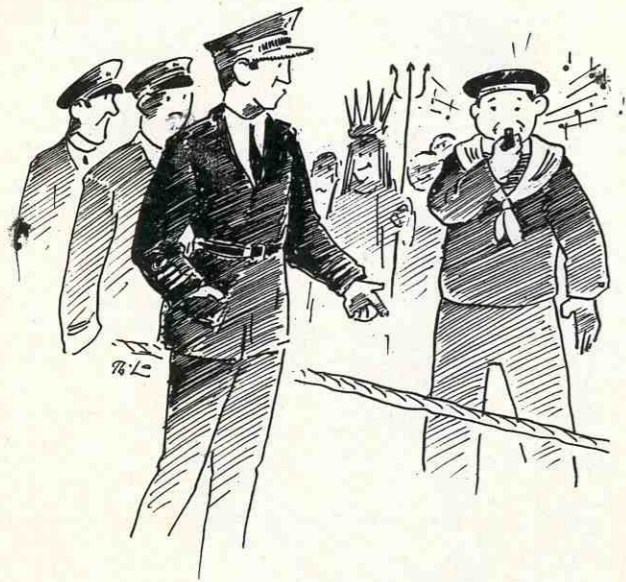
»Dana« sejlede i sin tid under Landbrugsministeriets splitflag. – Når piger i fremmede havne spurgte, hvad »LM« stod for, svarede besætningen lakonisk: – Love me!

Det moderne rederiflag siges at have følgende historie: Når et sejlskib afgik fra Hoyle Lake, hejste hvert rederi et specielt flag på toppen af Bidston Hill, hvorfra der er udsigt til den gamle indsejling i floden Mersey. Flaget skulle fortælle skibets rederi i Liverpool, at nu afsejlede et af hans skibe. Rederen kunne se flaget fra sit vindue.

Et af de ældste rederiflag er P and O's. Dette rederi hed oprindelig Willcox and Anderson, hvis redere ydede dronningen af Portugal store tjenester i 1832–33. Derfor består P and O's flag af fire trekanten. Den blå og den hvide er hentet fra Portugals kongebanner, og den røde og den gule repræsenterer de spanske farver.

Shaw Savill and Albion har et meget smukt kontorflag. Det påstås, at flaget oprindelig var tegnet som nationalflag for New Zealand.

Om Cunards kontorflag kan fortælles en sjov historie: Ved sidste århundredskifte konkurrerede Cunard Steam Company på Atlanten med White Star Company. De to selskaber sluttede sig senere sammen og fik navnet Cunard White Star Company, og i mange år førte selskabets skibe begge de oprindelige rederiers kontorflag – Cunard's over White Star's. Men i 1968 opgav man denne tradition, og rederiets skibe fører nu kun Cunard-flaget. Der er dog en undtagelse: En gang om året – den 20. april – fører skibene også White Star-flaget. Det gør



Bådsmanden fløjtede: »Splice the main brace« – hvilket betyder rom til alle ombord . . .

de for at fejre den sidste endnu levende officer fra det gamle White Star.

Det franske Compagnie Générale Transatlantique's kontorflag vajer også i Sahara. Nemlig fra ca. 30 hoteller, som rederiet har bygget dernede.

#### På prøveturen

Også de fleste større værfter har deres eget kontorflag. Det vajer f. eks. fra skibet – sammen med rederiflaget – ved søsætningen. Værftets flag vajer også, når nybygningen er på prøvetur, og først når prøveturen er heldig overstået, markerer man overtagelsen ved at lade rederiflaget afløse kontorflaget.

Skikken med at dekorere et skib med små flag ved søsætningen stammer fra Royal Dockyard ved Deptford og blev indført af Henry VIII for ca. 450 år siden.

Der er mange maritime traditioner forbundet med flagning til søs. I den britiske flåde findes en uofficiel tradition for at vende hjem med en meget lang vimpel efter en meget lang rejse. Jo længere et britisk orlogsskib har været hjemme fra, jo længere

er vimplen, som kaldes »Paying-off Pennant«. Den kan blive 80 til 100 meter lang, og det er flere gange sket, at man har måttet binde en oppustet fodboldblære til spidsen af en sådan vimpel for at holde den i luften.

Også i forbindelse med signalflagene er der mange traditioner. Det berømteste flagsignal i søkrigshistorien er det, lord Nelson lod hejse under slaget ved Trafalgar. Det lød:

– England Expects That Every Man Will Do His Duty.

Slaget ved Trafalgar udkæmpedes den 21. oktober 1805, og hvert år på denne dag hejses samme signal fra Nelsons flagskib »Victory« i Portsmouth.

Et andet berømt – og meget velkomment – flagsignal er den britiske flådes »B over X«, som betyder »Splice the Main Brace«. Også om dette signal kan fortælles mange historier. Her er en enkelt af dem:

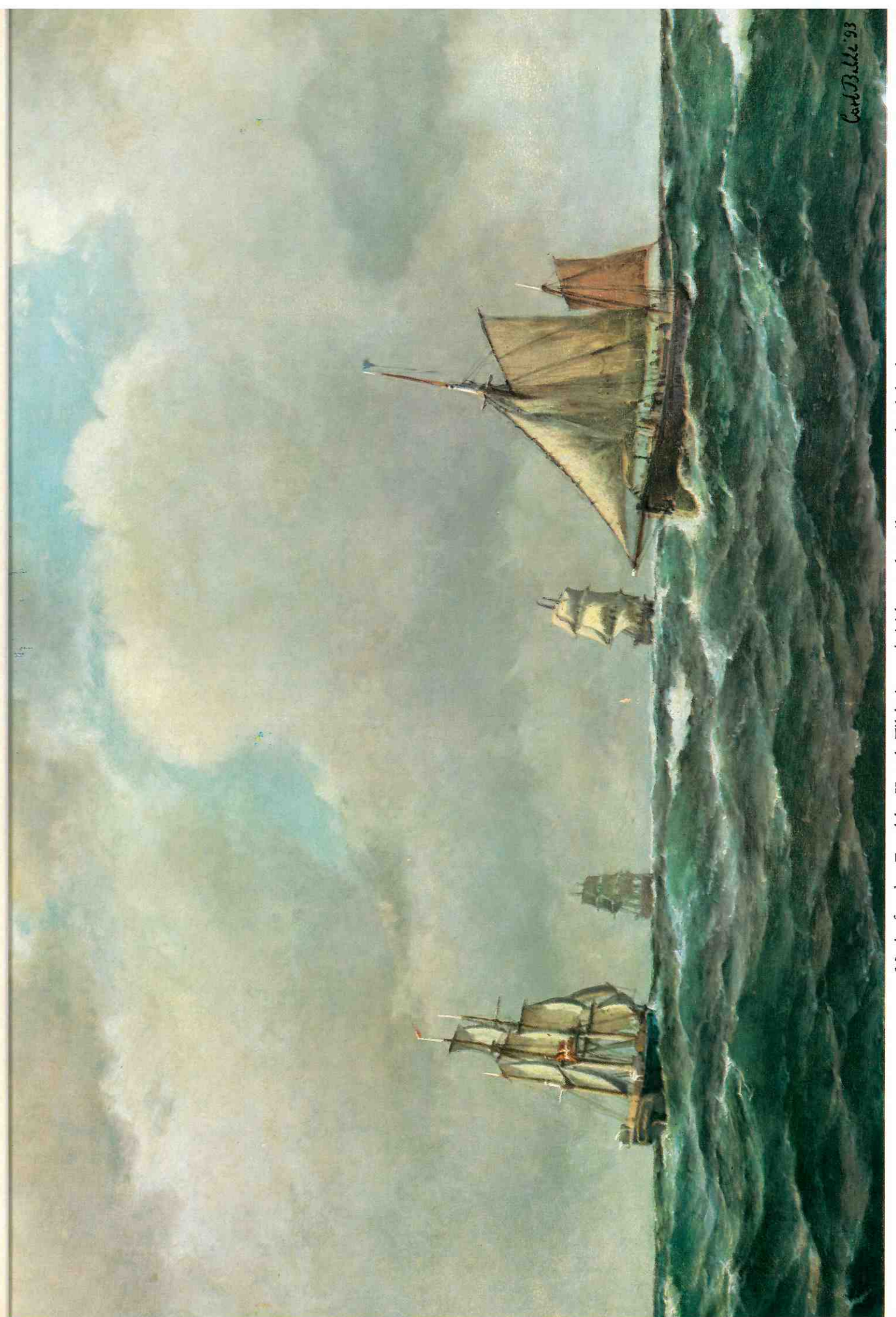
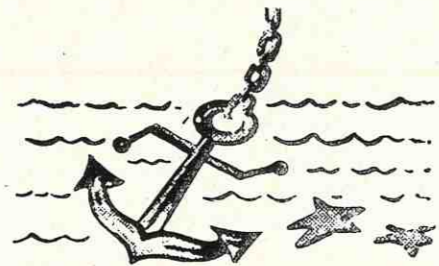
Om bord i H.M.S. »Vanguard« holdtes linedåb den 10. februar 1947, da skibet var på vej til Sydafrika med den britiske kongefamilie om bord. Da kong George VI var på vej forud for at deltage i linie-ceremoniellet, standsede han foran et svært manillatov, der var placeret netop for at sinke kongens fremmarch mod kong Neptuns domæne. Kongen spurgte, hvad det var for et par ender tov. For tovværket var skåret midt over.

– It's the main brace! lød svaret.

– Well, sagde kongen, det er i en sørgelig tilstand. You had better splice it!

Hvorefter bådsmanden fløjtede »splice the main brace« – hvilket betyder rom til alle om bord!

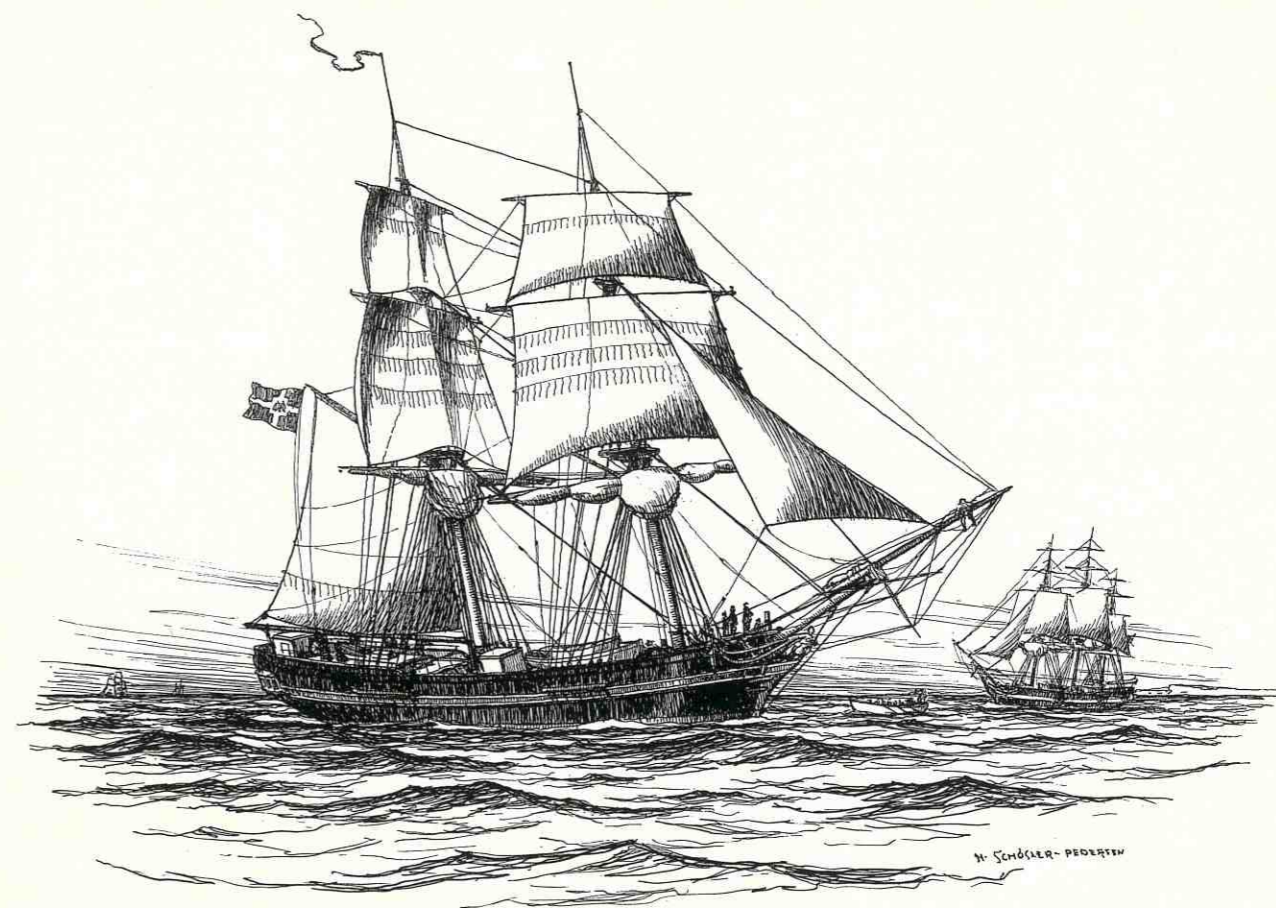
Der er meget mere at fortælle om flagene til søs. Vil man vide mere, kan man f. eks. skrive til følgende adresse: »Flag Research Center, 17 Farmcrest Avenue, Mass. 02173 USA«. Her ved man næsten alt om alverdens flag. Organisationen udgiver også et kvartalsblad, som hedder »The Flag Bulletin«. Der findes lignende organisationer i flere andre lande. For flag er et interessant emne, og der kommer stadig nye flag til. Det er umuligt for alle at kende bare samtlige nationalflag, hvis man altså ikke følger usædvanlig godt med.



Motiv fra den Engelske Kanal. Til højre en britisk trawler, til venstre en dansk bark.  
Maleri af Carl Bille. (Ejers af ing. E. Dugdale, tidl. formand for Kongelig Dansk Yachtklub).



Træk af ederfugle passerer Halskov Rev Fyrskib.  
Maleri af O. Palmgren.



## De voved' en dyst, mens natten var tyst

Af Johannes Hainau. Ill. af H. Schøtler-Pedersen.

Det gode skib, briggen »Mathilde« af Flensborg, var på vej op gennem den engelske kanal. Humøret var højt hos besætningen. Ladningen bestod af 4.000 sække kaffe fra Java, samt en del krydderier. Et dusin hollandske plantageejere fra Batavia havde mod god betaling fået lov at rejse med som passagerer, og de gode hollændere lavede kaffe en fem seks gange om dagen, så de danske søfolk næsten ikke kunne undvære duften af de brune bønner, som blev ristet i en tromle, som langsomt drejede sig rundt, mens ilden varmede og gjorde bønnerne brune eller nærmest mørke.

Kokken, en lille hjulbenet mand fra Nexø, var blevet vældig populær. I stedet for den ensformige

kost af grød, smør, brød og øl havde han organiseret fangsten af laks, og fire pragteksemplarer hang i rigningen parteret og klar til at komme under ild og tilberedning.

Det velmagende kød gjorde sit til, at alle om bord følte humøret stige nogle grader, og hollænderne mente, at rejsen næsten var omme for deres vedkommende, idet skipperen havde lovet at sætte dem af i Amsterdam.

---

Imidlertid rasede krigen mellem England og Frankrig med uformindsket styrke.

Skipperen på »Mathilde«, Ebbe Holgersen, vidste ikke, at Danmark-Norge var blevet inddraget i kri-

gen. Han regnede fuldt ud med, at hans land var neutralt.

En fregat, en engelsk orlogsmand, gav dem et skud for boven og krævede visitation.

To britiske officerer kom om bord og fik skibets papirer forevist.

De to officerer var unge og stolte og læste et brev op for skipperen.

»Mathilde« var krigsbytte. Der ville komme prisemandskab om bord. Skibet ville blive ført til Plymouth og solgt på auktion. »Hvad med mand-skabet?« spurgte skipperen.

»Kan få hyre hos os eller komme i prisonen, ganske som de herrer lyster«, lød det arrogante svar.

»Hvad med mine hollandske passagerer?«

»Der er erklæret Fastlandsspærring og Holland er i krig med England. Deres passagerer er vore fanger, og De står under vor kommando og er ansvarlig for nøjagtig udførelse af vore ordrer.«

Ebbe Holgersen var 32 år, høj, slank og lys.

Han var angelbo og hans familie var bønder i egen omkring Satrup.

Som ung havde Holgersen gjort tjeneste i orlogsflåden og været månedsløjtnant og deltaget i kampen på Reden.

Senere var han gået i koffarditjenesten igen og var nu skipper på »Mathilde«.

Kort efter kom det engelske prisemandskab om bord. Under ledelse af en underløjtnant begyndte gasterne en omhyggelig og meget grundig undersøgelse af mandskab og passagerer. Alt hvad gasterne fandt af værdi, blev frataget hollænderne og danskerne.

Hollænderne var velhavende folk og adskillige poser med guldstykker vandrede fra passagererne over i gasternes lommer.

Briggen besætning havde oprindelig været 70 mand, men var nede på 42, thi sygdom og uvejrlighed havde kostet en del af besætningen livet. Hollænderne havde taget et nap med, når det kneb, og særlig havde de været flinke til at tage en tørn på skansen om natten.

De danske søfolk afslog med én stemme at gå i britisk tjeneste, da de hørte, at der var krig mellem England og Danmark.

Englænderne trak på skuldrene og sagde: »Heller frisk luft på havet, end den rådne stank fra prisonens fangeskibe . . . «

»Mathilde« led samme skæbne som mange andre danske handelsskibe, og skibet blev ført ind til Plymouth og solgt på auktion. Salget blev delt i tre lige store summer, en til Kongen, en til fregattens chef, og den sidste tredjedel til mandskabet og de andre officerer.

Et gammelt fransk orlogsfartøj uden rigning lå forankret i det sumpede område af Tamar flodens delta.

Store træstammer var hamret ned i floden og skroget var fortøjret til disse. En primitiv overbyg-

ning af tømmer dannede en slags anløbsbro, hvor bådene lagde til, når fangerne skulle føres til og fra prisonen.

Der var omkring fire hundrede danske og norske søfolk anbragt i skroget. Bevogtningen bestod af 40 soldater fra landmilitseren, som havde vagten i et døgn. Om dagen måtte fangerne gå på dækket, men efter mørkets frembrud blev de gennet ned på banjerne og efter klokken otte blev de alle belagt med lænker. Briterne tog ingen chancer.

Ebbe Holgersen blev betragtet som officer og som sådan havde han ret til at færdes frit i land på egen regning inden for et bestemt område.

Det lykkedes ham at få de britiske officerer til at mildne de stramme regler for fangernes ophold om bord mod, at de i hold drog i land og arbejdede på civile opgaver, husbygning, murer- og tømrerarbejde og i høstens tid job på gårdene.

Det gav afveksling i det ensformige liv og en smule penge til at købe mad og tobak.

En dag sad Ebbe Holgersen i kroen, »Den sorte Ravn«, og spiste en fasan. Han tjente penge ved sin arbejdsformidling, og briterne fandt, han gjorde dem nytte.

En fuldbarmet kropige bøjede sig lidt over ham og hviskede:

»Min herre, en meget smuk dame venter Dem på første stokværk, lad mig vise Dem derop, De vil ikke fortryde det, sir.«

Det sidste blev sagt så indbydende, at Ebbe Holgersen så pigen nærmere an, men hun var en munter pige, som havde arbejdet på kroen et stykke tid.

Han fulgte hende op ad den snævre trappe og kom lidt efter til en dør. Pigen bankede et signal, og døren blev åbnet af en pige med et kulsort ansigt i hvilket et par hvide muntre øjne lyste op og lovede spøg og skæmt.

Den sorte pige viste Ebbe ind i det næste værelse og her mødte han en meget smuk dame, først i tyverne. Hun var klædt i tidens mode, og hendes lange gyldenbrune hår bølgede ned over en velformet barm, som til den dristige grænse viste skønhed og æggende lyst til elskov.

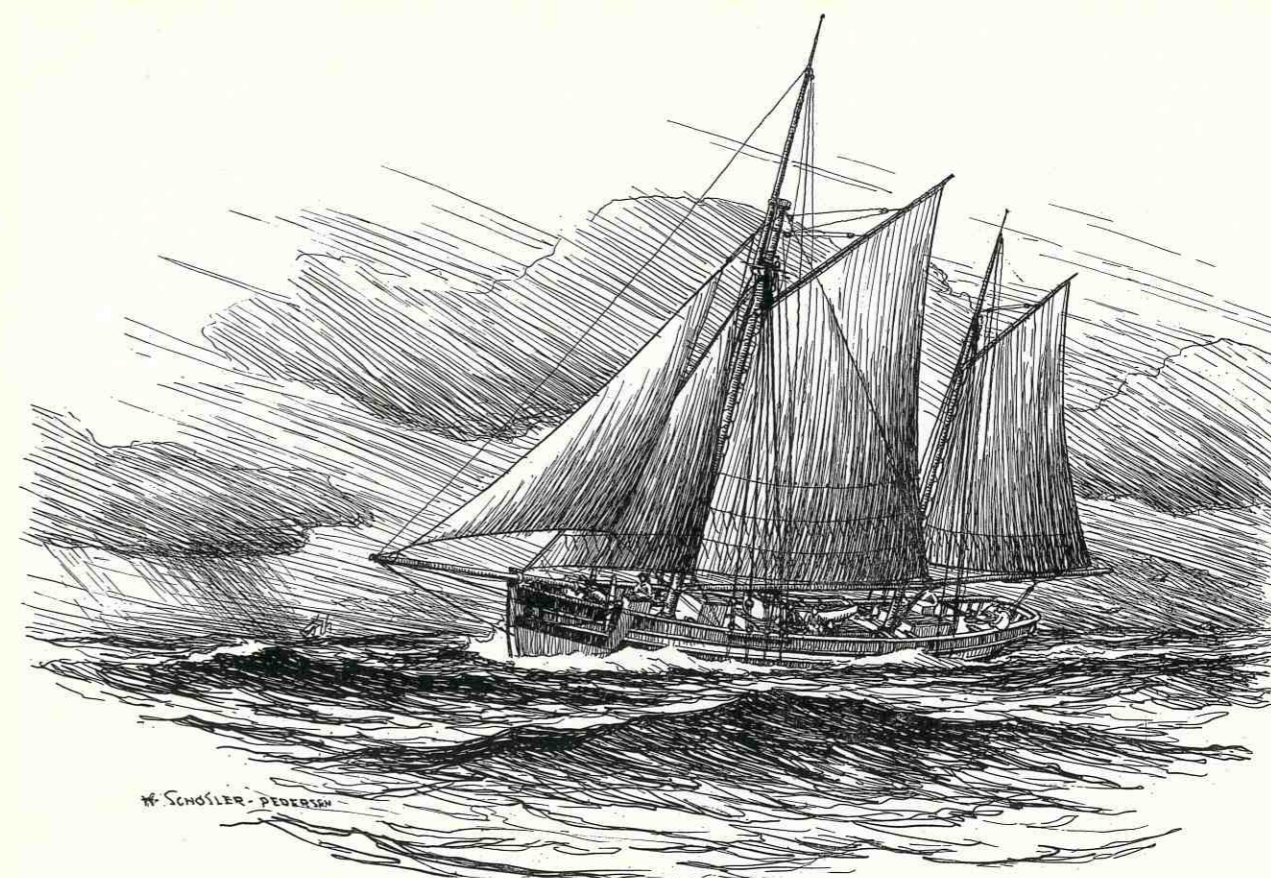
Pigen så på Ebbe Holgersen og sagde langsomt på engelsk: »Taler De fransk eller spansk, sir?«

»Det går bedst på spansk, smukke frue, hvis det Dem så behager.«

»De er dansk, ikke sandt?«

»Jo, jeg er dansk og krigsfange, på landlov mod at give mit æresord på ikke at flygte.«

»Jeg er irsk, fanden stå i æresord til de engelske hunde, jeg skal bruge en dygtig skipper. Jobbet er transport mellem Frankrig og England. Som De ved, er der krig, men det forhindrer ikke, at der sker en meget stærk handel mellem de to lande og en mængde selskaber og lokale myndigheder driver deres egen handelspolitik. Det kan indebære en vis risiko, hvis en klovn fra flåden finder på at opbringe Dem, men er man lidt rask i vinden, går det godt og for-



tjenesten er fin. De får 100 pund for den første sejlad. Vil De, begynder De i morgen nat, vil De ikke, kan De for min skyld rådne op hos de engelske hunde. Svar mig hurtigt, sir.«

»Det er klogt, at vi taler spansk, så kan vi altid undskylde misforståelserne, men jeg er klar, hvor skal jeg møde?«

»Her i morgen klokken fire i dette værelse, så klarer jeg resten.«

Ebbe Holgersen gik bort og betalte sin regning og drev ned mod havnen og prisonen. Han havde en flink gast fra Svendborg, som kunne gå for at udfylde hans identitet.

Gasten hed Svend Gram. Han var kvik, fræk og talte ganske godt engelsk.

Ebbe sagde: »Jeg stikker af. Jeg ta'r et job som skipper på en smuglerskude. Du kan klare at tage mit tøj på og lade, som om du går og holder øje med kammeraterne, når de får landlov og går på arbejde i staden. Det gi'r lidt penge, men drik dig nu ikke fuld, så er du færdig, har du lyst?« »Top«, lød svaret, og Ebbe fortsatte sine instruktioner om sin færd i land.

Den næste dag mødte han på »Den sorte Ravn«, og negerpigen førte ham ned i gården, hvor han steg ind i en hyrevogn forspændt med fire heste. Han var eneste passager.

Rejsen varede i fire timer, og der blev kun gjort korte pauser, når hestene skulle udskiftes eller forfriske sig.

På et sted på den øde kyst ude i det forladte Cornwall standsede kusken og sagde:

»De går, sir, en mils vej langs stranden, til De ser en lund, her er tre gamle ege vokset sammen, og her standser De og afventer yderligere ordre.«

Ebbe Holgersen nød havet og bevægelsen, det var hårdt at sidde og rumle i en dårlig affjedret vogn, som rumlede hen ad de elendige veje fyldt med huller og mange uregelmæssigheder.

Da han nåede de tre ege, trådte pigen fra kroen frem, og han blev ført ind i lunden. Her stod tre mænd, høje, bestemte og beslutsomme og sagde: »De har valgt, det glæder os. De får en kutter, hun sejler de fleste skibe agtenud, når hun føres rigtigt.

De får en ladning af sukker, kaffe og bomuld og skal laste korn, særlig hvede i St. Valery en Caux. De skifter flag og har papirer her fra os, lydende på, at De er en spansk skipper fra San Sebastian, Deres skib hedder »Marie Magdalene«.

Færden hertil er nøje angivet i de instrukser, De får af vore franske forbindelser. Deres besætning er fransk, irsk og spansk, samt en enkelt brite. Vi har undersøgt Deres forhold, De er kendt som en dygtig og pålidelig skipper, og som dansker kan De kun være på vor side, vi mildner krigen og tjener penge.«

Ebbe Holgersen modtog sine ordrer og kort efter dukkede en båd roet af otte mand frem bag pynten. Han vadede om bord og en halv time efter stod han på broen af »Maria Magdalene« og følte glæden og stoltheden beruse sig helt, da vinden slog i sejlene og

skibets træværk gav sig. Besætningen var dygtig og påpasselig, han talte spansk og engelsk og prøvede det franske, han havde lært, det gav anledning til spøg og skæmt. Det var frie mænd han havde med at gøre, de vurderede ham efter hans kunnen, autoriteten lå i hans dygtighed som navigatør.

Han var urolig, da han stod ind i havnen til St. Valery en Caux, et lille fiskerleje, men de franske embedsmænd tog sagen som en rutine, beslaglagde en snes sække til eget forbrug, stemplede papirerne med Napoleons mange ørne og lod ham tage lasten ind til hjemrejsen. Hveden ville indbringe en høj pris i England, thi landet kunne langt fra forsyne sig selv med korn, så import var nødvendig.

Seksten gange krydsede Ebbe Holgersen Kanalen og slap godt fra sin dristige færd.

Orlogsmændene fra Brest og Portsmouth syntes ikke at være særlig interesserede i mindre skibe, de havde vel en vis instruktion om at lade den almindelig anerkendte, men officielt forbudte smuglertransit passere.

Imidlertid modnedes en plan i Holgersens sind.

Han havde set en fransk luggert med otte kanoer ligge i havnen i St. Valery en Caux. Flere gange havde han set på luggerten og fundet, at den var et hurtigt sejrende skib, ganske nyt, kun tre år gammelt. Øjensynlig havde de franske myndigheder ingen planer med skibet, men Ebbe Holgersen havde efterhånden dannet sin.

Den franske havnekaptajn, med den krogede ørenæse, drak sin cognac og så iagttagende på Ebbe Holgersen.

»De har noget i sinde, min herre, det rager ikke mig, men en mand kan vel altid bistå en anden til fælles fordel.«

»Hvad koster luggerten, fuldt rustet til kaperfart?« kom Ebbe Holgersens modsvar.

»500 engelske pund eller varer for et lignende beløb, så er luggerten Deres, men mandskabet må De selv sørge for, vi har ikke en ærlig sømand på hele kysten, de er enten smuglere eller presset til marinen,« svarede havnekaptajnen roligt.

»Godt, i næste uge er ladningen tobak, sukker og bomuld, den er mindst 600 pund sterling værd mellem venner, men jeg vil have kaperbrev fra Dem og luggerten udstyret til en måneds sejlads samt krudt og kugler, kan De klare det?«

»Qui, monsieur,« lød det korte svar, »vi er rede, når De kommer.«

Havnekaptajnen spidsede sin sorte moustache og ofrede fire flasker vin på sin bedste elskerinde og gik derpå i gang med at udfærdige papirer og sørge for krudt og kugler.

Det var strengt forbudt, men det var alting i krigstid, og kejserens gode loyale embedsmænd havde pligt til at handle efter konduite og se til, at tingene kom fra hånden. Da alle var enige i dette synspunkt, lå luggerten klar, da Ebbe Holgersen næste gang dukkede op.

Imens havde danskeren travlt.

Han fik fat i Svend Gram og sagde, da de mødtes i »Den sorte Ravn«:

»Svend, jeg skal bruge 70 af de bedste folk. Her er file og tænger, så de kan frigøre sig for lænkerne. Hør nu godt efter. I morgen nat, klokken to, skifter vagten. Den består af 12 mand og en sergent. Resten af vagten, 36 mand, ligger og snuer. Drøb vagterne, eller gør dem ukampdygtige, tag derefter frivagten under behandling og husk så, at gamle Jens fra Holmen skal overtage kommandoen. Han er overbådsmand og har tjent orlogsflåden i 40 år, han taber ikke hovedet, sæt ham ind i planen, men kun ham. Dernæst tager I soldaternes uniformer på, lader jer sætte i land og fører de af kammeraterne, som ikke har uniformer frem, som om I er dæknings- og vagtsyrke, der fører en fangetransport frem. Når I passerer beredskabsvagten ved blokhuset er løsenet: »Dorchester, Bahama og Lincoln«, husk det nøje. En halv mils vej uden for militærområdet holder jeg med heste og køretøjer, og så går det hurtigt.

Svend, – det gælder friheden. Har vi den, sætter vi kursen hjemover, det vil nok få gasterne til at vove en dyst.«

Svend Gram nikkede alvorligt, gentog langsomt den instruktion han lige havde fået og gik derpå bort.

Ebbe Holgersen lod gennem mellemmand en halv snes køretøjer hyre for en færd, som han angav skulle være til Bristol og en halv snes heste fik han til en urimelig høj pris, men han brød sig ikke om at spille tiden med at tinge.

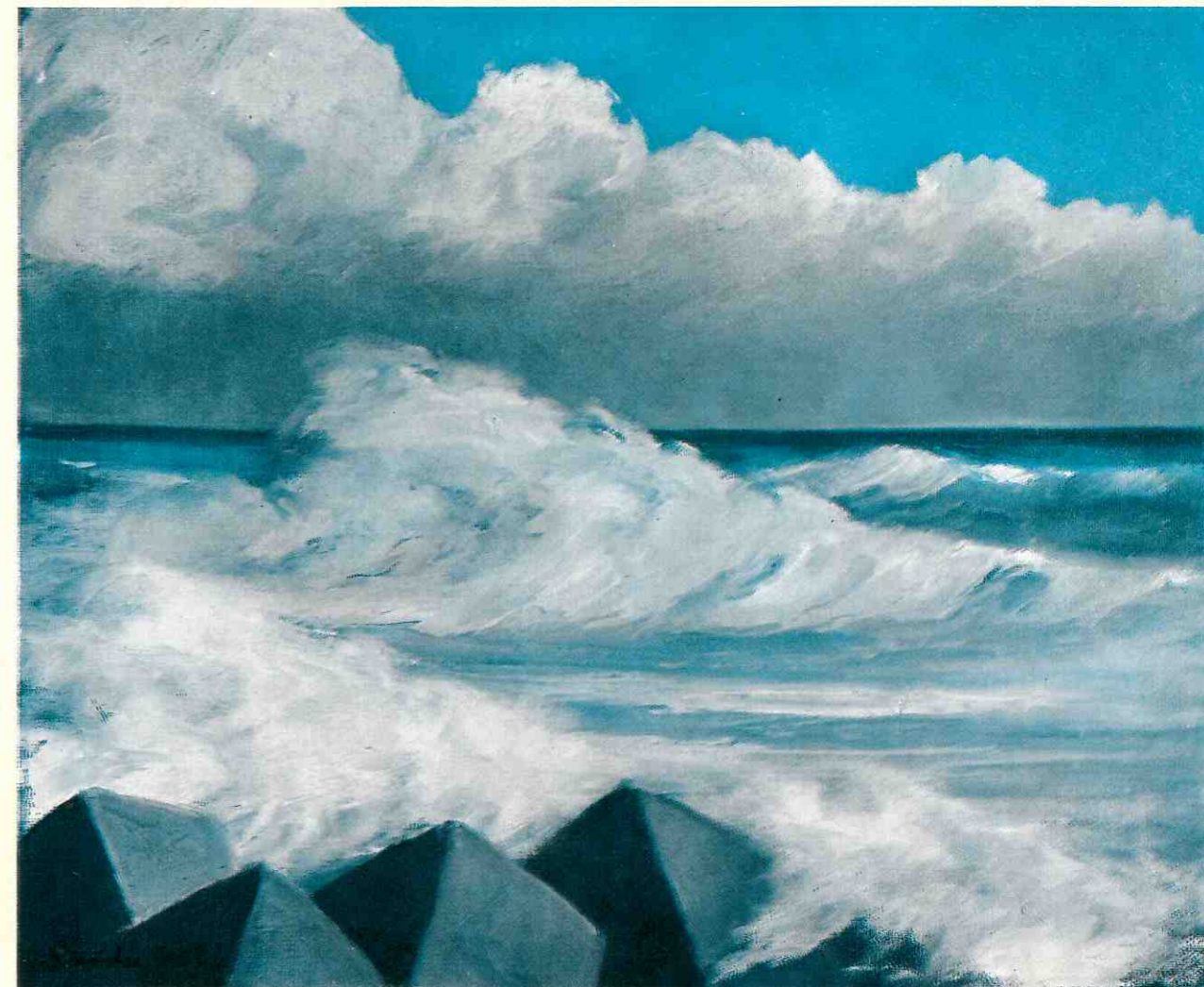
Natten kom. Ebbe Holgersen rejste sig fra sin seng, klædte sig på og lyttede ud i mørket. Idet han gik ud ad døren hørte han en stemme kalde sagte. Det var hans smukke arbejdsgiver, som han nu vidste hed Dorethea. Hun bød ham ind i sit værelse og i den svage belysning af månens stråler forekom det ham, at hun var endnu smukkere.

Hun trykkede sig ind til ham og hviskede: »Du ved, hvorfor vi trods briterne. Vor fortjeneste går til kampen for Irlands frihed. Ebbe, – jeg føler, du vil forlade os, slut dig til os. Vi behøver en dygtig og djærv leder som dig.« Ebbe Holgersen følte, at hvis han gav efter og fulgte denne skønne Dorethea, først i elskov, siden i politik, ville han næppe nogensinde komme hjem til Flensborg.

Han gav hende et let kys, knælede og sagde: »Min smukke frue, jeg har den dybeste respekt for Deres mod og talent i politiske sager, men jeg har pligt til at tænke på mine folk, jeg er stadig skipper, og svaret følger ham også, når han er i fjendens vold. Lev vel, smukke frue, farvel Dorethea.«

Han kyssede hendes hånd og forsvandt ud i natten. Udenfor staden mødte han de køretøjer, han havde bestilt, og kort efter kom en afdeling soldater taktfast marcherende hen ad vejen. Det var de danske gaster. Planen var lykkedes. Et halvt hundrede

(fortsættes side 64)



## HAV

Venlige, varme, vandrige,  
klare, kønne, kraftige,  
blinkende, blændende, betagende,  
frie, fredfyldte, forjættende,  
strålende, solfyldte, stille,  
gæstfri, glinsende, gavmilde.

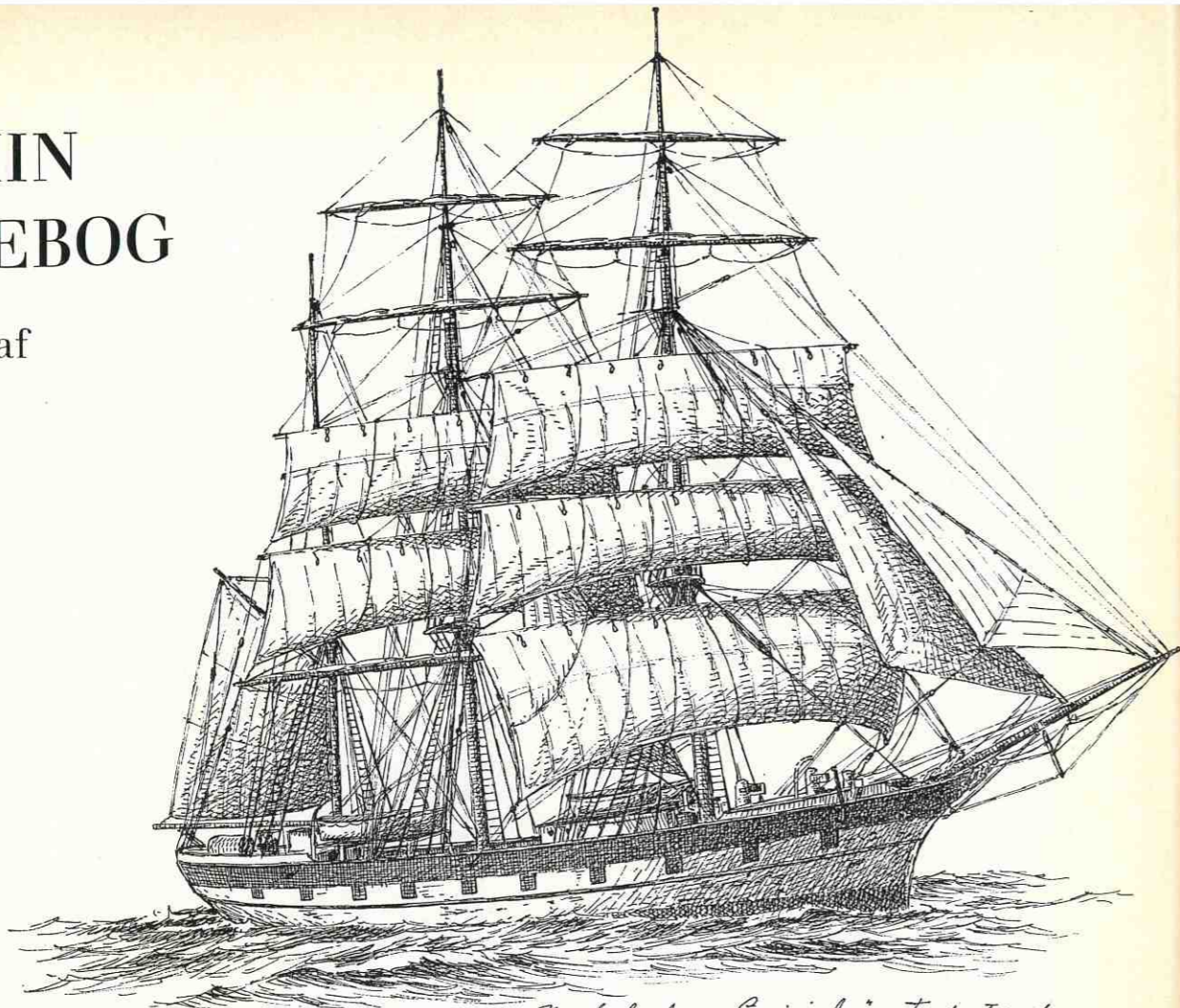
Kølige, kolde, klamme,  
sorte, skumle, skinnende,  
brusende, brølende, buldrende,  
rullende, røvende, rasende,  
sprudlende, sprøjtende, skræmmende,  
vilde, voldsomme, vældige,  
frygtelige, faretruende, forfærdelige,  
vrede, varslende, vanvittige,  
grusomme, gravsorte, grådige.

Skønne grønne,  
blanke blå,  
sølverne grå,  
blide hvide,  
lokkende, løftende,  
dejlige, dulmende,  
lullende, lutrende,  
dønnende drømmende.

Julie Vilstrup Jørgensen

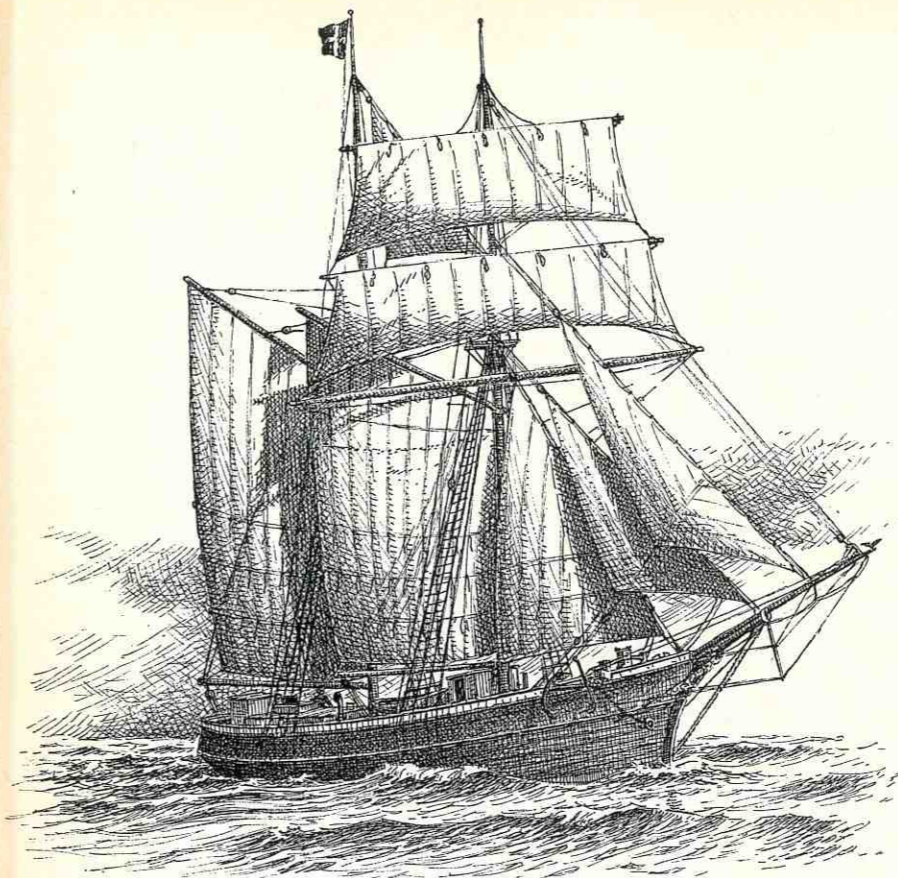
# FRA MIN SKITSEBOG

Tegninger af  
A. Laursen



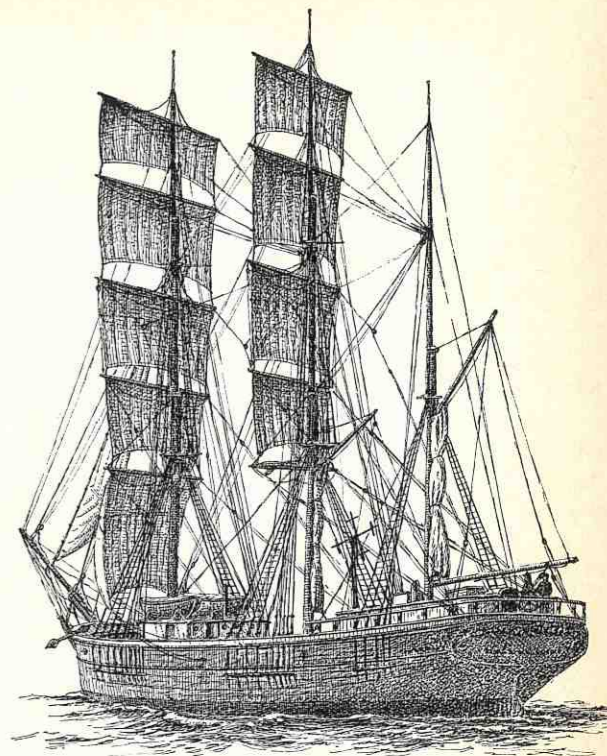
Norsk bark "Craigisla" Trødestrand

al-



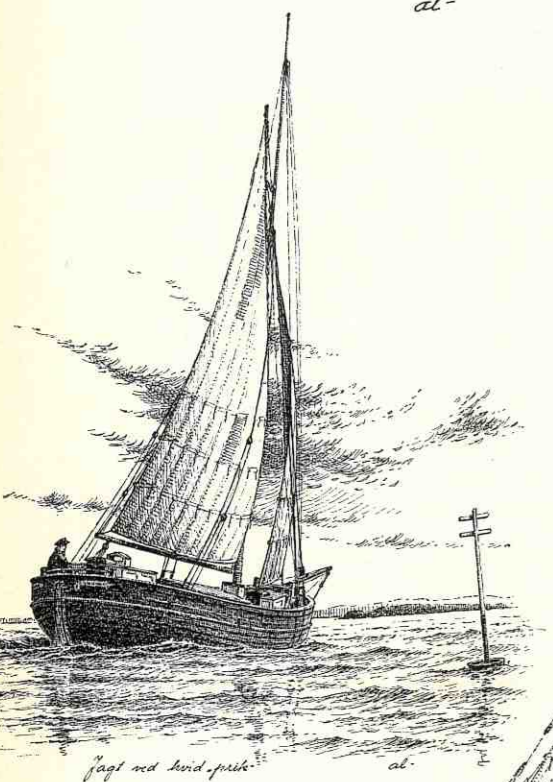
Topsjelskonnent "Hans Emil" Thuro

al-



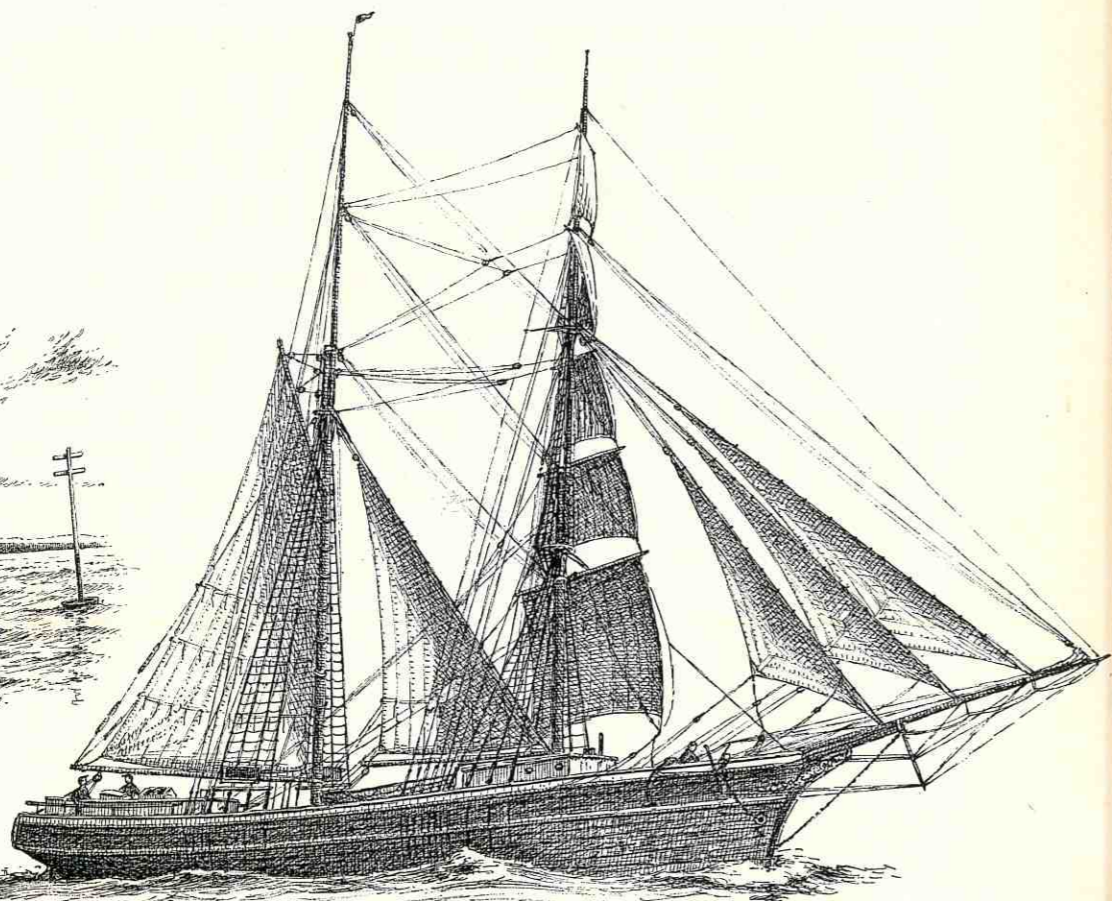
Norsk bark "Fremad" af Langsund

al-



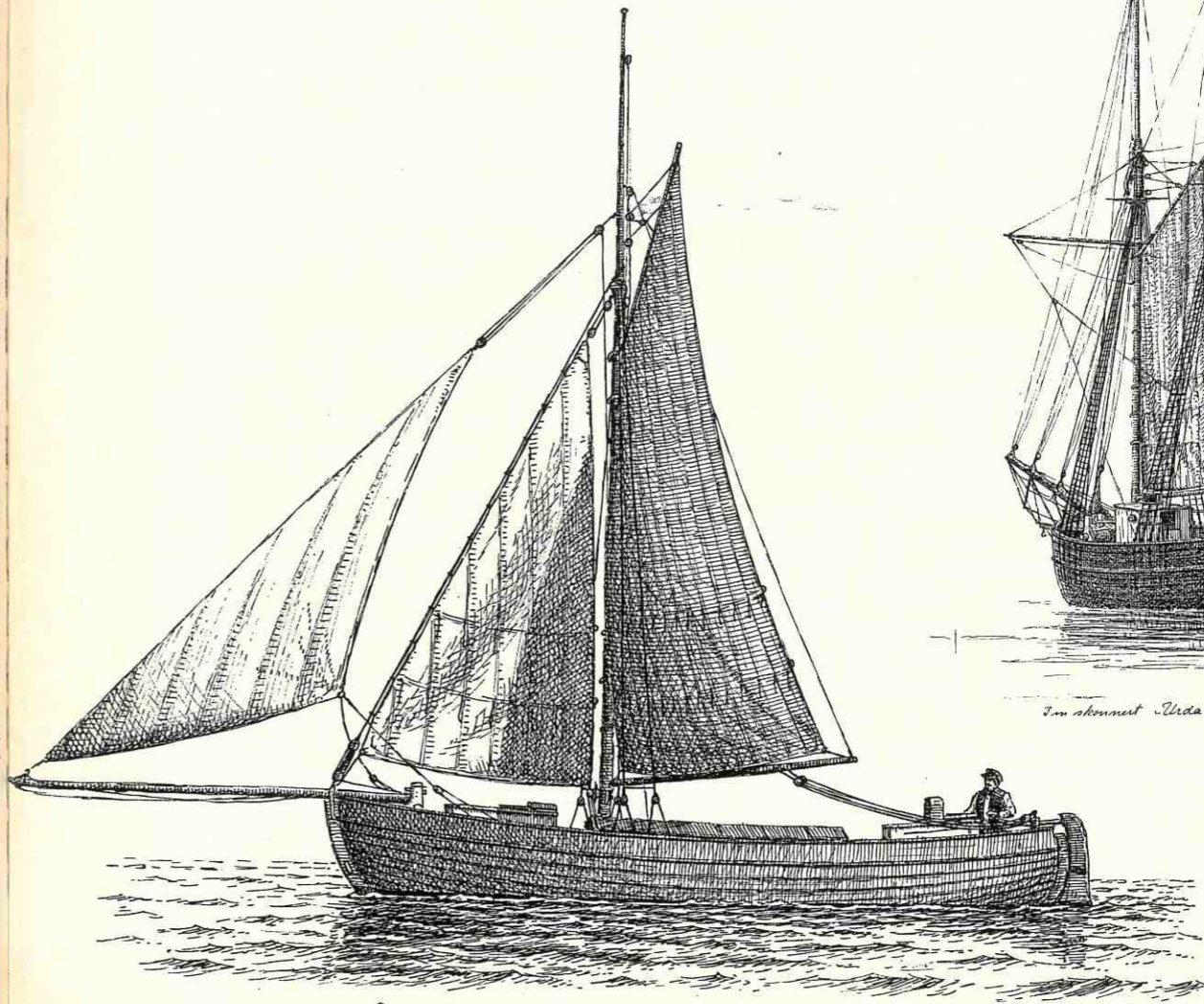
fagel med kind-gevel

al-



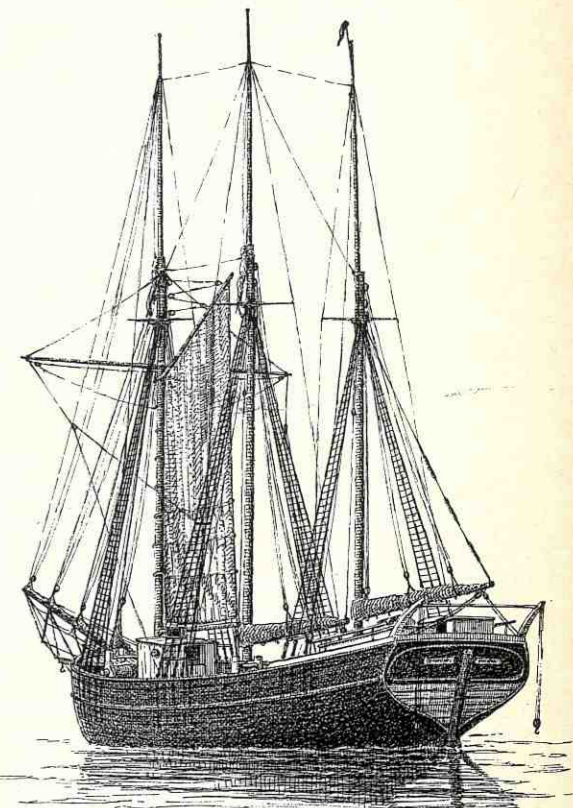
Skonnentbug

al-



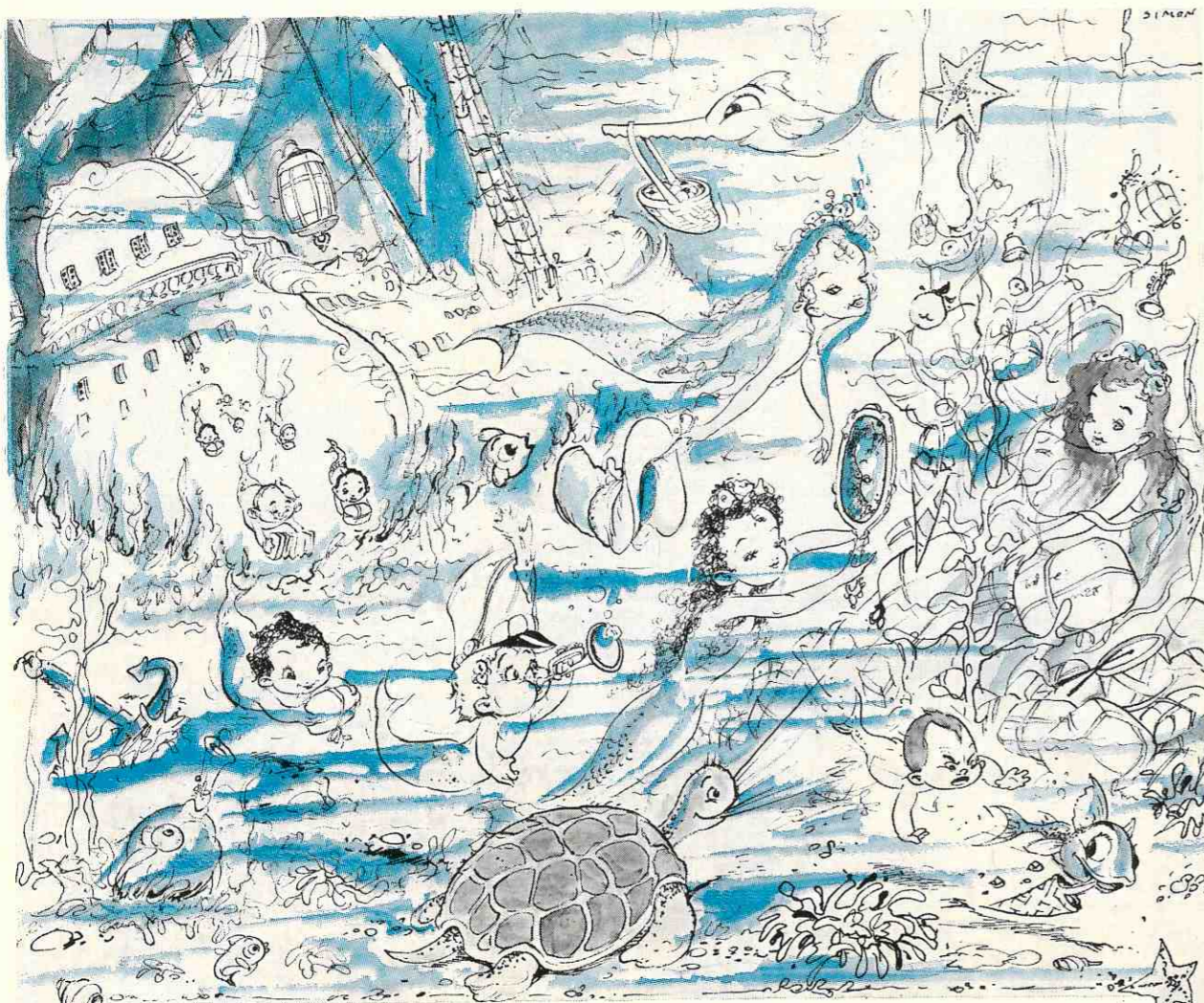
Dalsbåd "Otto" af Gilleleje

al-



Tre skonnent "Ulida" Svendborg

al-



## EN HILSEN

En hilsen fra de glemte pirater  
bag de blinkende søers brand,  
fra sømænd og galgenfugle,  
der som vraggods er drevet på land.  
Fra hajer, hvaler og sværdfisk,  
koraller og søstjerner små,  
selv fra den vådeste flynder,  
der agter i kølvandet gå.

En hilsen fra landet, der blåner  
i evig solskin og ro,  
hvor tankerne finder hvile  
i gudernes luftige bo.  
En hilsen fra kilden, der risler  
blandt bregner og blomstrende krat,  
over stranden på vej mod lagunen  
i stjernernes skælvende nat.

En hilsen til alle, der synger  
en lovsang til tropernes pris,  
til alle, der sukker af længsel  
bag frostnattens kulde og is.  
Til den, der hylder naturen,  
forløst af de hæmmende bånd,  
og flygter fra tvang og kulturen  
i frihedens løsslupne ånd.

Børup Sørensen

# Næsbondens

## sidste sørejse

Af Anders Finsing. Ill. af Th. Langelund

Hele Stornæsset tilhørte Jeppe Klam og havde været i hans slægts eje i umindelige tider.

Manden på Næsgården var en kæmpe af vikingeformat. Hans vældige skikkelse virkede på én gang nærværende brutal og sagnagtig fjern.

Jeppe Klam lod verden uden for Stornæsset passe sig selv. Den interesserede ham ikke. Til gengæld tålte han ingen indblanding i sin private verden. Med enevældig myndighed styrede han Stornæsset, og hvad dertil hørte.

Næsgården var en stor og dyster bygning, opført af grå kampesten og helt omgivet af et højt, firkanteret stengærde. Den havde et fæstningsagtigt præg – og for nogle af vinduerne var der svære jernstænger.

Til tre af siderne uden for stensætningen strakte sig et øde, uvejsomt mosedrag. Og indkørslen til gården snoede sig i mange bugtninger gennem en lille, tæt skov.

Hvorfor Næsgården var bygget på et for hele dens drift så ubekvent sted, var aldrig blevet opklaret. Nu lå den der imidlertid, og Jeppe Klam var særdeles tilfreds med dens beliggenhed og hele indretning. Han og Næsgården passede nøje sammen.

---

Jeppe Klam var gift. Hvorledes noget sådant kunne hænde ham, var der ingen, som fattede. Men en kone havde han. Det var en kendsgerning, som ikke var til at komme uden om.

Ægteskabet betød ikke stort for næsbonden selv. Hans hustru var datter af en klog kone, Mette Malene Vævers, som havde boet i en gammel hytte på grænsen mellem Stornæsset og den øvrige verden. Hun gav sig af med forskellige mystiske ting, kurede på alskens menneskelig dårlighed, spæede i kaffegrums og læste over syge kreaturer. Jeppe Klam havde søgt hendes bistand engang, da han

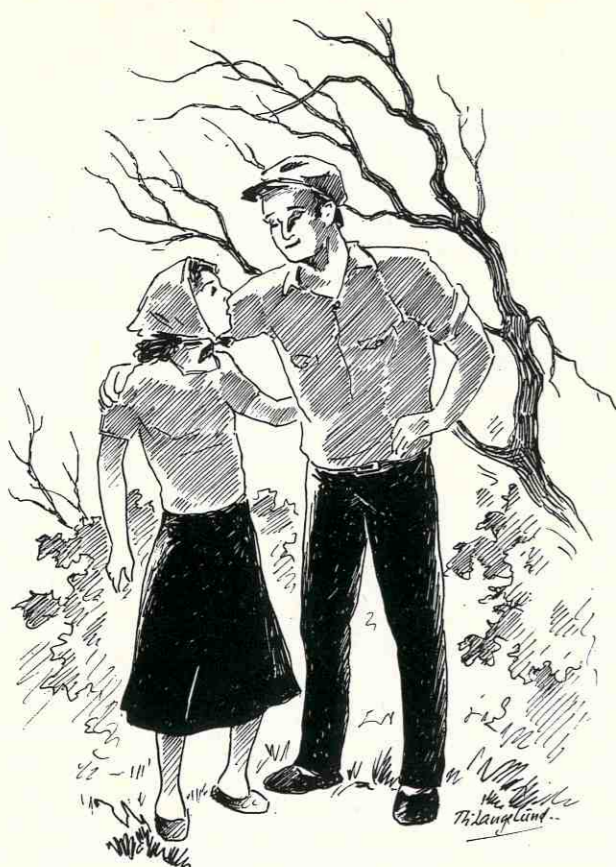
havde forstuvet en ankel. Den kloge kone helbredte ham – eller fik ham i det mindste til at tro, at det var hendes kunster, der havde hjulpet. Nogen tid efter flyttede Mette Malene Vævers datter ind som kone på Næsgården. Samme efterår skete det så, at Mette Malene en aften, da hun ville besøge gården, fór vild ude i mosen og omkom. Næsbonden var i sit inderste sind glad for at være sluppet af med en svigermor, hvis hemmelige magt hele tiden havde ængstet ham. Med datteren var det en anden sag. Hun var en ganske almindelig lille kvinde, som ikke forstod sig på mystiske kunster, og som ikke på nogen måde kunne være en trussel, hverken imod hans myndighed eller mod hans mange penge, som han gemte i et gammelt chatol i en stue med jernstænger for døre og vinduer.

Jeppe Klams hustru gik stille omkring og passede sin dont i den store, grå gård. Hun blev behandlet som tjenestepige – ja, ringere end et tyende. For hun fik hverken løn eller tak for sit arbejde.

Næsbonden havde en søster, som var ugift og boede mange mile borte. Hun lignede Jeppe Klam i sind og skind. Og hun var hans eneste fortrolige – den eneste, han talte sammen med om pengesager.

To gange om året kom søsteren, Sofie Klam, til Næsgården. Hun gik da altid straks med broderen ind i den stue, hvis vinduer var forsynet med jernstænger. Her gemte næsbonden alle sine penge, og i dagevis hviskede broder og søster sammen og lagde råd op om den gamle gårds rigdomme. Resultatet af deres rådslagning blev stedse holdt strengt hemmeligt for hustruen. Kulde og hårdhed mødte hende, hvorhen hun end vendte sig, og efterhånden kom der i den unge kvindes sind en heftig harme mod Jeppe Klam og mod den store barske og kantede kvinde, der var hendes mands søster og medregent.

Dertil havde forholdene udviklet sig den sommer, da Jørgen Dybe tog tjeneste på gården.



Hun sagde, at han ikke skulle rejse, før hun kunne følge ham . . .

Jørgen Dybe var stærk og stor som Jeppe Klam – men dermed ophørte også enhver lighed mellem de to mænd.

Når dagens gerning var endt, plejede næsbonden at lukke sig ind i sit skatkammer for at beskue og tælle sin formue. En mangfoldighed af seddelbunder og poser med sølvpenge hentede han frem fra det gamle chatol. Hans hænder skælvede af forventning, og en sælsom glød brændte i hans blik, mens han time efter time, barsk og tavs, kælede for sin kolde, døde rigdom.

Men udenfor i vårlandet, dér bankede livets pulsslag, og næsbonden begreb det ikke.

Hans kone og Jørgen Dybe mødtes allerede den første aften, efter at Jørgen var kommet til Stornæsset. Ad to forskellige stier var de, hver for sig, gået aftentur gennem skoven. Men et stykke inde sluttede de to stier sammen. Og her var det, at Ellen og Jørgen første gang fandt hinanden.

Mange ord blev der ikke talt mellem dem denne aften. Det var for dem, som fulgte Jeppe Klams skygge hvert af deres skridt og truede dem med stor fare. Men mærkeligt nok var begges sind på samme tid fyldt af en stor og undrende glæde.

Siden mødtes de ofte, og snart opstod der mellem de to unge et ubrydeligt tillidsforhold.

Det var en aften sidst i juni – en skøn og stille

sommeraften –, at Jørgen Dybe på sin jævne, rolige måde talte til Ellen om sin kærlighed:

»Men jeg er kun en fattig karl og du er den rige næsbondens hustru. Så derfor er det vel det bedste, at jeg nu rejser bort?« spurgte han.

Ellen så på ham med blanke, skinnende øjne. Hun var stærkt bevæget, da hun talte:

»Du skal ikke rejse,« sagde hun . . . »ikke før jeg kan følge dig. Du er det eneste menneske på jorden, som har været god imod mig; min rigtige mor har jeg aldrig kendt. Den kloge kone, i hvis hus jeg voksede op, var min plejemor. Hun truede mig til at tigge ved folks døre, da jeg var en lille pige på syv år, og hun tvang mig til at ægte Jeppe Klam, da jeg endnu kun var et stort barn og ikke vidste, hvad jeg gjorde. Du siger, at jeg er den rige næsbondens hustru. Nej, jeg har hele tiden kun været Jeppe Klams træl. Men nu er tiden kommen, da jeg vil fordre min frihed og kræve ham til regnskab.«

---  
Opgøret mellem Ellen og Jeppe Klam fandt sted allerede samme aften.

Næsbonden forstod ikke helt, hvad det var, der foregik. Han havde svært ved at fatte, at barnet, som heksen i mosehytten havde givet ham at gøre ved, hvad han lystede, nu i kraft af sin kærlighed til Jørgen Dybe pludselig var blevet ham en kampberedt og jævnbyrdig modstander.

Jeppe Klam havde aldrig kendt, hvad det ville sige at elske. Derfor følte han hverken sorg eller skinsyge, men en uhyre forbitrelse kom op i hans sind. Det var for ham, som vaklede Næsgården i sin grundvold. Hans magtstilling var i fare. Derfor måtte der slås til straks – og slås hårdt.

Hele natten lå næsbonden vågen og spekulerede, og da morgenen kom, havde han taget sin beslutning. Der var ikke andet for – han måtte slå sin kone og Jørgen ihjel.

Men samme formiddag kom søsteren på besøg. Hun forlangte, at han skulle ro hende over til den modsatte kyst, hvor hun ejede en gård, som i flere år havde været bortforpagtet. Nu ville hun sælge den og var kommet for at tage broderen med på råd ved handelen.

Jeppe Klam havde en lille robåd liggende ved den yderste pynt af Stornæsset. Efter middagen satte næsbonden sig ved årerne og roede bort med søsteren. Det blev langt ud på natten, før båden vendte tilbage.

Og da den endelig landede, var næsbonden alene om bord.

---  
Sofie Klam havde, som hendes bestemmelse var, fået solgt gården. Hele købesummen fik hun kontant udbetalt. Men handelen havde taget lang tid. Det var aften, da hun og broderen begav sig på hjemvejen.

Næsbonden trak i årerne, og søsteren sad på den bageste tofte med pengeposen ved sin side.

Jeppe Klam roede efter et lys ovre på Stornæsset. Men da båden var nået et godt stykke til søs, sagde Sofie til ham, at nu var der to lys, og at han vist roede efter det forkerte. Næsbonden rejste sig for at se nøjere efter. Også Sofie havde rejst sig fra toften. I det samme brød en krap bølge frem. Den lille båd krængede stærkt over. Næsbonden sprang til den modsatte side for at hindre en kæntring. Men Sofie mistede fodfæstet og forsvandt med et plask og et højt skrig i det mørke vand.

Broderen prøvede på at hale hende indenbords. Men Sofie var stor og tung. Båden var nær forlist under forsøget. Han lod derfor gå igen, men søsteren greb fat om en af åretoldene og prøvede på at bjærge sig op. Hun trak hele lønningen under, så vandet strømmede ind. Jeppe Klam greb nu en af årerne og slog hende over fingrene med den skarpe kant af årebladet. Hun slap sit tag, og det lille fartøj rettede sig atter. I det samme kom månen frem fra en sky – og ved dens blege lys så næsbonden omtrent på samme tid to ting. Han så søsteren, der lå bagover i vandet med ansigtet vendt opad lige i månestriben, og han så hendes pengepose liggende halvt ud over bådens agterstavn.

I begge tilfælde drejede det sig om sekunder. Søsteren var ved at drukne, og pengene var ved at falde i vandet.

Den tanke fór som et lyn gennem Jeppe Klam: Hvis hun omkommer, så er alle hendes penge mine!

Langsomt begyndte han at kravle hen mod agterskibet. Det gjaldt at være forsigtig, at båden ikke kom til at rulle, så posen blev slynget i vandet. Endelig nåede han helt agter ud. Med et rask greb rev han pengeposen til sig og svingede den triumferende op mod månelysen. I samme nu lød der fra vandet nogle få favne borte et skrig så gennemtrængende, at den store, stærke mand mærkede, som jóg der ham et kuldegys gennem marv og ben. Han så søsterens ansigt igen – et ligblegt af dødsangst fortrukket ansigt, der langsomt sank i havet. Det sidste, Jeppe Klam så, var øjnene, to anklagende forfærdelige øjne, og en oprakt knyttet hånd, der rokkede frem og tilbage i takt med bølgeslaget som til en sidste tavs hilsen og forbandelse.

Da hånden forsvandt i havet, skjultes månen igen af tætte skymasser. Den kolde sved sprang frem på næsbondens pande. Han smed pengesækken fra sig i bådens bund, greb årerne og roede mod land med en kraft, så det knagede i hele det lille fartøj under presset fra hans vældige åretag.

Han nåede velbeholden ind til Stornæsset, halede båden på land og gik hjem til gården med søsterens pengesæk under den ene arm.

---  
Det var begyndt at dages, da han nåede Næsgården. Han tænkte, at han helst burde dræbe sin kone og Jørgen Dybe med det samme. Men det fik vente. Han var for træt og uoplagt nu. Og de to løb jo dog



Hun greb fat i åretolden, men Jeppe Klam slog hende over fingrene med årebladets skarpe kant.

alligevel ikke fra deres skæbne. Han ville vente med at tage deres liv til næste nat.

Dette var Jeppe Klams sidste tanke, før han sov ind til en urolig søvn med hæsle drømme.

Noget op ad dagen spurgte Ellen ham, om hun skulle rede seng op til hans søster for natten.

Han svarede, at Sofie ikke kom. Hun var rejst hjem ad en anden vej, sagde han, og mere blev der ikke talt om den sag.

Men hen under aften, da Jeppe stod uden for gårdsporten og fingerede ved et kotøjr, fik han øje på sin hustru, der kom agende hjem fra marken i den vogn, Jørgen Dybe var kørt ud med. Dette undrede ham – og han gik køretøjet i møde for at få rede på, hvordan sagen forholdt sig. Hestene standsede. Jeppe lænede sig op mod vognfjælen og skulle netop til at stille Ellen et spørgsmål, da han med eet for tilbage som ramt af et piskeslag. For han havde set noget nede på vognbunden – ansigtet ude fra havet.

»Din søster kom alligevel denne vej på hjemturen«, sagde Ellen. »Den døde er her for at hilse på dig og sige dig tak for rejseselskabet. Jørgen fandt hende drevet i land på næspynten. Han er hos sognefogeden nu for at fortælle om sit fund.«

»Er Jørgen gået til sognefogeden for at angive mig?« spurgte næsbonden. Og hans stemme rystede.

»Nej,« svarede Ellen. »Jørgen og jeg vil hverken angive eller dømme. Den sag må du ordne med din egen samvittighed – og nu farvel Jeppe Klam. Jeg rejser bort straks – og Jørgen følger mig.«

---  
Ellen gik. Næsbonden var ikke i stand til at hindre det. Han var ikke mægtig at løfte så meget som en finger mod hende. Som lammet stod han alene tilbage ved vognen med den døde kvinde. Sådan blev han stående, til mørket faldt på. Så bar han liget ind i sit skatkammer og tog plads ved dets side.

Langsomt gik nattens timer. Klokkeren blev 12. Vi-

(fortsættes side 65)





Fig. 1. Pandebånd af tredoblede perler.

#### Den tyrkiske perle

Vi har tidligere omtalt tyrkerknobene og flygtigt berørt en af varianterne, det hårdt sammentrukne knob, der også benævnes den tyrkiske perle. Her vil vi give os tid til at lære en af perletyperne grundigt og se på nogle af dens mange udnyttelsesmuligheder.

#### Den mandarinformede 3/4-perle

Udfører man et tyrkerknob med tre kredsløb og fire bugter og trækker det fast sammen, vil det af sig selv tage form af en lidt fladtrykt kugle. Den kan dog let modelleres til ren kugleform, og formen vil holde sig permanent, hvis man lakerer kuglen, eller hvis man har givet den et fast, kugleformet indlæg.

Kuglens størrelse afhænger først og fremmest af to faktorer: Garnets tykkelse og antallet af fordoblinger. Inden for disse rammer kan størrelsen variere lidt, eftersom man giver den en større eller mindre kerne, og efter hvor stramt man trækker den sammen.

I praksis lægges »skelettet« til en perle meget løst omkring pegefingeren eller omkring enden af en bly-

Fig. 2. Guldbronzerede tyrkiske perler egner sig godt som pynt på juletræet.



ant. Hvis knobet skal flerdobles, sker det ved hjælp af en ryanål eller en sækkenål. Ved tyndt og blødt garn betaler det sig at bruge ryanålen allerede fra starten, når man lægger skelettet. Til slut strammes knobet sammen bugt for bugt ved hjælp af en spids-tang.

På illustrationen fig. 3 er knobet for tydelighedens skyld lagt omkring et gennemsigtigt rør, og garnets tamp (arbejdende part) er vist afkortet til et minimum.

A. Der er udmålt den nødvendige garnlængde (a) til en perle – evt. til tre eller fire perler i forlængelse af hinanden – plus 15-20 cm til spild. Det er ikke nødvendigt at afskære faste part (p) fra garnnøglet. Med arbejdsgarnet (a) eller tampen lægges et enkelt halvtik omkring venstre pegefinger (her omkring et gennemsigtigt rør).

B. Med arbejdsgarnet tages endnu en rundtørn i venstre side, så det krydser faste part lidt neden for den første krydsning.

C. Efter at have passeret den første krydsning flettes tampen til højre – over venstre rundtørn og under den højre.

D. Arbejdet er drejet lidt ned. Venstre rundtørn (v) er lagt i en bugt ind over højre rundtørn (h), så der opstår to nye krydsninger.

E. Tampen er flettet fra højre til venstre mellem de to nye krydsninger – over og under.

F. Arbejdet er atter drejet lidt ned. Tampen passerer i venstre side forbi næste krydsning og flettes derefter til højre – over og under. Kredsløbet er nu sluttet.

G. Arbejdet er igen drejet lidt ned. Det vil ses, at arbejdende part (a) kommer ud i højre side parallelt med faste part (f).

NB: Hvis knobet ikke skal fordobles, er det nu parat til at blive trukket sammen til en perle som omtalt i forbindelse med fig. 4 a.

H. Fordobling er påbegyndt. Arbejdende part (a) flettes parallelt med faste part i hele kredsløbet 3 gange rundt.

I. Fordoblingen er fuldført. – Knobet kan hales sammen til en større perle som omtalt i forbindelse med fig. 4 b, eller man kan fortsætte til tredobling.

J. Det tredoblede tyrkerknob.

K. Ved flerdobling betaler det sig at trække garnet igennem ved hjælp af en nål med stort øje. Nålen må ikke være alt for spids. Her er fordobling påbegyndt med brug af en sækkenål.

#### Sammentrækning af perleknobet (fig. 4).

Det bedste hjælpemiddel er spidstangen, hvis spidser er filet til en let afrunding på ydersiderne.

Ved tyrkerknob med flerdobling betaler det sig i reglen at foretage sammentrækningen i to tempi, således at man i første omgang ikke strammer helt fast til. Så risikerer man ikke at få kludder i garnet.

a. Sammentrækning af en enkelt perle: Man begynder ved en af bugterne nærmest ved faste part og haler den jævnt stram. Der fortsættes med de næste bugter – en ad gangen, indtil alt det løse er halet igennem, og knobet danner en fast perle.

b. Sammentrækning af en fordoblet perle. Stramningen af bugterne påbegyndes bedst midt i det dobbelte kredsløb. Så bliver der lige meget at hale igennem til begge sider. – Vil man være sparsommelig og undgå spild af garn, må man naturligt begynde med bugten nærmest ved det sted, hvor faste part går ind i knobet og hale alt det løse igennem til samme side.

c og d. Sammentrækning af en tredoblet perle. Ved tredobling eller flerdobling vil der inden i perlen stå et hulrum, som må udfyldes. I dette tilfælde er anvendt et overhåndsknob med dobbelt rundtørn (nederst i fig. 4 c samt fig. 5 u). Knobet lægges inden i perlen, før denne trækkes fast sammen.

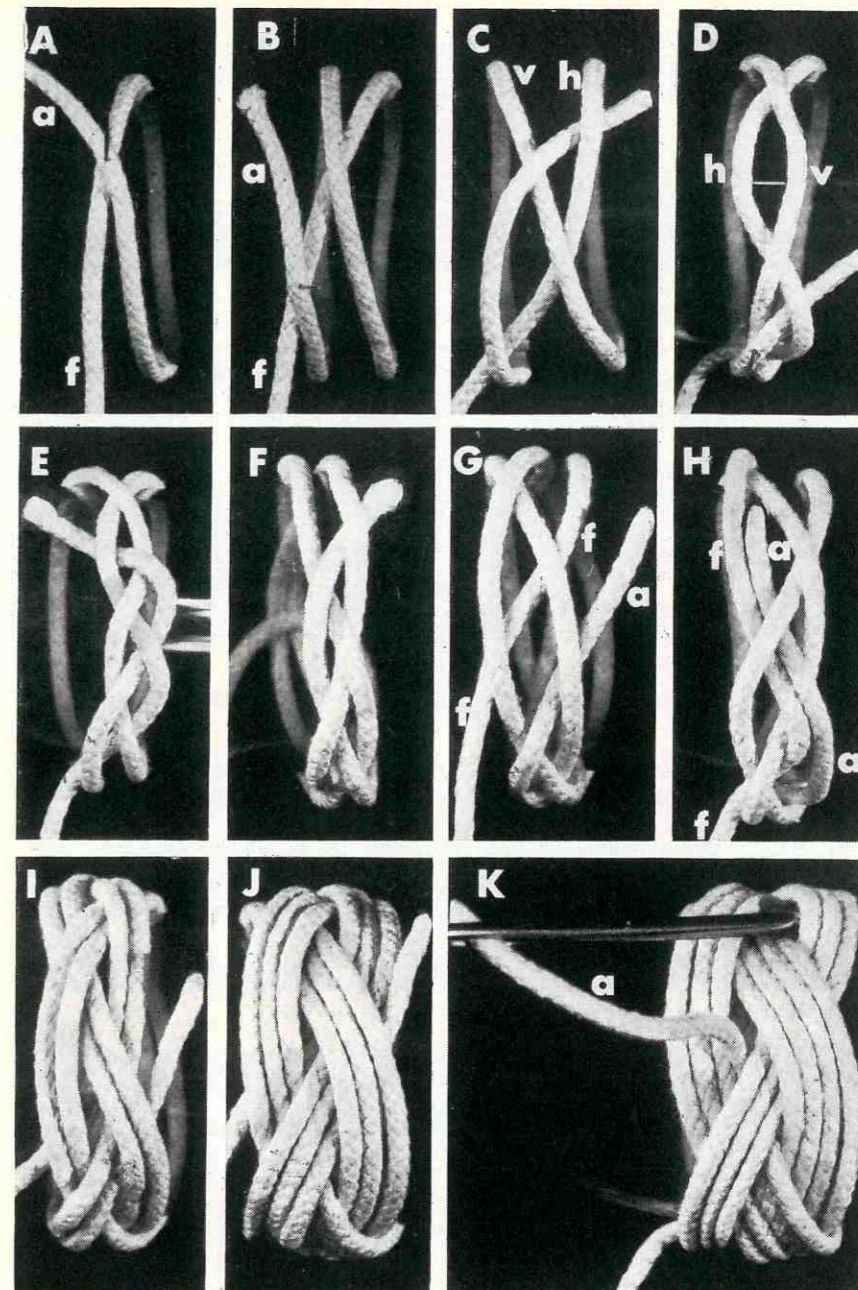
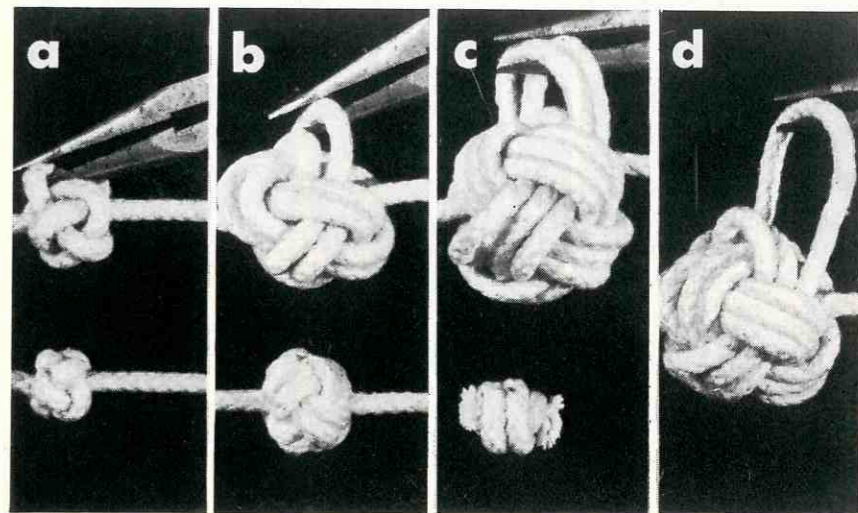


Fig. 3. Udviklingen af treslået tyrkerknob med fire bugter.

Fig. 4. Sammentrækning af knobet.



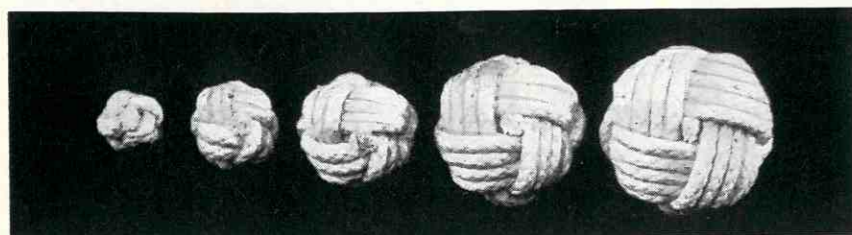


Fig. 5. Størrelsen vokser med antallet af fordoblinger. Til venstre enkelt og til højre 5-doblet perle.

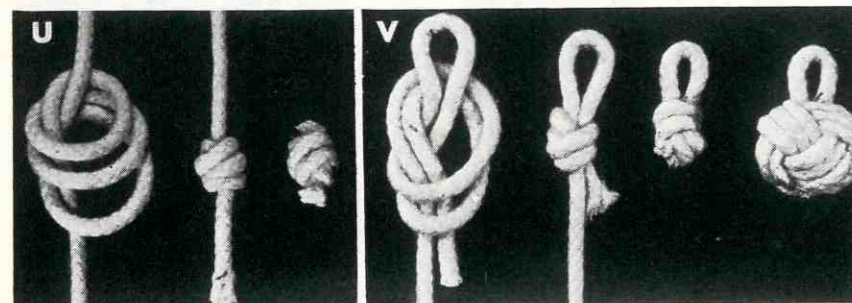


Fig. 6. Udfyldning af perlens hulrum.

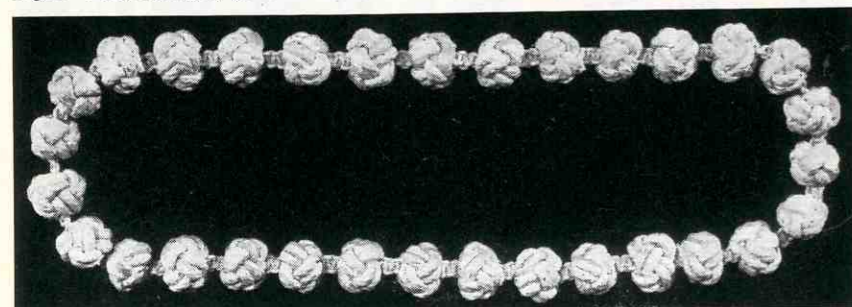


Fig. 7. Halskæde af tyrkiske perler og fladknob.

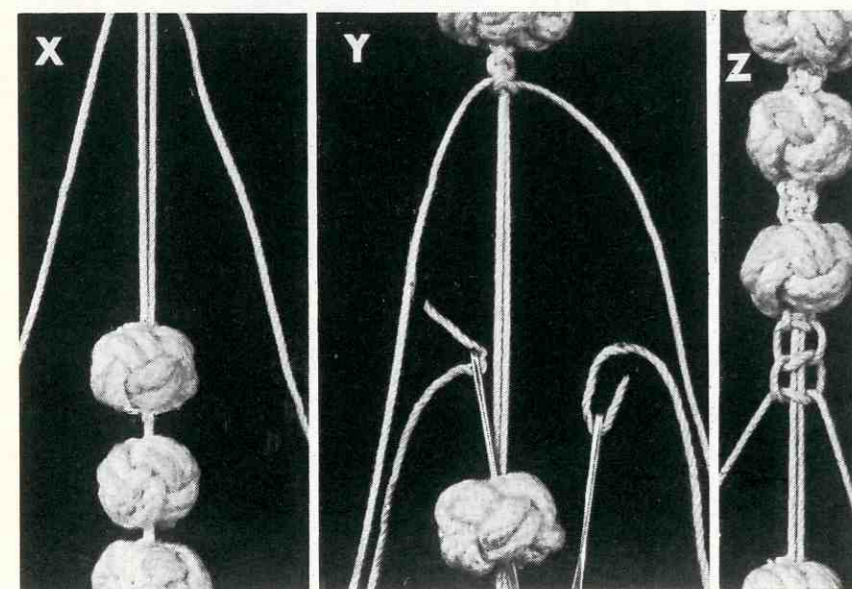


Fig. 8. Kombination af perler og fladknob.

Sammentrækningen forløber bedst, hvis man starter med at tage to bugter ad gangen i den ene side som vist i fig. 4c. Her griber tangen samtidig om bugter i det midterste kredslob og det yderste i højre side.

Fortsættelsen ses i fig. 4d, hvor det midterste

kredslob er halet helt igennem, og der fortsættes med det yderste højre kredslob alene. Til slut vendes knobet og det tredje kredslob hales igennem modsatte vej.

#### Udfyldning af perlens hulrum (fig. 6).

De små tyrkiske perler som 3/4 (vist her) og 4/3 kræver ingen særsomt udfyldning ved enkelt eller fordoblet kredslob. Ved tredobling eller mere vil hulrummet imidlertid være så stort, at det må udfyldes med et passende materiale. Undlader man dette, vil bugterne komme i trængsel, de vil krybe over hinandre og iøvrigt skabe vanskeligheder.

Kugler af glas eller andet hårdt materiale har deres fordel i, at de holder faconen. Til gengæld vil de let komme til at skinne igennem garnets bugter, og de kan naturligvis heller ikke gennembøres.

Kugler af sølvpapir har den fordel, at de lader sig modellere til den ønskede form og størrelse – selv efter at være lagt ind i perlen. Deres ulempe er, at det kan knibe med at få ensartet størrelse på en serie perler.

Det vil ofte være en fordel at benytte udfyldning med samme materiale, som anvendes til selve tyrkerknobet.

Her gør det ikke noget, at kernen kan skimtes mellem bugterne. I en tredoblet perle af typen 3/4 eller 4/3 passer det akkurat med et jævnt sammentrukket overhåndsknob med to rundtørner (fig. 6u).

Hvis dette knob trækkes for hårdt til, kan det blive vanskeligt at bore hul i perlen bagefter.

Fire- og femdobte perler, som forekommer mere sjældent,

kan udfyldes med overhåndsknob af tykkere materiale eller med et større knob af samme materialetykkelse. Til eksempel vil det passe med en enkelt perle som fyld i en firedoblet og en dobbelt som fyld i en femdoblet.

Skal perlen forsynes med et lille øje, så den kan



Fig. 9. Halskæde af enkelte perler i to farver.

anvendes til knap eller andet formål, klares det ganske enkelt ved at benytte en udfyldning som vist i fig. 6v. Med samme garn som selve tyrkerknobet er lagt et overhåndsknob på en bugt.

Ved en større kraftpåvirkning i øjet kan man naturligvis risikere at trække denne kerne ud af perlen. Risikoen er dog minimal, dersom perlen er gennemtrukket af lak ved neddykning.

#### Udboring af perler med kerne.

Hvis perlerne skal lakeres, betaler det sig at bore hul i dem først. Det vil aldrig være noget problem med enkelte og fordoblede perler, som har en naturlig åbning, der følger længdeaksen. Hullet kan dannes ved, at man med en sejl nål trækker perlerne på dobbelt sejlgarn. Efter lakeringen hales garnet ud og efterlader et passende hul.

I flerdoblede perler med en udfyldende kerne af garn kan det være nødvendigt at tage et platbor til hjælp, for at skabe åbning, før sejl nålen kan komme gennem kernen.

#### Lakering af perler.

Den enkle perle (udført med enkelt kredslob) vil ikke kunne hænge sammen, medmindre de afskårne tampe er sikrede med en dråbe lim eller – hvad der er bedre – hele perlen har været dyppet i lak.

Det kan også være en fordel at behandle flerdoblede perler med lak, især når de er fremstillet af naturfibrer materialer (bomuld eller hamp).

Perler fremstillet af kunstfiber – især tykke, glatte monofilamenter, vil ofte i selve materialet have den tilstræbte farve og glans.

Til lakering af hamp foretrækker jeg schellak, der giver perlen en smuk brun glans.

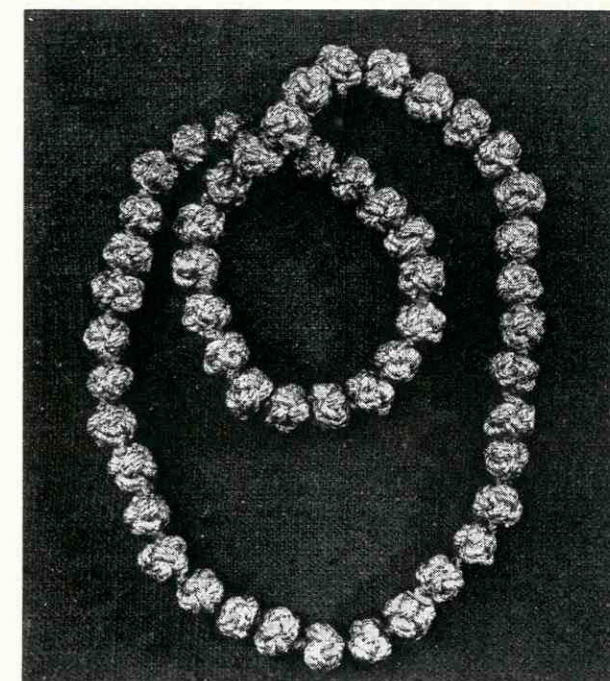


Fig. 10. Fordoblede perler behandlet med shellak.

Til bomuld er den helt farveløse celluloselak at foretrække. Den fås under navnet metallak eller zaponlak. Perler fremstillet af hvidt bomuldsgarn kan farves med næsten et hvilket som helst middel før lakering.

Selve lakeringen udføres lettest på den måde, at man først trækker perlerne på et garn, der er så tykt som muligt, ved hjælp af en sejl nål eller en ryanål. Så får man et stort hul i perlen. Det er bedst, hvis perlerne ikke sidder helt tæt til hinanden.

Lakken hældes op i en skål. Perlebundtet nedsænkes helt og holdes et lille øjeblik, før det tages op og får lov til at dryppe af et minut eller to.

Selv om lakken er hurtigtørrende, vil den alligevel kunne løbe lidt. Derfor bør bundtet »vendes« 3-4 gange i de følgende 10 minutter, så der ikke dannes dråber på perlernes underkant.

Når overfladen er tør, vil det stadig vare ca. et døgn, før perlerne er helt hårde og afdampede. I dette tidsrum kan man modellere på formen.

Først når perlerne er helt tørre, må de trækkes af det tykke garn, der vil efterlade en god åbning.

#### Halskæde af enkelte perler (fig. 9).

Omkreds 77 cm. Perlediameter 15 mm. Materialer ca. 14 m flettet bomuldsgarn 5 mm i diameter.

Af de 66 enkelte 3/4-perler er halvdelen behandlet med klar zaponlak og halvdelen med schellak.

#### Halskæde af fordoblede perler (fig. 10).

Omkreds 76 cm. Perlediameter 15 mm. Materiale: ca. 20 m opbindingsgarn (savsnor) nr. 6/3.

53 fordoblede 3/4-perler er behandlet med schellak og trukket på et dobbelt sejlgarn. Mellem per-

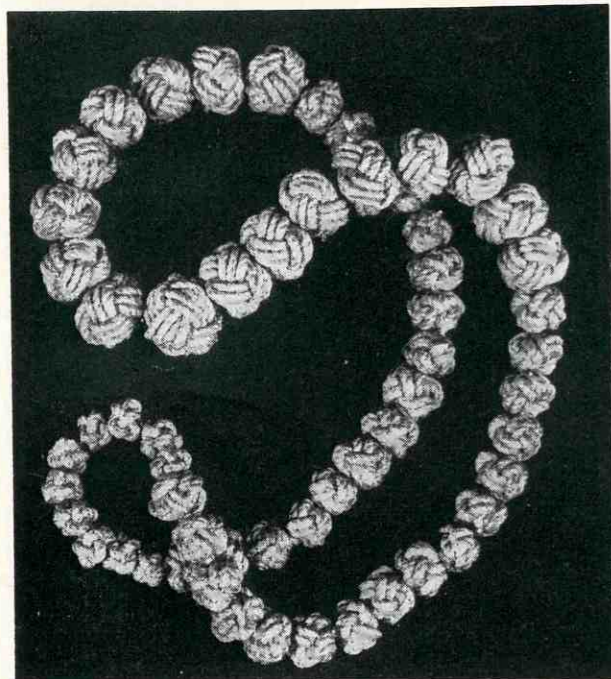


Fig. 11. Halskæde med voksende fordobliger.

lerne er der med sejl garn skabt et lille mellemrum ved hjælp af et overhåndsknob.

*Halskæde af perler og fladknob (fig. 7 og 8).*

Omkreds 73 cm. Perlediameter 23 mm. Materialer: 14 m hvid flettet bomuldsline 5 mm i diameter. 7 m hvid bomuldstwist nr. 12/36. Monteringen af de 31 perler (fordoblede 3/4-perler af flettet bomuldsline) er vist fig. 8:

X. Knyttegarnet er skåret ud i to grundgarn à 110 cm og to arbejdsgarn à 240 cm. Alle perlerne trækkes straks på grundgarnene og holdes midlertidigt i en samlet klump i nederste halvdel af dette.

Alle fire knyttégarn fastgøres i knyttepladen med hæftenåle, idet ca. 15 cm af garnene holdes fri over nålene.

Y. Arbejdsgarnene trækkes ved hjælp af sejl nåle gennem den første perle.



Fig. 12. Hver anden perle er fordoblet og hver anden tredoblet.

Z. Perlen føres helt op tæt ved fastgøringsstedet (tæt til foregående knytning), og der knyttes to fladknob, før arbejdsgarnene trækkes gennem næste perle.

Samling af kæden: Når arbejdsgarnene er ført gennem den næstsidste perle, laves ikke fladknob endnu. – Arbejdsgarnene føres også gennem den sidste perle og lægges foreløbig ud til siden, så de ikke er i vejen.

Nu skal man have fat i de to grundgarn fra overkant af den første perle. Disse garn føres modsatte vej gennem den sidste perle og benyttes som arbejdsgarn til at lægge to fladknob omkring det grundgarn, der ligger mellem sidste og næstsidste perle.

Pas på, at afstanden mellem første og sidste perle også kommer til at passe nøjagtigt for de to fladknob, der til slut skal lægges her. Garnenderne føres, hvor muligt, en ekstra gang gennem den nærmeste perle, før de afskæres tæt.

*Tre armbånd (fig. 13).*

De tyrkiske 3/4-perler i disse armbånd er trukket på rund elastik (forbrug ca. 25 cm elastik til hvert). Samlingen er sket ved at føre tampene fra hver side gennem den sidste perle og lægge et bagvendt dobbelt halvstik omkring faste part på modsatte sider.

Armbåndene yderst til venstre og yderst til højre er næsten identiske. Materialet er ca. 8 m opbindingsgarn (hamp) 6/7 flettet til tredoblede perler.

Til venstre giver 18 perler en indvendig omkreds på godt 14 cm. Perlerne er behandlet med schellak.

Til højre er 19 perler, som giver en indvendig omkreds på ca. 15 cm. Disse perler er endnu ikke lakerede, men vil senere blive dyppet i guldbronze udørt i celluloselak.

(fortsettes side 66)



Fig. 13. Elastiske armbånd af lakerede perler.



»Hvidbjørnen« under forlægning til opmålingsfelt.

Maleri af orlogskaptein A. Grønbech (i Søkortarkivets eje)

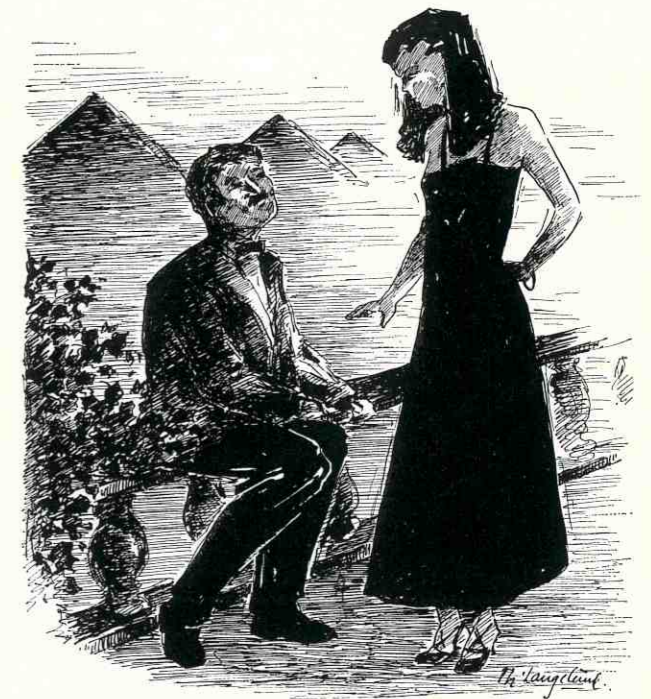
# MUMIEN

Af Gustav Kragh. Ill. af Th. Langelund

»Mumiens Ka« – Efter den gamle ægyptiske gudelære overlevede menneskets sjæl døden og måtte gennemvandre de dødes rige, før den kunne underkaste sig den øverste guds – Osiris's – dom. Men foruden sjælen overlevede også en anden del af menneskets væsen døden. Denne ånd kaldtes *Ka*, og oversattes bedst ved ordene dobbeltgænger eller Fylgje. Man troede, at så længe legemet blev bevaret, vedblev dets *Ka* også at være til. Heraf fulgte de efterlevendes pligt til at balsamere liget, ligesom det var af den årsag, at man nedsatte afbildninger af fødevarer, brugsgenstande m.m. i graven. For at skaffe *Ka*'en et hjemsted, selv om legemet gik til grunde, anbragtes små statuer af den afdøde i graven. *Ka*'en kunne for kortere tid forlade sin mumie.

Ved Gizeh, hvor den gådefulde kæmpesfinks i årtusinder har våget over de ældgamle ægyptiske faraoers sidste hvilesteder, er civilisationen brutalt trængt frem. Bekvem og behageligt for turisterne; men uden ringeste hensyn til den skurrende mislyd, det frembragte mellem pyramidernes ærværdige stenmasser, havde smarte forretningsfolk anbragt det elegante hotel Menahouse i ørkenens højtidelige tavshed.

I turistsæsonen startede herfra daglig europæiske og amerikanske selskaber, som, smykkede med de uundgåelige hvide korkhjelme og grønne solbriller og ledsaget af det nødvendige tilbehør af førere, æsler og tiggere, besøgte pyramidernes og besteg den største af disse, den omkring hundrede meter høje, henved seks tusinde år gamle Cheops-pyramide. Når dette var vel overstået, hastede de stakkels turister, trætte efter turens anstrengelser og udmattede af den brændende hede, tilbage til Menahouse, hvor et forfriskende bad og en overdådig middag med efterfølgende koncert eller anden aftenunderholdning afsluttede de moderne pyramidebestigeres dagværk.

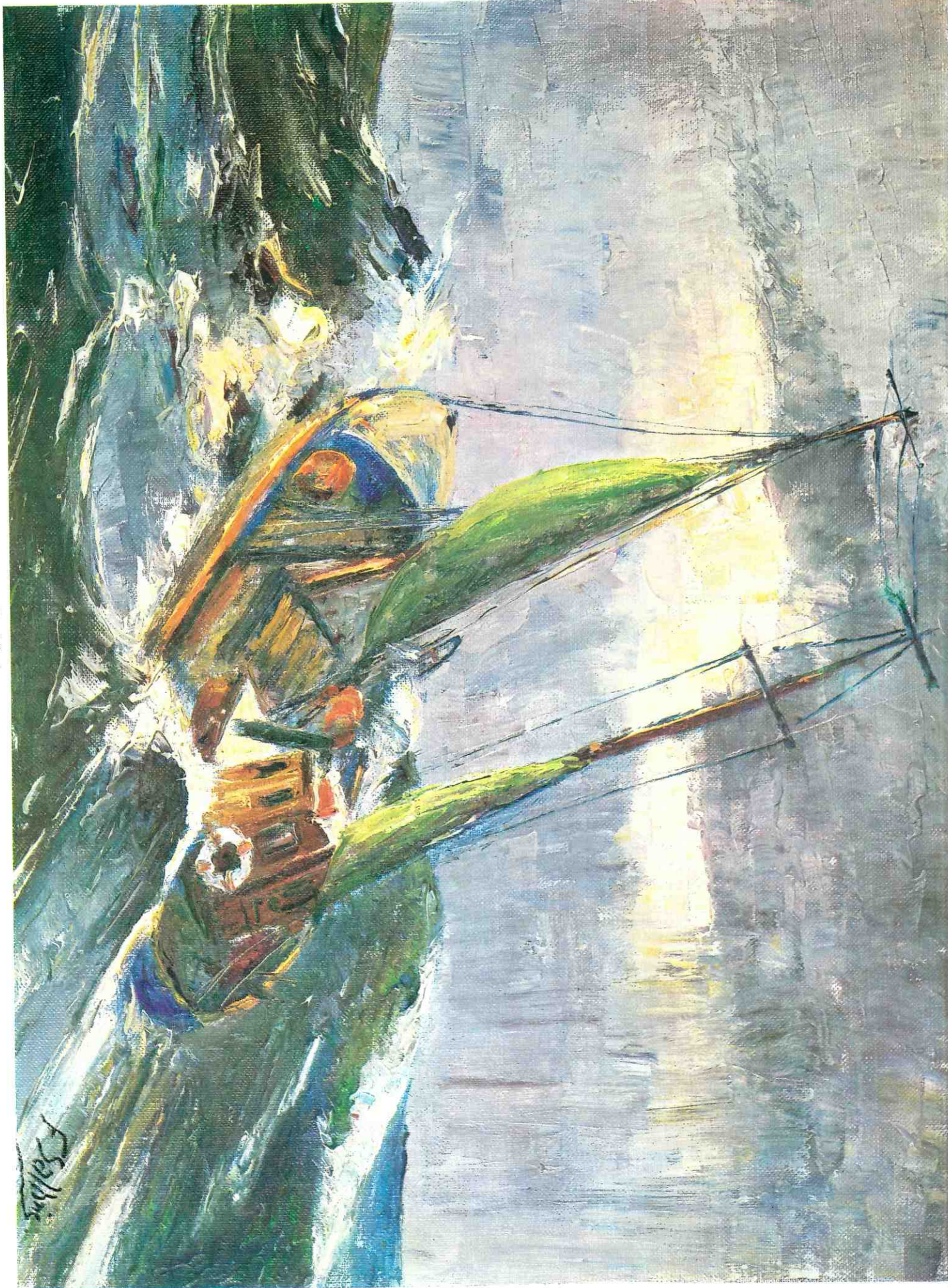


Kaptajn Markham sad på terrassens gelænder, og Mabel gik hen mod ham og sagde: »Tanken går på langfart . . . «.

Mabel rejste sig fra sin magelige lænestol i hotellets konversationsværelse og gik ud på terrassen.

Hun var en smuk, slank amerikanerinde, som med sin fader, Silas B. Moore, havde »gjort« Ægypten i løbet af et par måneder. Silas B. Moore rejste, fordi hans datter ville det således, og Mabel rejste for at opleve noget usædvanligt, helst noget mystisk tillokkende, som hun senere kunne udmale for sine talrige veninder hjemme i Boston. Hun havde af den årsag slæbt sin godmodige fader rundt gennem hele landet, lige fra Alexandria, hvor deres dampyacht lå fortøjet, til Luksor med ørkenetog, nildamper og på æselryg, uden dog at få sit ønske opfyldt.

Det havde været meget varmt; men om eftermiddagen bragte en frisk nordenvind kølighed med sig,



så at aftenen, efter at luftningen var forbi, blev ualmindelig pragtfuld. Idet solen gik ned, ødslede den en rigdom af guld og farver ud over den skyfrie himmel, og efter en kort mørkningsstund, hvor pyramiderne nærved og bjergene i horisonten skinnede som glødende kul, gled dagens lys med de kraftige blå og violette skygger over i nattens sorte stilhed. Lysene fra Cairo stod så små og matte imod stjernernes klare skær, og ned over ørkensandet sendte månen en strøm af sølv, der glitrende og skinnende gled gennem mørket og forsvandt langt øvre i øst ad Mokattambjergene til.

Mabel trak vejret dybt og indåndede med velbehag den lette, forfriskende luft, der var så velgørende efter dagens hede, trykkende varme. Støjen og musikken fra hotellets sale nåede kun svagt herud, et sted i ørkenen gøede et par hunde. Ellers var alt stille.

»Hvor flyver tanken hen, miss Moore?«

Mabel for sammen; men da hun straks efter kendte den spørgende, der sad på terrassens gelænder, skjult bag nogle ballier med akacier og rosen træer, svarede hun, idet hun gik hen imod ham:

»Tanken var på langfart, kaptajn Markham, den var rejst i forvejen helt ned til Øvre Ægypten.«

»Hvad vil nu det sige? Har De ikke endnu fået nok af Ægyptens ærværdige tempelrester og kongegrave, ørkensand og Nilvånd ---«

»Og tiggende fellaher, snavsede landsbyer, skabede hunde og modbydelige fluer – kan De se, hr. kaptajn, jeg kan den hele remse udenad!« afbrød den unge pige og satte sig smilende op på gelænderet ved siden af den, trods det gråsprængte hår og de fyrretyve år, slanke og ungdommelig udseende kaptajn Richard Markmann.

»Så forstår jeg ikke et ord af det hele. Endnu i morges, inden jeg tog til Cairo, var De jo så led og ked af det og fortalte mig, hvor lidt Ægypten havde svaret til Deres forventninger?«

»Ganske rigtigt. Jeg var noget bitter i morges, for landet har virkelig skuffet mig. Jeg kom hertil i håb om at se og opleve noget vidunderligt, noget, som jeg ikke selv kan forklare nærmere; men noget, som skulle feje alt det dagligdags til side. Noget mystisk, ejendommeligt. Men jeg har kun set, hvad der er at se for en almindelig turist, og mere kan en ung dame antagelig ikke opnå.«

»Som regel ikke. Og dog – Ægypten er stadig det gådefulde, forunderlige land, hvor man den dag i dag kan opleve ting, som skulle synes utænkelige. Muligvis det også kan hændes Dem, miss Moore.«

»Så skal det være på den rejse, jeg begynder i morgen, for det bliver den sidste inden hjemturen.«

Kaptajnen svarede ikke, og de sad begge tavse og så ud over ørkenen, hvor de tre pyramiders kæmpestore, kulsorte silhouetter stod skarpt-tegnede mod himlens funkulende stjernehvæl.

»Å, hvor er her dog pragtfuldt i aften,« sukede Mabel, »blot her ingen myg var!«

»Tag en cigaret, det er det eneste middel til at holde sig disse smådjævle fra livet. Tør jeg spørge, hvad De har i sinde at foretage i Øvre Ægypten?«

»Ja, det er egentlig en forretningshemmelighed, som ikke engang fader kender. Jeg har fortalt ham, at der skal findes nogle klippetempler, som absolut må ses, hvis man skal have en smule agtelse for sig selv som turist. Mellem os sagt, kære kaptajn, så er jeg i færd med at købe en mumie.«

»En mumie! Ja, hvorfor ikke. Men det kunne vel nok ske i lidt mere civiliserede egne end så langt inde i landet, skønt det forøvrigt er strengt forbudt.«

»Det ved jeg. Og vel særlig i dette tilfælde, hvor det drejer sig om intet ringere end mumien af en prins af det attende eller nittende dynasti.«

Kaptajnen rynkede panden.

»Historien bliver mærkeligere og mærkeligere. Det er oven i købet de mest berømte faraoners tid, og så vidt jeg ved, skal der ikke findes ret mange kongelige mumier tilbage fra den periode. Bliver De vred, dersom jeg spørger Dem om, hvem der har tilbudt Dem den handelsvare?«

»Ærligt talt var det min agt at betro mig til Dem, for af fader kan jeg næppe vente nogen støtte i den affære. Men de, med Deres indgående kendskab til landet og Deres store erfaring ---«

»Og satte alder, grå hår og så videre – jo, mange tak, miss Moore, fortsæt så blot!« afbrød kaptajnen.

»Åh, skam Dem! Nu siger jeg ikke alt det gode om Dem, som jeg var i færd med. Og for resten kan jeg slet ikke se, at De er gråhåret, ikke sådan videre da, og med hensyn til den satte alder, så – nå, for at komme tilbage til sagen, så ville jeg være meget glad, om De kunne tage med os til Abu Simbal.«

»Selvfølgelig tager jeg med. Først og fremmest for at assistere Dem med den noget mystiske affære; men også fordi jeg endnu ikke selv har set Ramses berømte klippetempel. Hvem er så sælgeren?«

»Ja, det forholder sig således, at jeg naturligvis selv har været ude om mumien, og gennem hotellets direktør er jeg kommet i forbindelse med en koptisk købmand fra Assuan, der hedder Biban.«

»Biban – se, se, det er en gammel kending af mig. Da jeg i sin tid hjalp mr. Griffith oppe ved Bubastis, hvor vi gennemrodede sandet for at finde spor af det gamle tempel, var Biban opsynsmand over vore fellaher. Han er en dygtig fyr, men en samvittighedsløs kæltrung.«

»Han ser da meget hæderlig ud og har vist gjort sig umage for at skaffe mig mit ønske opfyldt. Han er selv rejst herop i sin egen dahabijeh for at føre os til stedet, hvor mumien findes. Naturligvis får jeg lov til at betale en frygtelig masse penge, men det er jeg belavet på.«

»Så tror jeg, at vi skal vedtage at lade mig på Deres og mr. Moores vegne ordne det fornødne med ham. Det er bedst, at jeg i morgen tager til Cairo og får fat i fyren, han bliver nok glad ved at se mig.

Men nu lader det til, at freden er forbi, miss Moore, unge Granton kommer dér og vil vist have Dem ind at danse!«

---

Dagen efter opsøgte kaptajn Markham den koptiske købmand og havde en lang samtale med ham. Det viste sig, at det ikke var købmanden selv, men en munk fra Kopterklostret i Esneh, der havde mumien til salg, og at Biban kun var mellemmand. Markham aftalte det nødvendige med denne og gav ham besked om at sørge for rigelige forsyninger af proviant, samt beordre fartøjet klart til næste morgen. Købmanden lovede det hele i orden til rette tid, og Markham forlod den lille, snavsede butik, idet han sagde:

»Vi kender jo hinanden, Biban, så jeg råder dig til at være ærlig overfor os.«

Biban så bebrejdede på kaptajnen.

»Jeg er en kristen købmand og tager mig kun mine udgifter betalt. Selv tjener jeg ikke det ringeste ved den forretning, som jeg kun deltager i for at gøre den unge, amerikanske lady og min ven direktøren en tjeneste. Men jeg er en fattig mand, og min Reis og matroserne skal have deres løn.«

Biban holdt ord. Næste morgen kørte Mabel, mr. Moore og Markham til Cairo, hvor de gik om bord i Bibans dahabijeh, der lå sejlklar. Fartøjet kastede los, og de begyndte nu den flere ugers lange sejlads ned ad den gamle, ærværdige flod.

I begyndelsen syntes Mabel at det var en pragtfuld tur, men efterhånden som de forskellige pyramidegrupper langs den brede flodvej forsvandt, og granitfjeldene blev hyppigere, medens det grønne engdrag langs bredderne blev smallere og oftere opslugtes af ørkensandet, blev hun træt af dens ensformighed.

Stadig det samme – floden, som dahabijehens skiftevis blev sejlet eller trukket ned ad, de rødlige stenmasser tæt ved bredderne og bjergkæderne i horisonten til begge sider, de fuldstændig ens små fellahlandsbyer – og over det hele en klar, evindeligt blå himmel, hvorfra der aldrig faldt en eneste dråbe regn.

Nætterne var døgnets bedste tid. Om aftenen blev fartøjet opankret ved en eller anden fredelig flække, hvor Biban foretog de nødvendige indkøb, da Markham bestemt forbød at anløbe de større pladser. Så rejste matroserne et telt af en slags stærkt slørstof henne agter, og skærmet af dette imod fluer og myg lå Mabel med sin fader og hørte Markham fortælle om det gamle Ægyptens undere.

Og himlens utallige lys tændtes, medens mørket samlede sig tæt over floden og kysterne. Så lagde stilheden sin velgørende ro over alt, kun afbrudt af de mange væghoppers skingre, gennemtrængende elskovssange.

Da de nåede Assuan, hvor koptermunken fra Esneh skulle støde til dem, lod Markham dahabijehen fortøje ved anlægsbroen. Det var aften, og inden

fartøjet blev fortøjet og Biban kom i land, faldt mørket på. Købmanden fik derfor besked om at tage munken med sig om bord, for at Markham kunne forhandle med ham, og det varede heller ikke længe før de to koptere kom. Munken var en gammel, mager fyr, med et rynket, stygt ansigt, snavset og pjaltet klædt. Mabel kiggede nysgerrigt på den nye skibskammerat, da han stod på dækket, belyst af det klare måneskær.

»Han ser frygtelig uhyggelig ud,« sagde hun, »han ligner selv en mumie, der er vågnet op af sin tusindårige søvn!«

»Tal ikke for højt, miss Moore, han forstår udmærket engelsk, Biban påstår, at han er efterkommer i lige linie af en ældgammel ægyptisk præsteslæggt. Araberblod er der i alt fald ikke i hans årer. Men nu skal jeg tale med ham, så at vi kan få lidt nøjere besked om mumien.«

Efter en længere forhandling, der fra kopternes side blev ført med en tungeraphed uden lige, ledsaget af livlige fagter, kom Markham ind i fartøjets lille kahyt og fortalte Mabel resultatet.

»Det bliver en dyr historie, miss Moore, skønt jeg har klemt ham så langt ned i prisen, som det var muligt. Han forlangte 3000 Lstl. Det er mange penge, men han forsikrer højt og helligt, at mumien er en kongelig prins, og at den er fuldstændig urørt, så at vi sikkert vil finde både guld, smykker og lignende på den. Det er også meget sandsynligt, dersom den virkelig ikke har været åbnet.«

»Det må vi naturligvis overbevise os om, inden vi køber den.«

»Såvidt vi kan, for vi får ikke lov til at pille ved bindene, før vi har købt den. Det er altid sådan med den slags forretninger varen sælges urørt, og enten der kun er en simpel mumie indenfor, eller den er smykket med guldplader, ædelstene og andre sjældenheder, så må køberen og sælgeren hver for sig løbe risikoen ved gevinst eller tab.«

»Det er ligefrem et rent lotterispil på den måde!«

»Ja, det er det. De drevne mummiesælgerne benytter sig naturligvis også deraf til at drive svindel; men Biban kender mig tilstrækkeligt til, at han ikke tør prøve den slags gavtyvestreger med os.«

»Hvad skulle jeg have gjort, hvis De ikke havde været så elskværdig at rejse med os, kære kaptajn? Jeg er sikker på, at vi var blevet taget godt ved næsen.«

»Umuligt var det jo ikke. Handelsmændene holder meget af først selv at undersøge kisten og tømme den for, hvad der findes af kostbarheder. Så lægger de mumien ned igen og sværger på, at kisten ikke har været åbnet, siden den gode ægypter i sin tid blev puttet i den, Nå, Biban skal for transporten og i mellemhandlersalær have 600 Lstl., han forlangte 1000.«

»De har ganske frie hænder med hensyn til penge-spørgsmålet, handl blot, som De selv finder rigtigt. Jeg ved slet ikke, hvorledes jeg skal takke Dem for

al den ulejlighed, jeg således gør Dem, og fordi De har været os en så enestående rejsefælle.«

Mabel rejste sig og rakte Markham hånden.

»Jeg fortjener ikke nogen tak,« svarede denne, idet han ærbødigt kyssede den lille, hvide hånd, »jeg er glad ved, at jeg har fået lejlighed til at foretage en så interessant rejse i Deres selskab. Jeg har jo fortalt Dem, at jeg ikke tidligere har været så langt oppe i landet, som vi nu er, og især det, at jeg ville få lejlighed til at se klippe-templet, var årsagen til, at jeg med glæde tog imod Deres opfordring.«

»Og var det kun af den årsag? Betød Deres lille amerikanske veninde ikke så meget for Dem, at interessen for hende også var medvirkende?«

Markham stod tavs et øjeblik, men slap så Mabels hånd, som han hidtil havde holdt i sin, og gik hen imod kahyttdøren.

»Frist mig ikke, Mabel, jeg vil nødigt udtale ord, som jeg, der er gammel nok til at kunne være Deres fader, burde tie med. Hvad De betyder for mig, ved De jo så godt. Men hvad er jeg for Dem? 'Menneskenes ruin ligger på deres tunge!' siger en gammel ægyptisk vismand – hjælp mig med at vogte mine ord! God nat, miss Moore!«

Og inden Mabel kunne svare, var Markham ude på dækket, hvor han begyndte en samtale med Silas B. Moore om Ægyptens agerbrug.

Tidlig næste morgen fortsatte sejladsen, og sent om aftenen nåede de Abu Simbal. Mabel, der var glad og fornøjet, og som tilsyneladende ikke skænkede den foregående aftenes samtale den ringeste tanke, havde sammen med Markham ordnet forretningen med koptermunken. Da dahabijehnen var blevet fortøjet på et ret øde sted udenfor et dalstrøg mellem to templer, forlangte hun, trods det sene tidspunkt, at få mumien at se. Markham ville helst vente til næste dag; men Mabel mente, at nu var øjeblikket mest belejligt, hendes fader ville til køjs, og de kunne regne med uforstyrret at få undersøgt mumien og måske endda få den bragt om bord. Da munken tilmed erklærede, at der ikke ville være nogen som helst fare ved at foretage turen op til templet i mørke, gav Markham efter og gik i land med Mabel og kopterne, ledsaget af to matroser, som bar lygter.

Aftenen var smuk, det var ganske stille og stjerneklart, men meget lummert. Vejen gennem dalen mellem de to klippe-templer førte over en strækning af løst sand, som det var besværligt at komme igennem, men da den lille ekspedition nåede op på det røde granitfjeld og stod foran det største tempels facade, blev de rigeligt belønnet for anstrengelsen. Tavst stirrede Mabel og Markham på dette imponerende minde om Ægyptens storhedstid, som Ramses den Anden havde ladet hugge ud i selve fjeldet. På hver side af indgangsportalen sad to kolossale statuer af Ramses selv og skuede strengt og alvorligt ud over ørkensandet.

»Således har disse tavse vogtere siddet uforstyr-

ret i over tre tusind år!« sagde Markham og pegede på de fire stenkonger.

»I over tre tusind år! Tænk, hvad de har været vidne til, siden de blev sat på deres post.«

»Ja, hvad de kunne fortælle os om Ægypten fra hine fjerne tider, hvor det var jordens største kulturrige, og så til nu, da vi vandrer mellem dets sørgelige ruiner, var nok værd at høre. Og såvel tiden som menneskene har jo skånet dem og deres tempel, sådan nogenlunde da. Men hvad er der ikke medgået af lidelse og arbejde, hvor uendelig mange mennesker har ikke her stønnet under pishen og i den brændende solhede slidt sig til døde, for at Ramses kunne forvandle de øde granitklipper til et så stort slæet gudehus!«

»Og hvilken Gud dyrkedes her?«

»Templet er tilegnet Harmakhi, egentlig den samme som Horus, solens og lyset gud, og Ramses lod det hugge ud som tak for en stor sejr over khetaerne. Han var en vældig tempelbygger, den gamle Ramses, een gang jordens mægtigste hersker – og nu et nummer i museet, en udstillingsgenstand, som enhver nysgerrig turist kan beglo for tre shilling! Sic transit gloria mundi, miss Moore! Overalt i Ægypten finder man hans statuer og navn; men det minde, han her har sat sig, er sikkert det mest ejendommelige og imponerende. Må jeg bede Dem tage min arm – kom her med en af lanterne, Biban, og lad os gå ind.«

Efter at de var kommet gennem portalen, stod de natlige tempelgæster i en stor hal. Lygterne oplyste kun svagt det mægtige rum, hvor væggene var dækket med billeder, der fremstillede forskellige motiver fra khetakrigen, offer-scener, begravelsesceremonier og lignende. Loftet blev båret af otte søjler, og foran hver af disse stod en vældig, henved ti meter høj Osirisfigur. Fra hallen udgik til begge sider gange, som førte ind til rum, der lå indhyllet i fuldstændig mørke, og hvor store flagermus, som blev skræmt ved synet af lyset, fór frem og tilbage.

Nu tog koptermunken den anden lygte, og med ham som vejviser gik Mabel og Markham dybere ind i templet. Biban og de to matroser, der tilsyneladende følte sig ængstelige og mindre vel tilpas ved dette nattebesøg hos de i halvmørket uhyggeligt udseende stenguder, foretrak at vente i den forreste hal.

Bag denne lå en mindre sal, der blev båret af fire søjler, og hvis vægge ligeledes var smykket med hieroglyfskrift og billeder. Luften var kvalm og indelukket, og det tørre sand eller støv, der dækkede gulvet, rejste sig som små skyer for hvert skridt, de besøgende gik frem. Munken førte dem videre gennem en bred gang ind til templets inderste rum. Her stod midt på gulvet et alter, og bag dette sad fire stenfigurer, to røde, en blå og en hvid. Det var Harmakhi, Ramses den Anden, Amon-Ra og Ptah, gudernes og menneskenes fader.

Mabel følte sig stærkt bevæget ved således at

trænge ind i det mægtige tempels hemmelighedsfulde stilhed. Med ærefrygt betragtede hun helligdommens tavse beboere og syntes, at det var en slags helligbrøde, da munken pegede på en bunke sand i rummets baggrund og sagde:

»Her har jeg skjult mumien. Vil herskaberne så se den med det samme?«

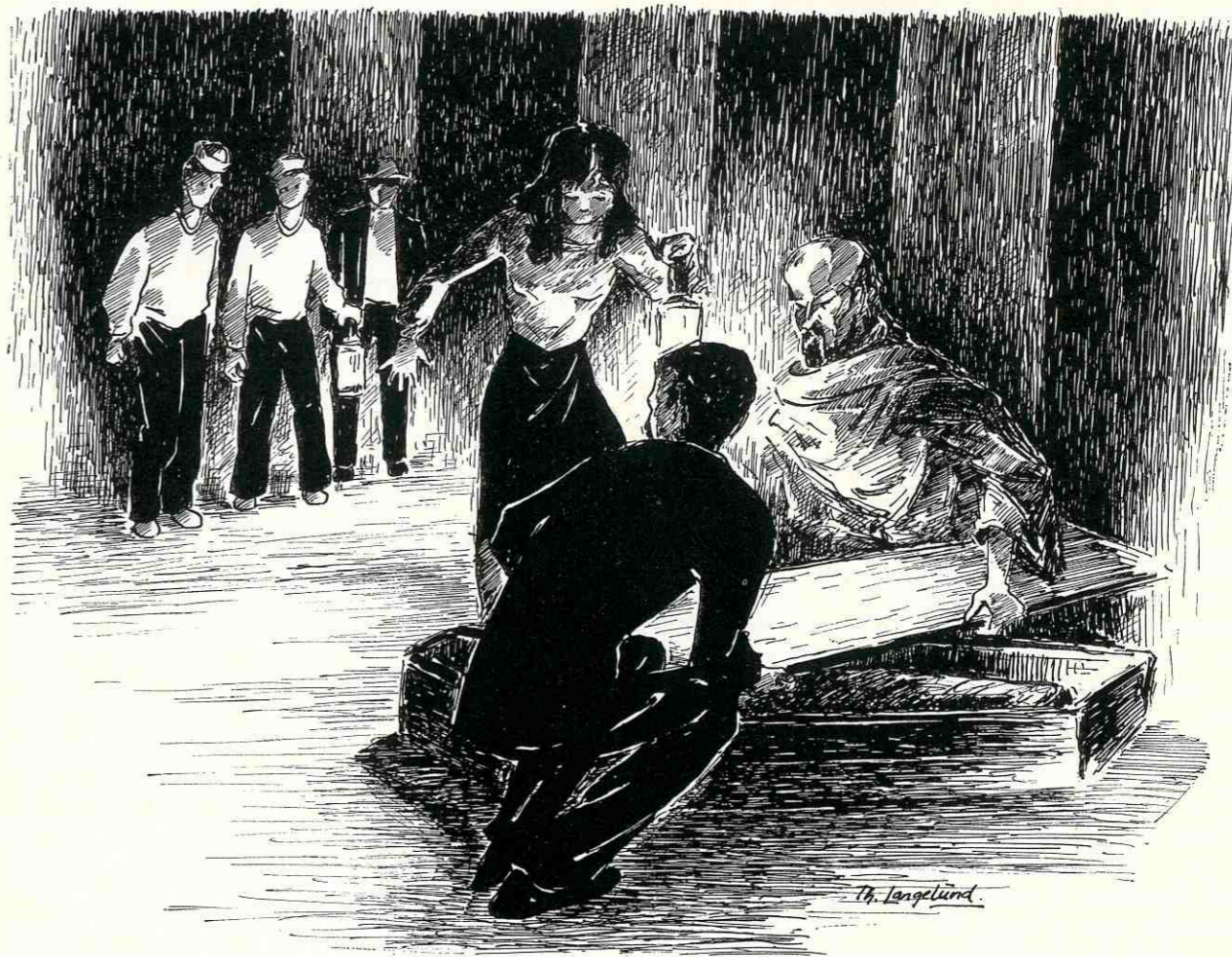
»Hvad mener De, miss Moore – eller skal vi måske hellere tage dem med om bord og vente med at afvikle bindene til i morgen ved dagens lys?«

»Åh nej, lad os endelig få den afdækket nu!«

»Som De ønsker,« svarede Markham og fortsatte, henvendt til munken: »Grav så kisten frem!«

Munken gav Markham lygten, skovlede det løse sand til side, og snart kom en malet og udskåret kiste til syne. Kisten havde form som en mumie, og foroven på dens låg var mod hovedenden udskåret og malet et ansigt i røde og gule farver, med sorte øjne, sort hår og skæg. Armene var vist korslagte over brystet, prydet med arminge og med hænderne knyttet. Langs resten af låget stod malet lodrette rækker hieroglyfiske tegn, ligesom kistens sider var prydet med hieroglyfer og billeder.

»Vil De holde lygten, mens vi løfter låget af?« spurgte Markham, da de i tavshed have betragtet mumiekisten.



Sammen med munken løftede Markham låget af, og Mabel stirrede betaget på det ældgamle, indhyllede menneskelegeme.

»Mumien har været urørt, siden den blev lagt i kisten, Mylord. Det kunne aldrig finde mig ind at narre en mand som Mylord!« forsikrede munken.

»Godt, så betragter vi handelen som afsluttet!« svarede Markham, medens han tog lygten og begyndte at undersøge mumien nøjere, idet han forsigtig lod sin hånd glide let hen over denne.

»Her er noget gemt under brystbindene,« udbrød han pludselig, »vi må se, hvad det kan være. Føl her, Mabel, det er lige under det yderste lag.«

Mabel lagde sin hånd ved siden af kaptajnens og mærkede, at der lå noget hårdt, fladt under lærredet.

»Hjælp mig, kopter, vi kan let afdække så meget, at vi kan få genstanden frem.«

»Nej, Mylord, det får du mig ikke til. Jeg har holdt mit ord og skaffet dig mumien urørt, og mit hverv er endt. Jeg vil hjælpe dig den om bord i skibet; men jeg vil ikke være med til at afdække det, mine forfædre forlængst har tilhyllet.«

»Så lad mig hjælpe Dem!« tilbød Mabel.

»De må hellere lade være, De får ikke den ubehagelige stank af tøjet og hænderne, hvis De rører mere ved bindene. Jeg kan også sagtens klare mig alene.«

Markham begyndte nu at afvikle mumien, og skønt Mabel så meget interesseret til, kunne hun ikke skjule den nervøsitet, som det uhyggelige arbejde her i nattens stilhed og under de mystiske omgivelser var årsag til. Koptermunken havde fjernet sig og stod lænet op imod alteret, næsten skjult i halvmørket, som om han derved ville tilkendegive, at det, der foregik ved kisten, var ham uvedkommende.

Da – pludselig, netop som Markham havde fået den flade genstand trukket frem og ville løfte den op, hørtes en underlig susen i luften. Noget mørkt fór forbi og strejfede hans kind, han greb sig for ansigtet med hænderne, genstanden faldt ned i kistens bund, og i samme øjeblik fór det ukendte væsen lige imod Mabel. Hun udstødte et skrig, tabte lygten, som slukkedes i faldet, og styrtede besvimmeligt om i sandet.

Markham blev hurtig herre over sig selv; men i det dybe mørke turde han ikke fjerne sig fra kisten, han stod ved. Noget fra sig hørte han koptermunken stå og mumle noget, og han råbte derfor til ham, at han skulle få fat i Biban og matroserne, så han kunne få hjælp. Men munken svarede ikke, han syntes at være helt forvirret af skræk og begyndte i en underlig, messende tone at bede:

»Tjen din Gud og undgå, hvad han afskyer! Ve den, der gør det, Gud hader! Hans navn skal være skyet langt mere end stank af et ådsel under solens varme. Thi Harmakhi sagde: Jeg omgiver dig med min beskyttelse hver dag, og ve den, som forstyrrer legemets ro!«

»Hold op, mand, og skaf mig noget lys! Du har vel ikke tabt hovedet, fordi en skabet flagermus er

fløjet mod lygten og har lavet ulykker? Forbistret også, at jeg ikke har nogle tændstikker hos mig!«

»Vær nådig, du gudernes fyrste, jordens sol, sandheds og retfærdigheds herre! Forlad mig ikke på min ulykkesdag!«

»Vil du så tie, munk! Få fat i de andre, og hurtigt!«

Nu syntes munken at få sin fornuft tilbage. Markham hørte ham pusle med noget, og et øjeblik efter så han en lille, klar flamme. Munken havde haft en vokstråd hos sig og tændt den, og da han med lyset i hånden kom hen imod Markham, kunne denne se på den blege, rystende skikkelse, at angsten fuldstændig havde overvældet ham.

»Har du aldrig før set en flagermus, munk? Her er ellers nok af dem!«

»Mylord, du skulle ikke have rørt den osiriske mumie her i Harmakhis hellige tempel. Det var sandelig ikke nogen flagermus, men mumiens *Ka*, der flygtede bort, fordi du forstyrrede dens ro. Ulykken kommer over dit hoved!«

»Ulykken skal først komme over dit, dersom du ikke tier med det vrøvl. Hej, Biban! Hej derude, kom ind med lygten!«

Omsider lykkedes det kaptajnen at få tilkaldt Biban og matroserne. Lygten blev atter tændt, og medens han selv tog den sadig bevidstløse Mabel i sine arme, lagde munken og Biban låget på kisten.

»Hvad er der sket, Mylord Markham?« spurgte købmanden.

»Intet – miss Moore er blevet syg af den dårlige luft herinde. Lad os se at komme hurtigt ud. Hjælp munken med kisten og lad en af matroserne gå foran med lys.«

Da Markham nåede indgangsportalen, var luften udenfor ikke så lummer mere, og en let brise fra øst bragte lidt kølighed med sig. Og den friske vind forjog snart virkningerne af templets mørke uhygge og mumiens bedøvende duft. Mabel vågnede op og så sig angst omkring.

»Hvor er det – er det borte,« stammede hun og stirrede forvirret på Markham.

»Vær blot rolig, Mabel, alt er i orden. Det var en af de store flagermus, som der er så mange af her i tempelruinerne, der blev blændet af lyset og fløj imod Dem. De har vel ikke slået Dem?«

»Å nej, men jeg blev så angst! Gud ske lov, at De var hos mig. Jeg burde jo skamme mig over at jeg så let lod mig skræmme, men mine nerver har alligevel ikke kunnet tåle så meget, som jeg troede. Å, hvor jeg dog hviler godt hos Dem – sæt mig så ned, min ven!«

Markham lod hende glide ud af sine arme.

»Det er alt sammen min skyld, miss Moore. Jeg burde ikke have taget Dem med herop i nat.«

»Det gjorde De jo kun for at opfylde mit ønske. De kunne heller ikke have forhindret mig i det, om De ville, kaptajn Markham.«

»Det havde været min pligt!«

I det samme kom Biban og munken bærende med mumiekisten.

»Bring den om bord i dahabijehen! Sørg for, at den bliver sat ind i mit lukaf, Biban, og pas på, at der ikke kommer nogen til den. Giv mig så Deres arm, miss More!«

Tavst gik den lille ekspedition tilbage gennem dalstrækningens hede sand til flodbreden. Markham kunne på det lette tryk af Mabels arm mærke, hvor stærkt påvirket hun var af det uhyggelige tempelbesøg, men han følte tillige, at hun støttede sig til ham på en anden, mere intim måde, end hun plejede, når hun havde taget hans arm. Han havde længe vidst, at den unge amerikanerinde gerne ville være sammen med ham, og han havde heller ikke kunnet undgå at mærke, at rejsen ned ad Nilen havde knyttet dem nærmere til hinanden; men først nu var han overbevist om, at hun virkelig holdt af ham. Og han elskede hende, havde længe elsket hende. Man måtte opbyde al sin selvbeherskelse for ikke at lade sig henrive af den nervøse og ophidsede stemning, hvori de begge befandt sig, til at tage hende i sine arme som før, da han bar hende ud af klipptemplets hvælvinger.

Kaptajn Richard Markham havde gjort tjeneste i Indien, men tog sin afsked, da han efter en onkel arvede en formue, som var stor nok til at han kunne føre det rejse- og jagtliv, han altid havde længtes efter. Ved rejser i Ægypten var han kommet til at interessere sig for landet og dets historie, som han indgående studerede i Cairo og på udgravningsstederne. Han havde derefter assisteret arkæologen Griffith med arbejderne oppe ved Bubastis, og i de sidste par år været frivillig medhjælper hos direktøren for udgravningerne ved Memphis. Her traf han for nogle måneder siden Silas B. Moore og Mabel, og fandt i den livlige, intelligente unge pige en forstående ledsagerske, der ikke som de øvrige turister hurtigt jagede gennem gravstadens hvælvinger og katakomber for i så kort tid som muligt at få set alt, men som interesseret fulgte ham og hans foredrag med stor opmærksomhed.

Og så skete det mærkelige – da hun forlod Memphis, syntes han pludselig, at han nu havde fået nok af at rode i ørkensand og aflæse gravkamrenes hieroglyffer. Alt det blev så ensformigt og ligeegyldigt for ham nu, da han manglede sin lille kammerat. Han tog orlov og traf snart efter sammen med Mabel og hendes fader i Cairo, hvor han tilbragte al den tid, han kunne, i hendes nærhed.

Og nu havde han vished for, at hans kærlighed blev gengældt. Men havde han ret til at binde hende til sig, han, som var gammel nok til at kunne være hendes fader? havde han, som inkarneret ungarl med vaner og særheder i massevis, lov til at ægte en så ung og forvænt kvinde, selv om han vidste, at hans kærlighed var inderlig og stærk? Det ville jo betyde, at når hun blev fyrretyve år gammel, var han en olding på halvfjerds – var det ret og rigtigt?

De spørgsmål, der for ham var så alvorlige og betydende, tumlede han stadig med, og det gjorde, at han ikke havde turdet sige det til hende, han var så sikker på, at hun længtes efter at høre.

Men – blev hun ikke hans, så vidste han, at hun før eller senere ville vælge en af de mange andre mænd, der flokkedes om hende. Og ingen af dem var hende værd, han kendte dem jo alle. Han vidste, at det ikke var Mabel Moore, men Silas B. Moores datter og eneste arving, de ville eje. Han derimod havde penge nok, flere end han kunne bruge på en fornuftig måde; han havde råd til at dyrke sine arkæologiske interesser, sin jagt og sin eventyrlyst når og hvor han ville – for ham var det ikke hendes formue, det drejede sig om. Det var livet, lykken – Mabel var for ham den eneste kvinde i den verden, som uden hende var glædesløs trist og øde.

Ovre i øst lagde et gyldenrødt skær sig over himlens sorte hvælv, og lidt efter kom fuldmånen til syne over bjergryggene. Hurtig voksede den store, hvide skive, og hvor genskinnet fra den ramte granitklipperne, fik disse en lysende, rosa farve, så at det så ud, som om de glødede.

»Se der, miss Moore, kan den eventyrbelyst ikke bortjage det ubehagelige indtryk af mumie-masken?« spurgte Markham, idet han standsede og viste Mabel det smukke syn.

»Tro ikke, at jeg er hysterisk eller overspændt, kaptajn Markham; men jeg kan nu ikke frigøre mig for en underlig følelse af, at den mumie vil bringe uheld over os. Jeg fortryder, at jeg har forstyrret den ukendte dødes ro, og jeg ville helst, at vi lod kisten bringe på plads igen derinde i det gamle tempel. Jeg har dog set så mange mumier; men jeg er aldrig tidligere blevet sådan påvirket ved synet af dem, som jeg er blevet af denne. Ja, jeg ved godt, at De vil le ad mig; men det skadefro ansigt – å, det var, som om mumien lå og frydede sig over de ulykker, den ville påføre os. Begyndelsen er allerede sket – –«

»Vist ej, kære. Jeg forsikrer Dem, at det kun er Deres indbildningskraft, der er for levende i øjeblikket. Det var ærgerligt, at flagermusen forstyrrede os på en så ublid måde; men at det var et uheld for os, kan jeg ikke gå med til. Vi har jo opnået, hvad vi ønskede, og det ville være ganske tåbeligt af os, om vi nu lod mumien bringe tilbage, efter at der er ofret så mange penge for at få den. I morgen undersøger jeg kisten og den genstand, jeg tabte ned i den, og ser, om jeg kan finde ud af, hvem manden er, og hvad han har været. Og så har De en original og interessant forøgelse af Deres ægyptiske samling, som passende kan opstilles hjemme i Deres biblioteksværelse i Boston. Det eneste beklagelige er, at De er blevet så forskrækket og besvimmeligt, men nu er det jo overstået. Se, der ligger dahabijehen, og nu skal jeg sørge for at få fyren om bord. Gå nu ned og kom til ro, så er det alt sammen i orden i

morgen. God nat, miss Moore, og drøm om alt andet end mumier!»

Næste morgen betalte Markham munken, og derefter begyndte de rejsende hjemturen. Det var nødvendigt, at erhvervelsen af mumien ikke blev bekendt, og Markham holdt derfor kisten omhyggelig skjult i sit lukaf, hvor ingen anden end han selv kom. De to søfolk, som havde ledsaget dem på den natlige ekspedition, var blevet godt betalt af Biban for at tie, og ingen andre vidste, at fartøjet havde fået en ny tavs, forlængst afdød passager om bord.

Markham var ikke kyndig nok til selv at kunne udføre en nøjagtig tydning og oversættelse af indskriften på kistens sider; men han havde en god ven i Cairo, ægyptologen, dr. Lawton, som let kunne foretage en sådan. Han tilbragte derfor, så snart der var lejlighed til det, tiden med omhyggelig at aftegne alle hieroglyffer og billeder. Genstanden, der havde ligget under det yderste lag mumiebind, viste sig at være en flad, oval guldplade med fire rækker hieroglyfisk skrift. Den fotograferede Markham, og fik en smuk, tydelig kopi af den.

I øvrigt var Markham på turen hjem den samme fornøjelige og underholdende rejsefælle som tidligere. Han fortalte og forklarede og var utrættelig, når det gjaldt om at gøre det så behageligt for Mabel og hendes fader, som muligt. Men altid sørgede han for, at han ikke mere blev ene sammen med Mabel. Og Mabel så det; men hun forstod, at han måtte have årsag til det og tænkte, at den tid nok kom, hvor hun ville nå det, som for hende ville være livets højeste lykke. Hun var blevet noget mere stille, lyttede mere efter end tog del i samtalen, og sad ofte ene med hånden under kinden og så ud over de endeløse ørkenflader, de sejlede forbi.

Da de nåede Cairo, gik Mabel og hendes fader fra borde, hvorefter Markham tog videre med dahabijehen til Alexandria og sørgede for, at mumiekisten blev bragt ud i mr. Moore's lystyacht. Biban fik sit honorar og rejste hjem med sit fartøj, efter at Markham indstændig havde pålagt ham at holde tand for tunge, så at der ikke kunne komme ubehageligheder med myndighederne. Næste dag tog Markham tilbage til Cairo, hvor han først bragte sine tegninger og fotografiet til dr. Lawton. Ægyptologen blev meget interesseret, da han hørte Markhams beretning, og lovede beredvillig at sende en oversættelse af hieroglyfskrifterne til miss Moore.

Markham havde taget en beslutning. Af nogle venner var han blevet opfordret til at deltage i en jagtudflugt ind i Nubien, som antagelig ville strække sig over et halvt års tid. Imens, mente han, ville så Mabel og han selv få ro til at kende deres følelsers styrke og sandhed, og derefter ville han opsøge Mabel i Boston og lægge sin skæbne i hendes hænder. Han aflagde derfor visit hos Moore, og efter at han havde modtaget Mabels og faderens hjerteligste tak for ledsagelsen på Nilrejsen, fortalte han dem sin

beslutning. Mr. Moore fandt, at det var en udmærket plan, da en sådan tur sikkert måtte blive både interessant og fornøjelig; men Mabel tog sig efterretningen meget nær, skønt hun gjorde sig umage for at skjule sin ængstelse og sorg. Markham mærkede det godt, men han var bestemt på at følge sin beslutning og modstod den bøn, han tydelig læste i hendes øjne. Han lovede at komme til Boston, så snart jagtekspeditionen var endt og tog derefter afsked, idet han til slut meddelte Mabel, at hun snart ville få de nærmere oplysninger om mumien af dr. Lawton.

Nogle dage efter Markhams afrejse modtog hun også et brev fra ægyptologen, hvori han fortalte hende, at mumien var en prins ved navn Ptah-nibu, muligvis en søn af Faraos Ramses den Tredie af det tyvende dynasti. Dette fremgik af indskrifterne på kistens sider, idet den på højre side kunne tydes som:

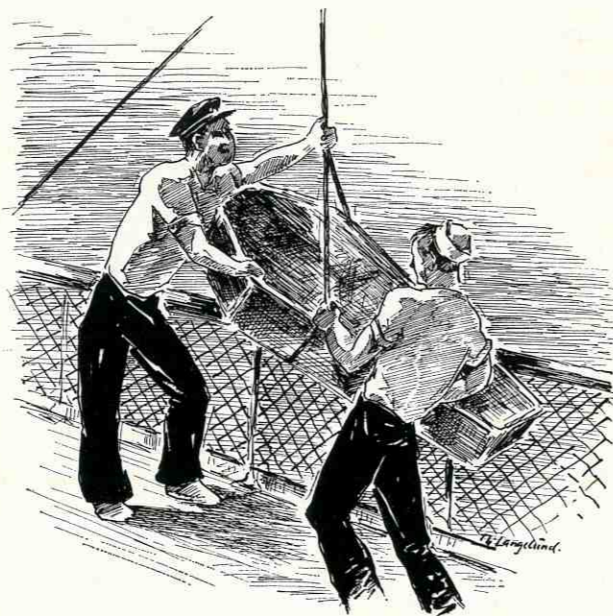
»En kongelig offergave til Amon-Ra, den gode Gud, de to landes herre. Givet af Osiris Ptah-nibu, fyrsten, som bringer lovprisning . . . kongelig søn af Ramses Hyk . . .«

En del af denne skrift var ulæselig, hvorimod der på kistens venstre side tydelig stod:

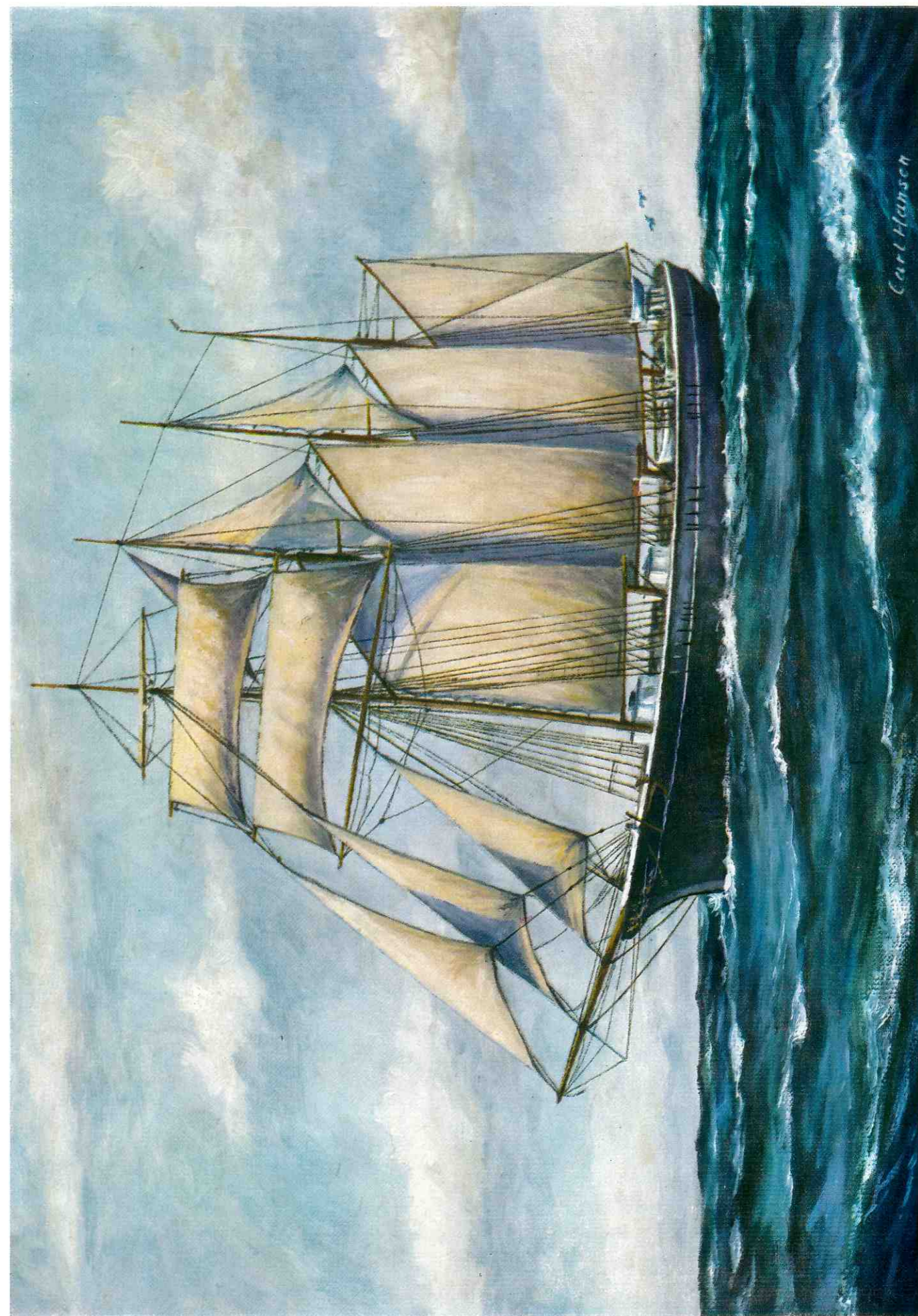
»En kongelig offergave til Harmakhi, himlens herre, at han må give offergaver til Osiris Ptah-nibu, den triumferende. Føde og drikke, alle gode og rene ting.«

Mabel var glad ved at få disse oplysninger, thi skønt hun følte en dyb antipati mod mumien, siden hun havde fået den idé, at den ville bringe uheld over hende og Markham, var den dog et minde om

(fortsættes side 66)

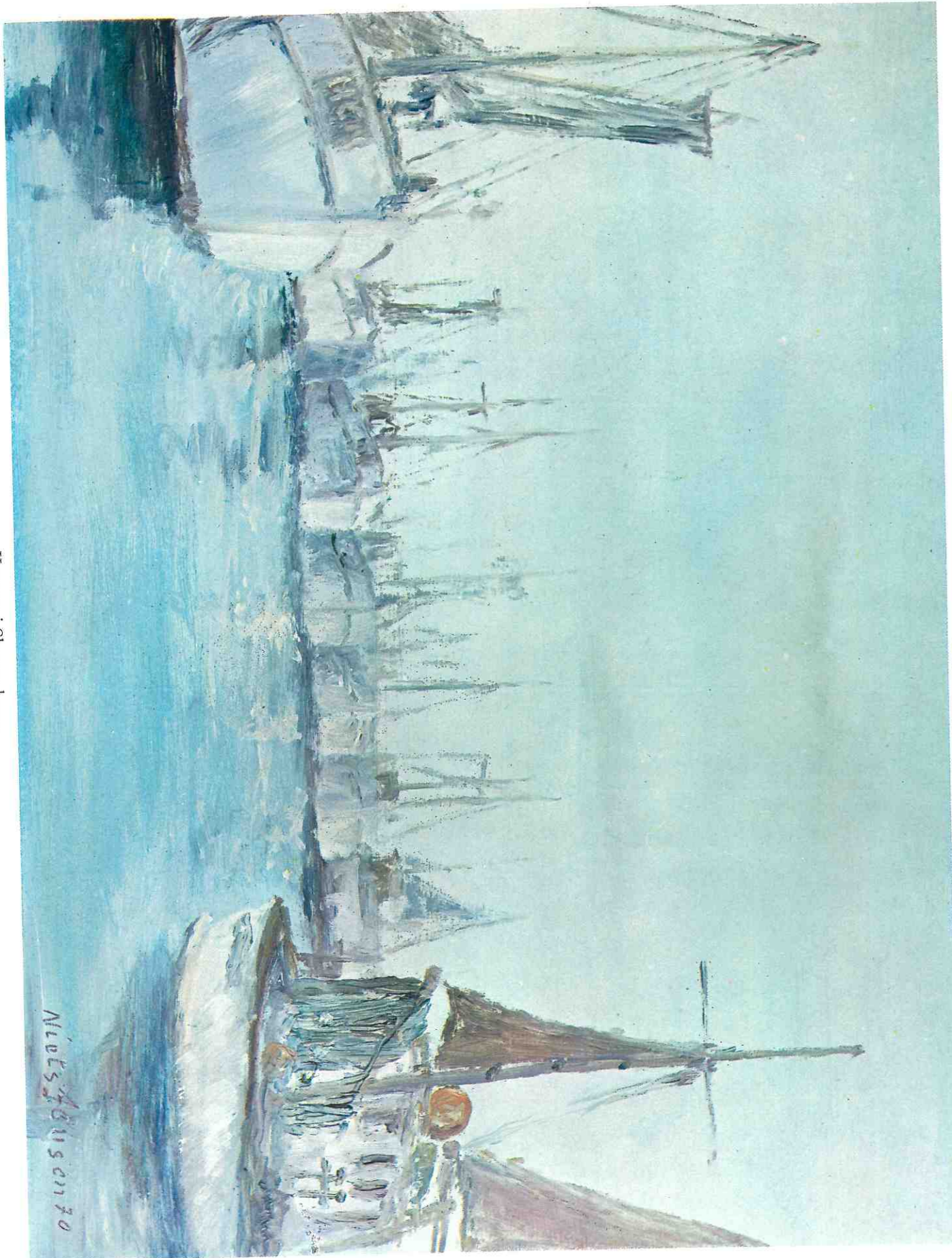


Mumiekisten med indhold blev om natten firet i havet . . .



Svendborg-skonnerten »Richard«. Tidl. A. E. Sørensens flagskib.  
Maleri af Carl Hansen.





Kuttere i Skagen havn.

Niels Bohr 1970

# Skipper for en dag

Af Christian Bogø. Ill. af Th. Langelund

Da galeasen »Anna Johanne« for motor tøffede op ad fjorden, den bredeste af Randers' seksten hovedlandeveje, kon unge styrmand Peter Juel hen til skipperen, der stod inde i styrehuset.

»Ja, så er vi klar med lugerne, skipper, og inden vi nu når ind, ville jeg altså lige gerne ha' snakket med dig om en ting, som a' -.«

- »Som a' hva',« spurgte skipperen, da styrmand Juel var standset midt i sætningen.

- »Jo,« svarede styrmand Juel, der nu havde fået tungen på gled. »Det som a' jeg ville snakke med skipperen om, det vil du nok synes er en tosset idé som a' - som a' jeg har fået.«

- »Så er det ikke den første, bitte styrmand,« grinede skipperen og drejede rattet et par nævfulde spager for at give galeasen ror, hvor fjorden drejede lidt. »Kom så med det.«

- »Jo, ser du skipper,« svarede styrmand Juel, »se, nu kommer vi jo ind til Randers, og du er skipper, og jeg er styrmand.«

- »Ja, det ka' vel ikke være anderledes,« bemærkede skipperen tørt.

- »Det var jo det, jeg gerne ville ha' lavet om.«

- »Lavet om?«

- »Ja, jeg ville altså gevaldigt gerne ha' skipper, at jeg bare en dags tid eller så kunne lade som om, det var mig, der var skipper her om bord.«

- »Og hvad skulle jeg så lade som a' hva',« lo skipperen og trak ansigtet op i vantro folder.

- »Ja, skipperen, kunne da ellers nok trænge til lidt ferie og kunne jo da blive i land.«

- »Blive i land?«

- »Skipperen er da ellers slemt plaget af gigten det sidste års tid, og det er da for den sags skyld håndt før, at skipperen ikke er kommen ombord på klokkeslet; det kan jo hænde for os allesammen.«

- »Rigtig styrmand, der ka' være så meget, som ska' klareres i land og den slags. Hvad er ellers meningen? Vil du sælge »Anna Johanne« eller rende af med hende, den gamle tøs?«

- »Ja, se, der er jo netop det, som a' -«

Og denne gang kneb det lidt for styrmanden at komme over det døde punkt. Så tog han en kraftig beslutning og fortalte:

- »Jeg ska' sige dig, skipper, at jeg ville altså så morderlig gerne fortælle en ung pige, som a' - som a' - altså bor her i byen, i Randers altså for tiden, at jeg er gåen hen og er bleven skipper.«

- »Ha, ha! Hva' er det for en havfrue, som a' - der skal hoppe på den,« spurgte skipperen rød i kammen af tilbageholdt latter.



»Så er vi klar ved lugerne, skipper,« sagde styrmanden.

- »Det ka' du godt kalde hende, skipper, for hun er det sødeste pigebarn, jeg nogensinde har truffet - en ægte sømandsbrud og den eneste, jeg har holdt af - sådan rigtig.«

- »Det var som syv - syv sørens -,« brummede skipper Hansen og kastede et undersøgende blik op og ned ad den unge, kønne styrmand, som stod der så forlegen og fremsatte, trods sin generthed, et aldeles uforståeligt ultimatum. Ganske vist havde han kun lovord om sin unge styrmand, der i stedet for at tage chancen ombord i de store dampere og motorskibe, trolig tog sin tøn ombord i et sejlskib, skønt han forlængst havde sin »sejlskibstid« inde - men dette var dog et underligt forlangende.

- »Hvorfor skal den komedie være nødvendig, hva' styrmand?«

- »Jo, ser du skipper. Jeg fik jo pigens ja for fem år siden lige efter, at jeg havde fået eksamen. Hun er datter af en fabrikant i provinsen. Faderen var

imod partiet, for han ville ha', at pigen skulle ha' en ingeniør ved fabrikken. Og nu har de gjort hende tilværelsen hed og sagt, at de vil ikke vide af hende, hvis ikke -- «

– »Hvis ikke hvad?« faldt skipperen ind.

– »Ja, enten skal jeg gå over i dampskibsfarten og blive officer med guldsnore om ærmer og kasket og blanke knapper på brystet eller også – ja, så skulle jeg være kaptajn på mit eget skib.«

– »Det var dog som a' – bare pokker«, udbrød skipperen. »Hvad bilder sådan en industribaron sig ind. Officer med blanke knapper og guldtresser og alt det dingeldangel! Har man nogen sinde hørt magen! Som om en sejlskibskaptajn ikke var fin Nok! Er der noget, som a' – der er finere?«

– »Det er også det, jeg mener, skipper,« svarede styrmand Peter Juel. »Men det er jo ikke sådan at købe sig en skude med den hyre, som du og andre småredere af din slags betaler. Og nu træffer det sig sådan, jeg har jo fået brev om det, at Karen Sofie for at lære husholdning har taget plads her i Randers, og at hendes far tilfældigt er på besøg. Hvis jeg nu kunne invitere Karen Sofie ombord og hendes fader med og lade som a' – som a' det er mig, der er skipper, ja, så vil det jo ødelægge det hele, hvis de skulle se dig, skipper, med dit lumske grin, stikke hovedet ned gennem kappen og sige, at det er påhit altsammen.«

– »Ja, det har du ret i styrmand,« svarede skipperen og kløede sig i nakken. »Jeg ku' jo da nok ta' et par dages ferie. Jeg synes ligefrem gigten begynder at krybe i kroppen. Hvad anbelanger det skibsmæssige, så kom vi jo nok over det, men du må altså ikke rende med pigen, jeg mener »Anna Johanne« her, for hun og jeg har fulgtes ad i så mange år, at jeg ligesom synes, vi er gift, og det siger mutter derhjemme ikke noget til.«

– »Så er det en aftale, skipper. Når vi tørner kaj, går du i land med papirerne og kommer ikke ombord, før jeg sender bud efter dig.«

– »Jeg venter til, I har udlosset, ikke en time mere. Men det er svart. Jeg bliver i land. Jeg lægger mig op på det fineste hotel, jeg tager det bedste værelse og lever som en dampskibsreder, altsammen på din regning, styrmand; og så held og lykke som kaptajn for en dag eller to!«

– »Noget for noget« svarede Peter Juel glad og vekslede håndtryk med skipperen.

---  
Skipper Hansen havde instrueret sin folk til fuldkommenhed.

Arbejdet gik flinkt fra hånden, og da ud på eftermiddagen kort før udskejning Karen Sofie tilligemed sin fader aflagde besøg ombord i »Anna Johanne«, sprang matroser og kok over dækket og gjorde honnør for Peter Juel på bedste måde.

– »Javel, kaptajn!« – »Hvad ønsker kaptajnen?« »Tillader kaptajnen« og så videre.

Karen Sofie beundrede skibets nymaling, der glin-

sede om kap med det pudsede messing og metal-delene i motorrummet; hun beundrede det renskurede dæk og den propre kahyt, der skinnede af lak og renlighed som den fineste og dyreste herrecabine på en luksusdamper. Maden var fortræffelig, og kokken, der til hverdag stillede i overall og delte sine anstrengelser mellem opvartning, madlavning og en tørt ved lossespillet, fo'r op og ned ad den stejle kahytstrappe i hvidt nystrøget forklæde og med struttende kokkehat på skrå over de for denne gangs skyld flot vandkæmmede hårtotter.

Styrmand Peter Juel, altså kaptajn Juel, havde også sørget for god tobak og gode vine, og han havde klinket bravt med svigerfader, der åbenbart var helt godt tilfreds med forholdene ombord hos »kaptajn Juel«.

Nu i den lune sommeraften var man efter midt-dagen gået op på dækket, hvor der agterude mellem storlugen og lønningen var arrangeret kaffebord. Og efter kaffen havde kaptajn Juel inviteret svigerfaderen til at tage en hvilepause i hængekøjen, mens han selv og Karen Sofie drev langs ad dækket og nød deres unge lykke i skær af den nedgående sol.

– »Og nu er du virkelig kaptajn,« hviskede Karen Sofie og lagde sin kind ind til hans, »kaptajn på dit eget skib.«

– »Kaptajn, ja, det er jeg, Karen Sofie, men på mit eget skib – nej, det er jeg ikke endnu.«

– »Jeg elsker dig alligevel. Jeg har altid elsket dig og vil aldrig elske andre end dig,« fortsatte hun og trykkede sig ind til ham.

– »Det ved jeg, Karen Sofie, og det er jo din trofasthed, som har drevet mig frem, og som altid vil føre mig mod nye og store mål.«

– »Du ved ikke, hvor jeg blev lykkelig, da du skrev, at du var bleven kaptajn«, vedblev Karen Sofie. »Jeg var jo rejst hjemmefra i trods, fordi de er så uforstående. Og nu, da far selv har overbevist sig om, at du har nået at blive kaptajn, så tror jeg også, jeg får ham til at købe sådan en skude til dig, hvis du da vil tage imod den.«

– »Jeg vil selv, selv tjene til den,« svarede Peter Juel og trykkede hende. »Du skal ellers ha' tak for din gode tanke.« Han syntes på én gang, at galeasens dæk ligesom begyndte at vugge under ham. Gik han ikke her og løj skammeligt for den sødeste af alle piger i verden – for hende, som han ellers altid havde betroet sine hemmeligste sorger og bekymringer, og som havde forstået ham bedre end en søster og moder?

Han ønskede med ét, at han aldrig havde fundet på dette krigspuds, for Karen Sofie elskede ham, om han så kun havde været matros den dag i dag. Og hvorfor havde han så ikke fornuftigvis lagt roret om og var gået over i dampskibsfarten?

Tankerne fløj gennem hans hoved som radiotelegrammer, og blikket gled over skibets lønning med de svajede linjer, langs mast og rigning og løbende gods, over ankerspil og styrehus – ud over havnens

vande, op mod himlen, der langsomt mørknede i mættede farver. Mågernes skrig og de små bløde klunk mod skibssiden bar hans tanker ud over fjorde og sunde, og Peter Juel vidste med ét, hvad han havde fornemmet i hele sit unge liv, nemlig: Sejlskibsfarten i de danske farvande, i bugter og fjorde, i sunde og bælder, det var noget, som var ham i kødet båret, en vandrende arv fra slægtled til slægtled! Og han vidste, at selv om en sømands drøm står til de store have, til kamp og eventyr, så er sejlskibsuuddannelsen i de små fartøjer det fundamentale i sømandens uddannelse, den første A.B.C. for en skibsdreng, og livet der ombord hans første barske møde med tilværelsens realiteter – et møde, som ville præge hans karakter for resten af hans tid.

Og han, Peter Juel, var én af de folk, som holdt sejlskibsfarten i ære – og gav arven videre til et nyt slægtled. Det ville aldrig – aldrig kunne blive anderledes!

Derfor følte han – ville også Karen Sofie tilgive ham, når han engang måtte tilstå, at han havde løjet, for hende – sådan en rigtig skipperløgn!

---  
– »Kaptajn Juel! Kaptajn Juel,« blev der råbt henne agter, og kaptajn Peter Juel blev revet ud af sin tankerække. Det var svigerfaderen, fabrikanten,

der fra hængekøjen var i ivrig diskussion med en mand inde på kajen, og som pludselig havde givet sig til at råbe hans navn.

Peter Juel kom agter.

– »Hvad i alverden er dette for en mærkelig mand, kære Peter Juel!« råbte svigerfaderen ham imøde. »Her ligger jeg i et stille og hyggeligt aften-blund med sval brise fra fjorden og blide dønninger og aftenstilhed, og så pludselig dukker denne ældre, skal vi sige lidt livsglade aldrende yndling op og spør' efter kaptajn Hansen på »Anna Johanne«. Og da jeg spagfærdigt og halv vågen mander mig op til at påstå, at admiralen her ombord hedder Juel, om end ikke Niels Juel, ej heller Peter Tordenskjold, men bedre endnu Peter Juel – ja, så begynder min sandten denne pågående gentleman at slå sig på lårene og grine og spørge, hvad er det for en komedie! Ja, spørg ham selv.«

Med disse ord sprang han ned på dækket og nærmede sig Peter Juel.

Peter Juel havde ved blot et eneste blik i land straks været klar over, at personen derinde måtte være en god gammel kending af skipper Hansen, en gråskægget, solbrændt, veritabel gammel søul, der øjensynlig befandt sig i stærkt animeret stemning.

Han ville netop åbne munden for at give en eller



Da Karen Sofie med sin far aflagde besøg om bord, sprang matroser og kok over dækket og gjorde honnør . . .

anden troværdig forklaring, da han blev afbrudt af manden inde på kajen.

»Nu har jeg, brandbrøleme mig, ha, ha, ha, aldrig hørt magen. Her kommer min gamle ven tøffende ind i havnen ombord på den gamle tøs, hvor jeg har været sammen med ham snesevis af gange og halet mangan kaffepunche i land, ha, ha, ha! Genkendte jeg ham ikke lyslevende her på agterdækket, skønt jeg ikke har set ham i ti år! Og så, når jeg vil ombord og sige godaften, så – ja, hvad møder jeg: Kokken springer rundt og ligner en konditorkringle! En fremmed udhalet landkrabbe ligger og slanger sig i en hængekøje så at – ja, så at man skulle tro, han lå midt ude i Atlanten på en luksuskasserolle! Og kaptajnen hedder ikke mere Hansen, men Juel! Juel! Ha, ha, ha! Hvorfor ikke Tordenskjold og Ivar Huitfeldt og Holger Danske! Sikken en søøverhistorie! Og den tror I, I ka' bilde mig ind! Næ, jeg må vist hellere se at få fat i havnepolitiet og la' havnefogeden gå denne lille luksusliner etter i sømene!«

Peter Juel mærkede, at manden derinde trods sit af våde varer opstemte humør vandt terræn både hos svigerfar' og hos Karen Sofie.

– »Ja, hvad svarer De til det kære kaptajn Juel«, spurgte Karen Sofies far. »Enten må manden jo være gal, fuld og fræk, eller også taler han sandhed, og så?«

– »Ja, men far dog,« afbrød Karen Sofie ham, og henvendt til Peter Juel fortsatte hun: »Peter! Så sig dog noget! Sig at han tager fejl. For det er jo sandt, at det er dig, som er kaptajn her ombord.«

Peter Juel ville have haft let ved at få bragt den glade mand inde på kajen til tavshed, og svigerfaderens spørgsmål kunne han vel også fået sejlet sig uden om, men det blik, Karen Sofie sendte ham fra sine to himmelblå og troskyldige øjne, det var mere, end han kunne klare sig igennem. I stedet for at svare, blev han stum, og rød i hovedet, han følte, at slaget var tabt, – og for at gøre ondt værre – hørte han manden derinde hoverende og med en skoggerlatter råbe:

»Det nytter ikke, bette styrmand, du vil nægte det, for skipper Hansen og jeg har siddet hele eftermiddagen oppe på hotellet og drøftet vejret og »Anna Johannes« fremtid. Da vi var nået til den femte kaffepunch, betroede ham mig sin lille hemmelighed. Og ved den ottende besluttede jeg mig til at gå herved og inspicere, om alt var vel ombord.«

Peter Juel mærkede Karens Sofies hånd skælve i sin, han søgte at møde hendes blik, men et udråb inde fra land fik ham til at vende sig den vej. Her kom selveste skipper Hansen tonende frem med et stort smil over det rødmossede ansigt.

– »Bravo, Juel! Bravo kaptajn Juel. Sejl du blot videre med skuden, jeg bliver i land. Jeg telefonerede hjem til mutter, og hun har sagt, jeg skulle lægge op. Du er kaptajn på »Anne Johanne« at regne fra i dag af. Til lykke, Peter Juel. Men regningen på hotellet må du selv betale.«

– Skipper Hansen kom ombord og trak sin kollega med sig. Der kom whisky på bordet, og der blev en del palaver frem og tilbage, men da månen kastede en guldbro over vandet, var Peter Juel ejer af »Anna Johanne«.

Han fik hende på lempelige vilkår uden svigerfaderens hjælp, og han fik Karen Sofie uden videre viderværdigheder.



»Bravo, kaptajn Juel, sejl du blot videre med skuden, jeg bliver i land,« sagde skipper Hansen.

## Orlogsgast-uniformen gennem fem generationer

Af Carl Østen

Der var engang – ja, der var engang, hvor massemediernes ikke havde forjaget hjemshygge med deres kortspil, læsning, egen musiceren og kiggen-billeder i familie- og amatør-albums. Dog engang imellem tager man vel sådanne frem, herimellem måske et bestemt og siger: »Her skal du se far og farfar som soldat.« Eller af kammerater. Jeg har lige nu igen set mit igennem, det, som rummer en samling af fotos fra min tid som orlogsgast, og som er suppleret med en del ældre arvede efter »Flådens faste Stok.« Alle er fra dengang, da enhver ung dansk mand omend ikke med største frivillighed ville gøre sin pligt som eneren i forsvaret af sit land. De fleste var i hvert fald efter tjenestetiden glade for det nye, de havde oplevet og for det med fæller stiftede kammeratskab, der i mange tilfælde holdt gennem livet. Og, hvem skulle ikke have taget et atelierfoto af sig selv til minde om dengang og givet til forældre med flere. Endnu i vor af defaitisme prægede tid kan man i avisers bryllupsbilleder se brudgommen iklædt sin militære uniform. Vi, der sprang soldat i mellem-verdenskrig-årene, ja, fra tidligere epoker, følte ikke uniformen som nogen tvangspåklædning, fordi den var en udskillelse fra mængden, og fordi den i de dårlige økonomiske tider sparede på ens private tøj, ja, man måtte jo slet ikke klæde sig i civil, når man var under officer-graderne. Ja, så havde uniformen det gode landlov-plus, at den var højt estimeret hos pigerne, husk de mange anekdoter og tegninger vedrørende husassistenten og dengang hendes »Jens«.

Vedføjede billeder præsenteres ikke her som alene portrætgalleri, men skal vise værnepligtiges og elevs skiftende uniform gennem ca. 75 år, fra 1872 til 1945. Officerernes uniformer er gennem det samme tidsrum stort set de samme uden nævneværdige



Nr. 1.

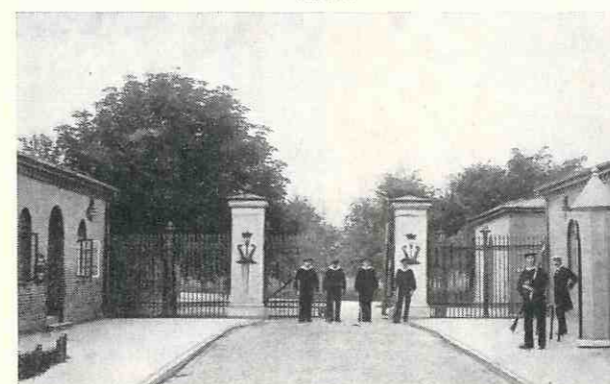
ændringer, når undtages distinktions-graderne.

Nr. 1. Gasten, der bærer denne uniform, var inde i 1872. Karakteristisk er de puf-lignende ærmer, nedhængende sløjfe, næsten ingen hals-udskæring samt huens nakkebånd, hvilke forsvandt af reglementet i 1909. Selve fotograferingen er noget af en sjældenhed, eftersom den på den tid var for kostbar

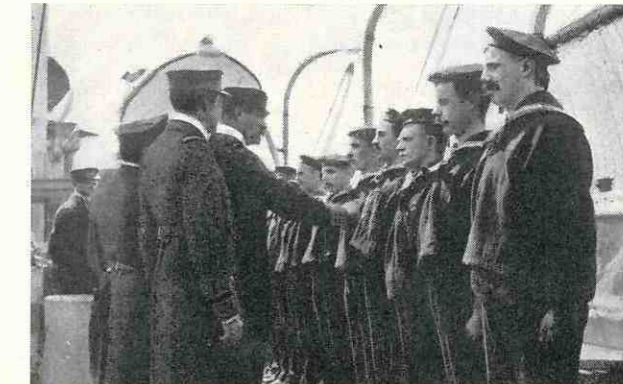


Nr. 2.

Nr. 9.



Nr. 10.





Nr. 3.



Nr. 4.



Nr. 5.



Nr. 6.



Nr. 7



Nr. 8.



Nr. 11.



Nr. 12.



Nr. 13.

år siden. (Kender læserne heraf lige så gamle original-fotos?).

Nr. 2. Gasten her, også »sø-limit«, var inde i 1898. Uniformens ærmer er posende vide strammet til om håndleddene og sløjfe og halsudskæring større end for nævntes. Huebåndet viser »Store Belt«. Det hvide overtræk er tilkommen nyt, indført i 1883 til brug i kongeskib og skibe på udenlandstogt, men synes efter dette foto at dømmes være udvidet i brug. Nu er busseronnen uden på benklæderne, på forrige foto ses den stoppet ned deri.

Nr. 3 - 4 - 5. Her viser nr. 5 mere smarte huer end 3 og 4's storpuldede. Største forskel er mellem sløjfernes længde og bindingsmåde. Endvidere varierer bredderne på undertrøjens striber. Dateringen af disse uniformer må antages være omkring år 1900, for nr. 5's vedkommende en del år herefter.

Nr. 4 og 5 er underofficers-elever, hvis uniform var samme som værnepligtiges. I huerne »Underofficersskolen«.

Nr. 6. På denne underofficers-elev ses hans bådsmandspibe hæftet til en strop under kraven og kæden dertil slynget om sløjfen.

Nr. 7. Et ganske herligt foto af tre orlogsgaster fra »Valkyrien«s togt til Dansk Vestindien 1902. Han til højre har »strøget« undertrøjen. Bemærk hans private knap-støvler. Flasken på bordet indeholder selvfølgelig Vestindiens nationaldrik - rhum.

Nr. 8. I »daglig hvidt« fra omkring år 1900. Huebåndene viser »Grønsund« (kanonbåd). Som hos mange andre fæller har disse to gaster som dattids-mode lille overskæg. Håret måtte ikke være selv et par centimeter for langt, hvilket gjaldt op til

omtrent nutiden i dag. Piberne i mundene var dattidens form for tobaksrygning, idet cigaretter endnu ikke var almene i brug.

Nr. 9. Porten til »Holmen« ved »Værftsbroen« i begyndelsen af 1900-tallet.

Nr. 10. Bakseftersyn om bord ca. 1905.

Nr. 11. Uniformen i 1923. Sløjfen, af lasting, er nu knobet a la butterfly, ærmerne under i en slags manchete, og benklæderne var videst forneden. Den reglementerede undertrøje, der her ellers skulle ses i halsudskæringen, har gæsten »strøget«. Den så selvfølgelig ved landlovmængstringen, men nået udenfor tjeneste-området hev gæsten dens øverste del foran ned bag busseronnen ved hjælp af en lille selvlavet krog på snor, som var fastgjort til bukserremmen. Det skulle se mere frisk ud, ligesom trøjens grove uld kradsede på huden, foruden at dens striber mindede om fangedragter. Busseronnen havde i stedet for elastikken forneden fået løbegang med snor til indstramning. Huen, der siden 1872 (måske før?) har haft kokarde i sin højre side, har nu fået sløjfe i sin venstre, endvidere fået indlagt stålfjeder for udspiling samt elastik for udhaling til brug i storm.

Nr. 12. I 1931 kom ny beklædnings-reglement. Busseronnen fik større hals-udskæring med større krave, undertrøjen, nu »tigerskindet« kaldet, mistede striberne og fik i stedet nu bred, blå bort øverst, og sløjfen blev bredere og længere med binding a la slips - alt i alt med engelske marine-uniformer som forbillede.

Nr. 13. Til sammenligning dette foto af en navnlig i 1946 så velkommen britisk orlogsgast.

### SHIP AHoy

Mel.: Ship ahoy.

En skønne dag i maj, år nittenhundrede og et, forventningsfuld' i sind, på værftet vi gik ind, på en timestid vi så blev lavet om til gutter blå, fik nummersedler klistret på fra hoved og til tå, danske sømænd var vi blevne, sømænd klædt i kongens tøj, hvis der kaldtes, straks vi svar'te, sømandsmæssigt højt »halloj«, kom med møje - op i køjen - jo den nat den var s'gu drøj, køjen hængte altfor højt, nattesøvnen blev kun sløj, Ship ahoy - ship ahoy.

Så en månedstid vi traved' rundt på Holmens grønne ø, »med roder højre sving« - det gik som ingen ting, og så »hop med strakte knæ og rør og ret - se lige ut« og »brystet frem og maven ind« og »træk geværet ind«. Danske sømænd måtte lide, skoletiden den var drøj, for marchere og eksercere er jo ikke bare spøg - solen blinker, havet vinker, skibet vugger sig derpå, så en sømandsgut han må ud på bølgerne de blå, Ship ahoy - ship ahoy.

Vi kom snart om bord på »Skjold« og stod af flådelejet ud, forbi var min tro, nu søvn og fred og ro, man om natten hørte: »andet skifte rejse ud til vagt«, til skansevagt og faldereb de råbte og de peb, og vi sømænd daglig måtte skrubbe dækket rent med vand efter først at have gnubbet det med mursten og med sand, så i lasten, hos hulgæsten, hente trippelse og blå, pudse, male, fjolse ind, efter skibssergentens sind, Ship ahoy - ship ahoy.

Nu mange år er gået, fra vi gik i kongens klæ'r, men atter nu enhver skal være militær, men vi plasker ej til søs som i ungdommens glade år, nej, på det tørre må vi dele landsoldatens kår, tænk en sømand nu om stunder tjene må som tollerist, med kasket og våbenfrakke, syn's i ikke, det er trist, Sømandslivet, det er givet, nu kun minderne man har, nu ved anden artil-ri-bataillon der stiller vi, Ship ahoy - ship ahoy.

C. Winkel.

# LIMFJORDEN

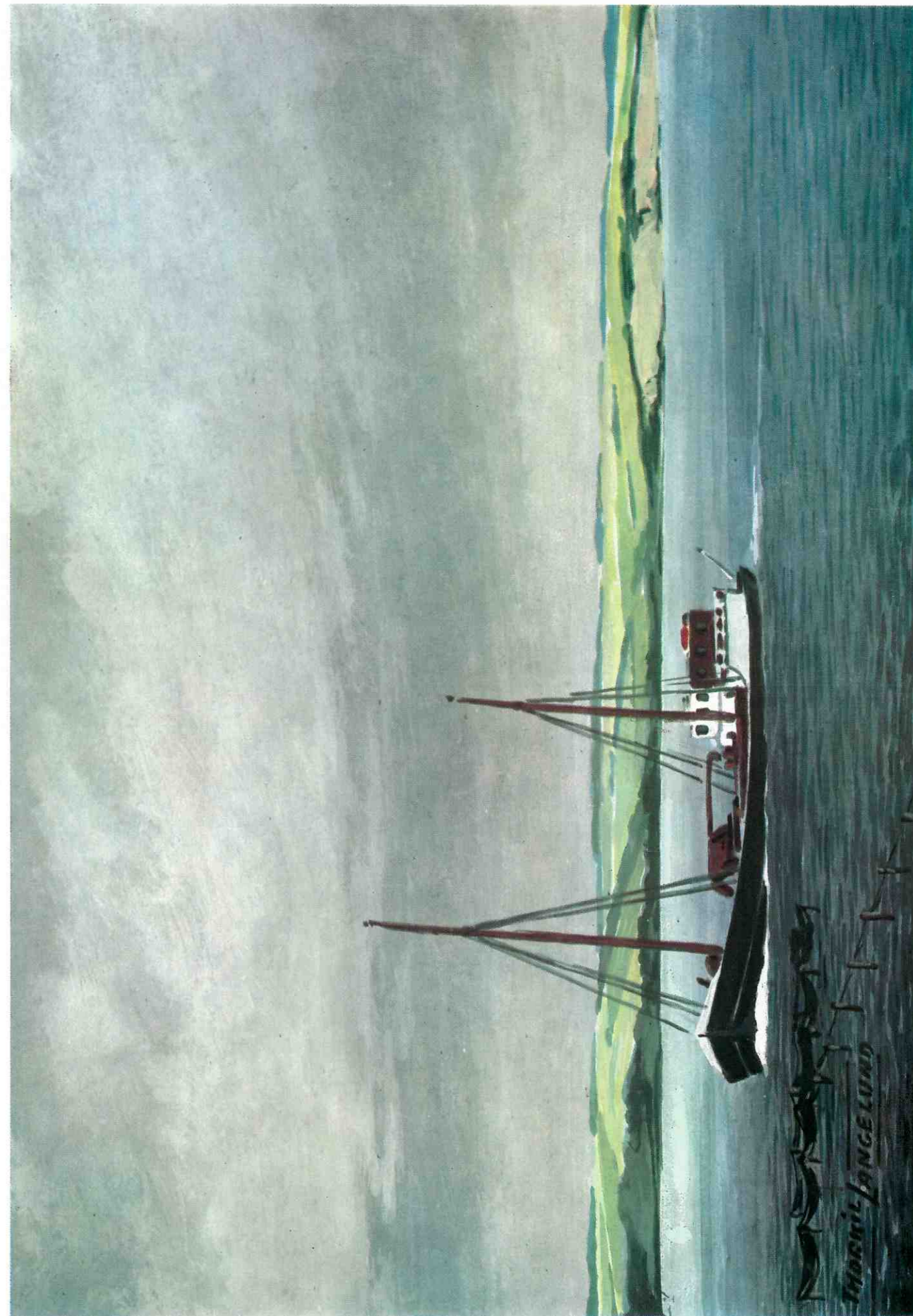
Blæsten går frisk over Limfjordens vande,  
rusker dem op til vågen flugt,  
jager dem mellem de favnende strande,  
fylder med toner hver en bugt.  
Og sømanden synger ved sit rat  
på krydstogt fra Nordsø til Kattegat.

Dagen står høj over Limfjordens vande,  
bredning og sund og krinklet vig.  
Sallingland, Thyland og andre lande  
hilser hverandre med mågeskrig.  
Og bonden går på sin agerjord  
med blikket forynget af luft og fjord.

Lyset slår blink over Limfjordens vande,  
tindrer og ler i et stridigt spil.  
Bølgerne kaster med flammende brande,  
vikingedrømmenes hvide ild.  
Og ungdommen føler fjordens magt,  
en udvé fjernt over verden strakt.

Længsel er saltet i Limfjordens vande.  
Her fik jeg fartens glød på kind.  
Her blev med kølige stænk mod min pande  
viet til uro mit sejlersind.  
Ja, Limfjord, jeg elsker dit blå humør  
i kuling fra Hals og til Harboør.

Erik Bertelsen.



Stenfisker på vej mod Skive.  
Akvarel af Th. Langelund.

# Erindringer fra sejlskibstiden efter århundredskiftet

FORTALT AF HARTVIG M. JØRGENSEN

*Når folk bliver gamle lever de hovedsageligt i minderne fra fortiden.*

*Denne påstand har vel været fremsat gennem alle tider og er vel ikke forkert, omend den givetvis ikke passer i alle tilfælde.*

*Nu er jeg selv blevet gammel og folkepensionist, men for mig er det ikke noget nyt at dvæle i fortiden. Igennem hele livet har jeg ofte i ledige stunder beskæftiget mig med fortiden. Helt fra dreng havde jeg hang til at registrere ved notater, hvad der hændte mig.*

*Når jeg nu er kommet i gang med at udforme det*

*til en fortløbende beretning, så skyldes det navnlig, at jeg engang læste i en avis, at Søfartsmuseet samlede på skriftlige beretninger om livet til søs fra søfolk, navnlig fra sejlskibstiden, der nu er en svunden epoke. Beretninger om livet om bord, som det den gang formede sig.*

*Jeg var selv, omend i meget beskedent omfang, med i disse skibe henimod epokens afslutning, og da jeg var blevet pensionist og fik mere tid til rådighed og havde megen lyst til at skrive, skrev jeg i 1967 en beretning om mit liv til søs med særlig vægt på tiden i sejlskibe.*

De gamle sejlskibsførere bliver mere og mere sjældne. Deres livshistorie dør med dem. Kaptajn Saltofts erindringer har vakt stor interesse blandt vore læsere og har også afstedkommet en henvendelse fra den gamle styrmand Hartvig M. Jørgensen. Hans beretning er på sin måde lige så interessant som Saltofts, men nok mere detaljeret om livet om bord, fortalt umiddelbart set med den unge sømands øjne.

Beretningen fortsætter i de kommende månedlige udgaver af »Vikingen«. *Red.*



## »CATHRINE«

Mit første skib var »Cathrine«.

Den 12. april 1915 rejste jeg 15 år gammel afsted fra Endelave for at gå til søs for alvor. Siden hen har jeg spurgt mig selv, hvorfor mon bedstefar lå i

sengen så sent den morgen, da jeg rejste. Jeg kan ikke huske, at han ellers lå så længe, og jeg ved ikke af, at han var syg. Han var meget bevæget og også meget bekymret, alt sammen på en måde jeg aldrig før havde bemærket. Han havde tidligere talt om »glatmastede skibe«, der var slemme at være med, men jeg havde aldrig fået at vide, hvad det var, der var slemt, heller ikke hvad han egentlig mente med »glatmastede«. Da jeg nu kom hen til sengen, trykkede han mig ind til sig og sagde: »Bare det nu må gå godt med dig, for det er jo nok en af de glatmastede, bare du nu klarer dig mellem alle de fremmede«. Det var min sidste afsked med min bedstefar. Knap 2 måneder senere, en dag da bedstemor kom hjem fra ærinde i byen, fandt hun ham siddende oppe på loftet med sit jagtgevær anbragt mellem benene rettet mod hovedet. Han havde skudt sig selv.

Bedstemor rejste med mig til Horsens og i Philip-sens Søkviperingsforretning købte hun olietøj og søstøvler til mig. Lige nær ved boede tante Johanne, og der spiste vi middagsmad, og kl. 12 kørte jeg fra Horsens mod Odense og Svendborg. Forhyrings-agent Philipsen var også på banegården for at være sikker på, at jeg kom afsted og for at give mig instrukser om rejsen, og så fra toget vinkede jeg farvel til bedstemor, der tapper og stærk som altid stod tilbage på perronen og ikke lod sig mærke med noget. Men den gang skænkede jeg det ikke en tanke om hun var stærk eller ej. Jeg var kun optaget af mit eget eventyr ud i det fremmede.

Det var første gang jeg kørte med tog, og det var vældig spændende. I Fredericia skulle man ud af

toget og med færgen til Strib og så videre i et andet tog. I Odense skiftede jeg over i et privatbanetog til Svendborg, og kl. ca. 7 aften stod jeg ud på peronen i Svendborg og kiggede mig omkring. Da kom der en herre hen til mig, han kunne vel se, at jeg kom fra de fjernere liggende egne af landet. Han havde stort fuldskæg og viste sig at være forhyringsagent Vilhelm Jensen.

Han spurgte, hvem jeg var, og derpå fulgte han mig op på sømandshjemmet og indlogerede mig der for natten. Jeg fik aftensmad og sov godt til kl. 6 morgen, da alle blev kaldt ud, gjorde toilette og fik frokost og var til flaghejsning på plænen foran bygningen. Jeg var en tur nede i byen og fik mit tøj bragt ned om bord i den lille færgedamper »Ekmann«, og kl. halv tolv sejlede jeg med den til Turø bund eller red.

Her mødte mig et imponerende syn. Reden var som en skov af master. Mellem 20 og 30 skonnerter af alle størrelser og rig lå her opankrede og havde ligget oplagte siden efteråret og krigsudbruddet. Nu skulle de alle mønstre besætninger, indtage forsyninger og rigges til og så af sted ud at tjene store krigsfragter, men også under krigsrisiko, hvorunder faren for både skib og mandskab øgedes efterhånden, som krigen fortsatte med større og større ubådsaktivitet og mere og mere hensynsløs krigsførelse, hvorunder skibes neutralitet ikke mere respekteredes.

»Ekmann« styrede mod et af de største af disse 2 og 3 mast. bramsejls- eller topsejlskonnerter, 2 eller 3 mast. slettopskonnerter. Vi løb langs siden af 3 mast. bramsejlskonnerter »Cathrine«, og min skibskiste og køjesæk blev langet op på dækket, og jeg selv fulgte efter.

På dækket blev jeg modtaget af en 45-50 årig mand. Han havde en ulden blå sømandsstrikketrøje på og en kasket uden distinktioner og ved siden af ham stod en barhovedet ung mand også med blå strikketrøje. Det faldt mig ikke ind, at den ældre mand kunne være kaptajnen, men det var det. Han spurgte mig, hvad jeg skulle være ombord. Jeg svarede, jeg skulle være kok og ungmand. Han spurgte, hvor meget jeg skulle have om måneden. Jeg sagde: »35 kroner.« Så spurgte han på sit fynske: »Ka' du kå've?« Jeg svarede: »Nej,« så udbrød han: »Ih du sture kinie'ser! 35 kr. om måneden å ka' ette kå've!« Så sagde han til den unge mand, der stod og så til: »Karl, vis vor nye kok ned i lugaret,« og han selv drejede rundt og gik agter og ned i kahytten.

Det viste sig, at den unge mand, Karl Pedersen, var 19 år gammel og fra Horsens og havde sejlet et par år som koksmath med en lille damper fra Mors. Her om bord var han ungmand. Han var kraftigt bygget, stor og meget stærk.

Han fortalte mig, det var kaptajnen selv, jeg havde talt med, og at han vistnok var meget flink. Karl havde kun været om bord et par dage.

Karl hjalp mig min bagage gennem kappen ned i lugaret helt forude under dækket i skibets stævn.

Lige oven over stod ankerspillet, og dette kraftige spils vigtigste støtte og holdepunkt, palstøtten, gik ned midt gennem lugaret, og det lille bord var fastgjort permanent til palstøttens agterkant. Trappen ned i lugaret var en stejl trætrappe, der stod lige op og ned fra kappen i agterkant af lugaret. Bagved trappen et tværskibs skod med en lem ind til et stort rum, »sejlkøjen«, hvor skibets sejl opbevarede. Langs lugarets skibssider var der ialt 6 køjer, en på hver side helt oppe i boven og 2 på hver side af agterkant udfør bordet og den lille gulvplads mellem bordet og trappen. De to køjer i boven blev brugt til kabelrum, altså oplagsrum for tovværk og lignende. Langs køjerne stilledes vore skibskister, de udgjorde vore eneste siddepladser. Karl havde ingen. Han havde taget overkøjen i stb. side og anviste mig underkøjen derunder og så havde vi min skibskiste at sidde på. Da de to andre af besætningen senere kom i de bb. køjer, var det også kun den ene, der havde skibskiste, der så var deres stole.

Køjerne var firkantede rum, hvor den bare skibssides planker udgjorde ydervæggen. Køjen var hver mands private enemærke, – og køjen og det indvendige af hans skibskiste, når han havde en, var de steder, hvor han havde sine ejendele, og hvor han havde fuld selvbestemmelsesret.

I skibssidens planker var der mange revner og sprækker og efter nogen tids forløb, især da det blev varmere i vejret, fandt vi ud af, at alle disse revner og sprækker havde talrige beboere. I dem boede tusinder, måske millioner af små væsener, hvis eksistens jeg aldrig før havde kendt eller vidst noget om. Det var altså væggelus. Mærkeligt nok blev jeg ikke generet af dem der om bord, heller ikke de andre syntes de at interessere sig for, men da vi hen på sommeren fik en ny kok, Kristian, om bord, blev han næsten ødelagt af dem. De fik ellers lov til at leve i fred der ombord. Sidenhen har jeg heldigvis aldrig truffet disse kedelige fyre i noget skib efter »Cathrine«, men i 1926 på et værelse på det belgiske sømandshjem i Antwerpen traf jeg sammen med en hel koloni af dem og blev bidt ganske eftertrykkeligt og måtte tage flugten. Om bord i »Cathrine« blev der ikke klaget over utøjet, heller ikke blev der gjort noget for at bekæmpe det. Vi tog det for givet, at det kunne ikke være anderledes.

Skipperen og Karl var i fuld gang med klargøring af skibet, med at skære løbende gods og gøre klar til at slå sejl under. De efterså og smurte blokke alle steder, hvor noget skulle løbe rundt. Jeg måtte også med dertil og i gang med at gøre mig fortrolig med at gå til tops og med at arbejde deroppe. Det gik dog heldigvis ganske smertefrit, til trods for, at jeg havde meget lidt selvtilid.

Kaptajnen, der havde hus og hjem på Turø, roede hver aften i land og var hjemme om natten og var tilbage til kl. 6 morgen, når arbejdet skulle begynde, og han kom og »tørnede os til«.

Kaptajn P. Hansen var en meget flink mand, en god sømand og en dygtig skibsfører. Jeg hørte aldrig et ufordelagtigt ord udtalt om ham om bord. Jeg selv havde altid stor respekt og agtelse for ham. Han var bestandig, såvel i det daglige som i de kritiske situationer til enhver tid rolig og besindig, aldrig opfarende eller nervøs, men alligevel beslutsom og hurtig i reaktion. Han var meget religiøs, det der af alle ikke ligesindede kaldes »hellig«. Han anvendte kun én ed, og det var »Ih du store kineser«. Til søs og vel også i havn sad han hver morgen, når han var kommet fra vagt, eller hver anden dag når han skulle på vagt, ved kahytbordet og læste et stykke af bibelen og sang en salme højt med sig selv. Jeg har hørt det, når jeg somme tider gjorde rent i kahytten på den tid. Men han talte aldrig til os om religiøse anliggender. I min opfattelse var han helt igennem en fin mand, og jeg regner det for et held, at jeg fik ham til chef den første gang, jeg kom til søs.

Sidst i 1930'erne talte jeg med en mand, der havde kendt kaptajn P. Hansen, og han fortalte, at efter krigen havde kapt. Hansen fået en stor 4 mast. slettopskonnerter at føre, »Fylla« af Turø, bygget 1918. Den var forsvundet i Atlanten med mand og mus.

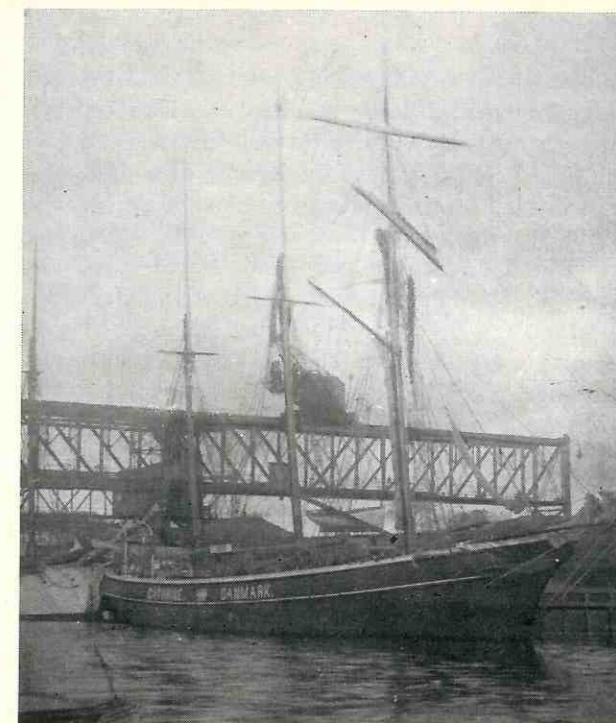
Den 23. februar 1950 fandt jeg følgende meddelelse i en avis: »En stor sag er blevet rejst ved Sunds-Gudme Herreders ret i Svendborg efter ønske af fru Hedevig Elise Augusta Hansen. Fruen har nu i 30 år ventet på, at hendes mand skulle vende hjem. Manden er skipper Peder Hansen, Turø. Han var fører af en 4 mast. skonnerter »Fylla«. Dette skib sejlede fra Combellton, Canada, den 13. sept. 1920 til Preston, England, med træ, men siden har man hverken set eller hørt noget til skibet. Ingen af de folk, der den gang var om bord, har givet livstegn fra sig, og nu ønskes skipperen kendt død.«

Sunds-Gudme Herreders ret har indkaldt den savnede skipper til at møde i retten på tingstedet i Svendborg inden der er gået 4 måneder, og der er indkaldt til retsmøde om sagen torsdag d. 10. maj kl. 10. Retten anmoder enhver, der kender noget til sagen om det forsvundne skib, om at givet retten oplysning herom snarest muligt.«

Men det kunne dengang ingen ane noget om.

Min arbejdsplads skulle nu navnlig være kabyssen selv om jeg også skulle være med ind imellem til forefaldende arbejde i riggen, på dækket eller i lasten. Kabyssen rummedes i et lille dækshus, der stod mellem fokkemasten og storlugen. På storlugen stod forøvrigt storbåden faststuvet, når skibet var søklar.

Kabyssen havde et kulfyret komfur med et antal støbejernsringe over hvert af de to åbninger over fyret, således at fjernede man alle ringene, kunne de største af gryderne gå helt ned over fyret til ringen på selve gryden forhindrede denne i at gå dybere. Kogte gryden da for stærkt, kunne man lægge en eller flere ringe på komfuret og således hæve gryden op over fyret og dæmpe kogningen. På hver side af komfuret og pladsen foran dette, var der en



Tremastet bramsejlskonnerter »Cathrine« – det første skib, som artiklens forfatter stod til søs med for alvor.

kasse med låg på. I den ene rummedes kedler, gryder og andre redskaber, den anden var fyldt med kul og lidt optændingsbrænde.

Skonnertersejlets bom gik hen over taget og skulle kunne svinges fra side til side, der var således ikke mulighed for en opretstående skorsten, men denne, et tykt kakkelovnsrør, var formet i en ret vinkel fra, hvor skorstenen kom op i taget fra komfuret og lå derfra fladt hen over taget og således at det kunne drejes bort fra vindretningen, og det kunne løftes af og bæres hen over læ lønning, hvor man så rystede soden ud. Man måtte altid huske at dreje skorstenen for vinden dersom vi ændrede kurs, og hver morgen før man tændte op i kabyssen, var det en alvorlig forbrydelse at glemme, allerførst at ryste soden ud af skorstenen ud over skibssiden. Tændte man op i kabyssen med sod i skorstenen, fløj det ud og spredtes ud over dækket. Dersom det hændte, kunne der vanke øretæver.

Arbejdstiden var fra kl. 6 morgen til 6 aften med udpurring og kaffe kl. 5,30, frokost kl. 8 til 8,30, middag kl. 12 til 13 og kaffe fra kl. 15 til 15,30 og så aftensmad efter udskejning kl. 18.

Det var min opgave at vågne kl. 5 om morgenen, tænde op, lave kaffe og få alle forude samt skipper og styrmand agter purret ud kl. 5,30. Det kunne være svært at vågne til tiden, når man sov tungt efter en foregående dags hårdt arbejde, og det kunne hælde, at styrmanden kom skældende og smældende og vækkede mig, fordi jeg havde sovet for længe.

I søen var der hele tiden nogen vågen. Der gik man vagt om vagt. Der skiftedes kl. 8 fmd. kl. 12,30 middag og kl. 7 aften, mindnat og kl. 4 morgen. Skipperen med 2 mand på den ene vagt og styrmanden med de 2 andre på den anden vagt. Den ene af de 2 stod til rors og styrede, den anden arbejdede med forefaldende arbejde om dagen og holdt udkig fra forskibet fra solnedgang til solopgang. Udenfor arbejdstiden løstes der af ved roret hver time. Vagttørningen bevirkede, at man havde formiddagsvagt og eftermiddagsvagt den ene dag og det omvendte den næste dag. Når jeg havde formiddagsvagt måtte ungmænd på den anden vagt lave middagsmaden.

Da jeg kom om bord, var der nok at tage fat på. Jeg var stolt over at være om bord på så stort et skib, det største jeg hidtil havde været om bord i. Jeg skulle allerførst have kabyssen i orden, og her kom skipperens meget venlige kone om bord og viste mig til rette bl. a. med at få kobberkedlerne, der var blevet irgrønne, pudset blanke, gjort rent og få orden i det hele. Skipperen og Karl underviste mig i madlavning og arbejdet i øvrigt. Senere da styrmanden kom om bord, overtog han hele opsynet med mit virkefelt.

Karl og jeg var alene om bord et par dage, men den 15. april var vi med »Ekman« i Svendborg, og på mønstringskontoret, hvor Karl påmønstreredes som ungmand og jeg som kok. Dagen efter kom der en ny mand, der også var mønstret som ungmand. Han hed Ejnar Smith, var mellem 18 og 19 år, fra Dragør og søn af en skibsfører. Han havde sejlet et års tid med et dampskib. Så ankom vor styrmand. Han var 26 år gammel og fra Svendborg, der blev sagt, det var hans første rejse som styrmand. Han var vist god nok som styrmand og flink nok mod mig, men ellers ved jeg ikke rigtig noget at sige om ham.

Derefter manglede vi kun én mand i at besætningen var fuldtallig, nemlig fører, styrmand og 4 mand forude i lugaren.

Vi havde hele tiden slidt i det for at få alt gjort klart. En dag sejlede skipperen og jeg ferskvand om bord. Til dette formål tømte vi storbåden for alle løse grejer og vaskede den pinlig ren indvendig. Så tog vi den på slæb efter jollen, som jeg roede ind til stranden et sted, der lignede en skovkant. Her stod en pumpe, hvorfra en trærende førte ud over vandet, så en båd kunne lægges under. Jeg pumpede så vand op i renden, det løb gennem den ud i storbåden, som skipperen holdt på plads. Da båden var fuld, slæbte vi den ud til »Cathrine«, og med spande tømte vi vandet op i vore ferskvandstanke, 2 firkantede trætanke, der stod permanent fastsurrede til forkant af halvdækket, den forhøjning af dækket agter hvorunder kahytten befandt sig.

Foruden vandtankene stod der også en saltkødstønde fastsurret. Til den lavede skipperen lage og fyldte den op med kød.

For at kunne sejle uden last, måtte der ballast til,

så skibet ikke skulle kæntré. Vi fik et par hundrede tons sandballast, der blev sejlet langs siden af 2 mand fra land. De skovlede sandet op på dækket ved storlugen, derfra skovlede vi det ned i lasten. Det tog hårdt på mig at stå og skovle sand ned i lasten i timevis, så hårdt og vedholdende arbejde havde jeg aldrig før gjort, men det værste var vablerne i hænderne. Heldigvis varede det kun et par dage.

Omsider var skibet i orden. Alt løbende gods skåret og på plads, alle sejl slået under og provianten om bord. Vi manglede endnu en mand. Han ankom dagen før vi sejlede. Han hed Alfred Jacobsen, 19 år og fra Aalborg. Han var mønstret som letmatros og den mest erfarne af os forude. Han havde været elev med skoleskibet »Georg Stage« i 6 mdr., derefter med en svensk skonnerbrig, og sidst havde han været en rejse til Østen med Ø.K.'s berømte motorskib »Fionia«. Han var en flink ung mand, og den jeg syntes bedst om af dem om bord.

Den 24. april 1915 var alt klar, og tidlig om morgenen begyndte vi det trælse arbejde med at hive ankrene hjem. De to ankerkæder gled gennem hver sit klyds, et på hver side af skibets bov og så rundt om ankerspillets tromle med 3 tårn om hver kæde. Tromlen var i to dele med en kæde på hver, så man kunne koble dem til eller fra alt efter behov eller hive på begge to på én gang eller hive på én ad gangen. Til en vippeanordning på palstøtten sættes to lange »pumpestænger« i, en til hver side med håndtag i enderne så 2 mand kunne trække eller pumpe i hver side, en pal-mekanisme drev derved tromlerne rundt og kæderne fulgte med. Kæderne måtte foreløbig slanges hen ad dækket, oftest var de dækkede af et tykt lag mudder, der måtte spules af ved at hale vand op udenbords fra og spule dem med. Derefter, når de var rene, blev de firet ned i kædekasserne, der stod midtskibs.

Det tog os hele fmd. at få ankrene op. Vi satte sejl og stod ud fra Turø red for en svag vind sammen med et par andre skonnerter. Det blev modvind, og da det om aftenen blev vindstille, ankrede vi op ikke langt fra, hvor vi begyndte.

Dagen efter var en søndag, og da det stadig var vindstille, blev vi liggende.

Mandag morgen tidlig var vinden god, og vi lettede og begyndte dermed for alvor min første sørejse. Vi skulle til Gøteborg for her at laste træ til Exeter, England. Også næste nat ankrede vi op for modvind, men den følgende morgen lettede vi igen og fik efterhånden kuling. Jeg blev dog ikke endnu søsyg.

Vi ankom til Gøteborg d. 28. april. Hidtil havde jeg kun set flade sandstrande eller strande, hvor skoven næsten voksede ud i vandet. Med stor undren så jeg her ved indsejlingen til skærgården, hvorledes søerne brødes mod store golde klipper og skær, hvor der ikke fandtes træer eller græs. Jeg syntes, det så ud som om, det var vældige jernklumper, der stak op af havet.

Så kom lodsens om bord i flot uniform med blanke knapper, og for første gang hørte jeg talt et sprog, jeg ikke forstod. Vi fik slæbebåd, og i Gøteborg havn blev begge ankre sat ud med megen kæde på, og vi agterfortøjedes i bøje. Men så opstod der en voldsom diskussion mellem lodsens og nogle andre uniformerede herrer, der var kommet til. Enden på denne diskussion blev, at vi måtte hive al vor kæde og ankrene ind igen, og så blev vi slæbt længere op i havnen, hvor vi så agterfortøjede igen med begge ankre og megen kæde. Det var ikke så langt fra et stort skibsværft. Det var langt ud på aftenen, og vi var dødtrette, før vi var færdige og kunne »skeje ud«. Til søs varsles arbejdets ophør altid ved at styrmanden, eller hvem der ellers leder arbejdet, varskoede »så skejer vi ud« eller blot »skej ud«, ligesom arbejdet påbegyndtes ved, at der blev beordret »tørn til«.

Dagen efter begyndte indladningen af brædder, der kom langs siden på lægtene, og folk fra land landede dem ind på vort dæk ved storlugen, og vi landede dem videre ned i lasten, hvor der stod 2 svenske stuvere, der stuvede brædderne på plads, og de blev hjulpet af 2 af os.

Jeg havde nu efterhånden fået lært at lave mad på egen hånd. Her i Gøteborg lavede jeg en søndag flæskesteg og sødsuppe, og styrmanden kom da op i kabyssen mens jeg vaskede op og sagde, det var godt lavet, men han havde også selv lært mig at lave det. Men på arbejdsdagene måtte jeg afpasse min tid med maden og arbejdet i kabyssen, så det tog mindst mulig tid, for at jeg i den øvrige tid kunne være med ved arbejdet på dækket, således ved indladningen. Her skulle jeg lange brædder ned i storlugen lige uden for kabyssen og så ind imellem kigge til maden; fordrede maden lidt længere pasning, så jeg ikke kunne følge med ved lasten, løste styrmanden eller evt. skipperen af ved lugen så længe.

Jeg husker ikke, det gik galt for mig, men det gjorde det for ungmænd Ejnar Smith. Han havde fået en bullen finger, mens vi lå i Gøteborg. Så blev han sat til at lave mad, og jeg blev sendt ned i lasten i stedet for ham. Han var da så uheldig, at kartoflerne kogte over og slukkede ilden i komfuret, så han brugte megen tid med at få det i gang igen, og da kl. var 12, var maden ikke færdig, hvilket er en katastrofe, når folk kun har meget begrænset tid til at spise i. Han serverede maden, men kartoflerne var »hårdkogte«. Jeg var netop i kabyssen for at hente mad til os forude, da Ejnar skyndte sig agterover med en kop fuld af sovs til skipper og styrmand, da styrmanden kom farende agterfra og råbte, at Ejnar havde ødelagt maden, og så stak han Ejnar én ud, så Ejnar og koppen havnede i rendestenen.

En af de første dage i maj var der store festligheder i Gøteborg, da et stort nyt panserskib skulle løbe af stabelen. Vi kunne se det stå på beddingen på skibsværftet lidt borte fra os. Det var et herligt sol-

skinsvejr, og alle skibe i havnen og det meste af byen var flagsmykket. Ved 3-tiden om eftmd. råbte styrmanden, der på det tidspunkt stod og langede brædder ned til os i lasten, at nu skete det, og vi styrtede op og nåede lige at se »Sverige« (F-båden) glide ud i havnen, og dampfløjter rundt omkring tudede.

Et par dage før vi var færdiglastede, kom skipperen om bord med en svensk avis, og der blev livlig drøftelse af det, der stod i den under store overskrifter, nemlig, at en tysk undervandsbåd havde sænket den store engelske atlantehavsliner »Lusitania« d. 7. maj, hvorved 1200 mennesker omkom, deriblandt 124 amerikanere.

Langs siden af os i samme bøje var fortøjet en 3 mast. bramsejlskonner »Salvador« af Marstal, der også lastede træ til England, til Bideford ved Bristolkanalen. Kokken dér om bord var fuldbefaren, medens de 3 ungmænd aldrig havde været til søs. Deres styrmand kaldte de »Buffalo Bill«, dels fordi han med sit fipskæg havde nogen lighed med den store indianerjæger, men dertil også fordi han altid tordnede og skældte ud på sit uerfarne mandskab. De afsejlede lidt før os. Da vi kom tilbage til Danmark, fik vi at vide, at »Salvador« d. 2. juni var blevet sænket af en tysk undervandsbåd. Besætningen roede i et par dage og kom velbeholdne ind til Lerwick.

Den 10. maj var vi færdiglastede og gjort søklar med høj dækslast surret og sproset af. Vi blev slæbt ud klar af Skærgården og satte sejl for England. Vi skulle til to forhavne til Exeter, nemlig Exmouth og Topsham i Den engelske Kanal. Den nærmeste vej fra Gøteborg dertil var naturligvis at gå tværs ned gennem Nordsøen til Doverstrædet og videre gennem Den engelske Kanal, men det var ikke mere muligt. Nordsøen var fyldt med minefelter, både tyske og engelske, og der drev mange løsevne miner omkring. Dertil kom en livlig tysk u-bådsaktivitet. Ubådene sænkede ethvert skib, der kom fra eller gik til England. Vi måtte derfor sejle nord om Skotland og uden om Irland og så fra Atlanten ind i Kanalen. Vi var heldige og klarede rejsen uden at møde tyskere.

Da vi fra Gøteborg var kommet Skagen ud fik vi storm i Skagerak, mit første møde med regulært uvejr til søs. Stormen varede i flere dage, og jeg havde det temmelig miserabelt med søsyge. Dækslasten var på højde med kabystaget, der var et hul mellem storlugen med storbåden og kabysdøren, så man kunne komme derned.

De dage jeg havde formiddagsvagt og skulle lave mad derned i den lumre luft og skibet slingrede og lå med slagside under sejlpresset og ingen ting kunne stå fast, og søen af og til slog en skvat vand derned, og det varede noget, før det fandt sig vej ud under dækslasten, ja, da måtte jeg med hyppige mellemrum op på dækslasten og ud til læ for at ofre.

(Fortsættes i *Vikingen*)



## En jordens julekonge: Sømandskongen Georgios I, fortsat

nes skrigen op. Man fandt aldrig frem til spasmerne, men man har vel lov til at mistænke den menige besætning.

Fra fregatten »Fyen«s besøg i 1898 berettedes en hændelse, der viser kongen som også stor spøgefugl. Til theen hos chefen om bord, hvor der serveredes lagkage, komplimenterede kongen hovmesteren for dens udmærkede smag og spurgte, hvor mange æg han havde brugt til den. »Fireogtyve, ellers bliver 1. juledags aften. De var tilsagt til det taffel, konden ikke god, Deres Majestæt,« svarede han. »Imellem er vel et råddent?« fortsatte kongen. Rædselsslagen forsikrede hovmesteren, at hver eneste æg var friskt. »Der skal være et råddent«, svarede kongen. »Da jeg var kadet i gamle »Hejmdal«, svor hovmesteren på, at hvis der ikke var det, smagte lagkagen ikke, som den skulle. Det skal De prøve. Desværre kan jeg ikke lære grækerne det.«

I årene 1898–1906 fik disse danske juleskibe ved besøg på Kreta også stor velynder i øens højkommissær, prins Georg, næstældste søn af kong Georg I. Som sin fader var han også en ypperlig vært og lige så hyppig gæst om bord, hvilke besøg for ham var mindets pust fra den flåde, den danske, i hvilken han også havde fået sin søofficers-uddannelse.

1908 blev sidste jul, hvor dansk orlogsskib anløb Piræus. Det var krydser »Hejmdal«, som mellem 1896–1904 havde aflagt 3 besøg. Med sin mindre tonnage end fregatterne havde den ikke plads nok til tidligere års »julestue« med tombola og personmængde. Men kongens julegaver fattedes ikke, ej heller kongeparrets besøg om bord med 3 af sønnerne. En charge om bord, søofficererne, fik dog ikke deres gaver sammen med øvrige besætning, men først ved deres følgende besøg i slottet ved juletræsfesten

gen gav til gratulanterne til hans fødselsdag, for så efter dettes afslutning at blive inviteret af kongeparret til at holde jul sammen med familien i de private gemakker med juletræet, hvor overrækkelsen af gaver skete. Disse bestod af fine vægtæpper, hvilken slags gaver underofficererne om bord også havde fået. En af dagene blev underofficerer og faste folk inviteret til frokost i kongens landslot, »Tatoí«, dette lille imiterede stykke Danmark med danske møbler inde og dansk mønster-landbrug ude. Blandt »Hejmdal«s officersstab var sekondløjtnant prins Axel, den senere kendte marineflyver og direktør for »Ø. K.«, der her for første gang besøgte farbror Georg og hans familie.

»Hejmdal«, der var ankommet 15. december og som forgængerne havde holdt skydeøvelser på Salamis Bugt, fik brat afbrudt sit ophold, idet dens chef kort efter nytår fik ordre til snarest at afgå til Messina for at hjælpe ofrene fra den store jordskælvs-katastrofe med føde- og medicinal-varer.

I de nærmest følgende år herefter udvikledes Grækenland i indre politisk uro og sammen med andre Balkanlande i flerårig krig, hvilket vel blev årsagen til, at Danmark ikke sendte nogen flåde-enhed på Middelhavs-togt som førhen. 1913, 18. marts, skudmyrdedes kong Georg i Thessaloniki. Aldrig havde Grækenland haft så store samfundsgavnige fremskridt som i hans regeringstid. Han havde jo også taget Fr. VII's valgsprog med sig »Folkets kærlighed min styrke«. »Hejmdal«s besætning blev altså sidste, der som alle andre førhen kunne glæde sig over og rose det græske kongepar for dets store gavmildhed og hjertelige omsorg for alle om bord, fra chefen til yngste lærling og menig.

(»Jul på Havet« takker her officielt Orlogsmuseet for at have stillet illustrationer til rådighed).

## De voved' en dyst, mens natten var tyst, fortsat

havde uniformer, taget fra landmilitserne og de skulderede geværer, medens de andre gik imellem dem som fanger.

Mandskabet steg på vognene og de, der kunne ride, satte sig til hest. Hele transporten satte sig i bevægelse og nåede snart frem til de tre ege, hvor de gjorde holdt.

Ebbe sagde til sine folk.

»Om lidt kommer der en båd med otte mand. Vi må overmande besætningen, lade otte af vore indtage pladserne og lade så mange, som kan komme med, gå om bord, de må ligge som døde sild i en tønde, derefter kommer båden tilbage, og således må vi blive ved, til alle er om bord i kutteren, som ligger bag pynten for anker.

I, som er her på stranden, må tage forholdsregler,

vi sender folkene med vognene bort, bygger en bastion af sand og sten og gør os klar til at modstå et angreb, hvis kystvagten skulle få øje på os og mene, at der er ugler i mosen.

Overbådsmand Jens tager kommandoen her, indtil den sidste mand er om bord, jeg selv ta'r først ud til skuden for at klare grejerne der.«

Storbåden nåede frem, de otte søfolk blev bestemt beordret i land og tyve mand nåede at mase sig om bord, uden at det gik ud over muligheden for, at de otte af dem kunne ro.

Således gik transporten et par timer fra stranden til kutteren, da der kun var en halv snes mand tilbage.

Da dukkede en bereden eskadron af kystvagten op og den angreb øjeblikkelig med blanke våben.

Overbådsmand Jens mønstrede situationen, sagde roligt, »I, som er om bord, vender om og sejler ud, meld til Holgersen, at kystvagten angriber, vi bliver her og kæmper, Holgersen må søge ud i Kanalen.«

Den gamle bådsmand havde anbragt sine folk i gode stillinger dækket af sten og klippestykker, hver mand havde flere ladte geværer til sin rådighed.

Kystvagten angreb og blev slået tilbage. Første angreb kostede syv døde. Ilden var regelmæssig, overbådsmanden gav sine korte kommandoer: »Sigt lavt, tag officererne på kornet, giv agt, fyr« . . . Dragonerne måtte opgive deres første angreb og steg af hestene og kravlede frem mod danskerne og kampen varede længe.

Ebbe Holgersen og hans folk var alle kommet om bord i kutteren og stod bort fra kysten. De hørte skydningen fra land og mændene stod tavse. De vidste, kammeraterne på stranden gav deres liv, for at de kunne vinde friheden. Den gamle bådsmand levede op til Holmens faste stok, »Sejr er bedst, men er overmagten for stor, da giv os, O Herre, en snarlig død, før fjenden tager os til fange . . . «

Ebbe Holgersen nåede frem til den franske kyst, just som morgensolen littede og strålerne brød gennem disen og tågen. De hvide brinker lyste op i morgenen og de mange svaler vovede sig en tur ud over havet for at vise, hvor dristige de var.

## Næsbondens sidste sørejse, fortsat

serne sneglede sig frem i det nye døgn's bane, og da det gamle ur inde i storstuen slog 2, beredte næsbonden sig til sin dødsvandring.

Først skrev han sit testamente: »Alt, hvad jeg ejer og har, skal tilfalde min hustru.«

Med stive, kantede bogstaver satte han sit navn under. Så tog han den døde søster i sine arme og gik ud i natten.

Mod mosen styrede han sine fjed – omtrent mod det sted, hvor den kloge kone var omkommet, blot lidt længere til højre, hvor han vidste, at dyndlaget var mere end seks alen dybt.

Det er en god grav, tænkte han. Den vil aldrig give sine døde tilbage.

Tungt, men støt vadede han fremad med sin kolde, ubevægelige byrde. Ofte sank han i til over knæene. Men videre fort gik det – ud mod Stornæsmøns mørkeste, dybeste dynd.

Og næsbonden fandt det sted, han søgte. Ingen så ham siden.

Ebbe Holgersen og hans folk afleverede papirer og ladning til havnekaptajnen og danskerne gik om bord i luggerten, som uden at Ebbe havde givet ordre dertil, havde fået navnet »Den ubetvingelige Dansker«, det var skrevet på fransk, men Ebbe Holgersen forstod den anerkendelse, der lå i havnekaptajnens handlemåde.

Hans folk, ialt 62 mand, med Svend Gram og ham selv i spidsen, tog luggerten i besiddelse og lod spillet gå til sang, ankeret blev taget ind og kort efter fyldte vinden fra sydøst sejlene, og luggerten stod med god fart mod nord.

Hjemfarten skete uden større vanskeligheder, og da Ebbe Holgersen lagde til i havnen og meldte sig til sin reder, lød svaret:

»Holgersen, De var yngste mand, de De blev hyret, nu kommer De hjem som kapergast, De får Deres navn sat op på byens ærestavle i rådhusets store sal.«

Det blev gjort, og tavlen hænger der endnu som et minde om den djærve Ebbe Holgersen, skipper, kapergast og eventyrer, men først og fremmest sine mænds anfører og leder.

Da Ebbe Holgersen tog en god prise, lod han bygge en smuk bark, den fik navnet »Dorethea«, men baggrunden for dette navn forblev Ebbe Holgersens hemmelighed.



#### Mumien, fortsat

ham, der havde hentet den sammen med hende og haft et så stort arbejde med at aftegne hieroglyfferne. Hun var også nysgerrig efter at se, hvad indskriften på guldpladen betød; men næppe havde hun læst oversættelsen, før hun knugede papiret sammen i hånden, smed sig ned i en lænestol og brast i en fortvivlet gråd.

Oversættelsen lød således:

»Ære være Harmakhi og Amon-Ra, tid efter tid, alle dage. Himlens og jordens herskere, de to troners herrer, guderne over de fire verdens egne, lover for Ptah-nibu, fyrsten, ham som er elsket af Harmakhi, at straffen skal nå den, der rører hans mumie. Vilde dyr skal volde hans død, og hans ben skal skylles hvide af flodens vande. Så siger de store guder for Ptah-nibu, som gav kongelig offergave til Amon-Ra og Harmakhi, at hans *Ka* må blive urørt i sit bo.«

Mabel lå syg i flere uger efter den dag, da hun pådrog sig en nervyrelse ved at læse den uhyggelige trussel fra guldpladen. Så snart hun var blevet nogenlunde rask, gik hun og Silas B. Moore om bord i yachten og begyndte hjemrejsen.

Den første aften havde Mabel en samtale med yachtkaptajnen, og resultatet heraf var, at mumie-

kisten med indhold samme nat firedes i havet, forsynet med et ballastjern i hver ende.

Og tiden gik.

Mabel ventede og længtes, inderligere og ængsteligere for hver dag. De seks måneder svandt hen, men Markham kom ikke. Angst og fortvivlet ventede hun, at straffen for krænkelser af mumiens gravfred skulle ramme ham og hende, og en dag fik hun vished.

I dagbladene stod en morgen følgende beretning fra lederen af ekspeditionen i Nubien:

»Under opholdet i lejren ved Bab-Sedat indtraf den triste begivenhed, at kaptajn R. Markham på jagten blev angrebet af en gammel hanløve, som dræbte og sønderrev kaptajnen, inden der kom hjælp til stede. Hans lig blev begravet i et dalstrøg tæt ved lejren. Ekspeditionen mistede i kaptajn Markham et af sine dygtigste og mest afholdte medlemmer, en trofast og pålidelig kammerat, som aldrig vil glemmes af nogen af os.

Da ekspeditionen efter nogle måneders forløb på hjemrejsen atter nåede Bab Sedat, var det umuligt at finde Markhams grav. Årsagen hertil viste sig ved en indgående undersøgelse at være denne, at dalstrøget var et flodleje, hvori der nu i regntiden løb en rivende strøm.«

#### Julegaver med sømandsknuder, fortsat

Armbåndet i midten har en indvendig omkreds på ca. 17 cm. Der er medgået ca. 6 m hvid twist nr. 12/45 til de 21 fordoblede perler.

*Halskæde med voksende fordoblinger (fig. 11).*

Omkreds 88 cm. Perlediameter varierende fra 12-15 mm. Materiale: ca. 26 m opbindingsgarn nr. 6/2.

Kæden er sammensat af 10 enkelte, 32 fordoblede, 16 tredoblede og én firedoblet tyrkisk perle (treslået med fire bugter). De 59 perler, der er behandlede med zaponlak, ligger tæt ved siden af hinanden.

*Pandebånd af tredoblede perler (fig. 1).*

Omkreds 76 cm. Perlediameter varierende fra 10-30 mm. Materialer: ca. 5 m opbindingsgarn nr. 6/7, 7 m nr. 6/4, 7 m nr. 6/3, 14 m nr. 6/2 og 3 m nr. 6/1.

Samtlige 51 perler er tredoblede 3/4-perler. Heraf er 12 af det tyndeste garn, 12 af nr. 6/4, 10 nr. 6/3, 14 nr. 6/2 og 3 nr. 6/1. Af sidstnævnte er den midterste gjort lidt større end de øvrige ved hjælp af en fyldig kerne. Perlerne er farvede med tynd plasticmaling før lakeringen.

*Halskæde af vekslende perler (fig. 12).*

Omkreds 89 cm. Perlediameter 9 og 12 mm. Materiale: ca. 35 m opbindingsgarn nr. 6/4.

Kæden er sammensat af 45 fordoblede og 45 tredoblede 3/4-perler. De er trukket på et dobbelt sejl-garn, og med dette er lagt overhåndsknob mellem hver perle.

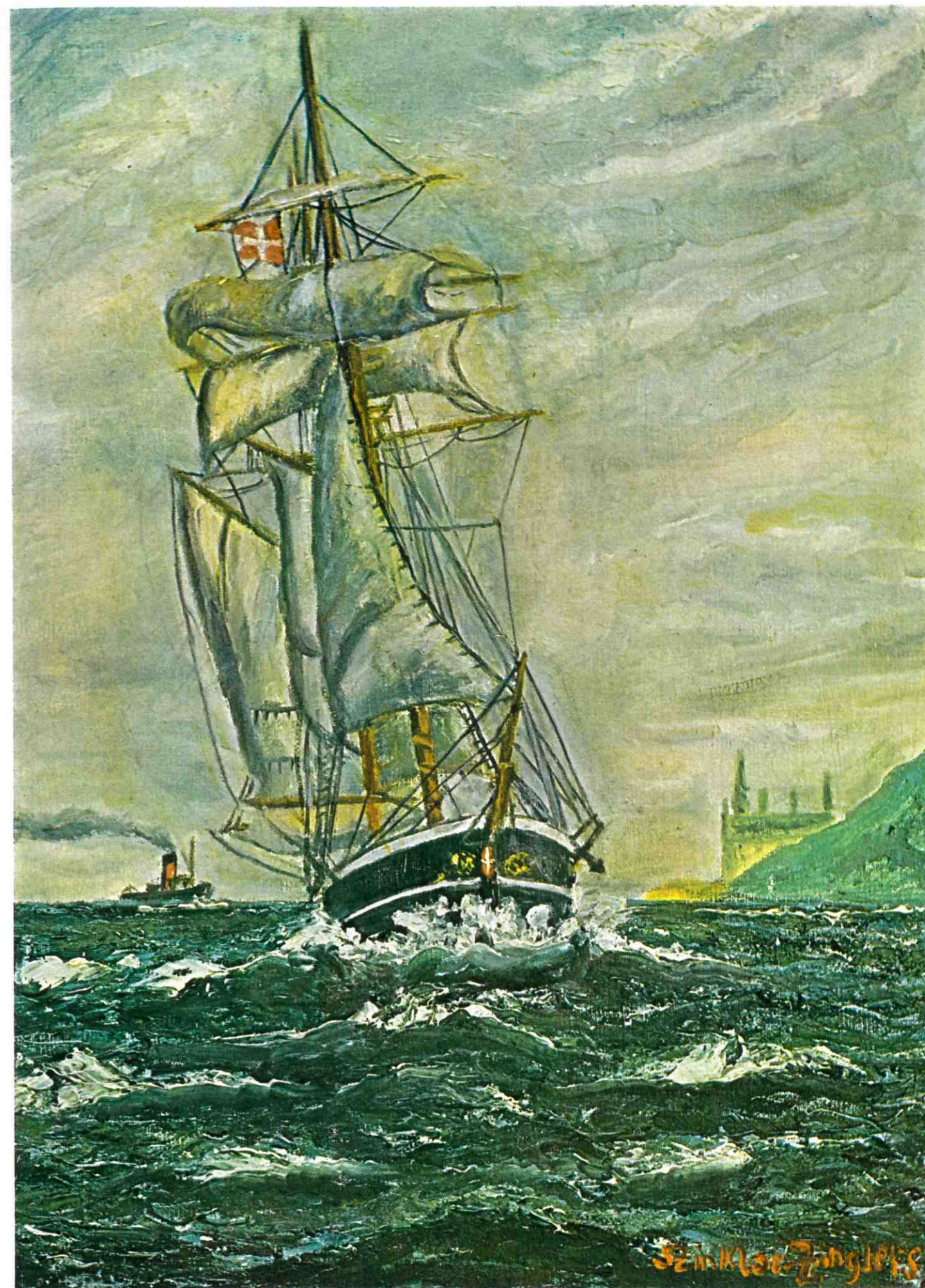
*Forsidebilledet:*

Grønlandsfareren »Fox II«.  
Maleri af A. Laursen.

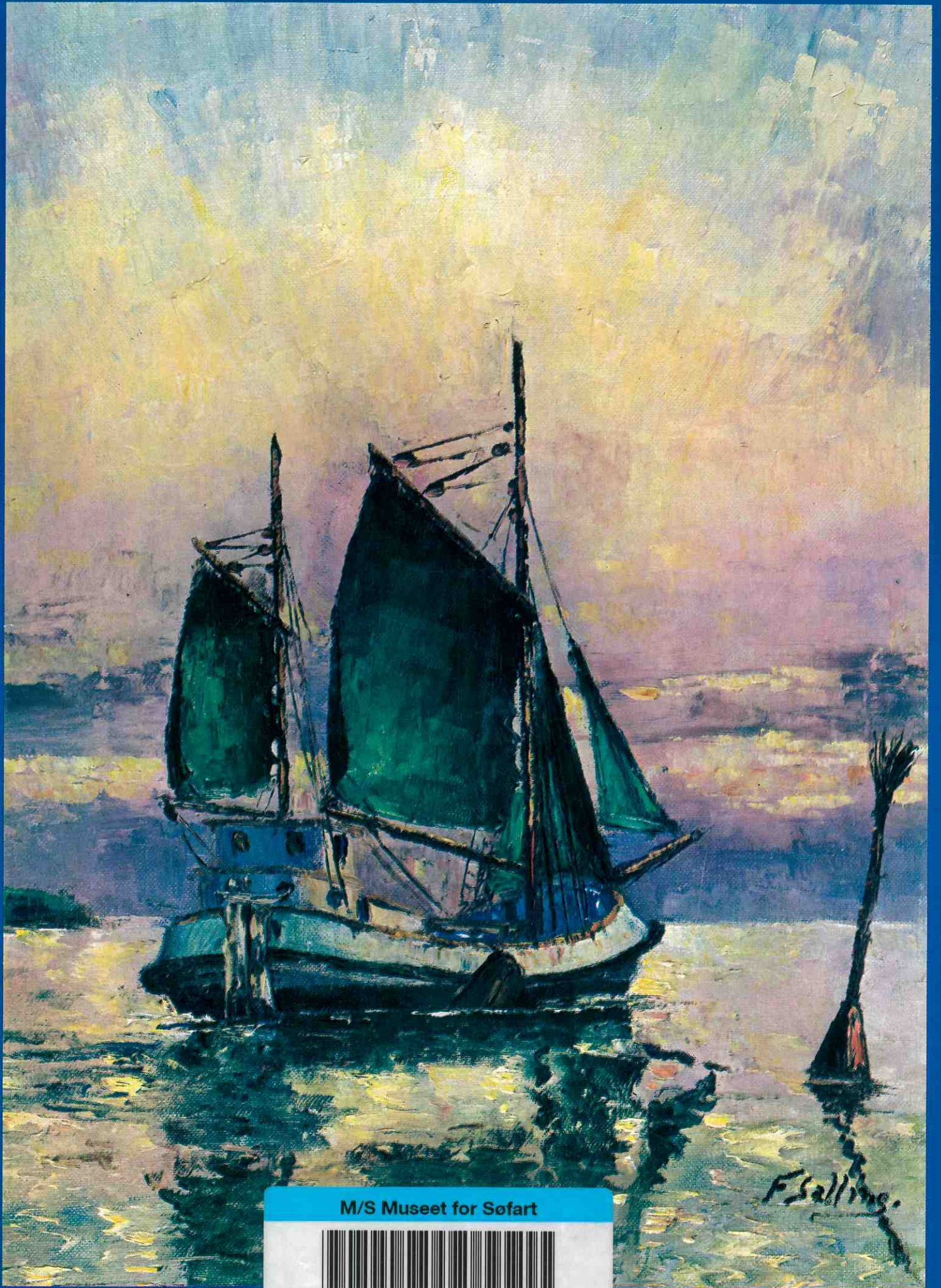
*Bagsidebilledet:*

Gammel »hollænder« i Svendborgsund.  
Maleri af F. Salling.

M/S Museet for Søfart  
Maritime Museum of Denmark  
Biblioteket



I ly af Kronborg.  
Maleri af Steen Zinklar Zinglersen.



M/S Museet for Sofart



4950313779