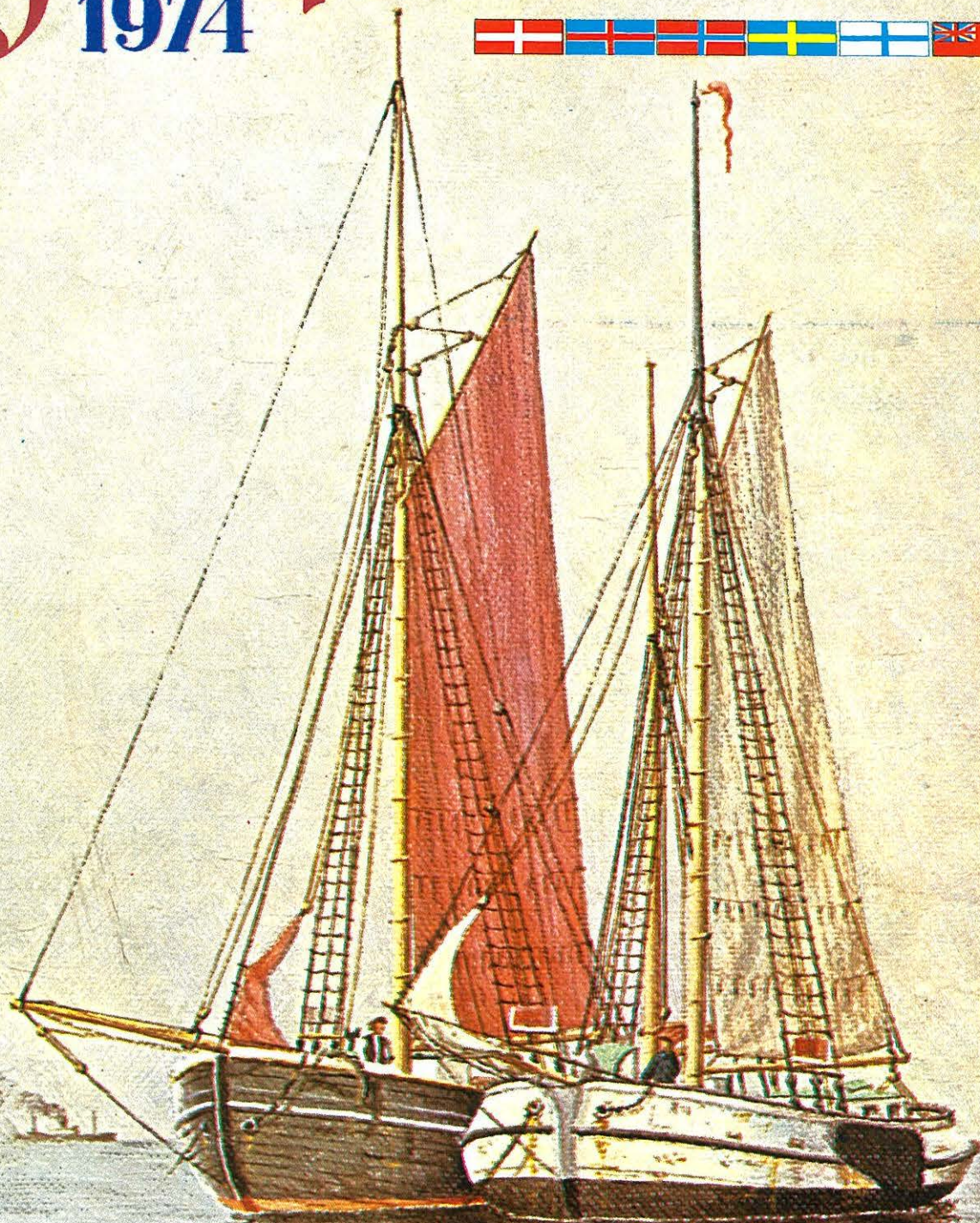


Jul paa Havet

1974





Statsskoleskibet »Danmark« – ambassadør for dansk søfart og lærested for vordende skibsofficerer.

(Se artiklen side 5)

VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 6A

Jul
Isaa Paven
1974

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

Hvor strømmen kæntrer

Sundet mellem Helsingør og Hålsingborg er et af de mest trafikerede farvande i verden, det stiller store krav til skibsfartens navigatører.

Allerede i begyndelsen af tyverne talte man om en fast forbindelse mellem de to sundbyer, først som broforbindelse senere som tunnel, men endnu er det uklart, hvorledes problemet vil blive løst.

Kronborg er et vartegn både for dem, der drager bort og for dem, der kommer hjem. Strømmen kæntrer ved Kronborg, siger søens folk. Her forenes de modgående havstrømme fra Øresund og Kattégat. Her har vore fjerne forfædre padlet sig frem i deres primitive egestræsfartøjer for at nå kysten hinsides vandet. Her har vikingeskibe sejlet for 1000 år siden, ligesom karaveller omkring 1500-tallet har krydset farvandet. Siden kom orlogsfartøjer, der skulle påse, at ingen smuttede forbi uden at erlægge Sundtold. Hundreder af sejlskibe har været opankret her ventende på gunstig vind for med deres sejl-fartøjer at støvne mod fremmede kyster. Så kom dampskibenes tid – først med hjul, senere afløstes stempelmaskinerne af damp-turbiner og dieselmotorer. Disse fartøjer kunne lade hånt om strøm og bølgers modstand og vindens pres.

Under første verdenskrig var det krigsskibe, mørklagte dampere og ubåde, der var i farvandet. Efter krigen søgte verder påny at komme på fode. Skorstensløse skibe gled forbi Kronborg side om side med dampskibe og skibe med sejl, som endnu en periode holdt stand på langfærterne, men som snart måtte vige fuldstændig for motorskibene.

I begyndelsen af tyverne så man hen til en fremgangsrig tid, men depression og krak fulgte. Kun de stærkeste overlevede.

Det er nødvendigt at sejle, sagde allerede de gamle romere, og langsomt kom samfundsmaskineriet i gang igen efter depressionstiderne. Nye store passagerskibe blev bygget, der kæmpede om at få tilkendt Atlanterhavets blå bånd.

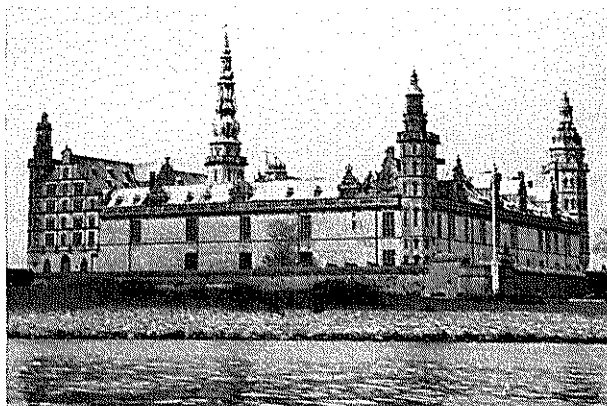
Så kom anden verdenskrig, hvor krigsskibe påny dukkede op. En ny trafik begyndte over det smalle sund. Små både med mange tavse passagerer om bord krydsede i nattetimerne strømmen fra den mørke til den lyse kyst. Andre skibe stred med livet som indsats for at skaffe forsyninger til landet. Efter krigens afslutning vendte lyset igen tilbage. Skibene blev større og større. Gigantskibepå 300.000 tons og mere er dukket op. Nogle så store at de må søge dybere vand end Øresund på rejser efter brændstoffer, der er nødvendige for det moderne samfund. De gamle fartøjer er forsvunden. Nye elegante skibstyper er kommet i stedet – nogle synes som rene eventyrpaladser, når de med alle lys tændt med musik og feststemning om bord passerer stedet, hvor strømmen kæntrer.

En ny skibstype er kommet frem – container-skibe, hvor lasten rulles om bord og fra borde.

I vore dages skibsfart er damp-turbiner og dieselmotorer enerådende; men vil det fortsætte? Atomkraft vil måske før eller senere blive aktuel for anvendelse i skibe. Der er allerede bygget atomdrevne handelsskibe, men de første forsøgsskibe har vist, at atomskibe endnu ikke er anvendelige som civile handelsskibe. De skibe, der allerede er bygget, må vel nærmest betragtes som sejlene laboratorier, hvor erfaringer kan indhøstes, så man er klar den dag, atomdriften kan indføres for alvor.

Helsingør, hvis eksistens i fire hundrede år var baseret på søens marked, har fulgt traditionen, eftersom det stadigvæk er Sundtrafikken, der bringer ekstra liv og omsætning i byens handel. Forretningslivet, der i dag præger Helsingør, sker i fredelig samarbejde med den skånske naboby Hålsingborg, som måske med tiden vil udvikle sig til det *Ørestad-projekt*, der vil danne en ny byregion langs Sundets kyst. En ny epoke vil da oprinde her, hvor strømmen kæntrer.

Sj.



*Kaptajn Vilhelm Hansen
viser eleverne, hvordan
sestanten bruges.*

Juleaften

om bord i skoleskibet »Danmark«

Ved Sigurd Jonassen



Kaptajn Vilhelm Hansen, føreren af statskoleskibet »Danmark«, fortalte i »Jul på Havet« 1970 om sit liv og virke til søs. I år er det lykkedes os at få en skildring fra kaptajnens hånd af, hvorledes man fejrer jul om bord i skibet.

Skoleskibet »Danmark« blev bygget af Nakskov Skibsværft. Det blev af daværende statsminister Th. Stauning afleveret den 1. maj 1933 til Handelsministeriet, der var repræsenteret af navigationsdirektør Lorch, hvis frue i øvrigt var skibets gudmoder.

Vi giver hermed ordet til kaptajn Vilhelm Hansen, der gennem de sidste 11 år har været skibets faste fører, og ingen vil bedre end han være i stand til at fortælle om juleaftens forløb om bord i skibet.

Julen begynder for os faktisk allerede i slutningen af november i København, hvor de 80 elever, der skal med på vintertogtet, kommer om bord med familie og pårørende for at tage afsked med hinanden. For de fleste af drengene, i alderen fra 16 til 18 år, er det første gang, de skal være væk fra far og mor i længere tid. Der bliver knebet en tåre her og dér, og det er bemærkelsesværdigt, at drengene nu om dage ikke generer sig for at vise deres følelser, og trods alt ikke er så selvsikre, som de måske ellers gerne ville give det udseende af. Mangen en far eller mor giver mig lidt diskret et brev med til deres

søn, som jeg må love at overgive til rette vedkommende juleaften. Der bliver også stuvet en masse gavepakker af forskellig størrelse og udseende af vejen, og juletræet, godt bundet sammen, findes der også et gemmested til. Den stemning, der hersker over hele linien ved denne lejlighed, er faktisk den samme som ved juleaften.

Så til søs

De første dage går med at finde sig til rette og lære betegnelserne på alt det forskellige grej om bord at kende. Vi er 20 faste besætningsmedlemmer om bord, som mere eller mindre må tage sig af sejladserne de første dage, men det varer nu ikke længe, før drengene får fornemmelsen af, at i et sejlskib er alle afhængige af hinanden, og hvis man skal fremad, må alle være med til at sætte og bjerge sejl, også selv om vejret er en smule dårligt. Det kan godt være vanskeligt at komme gennem den Engelske Kanal, hvor vejret på denne årstid ikke altid arter sig vel, og hvor søsygen kan være svær at få bugt med. Blicher vejret for hårdt, finder vi en bugt, hvor der er læ, og rider stormen af.

Eksemplets magt

Når stormen rigtig piber i rignngen, kan man se, hvor stor betydning eksemplets magt har. Hvis overstyrmanden kan le og fortælle vittigheder, og kaptajnen smiler huldsaligt og bakker fornøjet på sin



Der er system i det hele om bord i »Danmark« – også i julerengøringen.

pibe, så forsvinder mangt et betænkeligt ansigtsudtryk. Jeg bruger megen tid med at snakke med drengene, og det er forbløffende at se, hvor hurtigt de falder til og finder sig til rette i skibet.

Navigationen

Den kurs, vi følger, er som oftest de gamle sejlskibsruter, hvor vi rider blidt og behageligt på Passaten. Erfaringen, støttet af vejrkort og den over radioen modtagne vejrrapport, gør også sit til at finde den

fletter hjerter til den store guldmedalje. Juleaftensdag bliver juletræet pakket ud og sat på plads på dækket, og tømreren og sejlmageren pynter træet. Drengene er også med til at gøre alting festligt; de pynter op på banjerne med alt, hvad der findes af signalflag og lignende under styrmandens kyndige vejledning. I kabyssen er der selvsagt også travlhed. Der bliver stegt og brasert efter alle kunstens regler, og den dejlige duft af stegt gås fornemmes selv i den fjerneste krog af dækket.



Juleaften på dækket.

fordelagtigste kurs uden om de værste stormcentre. Drengene glæder sig til at fejre jul i badebukser, som jeg har lovet dem, specielt hvis vi over den dagligt modtagne radioavis har erfaret, at der er slud og regn derhjemme; så hvis jeg skal holde, hvad jeg har lovet, skal vi fremad. Jeg synes nu bedst om at holde jul i søen. Det er ligesom nemmere at få alle i den rette stemning. Det passer som regel med, at vi kan bjærge sejl og dreje til under Madeira og fejre vor juleaften dér.

Juleforberedelserne

Ja, forberedes skal der, og det må vi begynde på flere dage i forvejen for at nå det hele. Specielt rengøringen tager tid. Alt skal sandskures og skrubbes lige fra mastetop til dørken på banjerne, alt skal være »ship shape« til den store aften. Hovmesteren finder sakse og glanspapir frem, og så klipper vi og

Det store øjeblik

Alle samles på dækket iført deres paradetøj, nyvasket og strøget, og stiller op på geled. De ulige numre, styrbordsvagt, om styrbord og de lige numre, bagbordsvagt, om bagbord. På slaget 16.00 kommer overstyrmanden ned i salonen ordene »melder kaptajnen, at besætningen er mødt« fortæller mig, at nu kan jeg godt komme op. Når jeg kommer på dækket, samler jeg dem alle omkring mig ved det tændte juletræ, og vi synger den julesalme, som drengene i forvejen er blevet enige om, at det skal være. Så er tiden inde, hvor jeg taler lidt om julen, hvad



Hovmesteren himself serverer julemiddagen.

der ligger bag den smukke tradition, og hvad jeg nu kan finde på, hvad klokken er derhjemme og den slags. Til afslutning læser jeg juleevangeliet op, og vi synger igen en julesalme. Så er det telegrafistens

tur. Han uddeler alle de personlige telegrammer og oplæser de ca. 30 til skibet, der er sendt af vore venner fra nær og fjern. Der er fra flere rederier, fra handelsministeren, og hvert år også fra arveprins Knud, ja, der er mange, der sender os en venlig hilsen ved denne lejlighed.

Julemiddagen

Når klokken er 17.00 går vi til de festligt dækkede borde. Eleverne spiser på banjerne, den faste besætning i deres to messer, og i salonen spiser overstyrmanden, maskinchefen, lægen og jeg selv samt efter traditionen de tre drenge, der på det tidspunkt gør tjeneste i salonen. Det er hovmesteren, der på denne ene aften selv serverer maden. Middagen består af gåsesteg med rødkål, brune og hvide kartofler, hvor der drikkes hvidtøl til. Den gammeldags risengrød er nu erstattet af ris à l'amande, hvor der i hver tiende portion er lagt en hel mandel. De heldige bliver belønnet med mancelgaver i form af en stor pose juleknas.

Hyggeligt samvær

Efter spisningen kalder overstyrmanden sammen omkring juletræet igen, og så danser vi alle omkring træet og synger de gammelkendte julesange. Der er som regel nogle drenge, der er dygtige til at spille et eller andet instrument, og de får nu lejlighed til at vise, hvad de kan.

Men det er tid for julegaverne. Det er der allerede længe set hen til, har jeg kunnet mærke. Der bliver en hektisk aktivitet med udpakningen. Det varer ikke længe, før dækket flyder med indpakningspapir, bøger, blade, fyldepenne, fotografiapparater, og mange goder sager kommer frem i lyset, sendt hjemmefra.

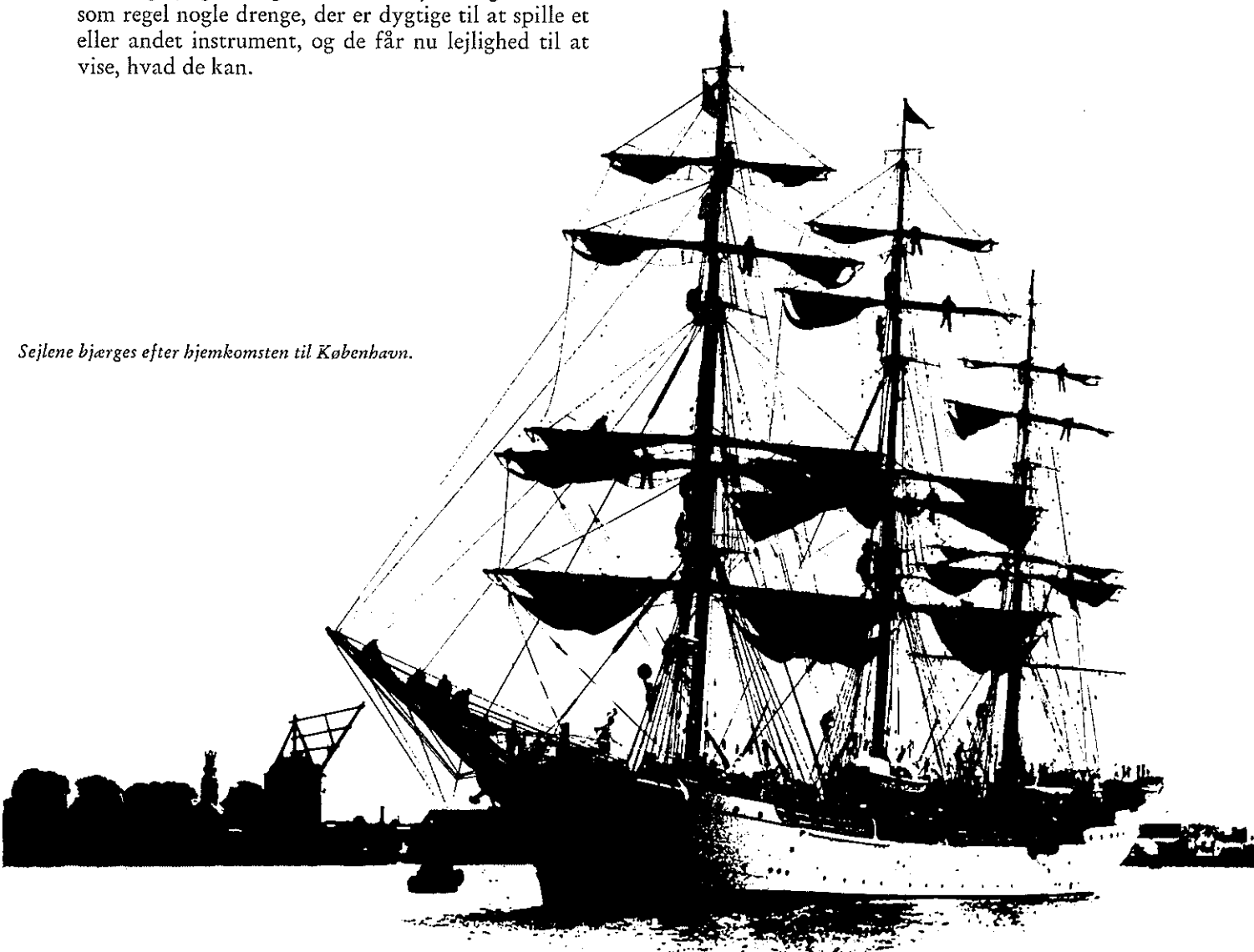
Der er også gaver fra Sømandsmissionen. Det kan f.eks. være et par dejlig lange hjemmestrikkede sokker med et lille brev med hilsen vedlagt.

Det er måske en gammel morlil, der et eller andet sted i hjemlandet har siddet og strikket dem og sendt en ukendt sømand en venlig tanke. Det er breve, der skal besvares.

Rejsen fortsættes

Aktiviteten varer nu sjældent så længe. Efterhånden søger man hver for sig hen til en stille krog og læser sine breve, tænker på dem derhjemme og hænge måske lidt med næbbet. Det kan være som et helt stemningsbillede at betragte. Når klokken er 22.00 går frivagten til køjs, og den anden vagt sætter sejl, og vi fortsætter rejsen. Drengene har fejret juleaften efter den gammeldags tradition, som mange senere i livet vil huske tilbage på med glæde.

Sejlene bjærges efter hjemkomsten til København.



Lykken står den kække bi-

Af Johannes Hainau — Ill. af Th. Langelund

H.M.S. »The Conqueror« lå og drev for vindstille på syvende døgn. Det var flagskib for den indiske eskadre og med sine 3.500 tons stak den 22 fod i havet. Med en bevæbning på 104 kanoner fordelt på skansedæk, mellemdæk, øverste, mellemste og underste batteridæk var det et af den britiske flådes stærkeste skibe. Med fokkemast, stormast og kryds-mast, lavet af egetømmer fra Devonshire og søsat i 1802 fra værftet i Southampton, var det et magtfuldt instrument i den politik, der hed: England er havenes herskerinde.

Da »The Conqueror« forlod Kanalen i 1807, havde kommandør Glean Mansfield 620 mand, heraf 40 marinere. Med tolv officerer og 6 kadetter var alle vagter godt besat.

Imidlertid havde linieskibet nu pløjet det Indiske Oceans bølger i omkring tre år, og mandskabet var svundet ind til 430 mand, mens fire af officererne var døde af febersygdomme.

En orkan havde splittet eskadren, som oprindelig var på syv skibe, og først med god vind kunne den samles igen ud for Zanzibar, som var aftalt mødested.

»The Conqueror«s opgave var at opsnappe alle koffardiskibe fra Danmark-Norge, Holland og Frankrig.

Seks frække, franske corsarer havde angrebet »The Conqueror« en nat og forsøgt entring, men angrebet var slået tilbage, og de hurtigsejlende franske skibe forsvundet, undtagen eet, som var skudt i brand.



Tre mand blev behandlet med den ni-balede kat. De døde samme nat

Syv danske koffardiskibe, Kina- og Ostindienfarere, var opbragt og besætningerne presset til at gøre tjeneste om bord på »The Conqueror«. De danske styrmænd og kaptajner blev holdt som fanger på underste dæk og fik nu og da lov til at snappe en mundfuldt frisk luft, når forholdene tillod det.

De ca. 180 danske søfolk havde først nægtet at tage tjeneste, men den jernhårde mandstugt i den britiske krigsflåde, blev taget i brug, tre mand blev behandlet med den nihalede kat og de døde samme nat. Så gik søfolkene til arbejde, men hadet flammede i deres sind, men briterne var vant til at tumle tvangsudskreven mandskab, og båds mændene førte nøje kontrol med de fremmede gaster.

Kommandøren var en kraftig bygget mand i halvtredserne. Han led af rheumatisme og havde mange vanskeligheder.

Værst var vindstille og mangel på drikkevand. Rationerne blev sat ned for hver dag, men to mand var allerede blevet vanvittige, og man havde måttet slå dem i jern.

Selv om varmen var frygtelig, tillod de barske krigsartikler ingen lediggang. Mandskabet blev purret til vagterne, og øvelser med de tunge kanoner blev gennemført, selv om båds mændene måtte bruge pisken for at drive de svedende kroppe til det ingenlunde farefri arbejde med at lade og rulle kanonerne i stilling, så en tredjedel af løbet stak ud gennem kanonporten.

Marinerne var anbragt på den nederste halvdel af skansedækket og stod med skarpladte geværer klar til at slå enhver form for opsætsighed ned.

De danske styrmænd blev jaget op og måtte tage en tårn ved pumperne; det sparede på de britiske gasters kræfter.

Protester nyttede ikke. Danskerne henviste til, at officerer skulle behandles standsmæssigt, og kommandøren lod svare med at stille dem op på dækket, lade marinerne tage sigte på tolv fods afstand. Derefter havde danskerne ingen klager at fremføre. Men bitterheden var stor.

Der var utildeligt varmt på banjerne. Køjerne hang så tæt, at en mand ikke kunne dreje sig. Rotterne peb bekymret og pilede omkring uden at nogen gad dræbe dem.

De britiske gaster fik hver dag en pægl rom udleveret for at holde humøret oppe.

Som det sker i troperne, kom uvejret pludselig. Troperegnen strømmede ned i tykke tove, og skibet befandt sig midt i tårnhøje bølger, som skyllede ind

over dækket og tvang gasterne til at klamre sig fast i finkenettet og bardunerne, som var spændt langs med indersiden af skansen.

Frivagten blev sat ind, alt mandskab var i arbejde, selv de danske styrmænd blev gennet op og måtte tage tønnen og gå til tops for at bjerge yder- og inder-klyver, kryds røjl og mesan og overmesan samt mesanmellemstagesejl og krydssejlene.

Det var krævende i den rullende søgang, men den barske mandstugt drev folkene til arbejdet; selv syge folk, som jamrede og hævdede, at de ikke havde kræfter, blev jaget til tops af båds mændene.

Stormen varede i to døgn. Kommandøren fik alle tønder på dæk, og en del regnvand blev opsamlet, så drikkevandet var nogenlunde for hånden.

Bovspryd og jager gik sig en tur, den øverste del af fokkemasten splintredes og faldt i havet.

Tømmermanden og hans laug greb hurtigt ind og huggede trosserne over, så masten forsvandt i bølgerne.

Tre mand faldt over bord. Det var, mens de stod på bardunerne til storsejlet. Bardunerne sprang, og de tre mand var fortabte i de frådende bølger.

Da stormen døde hen, kom det hårde tag ved pumperne. Der stod flere fod vand overalt, og mandskabet pumpede hvert dæk tørt.

To af officererne var sygemeldte. Én havde brækket et ben under stormen, den anden lå hen af feber.

Kommandøren beordrede seks danske styrmænd og skipperne til at tage solhøjden og bestemme positionen.

Fire marinere og to båds mænd med pistoler vogtede på danskerne, mens de navigerede. Den vagthavende officer læste danskernes notater og indførte dem i skibsjournalen.

Så blev de atter gennet til pumperne, og armene var følelseløse, og kroppen pinte ved hver bevægelse.

Det havde luret længe; briterne var klar over sagen, men de mente, de havde situationen under kontrol.

Imidlertid forstod danskerne engelsk, medens briterne ikke kendte dansk.

Kaptajn Frederik Tein havde været chef på den danske fregat »Tre Løver«, som lå stationeret ved Trankebar og beskyttede den danske skibsfart mod pirater og fribyttere.

Han var 38 år, høj, slank, dygtig og uddannet under Olfert Fischers personlige ledelse.

Tein blev valgt til anfører uden at nogen udtalte det; det skete, efterhånden som ydmygelserne voksede, og briternes arrogance steg.

»The Conqueror« satte kursen mod Østafrika, og tropenatten lå over skibet. Vagten marcherede rundt på dækket, 22 skridt frem, holdt, omkring, 22 tilbage; så faldt marinere ikke i søvn. Der var 16 på vagt, delt på fire ved klokkestabelen, fire forude ved løbebroen og fire ved indgangen til chefens kahyt og fire ved nedgangen til mellemdækket.

Gasterne var ikke bevæbnet, kun marinere bar våben. Under kamp mod fjenden fik gasterne kun våben udleveret fra rustkammeret, hvis fjendtlig entring var en mulighed, eller man selv ville forsøge én.

De lænker, danskerne blev lagt i ved mørkets frembrud, havde de brudt ved tålmodigt arbejde med file, som de danske søfolk havde stjålet til deres befalingsmænd.

De 32 danske officerer rejste sig som én mand. De havde tovender med knuder som slagvåben, et par stykker havde fået knive, og én havde fået en økse.

På bare fødder listede de op, og lydløst slog de de britiske gaster eller båds mænd ned, som kom i vejen.

Målet var rustkammeret.

Rustkammeret lå som en del af øverste batteridæk. En svær egetræsdør var forsynet med tre store hængelåse; men danskerne havde luret, hvor den vagthavende officer gemte nøglerne, nemlig i en rem under våbenfrakken.

Danskerne nåede øverste batteridæk. Et hold på tolv mand overrumplede marinere ved klokkestabelen og åbnede derved for de danske gaster, som ventede på banjerne på det givne signal: fire, korte fløjt.

Danskerne havde ligget vågne, de var parat.

Her var noget at vove. Det kom til håndgemæng med søvnige briter, men danskerne arbejdede sig beslutsomt frem og nåede øverste batteridæk.

Tein og to styrmænd sneg sig frem over skansedækket, den vagthavende officers skikkelse tegnede sig klart på broen. Tein tog ingen chancer. Friheden var belønningen, ellers var det trældom, måske i mange år.



Styrmændene trak sin kniv... et suk, en stønnen, og manden sank sammen.

Den ene styrmand trak sin kniv, sneg sig ind på den vindklædte skikkelse – et suk, en stønnen, og manden sank sammen; danskeren skar hans tøj i stykker, fandt remmen med de tre nøgler og vendte sig mod Tein.

»Nu har vi dem!« De løb hen til rustkammeret og dæmpede hinanden, så Tein kunne sætte nøglerne i låsene. Nu knagede døren og åbnede sig, og flere af de andre danske officerer, som havde slået marinevagten ned, kom løbende, og gasterne fra banjerne listede frem.

Med den ro og disciplin, som opgaven krævede, tog det sytten minutter at udlevere våben til hele styrken: 31 befalingsmænd og 176 danske sømænd.

Pistoler, huggere, sabler, kårder, geværer, bajonetter, krudt, kugler og økser, hver mand var fuldt bevæbnet.

Danskerne spærrede først alle nedgange til banjerne. Dernæst tog de officererne på køjen.

Kommandøren ville tale, men en dansk bådsmand slog ham hårdt over munden og sagde det korte: »Hold kæft, din tid er omme!« Tein samlede sine folk i chefskahytten.

Efter 23 minutters indsats var H.M.S. »The Conqueror« ikke længere britisk.

— — —

De nærmede sig den afrikanske kyst; store flokke af storke, svaler og andre trækfugle strøg hen over deres hoveder og berettede om det mørke, ukendte fastland. Da kysten var i syne, lod de briterne gå i bådene. De blev forsynet med proviant, vand og skydevåben, men de måtte vade det sidste stykke i land.

Det var en fair behandling over for en fjende, som havde tilsidesat alle anstændige love for god opførsel på havet.

Befalingsmænd og mandskab stod samlet på dækket, mens kaptajn Frederik Tein holdt en kort tale:

»Mine herrer, briterne behersker havene. Sætter vi kursen mod Danmark, risikerer vi at blive tvunget til en ulige kamp, som vi ikke kan vinde. Selv om vi sejler under falsk flag, kan vi kun narre dem et stykke tid, men ikke hele vejen. Vi har, som I ved, ej heller mandskab nok til at bemane alle kanonerne, så vi kan heller ikke udnytte ildkraften fuldt ud.

Som I ved, har officererne og jeg gennemgået briternes instruktioner og befalinger. Heraf fremgår det, at vi skulle være ført til en fangelejr ved Lourence Marquoe, hvor briterne har anbragt en del af de fanger, de har taget efter at have opbragt kofardiskibe og ostindienfarere.

Mit forslag er nu, at vi sejler til Lourence Marquoe under britisk flag, forsøger at få fangerne dér til at tage hyre hos os; det fremgår, at der er flere hundrede af vore landsmænd bag palisaderne. Dernæst sætter vi kursen mod Hollandsk Ostindien og indtager gode ladninger der.

Vi kan tuske os til elfenben, silke, ris og andre

gode ting, og endelig har de dejlige piger derude, og dem må vi gøre vor opvartning . . .«

Der lød et hyl, som var det en flok vilde, og hele skibet rystede under gasternes jubel.

»Dernæst krydser vi Stillehavet og prøver at nå den amerikanske kyst; vi vil tage San Francisco som mål.

Så langt, så godt, så kan vi tales ved igen.

Tilslutning til det fremførte sker ved håndsrækning, ingen er forpligtet, vi er frie mænd.«

En skov af hænder forkyndte, at befalingsmænd og mandskab delte Teins planer og hermed var sagen afsluttet.

De satte kursen mod Lourence Marquoe.

— — —

Hele kysten var smuk og spændende klædt i tropeskovens grønne farver. Portugals fæstning bestod af mure, tårne, bastioner og fortifikationer, opført og udbygget gennem to hundrede år. Fæstningen rummede mere end fire hundrede kanoner og var praktisk uindtagelig selv for en større eskadre af krigsskibe.

I skibsjournalen læste Tein, at en portugisisk guvernør skulle hilses med 21 salutskud, og krigsskibet stod ind i havnen, som bestod af to lange moler, ganske godt udbygget, og bagved lå et par hundrede skure og pakhuse, nogle møller og savværker.

Portugiserne besvarede salutten, og kort efter indfandt guvernøren sig på høflighedsvisit.

Skansevagten præsenterede gevær, fire trommeslagere lod trommeskindet blive bearbejdet, og bådsmandsfløjternes trillen måtte kunne høres på flere sømiles afstand.

Don Roger Pedro Canjeredu, generaladmiralkaptajn, var en smuk, skaldet personlighed på 40 år. Han var en dygtig officer og havde uddannet en styrke på fem tusinde indfødte, så de dannede en milit, der kunne udføre hans ordrer. Han havde kun seks hundrede portugisere til tjenesten.

Portugal var Englands forbundsfælle; det var en aftale fra 1356, som stadig gjaldt. Den var blevet varm, da Wellington gik i land i Portugal og drev franskmændene bort.

Kaptajn Tein havde iført sig den britiske galla og beværtede sin gæst og dennes adjutant fyrsteligt.

Efter de indledende høfligheder lagde Tein et tusind franske louisdorere i guld på bordet.

Det gjorde sin virkning. Portugiseren spurgte:

»Hvorned kan jeg tjene Dem, hr. kaptajn og Deres skib?«

»Jeg mangler mandskab. Jeg erfarer, at der er et par hundrede mand i en fangelejr. Dem vil jeg presse til tjenesten her om bord, selv om det måske bliver hårdt. Vil De foranledige, at fangerne bliver ført hertil i morgen?«

»Med fornøjelse, vi vil gerne af med dem. De kræver megen bevogtning. Der er 223, og de fleste er skandinaver. Transporten kommer klokken ti i morgen.«

(Fortsættes side 62)



Foto Kaj Lund.

Skib og bølge

Af Kaj Lund

Med ethvert skib, hvad erten det er en slank luksusliner eller en prosaisk fragtbåd, sker der noget mærkeligt, når det forlader havnen og står ud i rum sø. Så længe det ligger fortøjet ved kajen, kan det gøre indtryk af at være forkert anbragt, som en mellemting mellem en strandet hval og et flydende hotel. Til søs er skibet i sit rette element. Det er pludselig blevet noget levende, som kan virke smukt og yndefuldt.

Denne ændring skyldes hverken en romantisk indstilling eller et lykketræf. Der ligger et betydeligt fond af fantasi, ingeniørkunst, fysiske anstrengelser og økonomisk indsats i bygningen af et skib, der skal være bedst muligt egnet til at foretage en lang rejse over store havstrækninger under alle tænkelige vejrforhold.

Med omhu har konstruktøren planlagt skibets skrog, så det yder mindst mulig modstand, når det bevæger sig gennem vandet. Der er desuden foretaget en nøjagtig beregning af den maskinkraft og den form på skruen, som er nødvendig for at opnå den ønskede fart og den bedste økonomi.

I skibsbygningens historie er videnskabelige forsøg af forholdsvis ny dato. Gennem årtusinder er skibe blevet bygget på grundlag af intuition og nedarvede tommelfingerregler. Nøjagtighed var ikke af særlig stor betydning. Det kunne godt ske, at en købmand bestilte et skib, som skulle være 31 fod bredt. Når det var færdigt, viste det sig, at det var 33 fod bredt. En forskel på en fod eller to betød vel ikke så meget, når skibet først var i søen – mente skibsbyggeren.

Da dampskibe af jern og stål i midten af forrige århundrede begyndte at afløse træbyggede sejlskibe, var det forbi med at benytte det grove mål. Forudgående planlægning afløste den gammeldags skibsbygning »på klamp«. Nu skulle der tages hensyn til både maskinkraft og skibsskrog. Ingen kunne dengang beregne forud, hvor mange hestekræfter, der krævedes for at fremdrive et bestemt skibsskrog med en bestemt fart. Et sørgeligt eksempel er den berømte kæmpedamper »Great Eastern«, som blev bygget i 1850, og som i de følgende 40 år ikke blev overgået i størrelse af noget andet skib. Efter søsætningen* og prøvesejladserne viste det sig, at »Great Eastern« var en frygtelig fiasko. Skibets skrog svarede ikke til maskinkraften, og dets indtjening var for lille til at betale for de kul, der brændtes under kedlerne.

En af de første, som gik videnskabeligt til værks i konstruktionen af skibsskrog, var den engelske ingeniør William Froude, som bl. a. var mester for de slingrekøle, hvormed »Great Eastern« var forsynet. Han begyndte nogle forsøg med at slæbe små modeller i en bæk med rolig vandoverflade, og med de indvundne erfaringer henvendte han sig til det britiske admiralitet, som bevilgede penge til bygning af en prøvetank. Han fandt bl. a. ud af, at særligt vanskelige og sammensatte opgaver kunne opdeles i et antal enkelte komponenter. Derefter kunne man udforske hver enkelt komponent for sig under omhyggelig kontrol.

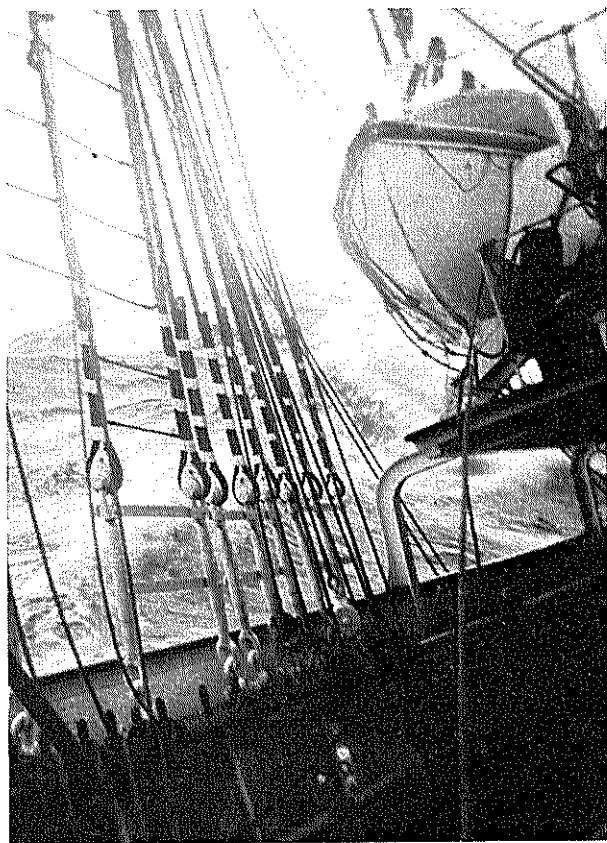
William Froude var klar over, at en af komponenterne i modstanden var de bølger, som skibet

selv frembragte. Disse bølger fremkaldtes af vandets bevægelse bort fra forskibet og tilbage på plads i kølvandet. Den energi, som medgår til at skabe bølgerne, kaldes bølgeomstanden. Han opdagede, at der for legemer af samme form eksisterede et bestemt forhold mellem hastighed, størrelse og bølgemønster. Ved forsøg med ensartede planker af forskellig længde og med forskellig overfladebelægning: lak, paraffin, sand o. s. v. nåede han frem til at kunne forudberegne gnidningsmodstanden. Ved at trække denne fra den totale bugsermodstand fik han et mål for bølgeomstanden.

På denne måde fandt han frem til den ganske enkle formel, der siger, at for skibe af samme skrogform er modstanden direkte proportional med displacementet ved hastigheder, der giver samme bølgemønster.

Næste skridt var en fremstilling af en nøjagtig model af et eksisterende søgående skib. På grundlag af modellen beregnede han bølgeomstanden og gnidningsmodstanden hver for sig, og efter bugseringsforsøg med det rigtige skib viste det sig, at beregningerne holdt stik. Siden den tid har modelforsøg været accepteret som vejen til forudsigelse af et skibs ydeevne.

William Froude kastede sig også over studiet af havbølgenes natur og skibets rulning i søen. De



Alene det at et skib fører sejl, giver det en støtte til at modvirke rulning i søer sø. Foto Arne Krüger Olsen.

maskindrevne skibe mødte problemer, som sejlskibene aldrig havde været ude for. Alene det, at et skib fører sejl, giver det en støtte til at modvirke rulning. Da sejlskibet er ude af stand til at sejle direkte frem mod vinden, vil det fortrinsvis blive udsat for påvirkning af havbølger, der kommer fra siden eller agter fra.

Det maskindrevne skib er i stand til at stævne direkte op mod vind og sø. Hertil kommer, at den stærke vækst i søtransport og international konkurrence stiller voksende krav til skibets fart. I dag er det ikke tilstrækkeligt, at skibet kan løbe et vist antal sømil i timen under gunstige vejrforhold. Det skal helst kunne overholde sin fartplan sommer og vinter, uanset om det er storm eller stille.

Luftfartøjet kan flyve over eller uden om det dårlige vejr. Undervandsbåden kan passere under det, men overfladeskibe må tage vejret, som det kommer. Under fuld fart i kraftig tværsø kan under visse omstændigheder opstå så voldsom rulning, at det skønnes tilrådeligt at lægge skibet med stævnen op mod søen for at mindske slingeragen. På den nye kurs vil skibet hugge og stampe eller begrave næsen i søen, så det i reglen bliver nødvendigt at sætte farten ned.

En forbedring af skibets evne til at klare sig i havvejr må nødvendigvis begynde med en iagttagelse af bølgerne.

Søfolkene har gennem tusinder af år kæmpet mod bølger. Man har gjort sig mere eller mindre overdrevne forestillinger om den højde, bølger kan opnå, og man har et realistisk kendskab til den skade, de kan forvolde. Først i de senere år er der dog sket virkelige fremskridt i den videnskabelige analyse af bølgenes natur.

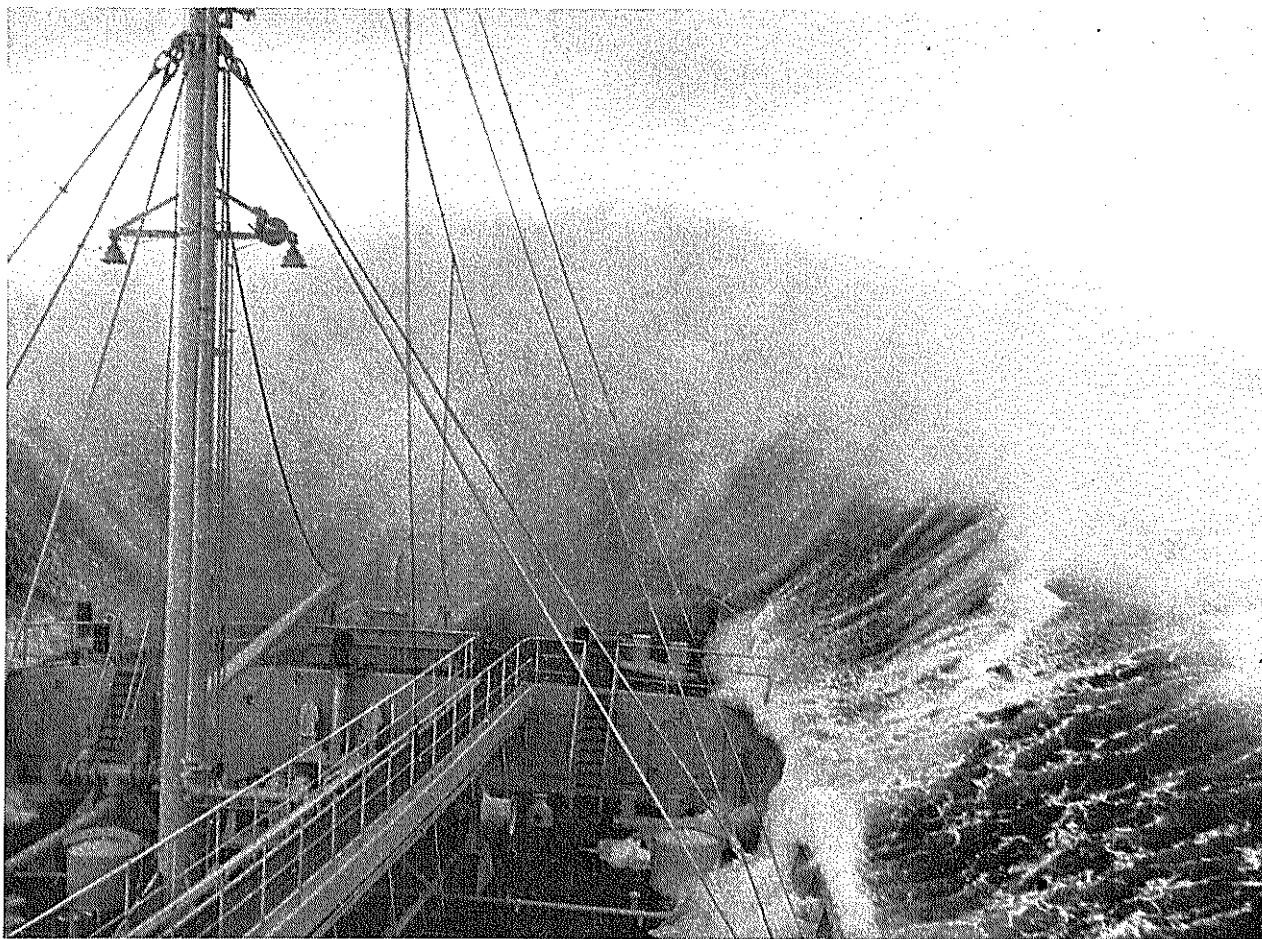
Den almindelige overfladebølge rejses af vinden. En svag brise på mindst en kvart meter pr. sekund vil fremkalde krusninger, idet trykforskelle skabt af gnidningsmodstanden mellem luftlagene danner en hel serie af små lavtryk, hvor vandoverfladen løftes i små rynker, der kaldes kapillærbølger.

Med disse små rynker som angrebspunkt vil en konstant vind rejse småbølger, og de små bølger vil under fremmarchen vokse i størrelse.

Bølgenes højde og især deres længde afhænger ikke blot af vindens styrke og varighed, men også af den distance, bølgen kan vandre uhindret.

I en lille sø eller et havnebassin kan ikke opstå høje bølger, uanset hvor hårdt det blæser. Derimod kan der i Østersøen under storm opstå bølger på indtil 9 meters højde. I Nordatlanten har man målt bølger på 14 meter og i det sydlige vestenvindsbælte på 18 meter. I 1933 observerede den amerikanske damper »Ranapo« i Stillehavet en orkanbølge, hvis højde skønnedes at være 34 meter.

Bølger, som fremkaldes i en prøvetank, kan være smukt regelmæssige. Deres størrelse kan kontrolleres, og nøjagtige målinger kan foretages, når bølgerne vandrer ned gennem tanken i et ordnet sy-



Det maskindrevne skib kan støvne direkte op mod vind og sø, men det betaler sig ikke altid. Foto Hardy Johansen.

stem. Man måler deres højde som den lodrette afstand mellem en bølgedal og den efterfølgende bølgetop. Bølgelængden er den vandrette afstand mellem to på hinanden følgende bølgetoppe. Bølgeperioden er den tid, det tager for to på hinanden følgende bølgetoppe at passere et givet punkt.

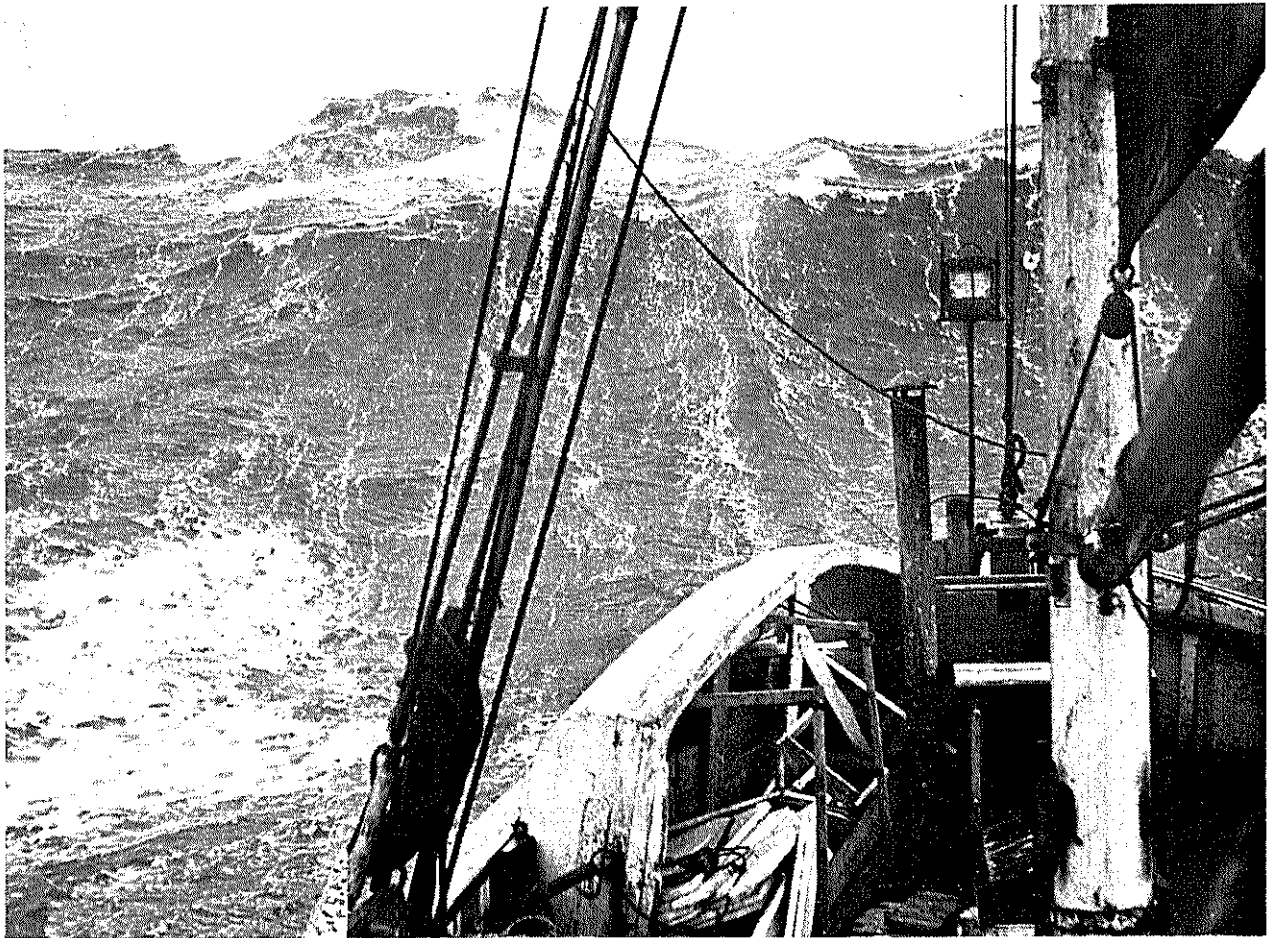
Der eksisterer et bestemt forhold mellem en bølges længde og dens periode ude i rum sø. Ved hjælp af et ur med sekundviser kan man måle en bølges omtrentlige længde i fod ved at opløfte perioden i sekunder til anden potens og gange med 5. Eksempel: En regelmæssig bølge med en periode på 10 sekunder skal herefter have en længde på $10 \times 10 \times 5 = 500$ fod.

Havbølgerne forekommer desværre aldrig i helt ren og regelmæssig form. Tværtimod vil de millioner af bølger, som skibet møder i rum sø, alle være forskellige. Havoverfladen er i virkeligheden en indviklet komposition af talrige forskellige bølgemønstre, der er flettet ind i hverandre. Her bliver et voksende bølgesystem fra én retning blandet med et uddøende system fra en anden retning. Mindre bølger bliver indhentet af større bølger, som forstærkes et øjeblik af disse og derefter lades tilbage. Samtidig vil hver enkelt større bølgebjerg blive rynket af nyskabte kapillærbølger.

I realiteten er bølgebevægelsen i havets overflade så kaotisk, at søens og videnskabens folk indtil for nylig har fundet det næsten håbløst at analysere den til bunds. I nyere tid har man fundet en metode til udarbejdelse af et matematisk billede af havbølgerne. Det virker efter samme system som spektralanalysen. Man opløser et indviklet mønster i et stort antal målelige enheder. Et andet nyt hjælpemiddel er datamaskinen, som kan udføre et umådeligt stort antal beregninger på kort tid.

De første praktiske beregninger blev foretaget af havforskere ved New Yorks universitet. Da de første gang stak til søs og begyndte at analysere bølger, foretog de op til 6.000 prøver i et enkelt lille havområde. Med disse som grundlag foretog datamaskinen ca. 8 millioner udregninger. Dette gentog sig mange gange under vekslende vindstyrker og søgang, og efterhånden blev man i stand til at udarbejde et antal forskellige billeder, som især repræsenterede en særlig kombination af sammentræffende omstændigheder. Man fik på denne måde en nøgle til alle de bølgesystemer, som kunne tænkes at forekomme i det undersøgte område. Nøglen kan ikke give en detaljeret beskrivelse af havets overflade, men kun af dets måde at opføre sig på.

Det betyder, at en mand teoretisk kan sidde i et



Den store havbølge er som regel en uregelmæssig komposition af mange forskellige bølgemønstre. Foto J. K. Jeppesen.

kontor og fortælle ved hjælp af nogle formler og tabeller og matematiske beregninger, hvordan havet opfører sig nårsomhelst og hvorsomhelst i verden – altså teoretisk.

Dog er det naturligvis en forudsætning, at han har oplysning om vind- og vejrforhold et stykke tid forud i det pågældende område og – lige så vigtigt – i tilgrænsende områder. Af endnu større betydning er det, om han er i besiddelse af pålidelige meteorologiske forudsigelser for de nærmeste dage. Han vil da også kunne fortælle, hvilket mønster havoverfladen senere vil frembyde.

Det nye matematiske hjælpemiddel har allerede vist sin nytte i praksis. Et antal skibe i regelmæssig

fart over større havstrækninger har kunnet afkorte sejltiden fra havn til havn med adskillige timer – i nogle tilfælde med mere end en dag – ved at følge »den hurtigste rute«. Det vil i denne forbindelse sige et kompromis mellem forsinkelse på grund af høj sø og forsinkelse ved at vælge en længere rute gennem roligere farvande.

Det første vejrrute-kontor blev oprettet i U.S.A. Senere er der i andre lande etableret lignende institutioner, hvor erfarne navigatører med ekstra uddannelse i meteorologi giver gode råd til skibene med hensyn til den mest hensigtsmæssige rute under de givne forhold.

Kaj Lund

FORSIDEBILLEDET

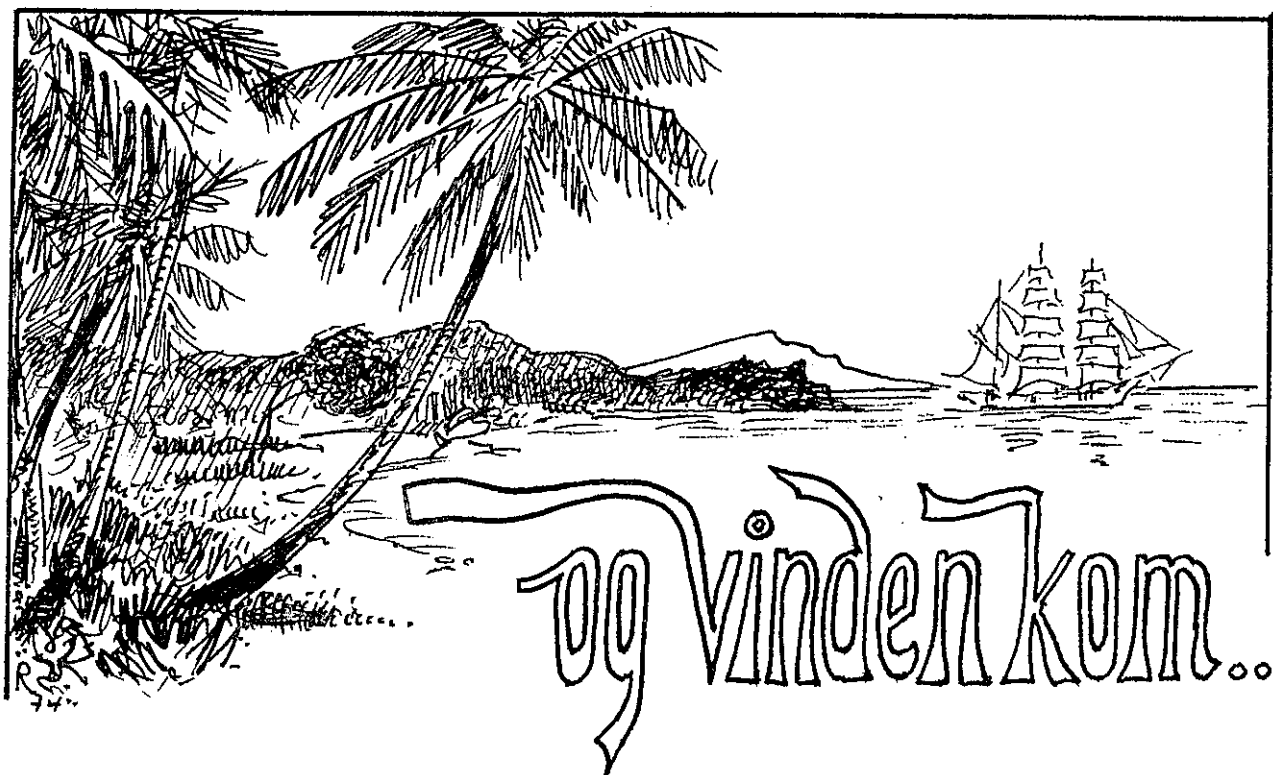
Ankerliggere i stille

Maleri af A. Laursen

BAGSIDEBILLEDET

Fiskekuttere i Gilleleje havn

Maleri af A. Laursen



Tekst: BEN MC VEIGH – Tegninger: PERP

Blank og glat som nypudset messing lå havfladen. Ikke en gang dønninger var at se. Den nådeløse sol fik tjæren mellem dæksplankerne til at dampe. Mandskabet på barken »Flower« af Liverpool, homeward bound i det Indiske Ocean på højde med Madagaskar, lå eller sad rundt om på skibet, hvor skygge var at finde. Selv frivagten var oven dæk, fordi det simpelt hen var ulideligt at opholde sig i lukaf'erne.

Kaptajn Durfee stod på bakken som en stenstøtte, kun iført kortærmet skjorte og shorts. Hans ansigt var vendt mod sydost, hans buskede øjenbryn var sammentukne. I timevis stod han uden at bevæge sig. Man kunne knapt nok se, om han trak vejret. I virkeligheden forsøgte Durfee at nedsætte sin vejrtrækning mest muligt, da hvert åndedrag af den glødende luft var intet mindre end en lidelse.

Slappe og unyttige hang sejlene ned som skindet på en mager hest. Der var ikke en gang så megen bevægelse i havet, at sejldugen slaskede mod master og stænger.

– Stille som i en grav, brummede Durfee. Ror-gængerens så op, han havde fået sig et lille blund og var ikke sikker på, om den gamle overhovedet havde sagt noget.

Vagten slog otte glas. Der var afløsning. Men det betød ikke meget, at førstestyrmand og styrbordsvagten overtog skibets føring. For det første var der under de herskende forhold ingen mulighed for at

føre »Flower«, for det andet var alle mand jo alligevel på dæk – de lå rundt omkring som døde væsener, hvad enten de havde vagt eller ej.

Jim Carson, førstestyrmanden, kom hen agter og fik kursen. Han ville have sagt et eller andet til Durfee om det formålsløse i at stå og glo efter vind, så længe der ikke var en sky at øjne på himlen. Men han opgav det. Hans tunge føltes tyk og opsvulmet, så det var forbundet med alt for stort besvær at forme ordene. Derfor nøjedes han med at stirre gnævnt på skipperen, inden han smed sig ned i skyggen af dækshuset.

Han døsede, men alligevel gav det et sæt i ham, da han hørte en stemme lige over sit hoved. Så uvant var man blevet med lyde i de sidste par døgn.

Carson åbnede øjnene på klem. Kineserkokken Ying Wu stod lige ved siden af ham med nervøst flakkende øjne.

– De passe godt på disse filipos, mister Carson, sagde han hviskende.

– Hva' er der nu løs med de to banditter? spurgte styrmanden, idet han rejste sig op på albuerne.

Ying Wu trak på skuldrene. – Jeg blot sige: De passe på. Man ikke stole på filipos.

Carson strøg sig med en hånd over ansigtet. – Det er for varmt til, at jeg gider beskæftige mig med kulierne. De er elendige søfolk, og det har de fået at mærke. Jeg tror nok, de betænker sig på at lave gale streger efter den omgang, de har fået. Med disse ord

vendte han sig demonstrativt bort fra kineseren, der i sine udtrådte sko sjokkede slukøret tilbage til kabyssen.

Carson rejste sig – og opdagede forbausset, at Durfee var forsvundet fra bakken. Om en halv times tid var det nat. Det betød kølighed – men vind? Det var nu tre døgn siden, de havde haft vind.

Styrmanden slentrede en tur rundt på skibet. Af og til skubbede han med foden til en eller anden sømand, der lå ham i vejen. Han tænkte på de to kulier, kineserkokken havde omtalt, og som Durfee havde påmønstret på Batavia i mangel af andet og bedre mandskab. De to fyre havde hidtil sejlet i dampskibsfart og kendte intet som helst til forholdene i et sejlskib. Den første gang den kraftigste af dem, Tao, havde stået ved roret, var det lykkedes ham at slå »Flower« helt ud af kurs. Tao hørte til bagbordsvagten, og andenstyrmand, Simpson, havde givet ham en ordentlig omgang og sat en anden mand ved roret. Endnu talte matroserne om det blik, Tao havde sendt andenstyrmand, idet han luskede forud. Af en eller anden grund var de øvrige besætningsmedlemmer lidt bange for de to lidt snuskede fyre. Nok stikker filipos glimrende med knive – men alligevel. Carson fnøs: De er dog blot feje hunde – de ville ikke driste sig til at lave ballade, så længe han var førstestyrmand på »Flower«.

Den anden filipo, der hørte til Carsons vagthold, bar et navn, som intet normalt menneske kunne udtale. Om bord blev han derfor ganske simpelt kaldt Joe. Som sømand betragtet var han lige så ringe som sin racefælle. Der havde været noget vrøvl med ham, fordi Carson havde beordret ham til at bytte køje med en lang canadier, der klagede over, at hans køje var for kort. Joe havde protesteret, men på håndgribelig vis havde Carson ladet ham forstå, at om bord i et sejlskib måtte man parere ordre.

De var dog begge ret så uskadelige, så længe de nærrede frygt. Det gjaldt derfor om, at de til stadighed mærkede, at ingen lod sig imponere af dem. Men naturligvis gjorde det ikke sagen bedre, at det øvrige mandskab viste en vis respekt for de to fyre på grund af deres færdighed som knivstikkere . . .

På sin runde var Carson nået tilbage til rorgænger.

– Er De bange for kulierne, Stanford? spurgte han.

– Nej, svarede matrosen, idet han forsøgte et smil, der dog mislykkedes, fordi hans ansigt var helt stift af sol og tørke.

– Det er der heller ingen grund til, svarede Carson.

– Jeg havde en ven, der blev stukket ned på havnekajen i Singapore, mens han gik lige ved siden af mig, tilføjede Stanford. – De giver ingen form for varsel, de svin.

– Nok muligt, svarede Carson. – Men så længe de er bange for én, tør de ikke bruge kniven.

Stanford trak på skuldrene . . .

Det var blevet mørkt. Mandskabet begyndte så småt at røre på sig. Kokken havde lavet te. Frivagten gik forud for at spise. Pludselig greb Carson sig i at stå og stirre mod horisonten på samme måde som gamle Durfee. Var der ikke en lille sort sky at se på nathimlen? Han så op mod stortoppen. Det luftede ganske let i røjlen, kun en svag bevægelse. Men den kunne få en gammel sejlskibsfarers hjerte til at banke. – Nu kommer der vind, sagde han hen for sig.

I samme øjeblik hørte han et råb fra Stanford. Han snurrede rundt – og undgik med nød og næppe at få den lange kniv lige ind i kroppen, bestemt for ham af Joe. Daggerten brede sig gennem muskelen på hans højre overarm, og Carson prustede vredt, idet han forsøgte at spænde ben for kulien. Hvor i alverden blev matroserne af? fo'r det gennem hans hjerne.

Joe havde fastholdt sit greb om kniven, da styrmanden trak hånden til sig. Han sprang frem og tilbage foran Carson på en ophidset og helt afsindig måde, idet han svingede sit blinkende våben. Men af en eller anden årsag ventede han med at gå til angreb igen. Carson turde ikke slippe ham med øjnene. Han spekulerede på, hvordan det mon var lykkedes fyren at snige sig uset op bag ham. Muligvis havde Joe stået skjult bag mesanmasten. Carsons hjerne arbejdede under højtryk. Mandskabet skulle forlængst være kommet til undsætning, hidkaldt af Stanfords råb. Pludselig slog det ned i ham, at Tao, den anden kuli, havde spillet dem et puds. Han måtte på en eller anden måde have lokket samtlige 18 mand forud og spærret dem inde. Men hvordan . . . ? Åh, de var selvfølgelig alle blevet rædselsslagne, da de så ham svinge med sin drabelige kniv.

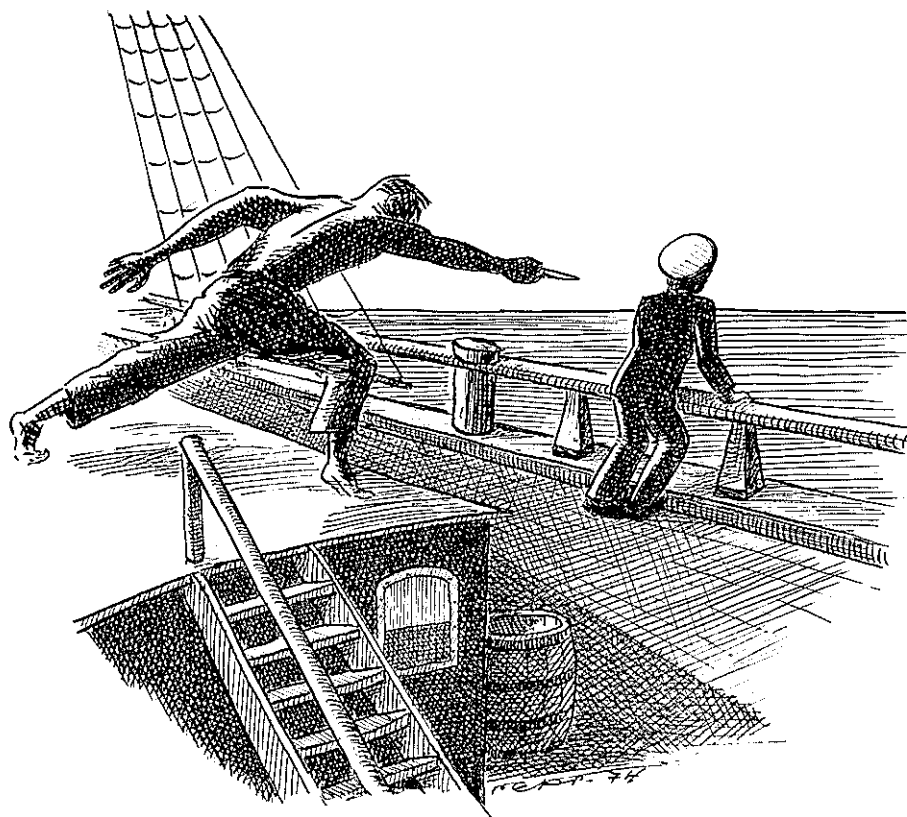
Om bord i et sejlskib ved skibsofficererne nok at sørge for, at mandskabet ikke besidder skydevåben, så længe det befinder sig om bord. De 18 mand forude havde ingen pistoler at kunne true filipoen med. Og var de bange for den lange kniv, var det højst sandsynligt, at de nu holdt sig inde i lukaf'et.

Blodet pulsede fra Carsons arm. Hvor var Durfee? Låst inde? Det hele lugtede af et komplot . . . og det endda lige før det så ud til, at vinden ville komme . . .

Med et halvkvalt skrig sprang kulien ind på ham, svingende sin kniv hid og did, så Carsons øjne knapt kunne følge bladet. Det var ham ikke muligt at få fat i denne djævleblændt dygtig jonglørs våben. Han følte stålet flænse i sin krop, mens han søgte at omspænde kuliens legeme med sine lange arme. Men filipoen var ham for smidig og behændig. Angst og rasende opgav styrmanden kampen og satte i løb fremefter.

Da han kastede et blik tilbage, så han, at Joe foreløbig havde opgivet at forfølge ham. I stedet havde han kastet sig over Stanford, der stod værgeløs ved rattet. Med en halvkvalt stønnen sank denne

Carson greb sig selv i at stå og stirre mod horisonten . . . på samme måde som gamle Durfee . . .



sammen. Åbenbart havde Joes kniv stukket dybt denne gang.

Carson blev stående. Han havde en instinktiv fornemmelse af, at Tao, den anden kuli, kunne komme springende bagfra når som helst og gøre det af med ham. Kulierne lod til at have skibet helt i deres magt, hvor utroligt det end måtte lyde. Hvor var Simpson, andenstyrmand? Måske lokket ned i sin kahyt og låst inde? De to mytterister havde i sandhed taget en grusom hævn over de mennesker, de mente havde hånet dem.

Mens Carson stod og ventede på dækket, hørte han en velkendt lyd i sejlene. De bevægede sig ganske let. Snart ville de fyldes af en jævn brise, og da der ingen rorgænger var agter, ville »Flower« svinge hid og did og sejldugen blive revet i laser af vinden og slået mod master og spær . . . i bedste fald! Kom der en kastevind ville skibet, uden kontrol af officerer og mandskab, kantro, som var det fyldt med bly . . .

Langsomt trak Carson sig hen mod kahytstrappen ned til messen og skipperens kahyt. Kunne han på en eller anden måde få lukket op ind til den gamle, ville der være våben nok at få. Han så sig omkring, men han kunne ikke få øje på nogen af kulierne. Med undtagelse af den hårdtsårede rorgænger, der stønnede svagt, hørtes ikke en lyd. Skibet virkede som uddødt. Hvorfra lurede faren? Han turde næppe røre sig.

Da gjaldede et råb forude. Tao havde åbenbart

blokeret udgangen fra folkenes rum. Bag fokkemasten øjnede Carson hans mørke skikkelse. Kniven blinkede mellem hans tænder. Filipinoerne havde fanget ham som en lus mellem to negle. Joe kunne han ikke se, men instinktivt følte han, at kulien var i færd med at snige sig ind på ham.

I et lynhurtigt spring var han oppe på dækshuset, der rummede messen. Skylight'et var lukket. Forgæves forsøgte han at få det vristet op. Men under alle omstændigheder kunne han nu bedømme situationen ovenfra. Sejlene blafrede over ham. Han følte brisen kærtegne sit ansigt. Men endnu var der ingen krusning på havfladen.

– Kaptajn Durfee! råbte han og hamrede hælen mod skylight'ets jerntremmer. Svagt hørte han kaptajnen svare. Han var spærret inde i sin kahyt bag messen. Dørene kunne boltes både udefra og indefra, og kulierne havde lukket ham inde, mens han et øjeblik havde lagt sig for at hvile . . .

Nu var Tao foran stormasten. Havde Carson blot haft en riffel, ville det ikke have været svært at få ram på fyren.

Hvad nu? En skikkelse med et våben hævet i højre hånd dukkede op bag kulien. Det var Ying Wu, kineserkokken – med en jernpande! Der lød et advarende råb agterude, og Tao snurrede lynhurtigt rundt. Joe havde advaret ham. En tid jog Tao den skrækslagne kineser rundt på dækket med sin kniv. Men med ét opgav han forfølgelsen og satte sig ned. Han råbte noget til kineseren, som Carson ikke for-

stod. Ying Wu nikkede og smilede. Lidt efter råbte Tao en gjaldende besked ned over dækket. Svaret herpå var en bekræftende brummen. Det kunne tyde på, at de to filipoer havde tilbudt kineserkokken kompagniskab. I hvert fald kastede Ying Wu panden fra sig og fulgte med Tao agterud . . . i retning mod Carson.

Styrmanden trykkede sig med ryggen op mod mesanmasten. Han følte sig svagere og svagere af blodtabet . . . en forbandet situation. Nu kunne de tre fyre så let som ingenting gøre det af med ham. Og hvad så? Ville de myrde besætningen én for én? Eller ville de trænge ind til gamle Durfee og dræbe ham, så de kunne få fat i skibets våbenbeholdning og således tvinge det øvrige mandskab fra borde? Der forelå mange muligheder. Carson huskede fortilfælde, hvor to mand alene havde planlagt at sejle et skib i havn for at få bjærgeløn. Denne tanke forekom ham dog absurd i dette tilfælde. At kulierne var rasende over den behandling, man om bord havde givet dem på grund af deres slette sømandsskab, var der ingen tvivl om. De pønsede nok i første række på hævn. Hvad de senere skulle gøre med skibet, havde de sikkert ingen tanker gjort sig om.

Carson var nær ved at synke helt sammen. Han følte, at han ingen kræfter havde til at optage en kamp. Som i drømme så han et mørklødet ansigt dukke op over kanten af dækshuset. Joe holdt kniven i den ene hånd og svang sig adræt op på taget. Et satanisk smil krusede hans læber – han havde åbenbart blot ventet på, at Carsons sår skulle udmatte ham. Han balancerede et øjeblik på kanten af dækshuset . . .

Styrmanden følte det, som gik verden under, men i virkeligheden var det blot barken, der giredede voldsomt. Masterne beskrev en bue på næsten 50 grader mod bagbord, og et øjeblik kunne man tro, at skibet ville lægge sig med sejlene i vandet. Carson rutschede hen ad taget, hvis kant imidlertid standsede ham. Han greb for sig, da skibet igen rettede sig op . . .

Joe var forsvundet. Ved skibets voldsomme bevægelse var han faldet bagover i en mægtig bue. I faldet havde han slået baghovedet mod lønningen, og han faldt udenbords i bevidstløs tilstand. Havet opslugte ham . . .

Skibet lå atter roligt i søen, men til luvert øjnede styrmanden endnu en vældig bølge. På det ellers så rolige ocean så den ud som en kæmpemæssig bakkekam. Kineserkokken og Tao havde klamret sig til tovværk på dækket, og den udmattede Carson blev klar over, at de nu var to mod én: Kineseren havde nemlig grebet Taos kniv, som denne åbenbart havde tabt i faldet, og svingede den nu truende foran ham.

Så hurtigt, han var i stand til det, løb styrmanden ned ad kahytstrappen, gennem messen og hen til kaptajn Durfees kahyt. Da han fik døren åbnet, stod den gamle parat med en riffel. Bolten, der holdt døren, havde det været hans hensigt at skyde over

indefra, skønt eksperimentet frembød stor fare for ham selv.

Durfee ilede op på dækket, Carson ville følge ham, men besvimede som følge af blodtabet og faldt om på dørken . . .

Da han omsider vågnede, lå han i sin køje. Durfee kom ned til ham for at se, hvordan det gik.

– Fin vind, sagde den gamle. – Vi kommer snart til at beslå et par af sejlene. Fortæl mig, hvad der skete, Carson . . . jeg må jo have nogle linier til logbogen. Filipinoen er lagt i jern forude . . .

Carson fortalte sin version af, hvad der var hændt. Han spurgte til Stanförd.

– Han har det ikke særlig godt, svarede skipperen. – Vi må gå ind til Durban og få ham indlagt i hospital. Jeg tror trods alt, han har en chance for at overleve.

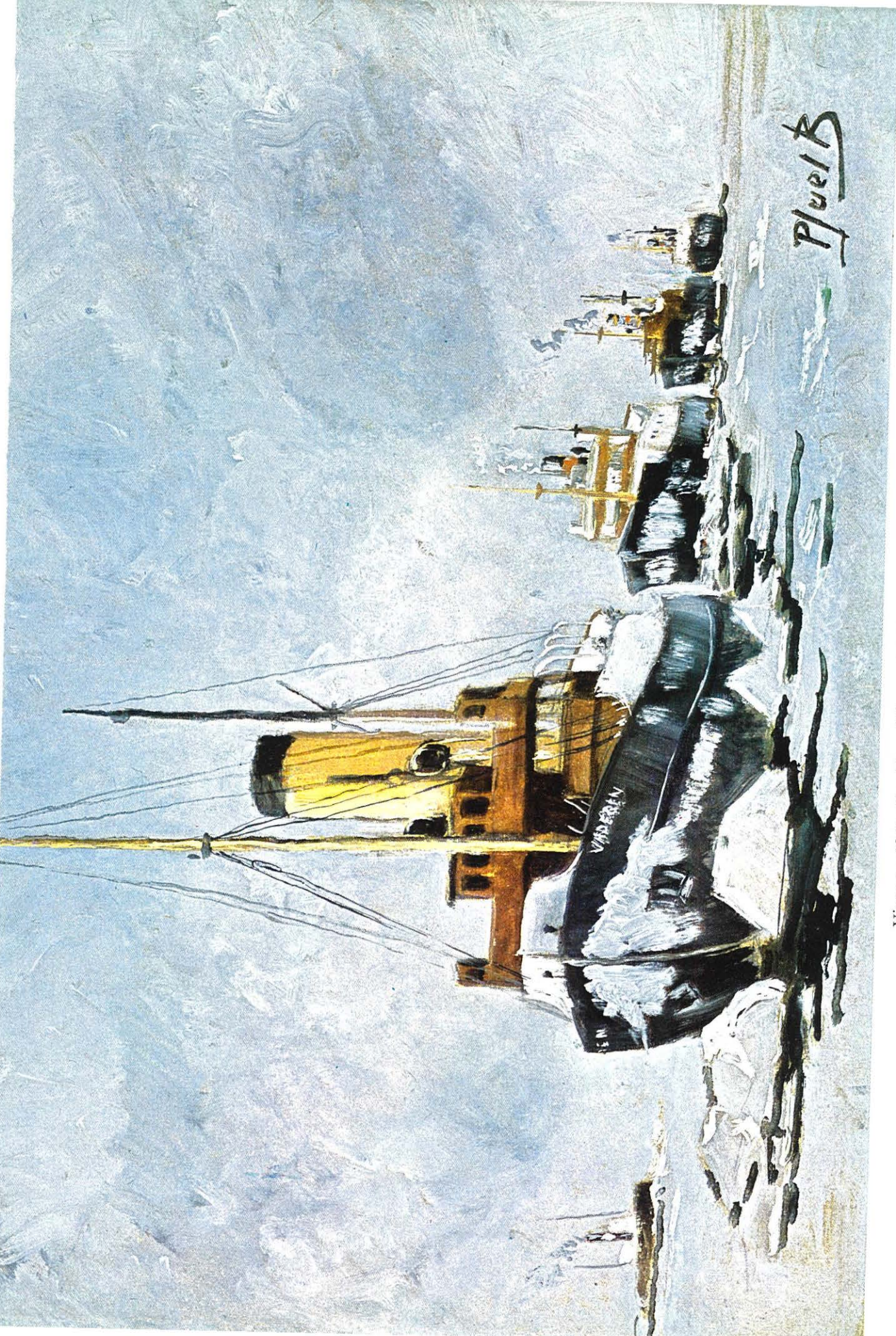
Styrmanden spekulerede på disse kæmpestore og pludselig opståede bølger på det ellers så rolige ocean. På afgørende måde havde de grebet ind i den dramatiske og farlige udvikling om bord. Han gav Durfee en beskrivelse af dem og af skibets giren.

– Så forstår jeg bedre barometeret! udbrød skipperen. – Det stod næsten på jordskælv i formiddag. Derfor opholdt jeg mig på bakken og spejdede efter uvejr i flere timer. Der må have været en undersøisk vulkan i udbrud . . . muligvis et vældigt jordskælv i havbunden.

Carson nikkede samstemmende. Selvfølgelig . . . det kan hænde, at et totalt blikstille ocean kan komme i oprør på grund af kæmpemæssige bølger, som hurtigt forsvinder igen. Naturligvis havde havbunden rystet sig under gode, gamle »Flower«.



Så forstår jeg bedre barometeret! udbrød skipperen . . .



Vinteren 1940: De sidste skibe med kul og koks fra England.

Maleri af P. Juel Bjerring.



Er der ikke en duft af saltvand og tjære fra disse maritime frimærker fra den sydlige halvkugle?

Læs herom på næste side. →

Orkan bragte fred

Af Ib Eichner Larsen

Den store orkan i Apia i 1889 var den mest ødelæggende, man nogen sinde havde været udsat for på Samoa-øerne. Den ramte øerne på et tidspunkt, hvor havnen i Apia var fyldt med krigsskibe fra tre lande – USA, England og Tyskland. Ialt var der syv plus et stort antal af handelsfartøjer af forskellige slags.

Der var al mulig god grund til dette opbud af fremmede flag i det vestlige Samoa netop på dette tidspunkt. Tyskland havde sat sig på hovedparten af handelen i området, så i Berlin var man af den opfattelse, at øerne burde annekteres af »das Vaterland«.

Dette stemte ikke overens med englændernes og amerikanernes planer, og spændingen var som følge heraf ret så hektisk, endog i en sådan grad, at det meget nemt kunne være kommet til en storkonflikt.

Der er nu noget ved frimærker, der taler til drengen i mit, bevares, grånende sind. Hver gang jeg stille sidder og fryder mig over en kollektion af spragledede mærker fra klodens fjerneste egne, står barndommens og ungdommens spændende lektüre pludselig lyslevende for mig: »Skatteøen«, »Mytteriet på Bounty«, Jack Londons og Joseph Conrads malende beskrivelser af livet til søs. Dengang man sejlede i træskibe, men med jernmatroser.

Kik en gang på disse mærker, »dufter« de ikke af saltvand? Øverst fregatten »la Argentina« (Argentina 70 c.), James Cook og »Resolution« (British Antarctic Territory, 15 værdier med opdagelsesrejsende), to mærker fra en serie om Kaptajn William Bligh og »Bounty« (Aitutaki 2 gange, 1, 5 og 8 c.).

Derunder jubilæumsmærke til 300 året for Østindisk Compagnie (St. Helena 1½, 4, 6 og 22½ p), Piratoverfald (Jamaica 30 c.), 200 år for første skib over sydpolarcirklen (Norfolk Island 35 c.), postbåde (Jamaica 5, 10, 15, 50 c.) og nederst den berygtede sørøver Lememe og hans skib »l'Hirondelle« (Mauritius 15 c., 1 og 2,50 Rs.).

Eichner.

Naturen trådte imidlertid til og dæmpede eftertrykkeligt den ophidsede nationalisme. Vinden var sydlig med regn. Den følgende dag var der tydelige tegn på, at der var ved at ske en forværring i vejret, alt imedens barometeret fortsat faldt ildevarslende.

Vejrprofeterne inde på land hævdede, at denne slags vejrlig, i forbindelse med barometer-forholdene, var ganske almindeligt for denne årstid.

Der var ingen, der havde regnet med en så voldsom orkan, som den, der ødelagde flådefartøjerne så alvorligt, at kun det engelske skib »Calliope« undslap. Der var i sandhed tale om en »fredens storm«.

De tre amerikanske fartøjer var skibene »Trenton«, »Nipsic« og »Vandalia«. Af tyske skibe var der »Adler«, »Eber« og »Olga«.

Almindeligvis kommer stormene i Apia-havnen ind fra nordvest, men denne gang blæste det direkte fra nord, hvilket indebar, at fartøjerne i havnen lå fuldstændigt ubeskyttede og var ganske prisgivne voldsomheden og styrken i den værste orkan, der nogen sinde har ramt Samoa.

Alle fartøjerne drev for anker natten over, så da morgenen kom, var hele flåden presset et godt stykke nærmere mod kysten. Klokkeren 17 blev »Eber« slynget mod revet, hvor skibet tilsyneladende begyndte at blive slået i stykker.

»Vandalia« havde trukket så meget i sit anker, at det langsomt rykkede hen mod »Trenton«, om bord på hvilket befandt sig den øverstkommanderende for den amerikanske Stillehavsflåde, kontreadmiral L. A. Kimberley.

Morgenen efter klokken 7.30 blev »Nipsic«, som lå blandt de inderste skibe, blæst på grund på en sandbanke. Fem mand af dens besætning mistede livet under forsøgene på at bringe skibet flot igen.

Det tyske fartøj »Adler« var nu i stor fare, da det om morgenen henimod klokken otte berørte revet med sin stævn. Bølgerne kom med frygtelig kraft, og de var så voldsomme, at »Adler« blev løftet op og placeret oven på revet.

Besætningen blev om bord i et helt døgn, hvor de var udsat for en vedvarende hamren af bølgerne, der slog ind mod revet. Lykkeligvis blev alle besætningsmedlemmerne reddet, men antallet af vrage var nu oppe på tre: »Nipsic«, »Eber« og »Adler«.



Besætningen på de fire skibe, der stadig holdt sig flydende, havde mere end nok at bekymre sig om, da »Vandalia« fortsatte med at rykke sit anker nærmere henimod »Trenton«, som lå faretruende nær ved revet.

I mellemtiden havde man om bord på »Olga« de allerstørste vanskeligheder med ikke at vædre »Calliope«, men det engelske fartøj havde heldigvis et yderst kraftigt maskineri, som hidtil havde formået at holde skibet fri af revet.

Kaptajn Kane på »Calliope« blev stillet over for at skulle træffe beslutningen om, hvorvidt han skulle forsøge at slippe ud på åbent hav og derved sætte skib og mandskab på spil, eller om han skulle sætte fartøjet på grund på stranden.

En strandning ville sandsynligvis resultere i, at skibet blev slået til vrug, men udsigterne for besætningens frelse var bedre.

I bogen »Samoan Hurricane«, udgivet af Naval Historian Foundation, beretter skipperen, hvordan han besluttede at søge ud på åbent vand, så »derfor kappede vi tovene og satte fuld kraft fremad, medens vi søgte at presse hver en smule kraft ud af maskinen, hver en omdrejning af skruen.

Alt gik altså for højeste kraft. På vej ud stod skibet i bogstaveligste forstand på højkant – det vand, der kom ind i stævnen, når skibet »dyppede«, løb ud igen agterude, når det rejste sig igen.« Han

fortsætter: »Det lykkedes mig at komme uden om »Vandalia« uden uheld, men vi gik så tæt på »Trenton«, at vor underste fokkerå ragede ind over hendes dæk. Da »Calliope« hævede sig, rullede hun over til bagbord, og råen, der ragede ind over »Trenton«, gik lige netop fri af hende.«

Flagskibet »Trenton« var nu ganske hjælpeløst, men skibets mandskab stillede sig op på række på dækket, da »Calliope« forsøgte at slippe ud af havnen, og alle som én gav de amerikanske marinere det britiske fartøj tre klingende hurra-råb med på vejen.

Denne var en enkelt af de mange rørende scener, der udspandt sig under orkanen, og kaptajn Kane fortæller, at alle fik tårer i øjnene, så smuk en gestus syntes de, amerikanerne havde vist dem.

Det lykkedes »Calliope« at slippe ud gennem revet på et hængende hår, men selv om skibet gik for fuld maskinkraft, tilbagelagde det dog kun en halv sømil i løbet af en enkelt time. Det var sluppet ud ved bogstavelig talt at løbe spidsrod mellem revets knivskarpe kanter i den smalle åbning. »Vandalia« sank nu hurtigt, og dets besætning så sig nødsaget til at klatre op i master og rigning. Mange blev reddet af »Trenton«, som de blev på, indtil vinden begyndte at løje af igen. »Olga« og »Trenton« blev yderligere beskadiget ved en kollision, dog uden tab af menneskeliv.

Efter stormen viste en optælling af mandskaberne, at mange havde mistet livet: »Vandalia« – 43; »Nipsic« – 7; »Eber« – 76; »Adler« – 20 og »Tren-ton« – 1. Desuden var der et stort antal sårede, som blev plejet og passet af missionærerne eller de indfødte på Samoa. Selv medens orkanen rasede aller-værst, var der i hundredevis af samoanere, som un-

der største livsfare hjalp sømændene med at slippe frelst i land.

Under den herskende nødsituation skelnede sa-moanerne ikke, hvorvidt de fremmede var tyskere, englændere eller amerikanere. De satte deres eget liv på spil for at redde de, som kæmpede i havet for at slippe i land.

'P.T.109'

Af Ib Eichner Larsen



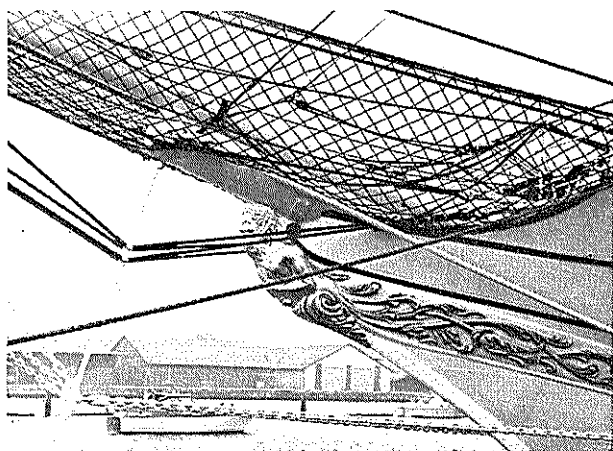
»PT 109« – en rustplet af en patruljebåd fra US Navy – blev et af den 2. verdenskrigs mest berømte fartøjer . . . derfor nu også indlemmet i filateliens umådelig store flåde af berømte skibe. Det sker på et frimærke, udsendt af Solomon Islands, til minde om en dramatisk episode i Stillehavet den 2. august 1943. Hovedpersonen i dramaet var bådens fører, søløjtnant John F. Kennedy – den senere præsident.

Under et togt mod japanske troppetransportskibe bliver »PT 109« sejlet ned af en japansk destroyer. Ti amerikanske marinere overlevede forliset, og den ene kun takket være Kennedys indsats.

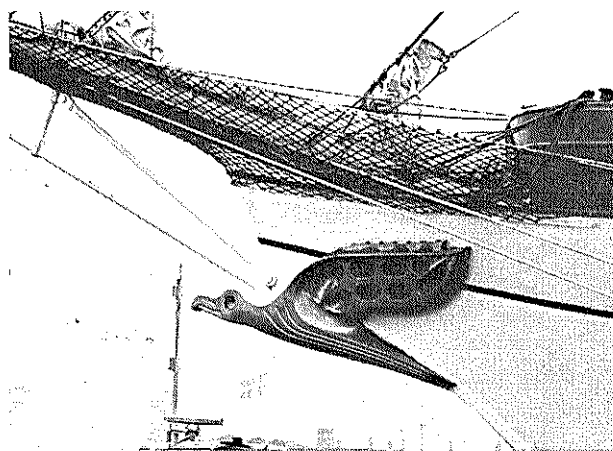
Kammeraten er hårdt såret – Kennedy binder en line til hans redningsvest og svømmer med ham ind

mod land, trækkende den anden i linen, som han holder mellem tænderne. Skjult i nogle indfødtes kano kommer han siden gennem de japanske linier til en amerikansk base, får en patruljebåd stillet til rådighed og redder sine kammerater på øen, hvor de har søgt tilflugt.

Begivenhederne blev siden filmatiseret af Warner Brothers, og optagelserne fandt sted på Munson Island ved Key West, siden base for opmarchen mod Cuba. Det militære udstyr til filmen og de mange statister og filmfolks opdukken gav næring til rygterne om en forestående invasion på Cuba, og Fidel Castro aktiviserede sine spioner. Man blev dog snart klar over, at det hele var film – men få uger senere blev filmen til virkelighed.



Galionsfiguren på statsskoleskibet »Danmark«.



Galionsfiguren på det tyske skoleskib »Gorch Fock«.

I storm og stille med barken »Dortea«

AF HARTVIG M. JØRGENSEN—ILL. AF TH LAUGELUND

Den biscayiske havbugt, som franskmændene helst vil kalde Golfe de Cascoigne efter den franske provins Biscaya, altså Biscayabugten, som den benævnes af alle søfarende, har ikke noget særligt godt omdømme blandt søfolk. Ofte taler man, på rejse ud eller hjem, om at slippe heldigt over Biscayaen. Ved sommertid er vejret dog oftest godt, men ved vintertid er der hyppige og hårde storme, som oftest fra vest eller nordvest, og da sættes der altid en voldsom sø ind i bugten. Mangt et skib har her haft en hård tørt, og hyppigt har skibe lidt svære havarier, mange med forlis til følge. Selv i fint vejr ruller der ofte svære dønninger, opstået ved hårde storme langt ude i Atlanterhavet, ind i bugten.

Mellem Ushant og Kap Finisterre for en frisk brise fra nordvest og for udgående slingrer 3-mastet bark »Dortea« sig vej for fulde sejl med dønningerne rullende ind fra vest. »Dortea« er på vej fra London til Durban. Den har ikke været hjemme i Danmark i lange tider, det nærmeste den kom Danmark denne rejse, var London. Skibets gamle besætning afmønstrede i London, og en ny kom om bord; de fleste var antaget i London, enkelte var sendt over fra Danmark.

Når et skib har fået samlet en ny besætning og står ud til søs med denne nye besætning for første gang, har de fleste aldrig set hverandre før. Der kan være et par kammerater, der har mødt hinanden i land, medens de gik og søgte hyre, eller måske har de været sammen i deres forrige skib. Nu mødes de alle i skibets lugar, i hvilket de nu skal leve sammen en halv snes mand, dag ud og dag ind i månedsvis. Her skal de sove, spise, læse, skrive eller måske lave hobbyarbejder som f.eks. model- eller flaskeskibe. Her skal de samtale og diskutere, måske skændes, ja . . . måske slås. Dette er deres hjem, men den køje, de ved ankomsten om bord hurtigst muligt vælger sig ud, er deres eneste retmæssige fristed og ejendom, hvorover de hver for sig hersker uindskrænket og enevældigt. Det øvrige område i lokalet må deles med alle de andre beboere. Med stor omhu ordner hver mand sin køje, alt efter behov. Sætter hylder op og lignende, så alle éns ejendele kan få plads i køjen foruden én selv.

»Dortea« havde agten for fokkemasten et stort dækshus, der rummede hele dæksbesætningen. 12 mand boede i et stort lugar, og så var der et lille lugar med 4 køjer, hvor tømmermand, seilmager og kokken boede; desuden rummede huset kabyssen og en lille tømrer-shop. I poop'en agter boede kaptajnen, 2 styrmand og hovræsteren. Normalt var der seks mand på vagten, men i Passaten, eller hvor man ellers kunne forvente nogenlunde stabilt, fint vejr, var der kun 4 mand på vagten, idet de andre 2 mand fra hver vagt blev sat til at være dagmænd og altså arbejdede fra kl. 6 morgen til 6 aften og havde fri resten af døgnet; dog skulle de være med, når der beordredes »alle mand på dækket«.

Skibe benævntes ofte af dem, der havde sejlet med dem, enten som gode eller dårlige. Det kunne bero på selve skibet, idet det kunne have tunge og meget upraktiske grejer, der gjorde arbejdsvilkårene hårde og vanskelige, hvor godt alt andet end blev tilrettelagt eller håndteret. Men den slags blev der i reglen båret noget over med, når blot forholdet mellem menneskene om bord i øvrigt var i orden.

Nu efter 14 dage ud fra London var man ved at kende hinanden om bord i »Dortea«, havde taget højde af hinanden og lagt mærke til, hvorledes hver enkelt opførte sig sømandsmæssigt set. Styrmandene havde dannet sig et indtryk af, hvad de kunne vente sig af hvert enkelt medlem af deres respektive vagter i særlige situationer.

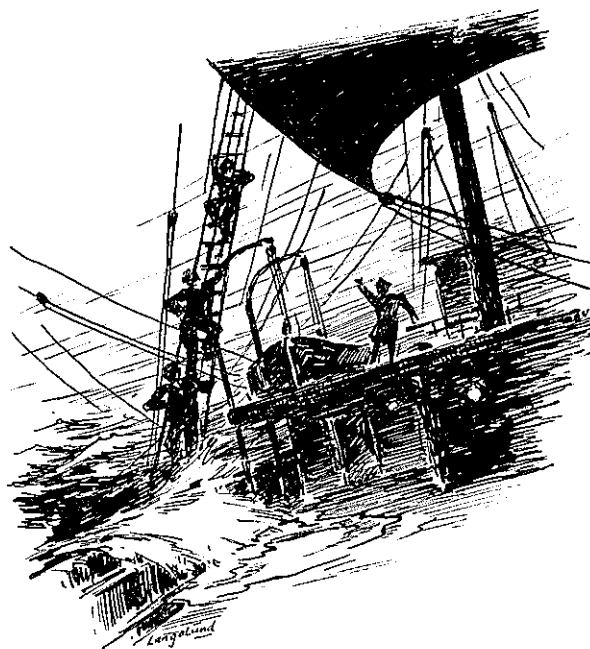
Blandt de 12 mand i det store lugar var matroserne Anders Nielsen og Arnold Madsen, begge omkring 20 år gamle. De havde truffet hinanden i London efter at være kommet i land fra hver sit sejl-skib, med hvilke de havde gjort lange rejser. Efter et par uger i land søgte de hyre sammen og fik så hyre med »Dortea«. Anders var fra Jylland, havde sejlet siden han blev konfirmeret. Arnold var fra Sjælland, havde fortsat fra skolen på gymnasiet og havde taget studentereksamen, hvorpå han brød af og stak til søs. Anders og Arnold var blevet gode venner; det gjorde ingen forskel, at Arnold stammede fra et intellektuelt hjem med en akademisk fader, og Anders kom fra et arbejderhjem og kun havde en mådelig uddannelse. De havde mærket,

uden egentlig at tænke over det, at de var på bølgelængde. Deres tankebaner gik meget nær i samme retning. Deres samtaler på tomandshånd drejede sig naturligvis mest om skibe, om søen og om livet, som sømanden lever det.

Men ofte, på Arnolds foranledning, kunne samtalen dreje sig om andre ting og forhold. Anders hørte med stor interesse på Arnold, når han berettede om sit hjem. Det var et hjem, hvor personer, om hvem man kunne læse i aviserne, mødtes, og som var kendte over det ganske land. Men Anders læste ikke aviser; i langfarten så man sjældent eller aldrig aviser, og Anders kendte kun få eller ingen navne på mænd, der ellers var kendte af alle i landet, heller ikke hvad de var blevet så berømte for, men ved at høre Arnold fortælle fattede han interesse for disse forhold og huskede navnene på disse personer, og hvad de stod for. Han prøvede for sit indre blik at forestille sig, hvorledes dette hjem måtte være, hvor disse personer færdedes på helt naturlig måde. Men han havde ikke nogen baggrund eller tidligere oplevelser, så han kunne danne sig et korrekt billede af disse mennesker eller deres omgivelser. Han havde kun sit eget fattige hjem at sammenligne med. Det billede, han dannede sig, blev af en slags overnaturlige mennesker, og havde han truffet nogen af dem, ville han være blevet højlig forbavset over, at de på godt og ondt ikke var meget anderledes end alle andre mennesker, og uden at han vidste det, var der mange, han havde mødt og kendt iblandt de fattigste i folket, der i menneskelig moralsk henseende var af en højere standard end adskillige af disse kendte personligheder. Men Anders mente, at når de var blevet så kendte og havde fået så stor en indflydelse, måtte de også være mere end almindelig hæderlige, ærlige og fine mennesker, slet ikke at sammenligne med andre almindelige mennesker.

Det havde været 14 dage at komme ud af Themsenfloden, ned gennem Kanalen og et stykke ud i Biscayabugten, og »Dortea«s besætning havde nu efterhånden taget ganske godt bestik af hverandre, og selv om der var mange højst forskellige karakterer repræsenterede om bord, kunne det se ud til, at forholdet om bord kunne blive godt. Anders og Arnold var kommet på styrbord (2. styrmands) vagt, og som én af de andre af ialt 6 kammerater på vagten havde man matros Henrik Jonsen, først i tyverne, stor og kraftig; han havde vist sig at være en dygtig sømand. Hidtil havde Anders og Arnold ikke haft noget fortroligt forhold til ham, men forholdt sig ligesom afventende.

En dag, efter at de havde haft formiddagsvagten og sad med middagsmaden ved det store bord midt i lugaren, faldt samtalen på den lange tid, det havde taget at komme Kanalen ud. Herunder bemærkede Henrik: »Når man er så forsigtig som skipperen her, der ikke tør sejle, fordi der er lidt dis, kommer man jo ingen vegne.«



Man kappedes – vagterne imellem – om at komme først op og gøre sejl fast.

Hertil svarede Anders: »Jeg synes ikke, man kan bebrejde skipperen, at han i et så befærdet farvand som den Engelske Kanal udviser forsigtighed og ikke fører større sejlpres, end at man kan udføre hurtige manøvrer i usigtbart vejr, dersom man pludselig skulle befinde sig i en farlig position over for et andet skib, eller af uberegnelige strømsætninger skulle være sat for nær land eller farlige grunde.«

Henrik svarede: »Jeg har mere end én gang været med til i større skibe end dette i tæt dis og kuling med fair vind at føre alt, der kunne trække og mase sig hele Kanalen ud fra Dover til Ushant.«

Anders havde ikke lyst til at diskutere sagen videre, så der blev ikke tal mere om det.

Om formiddagen var vinden frisket op, og man havde bjærget røjlerne og overbramsejlene, men vinden tog til i styrke, og først på eftm. blæste det hårdt, og søen havde rejst sig. Så lød 1. styrmands fløjte, og et øjeblik efter kom en matros af vagten ind i lugaren og råbte: »Alle mand på dækket, der skal bjærges sejl.«

Man tumlede ud af køjerne, fik i hast tøj, olietøj og søstøvler på og gik sammen ud på dækket. Bagbords vagt havde allerede gjort underbramsejlene, mesanen og klyverne fast. Nu gik man i gang med storsejlet og fokken. Da de var gjort fast, gik bb vagt til forreovermærsejl og stb vagt til storeovermærsejl. Henholdsvis 1. styrmand og 2. styrmand firede dem af, og deres respektive vagter halede i de tilhørende nedhalere og gårdinger. Da sejlene var firet af og givet op, gik man op og gjorde dem fast. Det blev 2. styrmand vagt, der blev først færdig med deres sejl og kom først ned på dækket igen. Da derpå dækket var klaret op, varskoede 1. styrmand: »Gå ind, frivagt.«

I lugaren tog man olietøjet af. Der var ikke tid til mere søvn, for det var næsten tiden til aftenmaden og derpå følgende vagtskifte. Der udspandt sig en diskussion mellem Arnold og Henrik, idet Henrik gjorde vrøvl over, at man kappedes vagterne imellem om at blive først færdige med at gøre sejl fast. Han sagde: »I det år, jeg sejlede med S/S »Hobart«, fandt jeg ud af, at kappestriden mellem matroser i sejskibene er af det onde. Dér kappes man om, hvem der hurtigst kan lave de fineste splejse, hvem der bedst kan lægge et nokbåndsel på et råsejl, hvem der hurtigst og bedst kan gøre et sejl fast og meget andet. Vi skal ikke kappes. Vi skal naturligvis gøre et ordentlig sømandsmæssigt arbejde, men ikke pukke som dyr, bare for at rederen derhjemme kan sidde i sin store villa og skovle de penge hjem, vi rakker rundt på havene og tjener ind til ham.«

Dertil svarede Arnold: »Der må nu engang være redere, folk, der har evner, vilje og dristighed nok til at sætte skibe i søen med al den risiko for, at det slår fejl økonomisk. Uden denne foretagsomhed ville vi ikke have noget skib at sejle med. Du taler om dampskibe, at man dér om bord ikke kender til at kappes om at udføre et godt arbejde. Men det er vel mere som en fabrik, næsten alt drives af maskiner, der bare skal passes. Her i sejskibene er vi helt anderledes afhængige af naturen, af vind og sø og ikke mindst af hverandre indbyrdes og hver enkelt mands indsats, prisgivet som vi er naturkræfternes nåde eller unåde. Her er det således, at kan eller vil en enkelt man ikke gøre det, han er mønstret til, går det ud over alle kammeraterne, det kan endda i farlige situationer koste dem livet.«

Henrik svarede: »Selvfølgelig skal enhver kunne sit kram og være sin stilling voksen, men det gør ikke forholdet mindre uretfærdigt mellem ejeren og de, der træller i hans ofte dårligt udrustede og dårligt forsynede skibe.«

Anders og et par andre matroser holdt med Arnold og sagde, at alle jo ikke kunne være redere, og nogle måtte der jo til at sejle skibene. De mente heller ikke, forholdene i »Dortea« var således, at man behøvede at være gale på rederen, selv om han måske nok havde det en del mere komfortabelt end dem, der sejlede hans skibe.

Der blev skaffet, og kort efter var det vagtskifte. Man fik olietøjet på igen, der blev løst af ved ror og udkig. Resten af vagten holdt sig klar til eventuelt at blive kaldt på dækket, dersom der skete forandringer i vind, vejr eller lignende.

Skibet lå nu underdrejet for stb halse og arbejdede en del i den nu svære sø. Af og til tog den en sø indenbords. Den buldrede og larmede, idet den væltede sig mod dækshuset, men skibet rejste sig op på bølgetoppene. Ved skibets bevægelser fossede vandmasserne omkring på dækket, indtil de var forsvundet ud gennem lænseportene, og så var der klar til nye vandmasser.

Inde i lugaren over bordet midt i rummet hang

petroleumslampen og svingede i takt til skibets slingring, skyggen fra lampens skærm vandrede op og ned og rundt omkring ad køjer og skodder, følgende lampens bevægelser. I køjerne, der kransede lugaren, lå nu de seks mand af bagbords vagt i dyb søvn. Ved bordet havde de ledige af styrbords vagt sat sig med olietøj og søstøvler på klar til at fare ud på dækket med øjeblikks varsel. De førte dæmpet samtale, selv om der vel nok skulle meget til for at vække de sovende af deres dybe, hårdt tiltrængte søvn. Deres samtale var igen kommet ind på emnet: Livet til søs og livet i land. Henrik var til rors, Anders og Arnold sad over for hinanden, og Arnold bemærkede: »Her ligger vi nu underdrejet i storm. Vandet vælter ind over os. Skibet slingrer og vælter sig omkring. Hele tiden må vi vogte vore skridt og være klar til at holde os fast. Det er blevet os helt naturligt, og vi gør det ganske mekanisk, selv mændene i køjerne dér i deres søvn stemmer sig fast i køjen for ikke at rulle rundt. Uden at vi går og tænker derpå, kan der hvert øjeblik ske et eller andet derude på dækket eller i rigningen, der sætter hele skibets eksistens og vore liv i overhængende fare. Denne situation er vi udsat for mangfoldige gange hver eneste rejse. I stedet for kunne vi være blevet i land, have skaffet os et farefrit arbejde at gå til hver morgen og hver aften vende hjem fra til et fredfyldt samvær med familie og venner. Hvorfor har vi da kastet os ud i dette her? Dertil er at sige: Disse storme og andre ubehagelige tildragelser i de søfarendes liv er trods alt kun episoder i et rigt afvekslende liv. Disse episoder gør, at vi så meget mere værdsætter den dejlige sejlsads under passatvindenes milde susen eller over oceanerne i somrenes sollyse varme tid, og efter passager med både storme og smukt vejr nyder vi opholdet i fjerne eksotiske havne og byer med særprægede folkeslag og spændende oplevelser, for så en dag at sætte kursen mod de hjemlige strande, og hjemkomsten vil da være en oplevelse ingen, der ikke har erfaret det, kan forestille sig. Men er man først blevet sømand, da drages man snart igen ud til livet med de fjerne horisonter til alle sider, ud til storme som til magsvejr, til fremmede lande og mærkelige havne. Man snører randslen, og atter en gang drager man afsted mod det ukendte.«

Ved siden af Anders sad en svensk matros. Han var ca. 40 år og var også antaget i selve London. Han bemærkede nu: »Det er sandt, at når man er 20 år og er blevet fortrolig med sølivet, higer man stadig tilbage, men for mange kommer derefter en tid, hvor de føler mere trang til stabilitet i livet, og det er navnlig, når de har mødt en pige, de kunne tænke sig at stifte familie med. Men en sømand burde faktisk aldrig stifte familie, for det kan ingen af parterne være tjent med. Ofte må han være borte i årevis, og breve er månedsvis om at nå frem, mange går tabt. Når han omsider kommer hjem, er han en fremmed for sin kone og endnu mere for sine børn.



Mændene skyndte sig agterover gennem vandet, der endnu fossede rundt på dækket . . .

Men alt dette er noget, ingen 14- til 20-årige skænkere en tanke, når eventyrlysten betager dem, og som årene går bliver det vanskeligere for dem at få arbejde i land. De må fortsætte det omflakkende liv til søs.«

»Ja, det er jo nok rigtigt, som Gustaf siger«, svarede Anders, »men jeg har mødt mange ælde matroser, der stadigvæk er glæde for at sejle og ikke kunne tænke sig at tage fast ophold i land, også selv om de havde kone og børn, og jeg for min part regner ikke med at holde op med at sejle til søs.«

Netop som Anders havde sagt dette, tog skibet en kraftig overhaling, og man hørte en vældig sø med bulder og larm vælte sig ind over skibet. Lampen tog sig en svingtur så langt, den kunne række. Mændene hagede sig fast i det solidt fastsurrede bord. Det mærkedes på skibet, at det var bordefyldt. Meget tungt, under vandmassernes vægt, rejste barken sig op igen over bølgetoppen.

»Det var en rigtig Biscayadukkert, vi dér fik,« sagde Gustaf, »nu håber vi alting holder, dersom vi får mange af den slags.« Alle lyttede efter, om der skulle være en eller anden usædvanlig lyd derude fra, og pludselig lød 2. styrmands fløjte. Hurtigt følte man efter, om olietøjet sad godt og tæt på de steder, hvor vand kunne trænge ind; så åbnede Gustaf forsigtigt den øverste halvdel af læ dør og så efter, hvor meget vand der var på dækket, og da der i øjeblikket syntes roligt og klar bane, åbnede han

også nederste halvdel af døren og trådte ud over det knæhøje dørtrin. De andre fulgte hurtigt efter ham og lukkede døren forsvarligt. De skyndte sig agterover gennem vandet, der endnu fossede rundt på dækket følgende skibets bevægelser, idet de var klar til at hænge sig fast i livlinen, dersom en sø skulle bryde ind over dem. Livlinen var en stålwire spændt ud langs dækket fra for til agter i en højde over dækket, så man lige netop kunne nå den og hænge sig fast i den, dersom man skulle blive overrasket af en svær sø, når man var på vej langs dækket.

Da de nåede frem til poop'ens forkant, mødtes de af 2. styrmand. Skipperen sås stående oppe på poop'en. Døren i forkant af poop'en var slået løs af den svære sø, der kom ind kort i forvejen, og der var trængt en del vand ind i styrmændenes og hovmesterens lugarer; nu måtte man se at få døren tæt og foreløbig befæstet. 2. styrmand sendte Anders og en letmatros hen at purre tømmermanden ud og samtidig sige ham, hvad der skulle gøres og hjælpe ham med at få de materialer og redskaber, der skulle bruges, hentet frem. De to mand begav sig på vej. Derpå skulle Arnold og Gustaf med 2. styrmand gå en runde dækket rundt og se efter, at der ikke var sket andre ting. Undervejs måtte de flere gange bringe sig i sikkerhed for søer, der kom ind over dækket.

Det viste sig, at alt var i orden, og da de kom tilbage til poop'en, var tømmermanden og hans hjælper i fuld gang med at tætne og sikre døren. I mellemtiden havde Gustaf afløst manden på udkig, og denne havde afløst Henrik ved roret. Da døren var behørigt sikret, gav 2. styrmand besked om, at de nu igen kunne gå hen og bare holde sig klar.

De 4 mand og tømmermanden begav sig på vej forefter i mørket. Midtskibs, ud for stormasten, råbte tømmermanden pludselig: Pas på! Nu kommer der én. Alle sprang til det, der var dem nærmest at få fat i. Tømmermanden og Arnold hagede sig fast i livlinen. Anders kom i en fart op på naglebænken ved stormasten og holdt sig fast i enderne, der førtes ned til naglebænken. Henrik og letmatrosen var lidt længere fremme ud for storlugen, og inden de nåede at få fat i livlinen, brød søen in over dem, og de rustchede med ud mod læ skanseklædning. Her var de heldige at få tag i underbraserne fra fortoppen, der stod fast på naglebænken. I samme øjeblik lagde barken læ lønning under vand, og søen fra læ kom ind over de to og begravede dem, og det kostede alle deres kræfter at holde fast mod vandets pres, der var nær ved at trække deres arme af led. Det var lige ved at være for meget for letmatrosen, og til sidst slap han sit greb og var ved at blive ført med af vandmasserne, men samtidig begyndte barken at rejse sig, og Henrik fik tag i letmatrosen og holdt ham fast, til de begge kunne komme ind og få tag i livlinen. Da lidt senere skibet for en kort periode var mere i ro, og det meste af vandet på dækket var



Tømmermanden og Arnold hagede sig fast i livlinen . . .

forsvundet, kom de allesammen velbeholdne ind i lugaren. Henrik og letmatrosen var dyngvåde til skindet efter at have været helt under vand i flere minutter.

En halv time senere var det tid at purre bb vagt ud. De kom op, fik tøj, olietøj og søstøvler på. Kl. 12 midnat ved 8 glas begav begge vagter sig agterud og stillede op foran poop'en. Da 2. styrmand fra poop'en havde set, at ingen manglede, råbte han: »Løs af ved ror og udkig.« Så gik stb vagt ind, klædte sig af og gik til køjs for at sove til kl. 3.40.

I løbet af det følgende døgn flovede vinden af, søen lagde sig, og efterhånden sattes alle sejl; der styredes kurs, og for hver dag kom man mere og mere sydover; vejret blev for hver dag mildere og bedre, og så en dag var man i Nordostpassaten. Med alle sejl til, med den friske vind hele tiden fra samme hjørne, stævnedes barken med skum for boven mod syd. Dag og nat stod sejlene fast i samme stilling uden at røres.

Så snart man kom i mere stabile vejrforhold blev 2 mand fra hver vagt sat til at være dagmænd. Fra stb vagt blev det Gustaf og Anders. Deres arbejdstid var fra kl. 6 morgen til 6 aften med $\frac{1}{2}$ times fro-

kost kl. 8, en times middag kl. 12 og en $\frac{1}{2}$ times kaffetid kl. 3 eftm.

Gustaf hjalp næsten hver dag sejlmagere med sejlmagerarbejde, dels med at sy helt nye sejl, dels med at reparere gamle. Anders blev topsgast på stortoppen og skulle dermed sørge for, at alt på denne var i orden. En matros fra bb vagt havde for toppen og mesanen. Ellers var man beskæftiget med at vaske, banke og skrabe rust, mønje og male.

En aften i Nordostpassaten efter vagtskifte kl. 7, satte Anders og Arnold sig på storlugen sammen for at nyde en af de sparsomme ledige stunder, i hvilke der ikke skulle arbejdes, være til rors eller på udkig, spises eller soves. Anders var fri efter dagmandsarbejde, og Arnold havde frivagt til mindat. De sad og så ud over søen mod læ. Fra luvart kastede månen sit lys i en bred, sølvblank stribe over vandet fra kimmingen og til skibet. Højt over dem bredte sejlene sig ud under vindens pres, og til skibets duven i den svage sø hørtes lyde fra rigningen, knirken i en blok, slag af en ende mod en rundholdt, talrige mangearterede lyde, særegne for et skib under sejl, og som gjorde, at det følte, som var det et levende væsen.

Anders og Arnold drøftede forholdene om bord, således som de havde udviklet sig under rejsen, og kom til det resultat, at alt var forløbet nogenlunde tilfredsstillende. Kammeratskabet i lugaren var godt, og forholdet til officererne var der heller ikke noget i vejen med. Kosten havde været så god, som man kunne forvente det, og arbejdet var, som det var normalt i sejlskibe af denne type.

»Ja,« sagde Arnold, »vi kan vel sige, vi var heldige, da vi fik hyre i London denne gang – man kan ellers komme ud for mange skrappe »hard cases«, især hvis man kommer i en tysker. Men nu kunne jeg godt tænke mig, at vi med »Dortea« fik en last hjem til Danmark. Nu har jeg snart fartet længe nok omkring og kunne tænke mig at komme hjem og hilse på dem derhjemme.«

Anders overvejede et øjeblik, og svarede så: »Jeg har ikke rigtig tænkt på at rejse hjem endnu. Så længe alt går godt her, har jeg ikke rigtig lyst til at komme hjem, for der er ikke noget, der tiltrækker mig; her føler jeg mig mere fri og godt tilpas.«

»Også jeg befinder mig rigtig godt her,« sagde Arnold, »men jeg tænker på fremtiden. Der er ingen plan i at farte rundt på verdenshavene på denne måde uden et fast mål at styre efter, og jeg har tænkt mig, når jeg kommer hjem, at søge ind på navigationsskolen og få en maritim uddannelse.«

Denne udtalelse overraskede Anders. Han grundede lidt over den og svarede så: »Sådan har jeg ikke før tænkt over det, men det er naturligvis rigtigt især for dig med din uddannelse.«

Henrik var kommet til og havde hørt sidste del af samtalen. Han blandede sig nu og sagde til Arnold: »Nå så du skal være rederhåndlanger og slavepisker, jeg synes ellers, vi trænger til flere, der kan stå op og tale sømandens sag, og som kan gøre en indsats

for Sømændenes Forbund, så det kan blive stærkt og i stand til at sætte rederne stolen for døren og tvinge dem til at forbedre vore forhold om bord og give os bedre hyrer. Rederne betragter os kun som et nødvendigt onde, der er til for at skaffe dem større og større fortjeneste.»

Arnold svarede hertil: »Det er nu ikke alle reder, der er, som du siger. Selvfølgelig er de ude på at tjene penge. Ethver normalt menneske ønsker at skabe fremgang og stabile forhold for sig og sine, det ligger i ens natur, og når det går godt for ham, standser han ikke op, men fortsætter og sørger for at det, han har skabt, stadig forøges. Og er det et rederi, vil han også hele tiden søge at gøre det større og større og mere rentabelt, og når du siger, rederne betragter os som et nødvendigt onde, kan det kun gælde enkelte undtagelser af dem. En reder kan fremme sit rederi ved dygtige dispositioner i fremskaffelse af gode indbringende fragter, men han må også passe på omkostningerne ved skibets drift, derunder også mandskabets hyre og forplejning, og da er der vel de reder, der er villige til at trykke hyrerne så langt ned som muligt uden hensyn til, at det måske kan være under sultegrænsen for sømanden og hans familie. Her har du da ret, når du siger, at man må have et stærkt forbund, der overfor sådanne reder kan fremtvinge en menneskeværdig løn og dermed menneskeværdige levevilkår. Det kan ikke være rigtigt, at en sømand ikke skulle kunne stille mod at blive styrmand eller skipper. De er jo dog trods alt kun i rederens tjeneste på samme måde som vi andre, men med større ansvar og ikke nær så frit stillet som vi.«

Under samtalen var der slået 8 glas, og nu sagde både Arnold og Henrik, at de ville til køjs, for de skulle på vagt fra midnat til kl. 4 morgen. Anders sad endnu en tid og nød at se ud over havet, der glitrede i månens skin, nød at høre vinden suse i rig og sejl og føle skibets bløde bevægelser. Han syntes, han havde det dejligt og følte sig godt tilpas, og umærkeligt gled tankerne tilbage til fortiden og til de mennesker, der havde været forbundet med den og til det fattige hjem i byen. Han mindedes faderen, hårdt arbejdende, men også hård af sind. Forholdet mellem dem havde aldrig været godt, og trods faderens hårde arbejde, blev der dog aldrig andet end stor fattigdom i hjemmet, fordi faderen, uden at være egentlig fordrukken, brugte mange penge på sig selv og kammerater på værtshuse efter fyraften. Anders så for sig moderens forslidte skikkelse, som hun kæmpede og sled for at få det meste ud af det lidt, der var, for at især de 5 børn ikke skulle hverken sulte eller fryse. Pludselig følte han dyb medlidenhed med den fattige moder, der lod sig hundse med af den hensynsløse fader, som han sagde til sig selv, han vist nok hadede; i hvert fald var det ikke blide følelser, han nærrede for sin fader. Han havde aldrig talt til nogen om sit hjem i de skibe, han havde været, men det var heller aldrig faldet

for; det var meget sjældent, nogen om bord talte om deres hjem, man havde altid helt andre ting i tankerne og at tale om; for dem alle var hjemmet blevet noget fjernt. Det var først her i »Dortea«, at hjemmet var blevet samtaleemne mellem Anders og Arnold, mest fordi Arnold hele tiden var meget optaget af sit hjem, og nu, da han sad her alene, forsøgte Anders igen at forestille sig, hvorledes det ville være at have en fader som Arnolds, som man kunne tale med, sådan som Arnold kunne det med sin, og en moder, der, som Arnolds, havde lige så meget at skulle have sagt som faderen, og hvor man følte, at begge forældrene var af samme mening om så at sige alt, især hvad angik børnene, ikke som hjemme hos Anders, hvor de bestandig skændtes om alt. Anders følte, at for Arnold måtte det være dejligt at komme hjem.

Endnu et stykke tid sad Anders i tanker om fortid og nutid. Da han til sidst rejste sig for at gå til køjs, var månen kommet så højt på himlen, at den ikke mere kastede en lysstribe hen over vandet, men lyste klart og ensartet ud til alle sider, helt til kimmingens rand. Spredt over himlen fór skyer afsted, af og til gled en af dem hen over månens ansigt, og dens lys fordunkledes for en kort periode, og så lige så pludselig, som den var forsvundet, brød månen frem bag skyen og strålede igen i al sin glans.

Men under månens og stjernernes skin på de hvide sejl og til vindens musik i takkelagen ilede »Dortea« mod sit mål, mil efter mil forsvandt i kølvandsstribens morild, og for hver nat, der gik, sank Polarstjernen og Karlsruvognen mere og mere mod horisonten i nord for til sidst helt at forsvinde, medens Syd-



Henrik fik tag i letmatrosen og holdt ham fast . . .

korset tonede frem mod syd. Nordostpassaten blev svagere og ustadig, den døde helt hen, og det blev stille; men dønningerne, der kom langvejs fra, bragte skibet til at slingre, og sejlene, der hang slapt ned, buldrede og larmede, idet de svingede frem og tilbage og slog mod master, vant, stag eller barduner. Af og til kunne der komme en luftning, og straks lød styrmandens fløjte med efterfølgende ordre til for vagten at gå til braserne, så sejlene hurtigst muligt kunne blive stillet ind efter retningen, luftningen kom fra i det håb, at den skulle bringe skibet et stykke videre og måske være forvarsel om vinden, der skulle sætte fart og fremdrift i barken igen. Ind imellem kom der svære regnbyger, enkelte af dem med megen vind. Under bygerne, når lejlighed gaves, samlede vagten, somme tider også frivagten, regnvand. Man stillede tønder under afløbene fra dækshustaget og fra bak og poop og bar derfra vandet i pøse til 2 store tønder under bakken. Det var folkenes vaskevand.

Dagene gik. »Dortea« rullede og slingrede, sejlene larmede – de af dem, der ikke var givet op og hang i gårdingerne. Gang på gang dagene igennem fór man til braserne for at fange den mindste luftning, der hver gang kom fra forskellig retning. Skipperen blev mere og mere irriteret for hver dag, der forlængede rejsen, og man ikke kom videre. Også folkene blev irriterede ved den evige slingerage, ved den samme utålelige lyd fra sejlenes klapren og ved de utallige gange på vagten, der skulle brases. Ofte var man næppe færdig med brasningen, før vindpustet, man havde braset for, døde bort, men et stykke tid efter følte skipperen, at et vindpust var på vej fra en hel anden kant, og straks måtte man i gang med at brase på ny. Det skete dog også, at der kom en smule vind fra den rigtige kant, og som varede en dags tid. Om sider nåede man Ækvator, og et par mand, der ikke før havde været på den sydlige halvkugle, blev behørigt døbt, idet Neptun med hele sit hof og sine embedsmænd kom om bord og lod foretage det fornødne. Men efter Ækvator blev det ikke anderledes med vejret, og før man fik Sydostpassaten, var 14 dage gået med denne enerverende sejlads.

En nat, stadigvæk i stille, på 2. styrmands vagt ved 2-tiden, kom der atter et pust, denne gang ret agterind, og skønt 2. styrmand $\frac{1}{2}$ time forinden med sin vagt havde stillet ræerne ind for et vindpust, der kom fra en hel anden retning, måtte han nu bestemme sig til at gå i gang igen; for måske kunne skipperen pludselig komme op og opdage, at der ikke var braset rundt for denne nye vind. Skipperen var en rolig mand, alligevel var han efterhånden stærkt irriteret over den lange periode i stillebæltet, så mod sædvane kunne han godt nu vågne om natten og komme op for at se, om der skulle være kommet vind. Så 2. styrmand fløjtede, og da fløjtetørnen kom ilende fra lugaren, råbte styrmanden: »Stb. storbraser«. Hvorefter han selv gik til bb storbraser og begyndte at slække af på dem, så snart mændene

var klar til at hale. Han stillede ræerne firkant, og da stortoppen var færdig, varskoede han: »Stb forbraser,« og det samme gentog sig her.

Ved fokkebraseren halede Henrik i forhånd og efter ham Arnold og til sidst letmatrosen, der skulle tage og holde tørn til kofilnaglen, når braseren var ved at blive tot. Det gjorde han ikke hurtigt nok, og Henrik skældte ud. Arnold mente, man nok kunne vente lidt endnu, før man tog tørn. Over denne bagatel kom der et heftigt skænderi i gang. Det måtte dog afbrydes, da 2. styrmand fra bb side håbte: »Hal tot og sæt fast« og »hal mæsebraser«. Da alt var tot og fast, og 2. styrmand gav besked på at klare op, og at letmatrosen skulle gå på udkig igen, fortsatte Henrik og Arnold skænderiet, men så blev der slået 6 glas, og Henrik skulle på udkig. Ved vagtskifte kl. 4 blev der ikke sagt mere; man gik hurtigt til køjs. Om dagen fortalte Arnold om hændelsen til Anders. De blev enige om, at det var bedst at undgå splid og spektakel i lugaren, og de ville ikke udfordre Henrik, dersom han selv forholdt sig neutral.

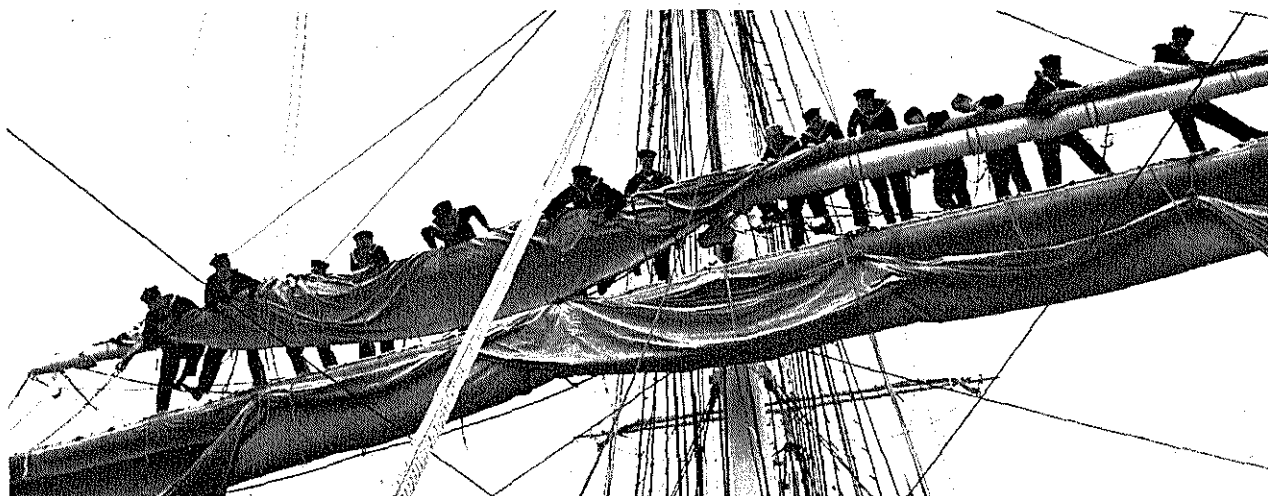
Dagen efter kom Sydostpassaten. Igen stod alle sejl hårdt udspændte, og der var skum for boven; alle åndede lettet op. Efter skænderiet herskede der en kølig atmosfære i lugaren et stykke tid, idet der var en tendens til, at der dannedes to partier, men nu var man i passaten, og det havde en beroligende indflydelse. Som dagene gik blev forholdet mindre spændt, og da der ikke hændte noget, der kunne fremkalde uoverensstemmelser, gik dagene deres rolige rutinemæssige gang.

Man tabte Sydostpassaten, og en dag fik man land i sigte langt ude om bagbord. En bjergtop tonede frem ca. 10 sm. borte mod den østlige horisont. Det var vulkanøen Tristan da Cunha. Det var så nyt at se land, efter at man i over 2 måneder kun havde set vand og himlen med dens skyer. Hele dagen, ved hver lejlighed, stirrede man mod denne mørke silhouet, og gjorde sig tanker om, hvad der mon foregik derinde på denne fjerne, ensomme ø. Men så forsvandt den i havet, som var den steget op deraf, og rejsen fortsattes nu med kurs østover.

Nu var også dagmændene kommet på vagt igen. Rejsen fortsattes med skiftende vejrforhold, men en dag befandt barken sig i en forrygende vestenstorm lænsende for små sejl. Vældige søer fulgte den på vej og passerede den; af og til kikkede en af dem inderbords og fyldte op fra for til agter. Det var sejlads, så det kunne forslå, og selv Henrik mente, det vist nok var ved at være for farligt, og at det måske kunne blive for sent at hive skibet til for vejret.

På stormens anden dag rasede barken af sted gennem det endnu mere oprørte hav. Der var to mand til rors, og de var surret fast med seler, for under en sådan sejlads var den hård at styre, og der skulle passes vældigt på, at skibet ikke selv overtog styringen og sendte dem alle til undergang. Først på eftm. på 2. styrmands vagt stod Henrik og letmatrosen til rors.

(Fortsættes side 65)



Kaj Lund:

Sejlskibenes tid er ikke forbi

I forbindelse med olierestriktionerne sidste vinter og med megen snak og skriveri om energikrise benyttede en tysk ingeniør, Wilhelm Prölls, lejligheden til endnu engang at luften sin kongstanke om at give sejlskibet en renæssance.

I en tid, hvor kul og olie bliver stadig dyrere, og hvor man endnu er utryk ved atomkraften, er der overalt en voksende interesse for at analysere de tekniske muligheder for at tæmme og udnytte de frie naturkræfter. I stationære anlæg er man langt fremme med brug af vandets faldkraft og et lille stykke på vej, hvor det gælder udnyttelse af tidevandet. Helt på begyndelsesstadiet står man, hvor det drejer sig om effektiv udnyttelse af den stråleenergi, som Guds klare sol helt gratis sender ned til os. Den beløber sig til mere end en kilo watt pr. m² af jordens overflade. Den dag vil formentlig komme, da man effektivt kan udnytte denne stråleenergi direkte, efter at vi har opbrugt de brændstoffer, som solens energi skaber for millioner af år siden.

En del af solenergien omsættes imidlertid direkte til blæsevejr, som vi kan benytte her og nu.

Skulle det mon være tilfældet, at sejlskibenes folk, der ellers ikke kan beskyldes for manglende vågenhed, i virkeligheden gik bag af dansen, fordi man forsømte at alliere sig med videnskaben og følge dens råd?

Når man ser tilbage gennem de 100 år, som det tog for det maskindrevne skib at udkonkurrere sejlskibet, er det forbløffende at konstatere, at der i hele denne periode ikke skete nogen fundamental ændring af storsejlernes rigningsform. Troskab mod traditionerne var en sømands dyd, men det kunne også være en belastning.

Blandt de mest iøjnefaldende forgæves forsøg på at rationalisere rigningen må fremhæves barkentinen »Transit« med helt uortodoks rigning og skrogform, konstrueret omkring år 1800 af den engelske skibsfører R. H. Gowers.

Den danske ingeniør H. C. Vogt blev heller ikke hørt, da han omkring 1890 drog i felten mod sejlenes gale konstruktion – såvel råsejlsrigningen som de posede gaffelsejl i de store amerikanske skonnerter. Hans prøvefartøj »Albatros« tog præmie i enhver kapsejls, hvor båden var tilmeldt, og hans teori gik ud på, at et stort fragtskib, hvis sejl havde albatrosvingen som mønster, burde kunne gå fire strøger til vinden.

Da de maskindrevne skibes konkurrence blev følelig, indførtes i enkelte trades og i en kort periode finere skrogformer, hvilket gav noget større gennemsnitsfart på bekostning af lasteevnen. Næsten alle de ændringer og forbedringer, som indførtes i sejlføringen, tog dog sigte på billigørelse af driften – fortrinsvis gennem besparelse af arbejdskraft – og ikke på en bedre udnyttelse af vinden. Det skal dog i denne forbindelse noteres, at man i de helt store fragtsejlere ved overgang fra fuldriggere til barskibe omkring århundredeskiftet ikke blot sparede tre mand i dæksbesætningen. Man opnåede også hurtigere og sikrere manøvrering.

De store råsejlsriggede skibe, som endnu i begyndelsen af dette århundrede havde en vis betydning i godsomsætningen, var selv i deres mest fuldkomne form baseret på et håbløst forældet system, og selv om man i dag havde sådanne skibe til rådighed – og fragter til dem, ville det være umuligt at få kompe-



tent mandskab på normal vis i betragtning af de arbejdsforhold og levevilkår, der kunne bydes.

De store sejlskibe af den traditionelle type er meget vanskelige at manøvrere med. Hver halsning og vending koster en stor arbejdsproces af mandskabet. Samtidig mister skibet fart og driver i reglen et godt stykke fra kursen under manøvreren. Besværighederne forøges ved, at de gammeldags råsejlere ikke kan holdes ret tæt til vinden. Årsagen hertil ligger dels i ræernes og råsejlernes form, der giver meget lidt fremdrift under bidevindsejlsads, dels i den kolossale masse af stående og løbende rigning, som skal bevæges sammen med skroget op mod vinden og opsluger en betydelig procent af fremdriften. Dette betyder ikke alene en forringelse af marchhastigheden, men også af manøvreerven i snævre farvande, hvilket igen giver ventetid, bugseringsudgifter, et større risikomoment og andre ulemper.

Andre svagheder, som medvirkede til at forringe sejlskibenes konkurrenceevne, var de særlige ballastproblemer, hvortil kom lastlugernes ringe format og den besværlige adgang til dem med kran eller spout. Det gav lang ekspeditionstid i havn og begrænsning i valg af ladsningsarter.

I ingeniør Vilhelm Prölls' forslag til et moderne lastførende sejlskib synes ikke at være sket nogen epokegørende ændringer, fra det blev fremsat første gang for 14 år siden, til det nu er dukket op igen (i svensk Sjöfartstidning i november og i Norges Skipsforskningsinstituts blad i april i år).

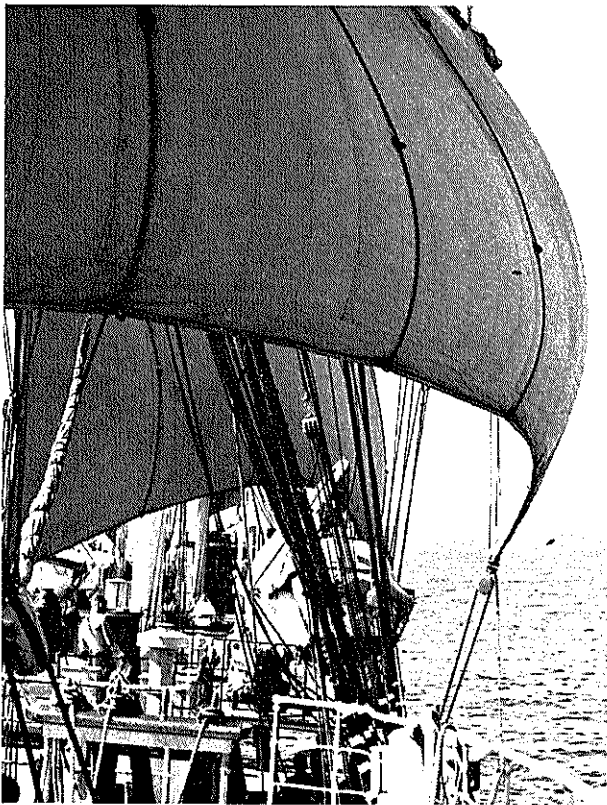


Grundtanken er, at en moderne storsejler med hjælpemaskineri og med ca. 17.000 tons lastevne vil kunne konkurrere økonomisk i visse trades med et fuldkraftskib af tilsvarende størrelse. Det er en forudsætning, at rigningen er aerodynamisk korrekt og samtidig teknisk forenklet og rationaliseret, så der ikke skal klatres i rigningen i forbindelse med sætning og bjærgning af sejl. Der kalkuleres med en tophastighed på 25 knob og en gennemsnitsfart på 10 knob på længere rejser. Til sammenligning er tallene henholdsvis 17 og 6 knob for sejlskibstidens sidste store fragtslæbere.

De sidste af slagsen, som blev beskæftiget i fragtfarten var den chilenske fuldrigger »Omega«, som forliste i juni 1958, og de to tyske firemastede barkskibe »Pamir« og »Passat«, som holdtes i fart næsten lige så længe. De blev i den sidste tid beskæftiget på rejser mellem Tyskland og Sydamerika som lastførende skoleskibe. Af de to sidstnævnte forliste »Pamir« i september 1957 i en orkan i Atlanterhavet. »Passat«, der havde været nær ved at forlise i den samme orkan, blev lagt op og senere anvendt som stationært skoleskib.

Det ser ud til, at disse begivenheder inspirerede Vilhelm Prölls til at fremsætte sit sejlskibsprojekt første gang omkring 1960. Projektet kan vel nok lyde tilløkkende, især hvis man ikke selv har prøvet at være ude i rigtigt blæsevejr med en storsejler.

Det er helt utroligt, hvad Vorherre har i reserveposen af naturkræfter, især når man kommer et stykke udenfor Helgolandsbugten.



Hertil kommer den menneskelige faktor, som direkte eller indirekte er årsag til de fleste skibsforlis. Det gjaldt indirekte for gamle »Omega«, som sank fordi dens bund var ætset op af guano. Det var formentlig den direkte årsag til, at »Pamir« kæntrade. Søretten i Lübeck konstaterede, at forliset antagelig skyldtes forskydning af ladningen, uhensigtsmæssig sejlføring i orkan, utilstrækkeligt fyldte ballasttanke og dårlig skalkning af lugerne.

Der eksisterer vel i dag et par hundrede store og mellemstore sejlskibe, hvoraf ca. halvdelen holdes i fart, medens resten anvendes som stationære skoleskibe, museumsskibe og lignende. Nogle af de sidstnævnte har ikke engang vand under kølen mere. Ældst i rækken er det svenske orlogsskib »Wasa« fra 1628, Royal Navy's stolthed »Victory« fra 1765 og et par amerikanske fregatter fra 1797. Danmarks ældste er fregatten Jylland fra 1857.

I den anden ende af kalenderen har vi som de nyeste storsejlere den tyske bark »Gorch Fock«, bygget 1958, og den argentinske fuldrigger »Liber-tad« fra 1956. I mellemstørrelsen har man dem en hel del nyere, bl. a. den engelske topsejlskonner »Malcolm Miller«, bygget i 1967 til Sail Training Association. Same år fik en amerikansk bryggeridirektør bygget skonnerten »America II«, en nøjagtig kopi af den hurtigsejler, som i august 1851 ved en kapsejlad rundt om øen Wight slog 14 britiske konkurrenter og erobrede sølvtrøfæet »America's Cup«.

Ser vi på nyere danske sejlskibe i mellemstørrelsen, er der vel ikke nogen yngre end topsejlskonner-

ten »Lilla Dan«, bygget i 1950, hvis man da ikke vil medregne passagermotorskibet »Hans Christian Andersen« fra 1972.

Da »Pamir« sank i Atlanterhavet og søsteren blev lagt op, var det ikke langt fra, at de samtidig havde draget adskillige andre eksisterende skoleskibe med sig og desuden torpederet et par nye skoleskibsprojekter. Stærkt i farezonen var det nye tyske marine-skoleskib, som dengang lige var kølstrakt i Hamburg. Arbejdet på bygningen blev indstillet, medens Vesttyskland deltes i to lejre af spørgsmålet om, hvorvidt betydningen af en sejlskibuddannelse stod i forhold til risikoen. Desuden genoplivedes den gamle diskussion om værdien af denne oplæringsform i en tilstundende atomtid.

De gamle traditioner og de gamle forhenværende sejlskibssømænd i ledende positioner sejrede endnu engang. Bygningen af det nye tyske sejlskib blev genoptaget, og 24. august 1958 blev det søsat og døbt »Gorch Fock« (II) efter et af de søsterskibe, som Tyskland havde måttet aflevere til sejrherrene efter den 2. Verdenskrig.

Det har nok været lidt af en trøst for de gamle Kaphornsejlere, hvoraf der i Tyskland vel nok er flere end i nogen anden søfartsnation. Efter århundredskiftet havde Hamburgrederiet F. Laeisz haft den største og mest effektive sejlskibsflåde, hvis fire- og femmastere fortrinsvis beskæftigedes i salpeterfarten fra Chile. Storsejlerne i »Flying P-Line« var stærkt byggede, solidt riggede og forsynede med en del mekaniske hjælpemidler, der tillod lettere og hurtigere håndtering af de svære grejer.



I mellemkrigsårene var det Gustaf Eriksson i Mariehamn, der førte an som sejskibsreder. Hans konkurrenceevne var især baseret på billig arbejdskraft, som kunne hentes i de søfartslande, der stillede krav om fartstid med sejskib for at komme på navigationsskole. Det gik så vidt i de sidste år, at mange måtte betale for at komme med skibene i stedet for at få udbetalt hyre.

En del af skibene i Gustaf Erikssons flåde havde tidligere tilhørt den navnkundige »Flying-P-Line«, bl. a. »Pommern«, der nu ligger som museumsskib i Mariehamn.

Den sidste storsejler, der blev bygget til fragtfart, var den firemastede bark »Padua«, som Laeisz lod bygge i 1926. »Padua« var et af de tyske sejskibe, som Sovjetunionen lagde beslag på efter den anden verdenskrig, og skibet sejler nu som rent skoleskib under navnet »Krusenstern«. Sovjetunionen hører til de søfartsnationer, som fremdeles lægger vægt på en vis sejskibstid som led i sømandsuddannelsen. Det så man et eksempel på ved det store sejskibstævne i København i juli i år. Af de fem største sejlere, som deltog i kapsejladsen fra Drogden til Gdynia var de to under Sovjetunionens flag: »Towarisch« (den tidligere »Gorch Fock«) og »Krusenstern«. Desuden har Sovjetunionen et endnu større sejsførende skoleskib, den firemastede bark »Sedow«, som i øjeblikket er ved at få en grundig overhaling.

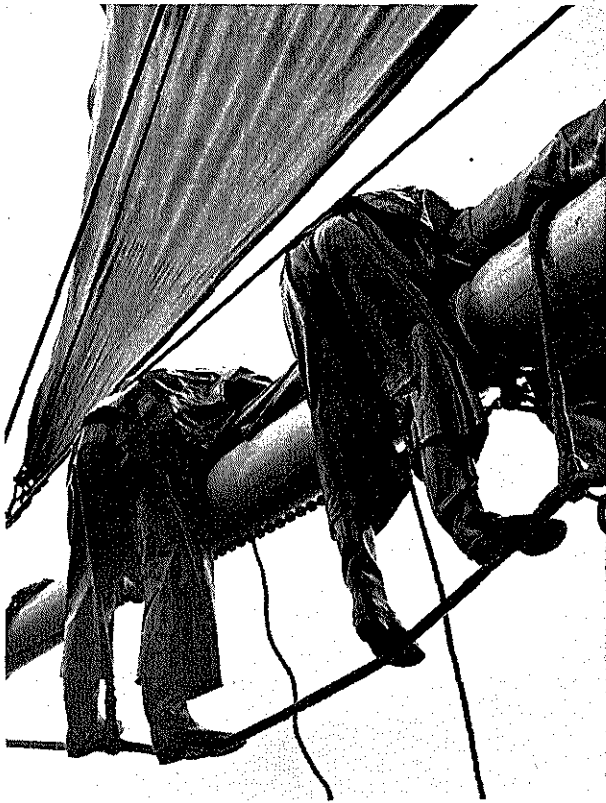
Da vi forrige gang her i Danmark havde et sejskibstævne af tilsvarende art, var det nordmændene, der dominerede stort. Blandt de seks fuldriggere og barkskibe, som paraderede på Københavns Red efter Tall Ship Race i 1966 i forbindelse med K.D.Y.'s 100 års jubilæum, flagede halvdelen med rødt, hvidt og blåt.

De tre smukke sejlere fører ganske vist stadig norsk flag, men kun ét af dem, fuldskipet »Christian Radich«, sejler endnu som skoleskib med hjemsted i Oslo.

Den store tremastede bark »Statsråd Lehmkuhl« af Bergen skulle have været solgt til udlandet, men blev i 1967 reddet af skibsreder Hilmar Rekten, der sørgede for, at skibet stadig med hjemsted i Bergen bliver vedligeholdt og med mellemrum beskæftiget. Sidst var »Statsråd Lehmkuhl« udlejet i 8 måneder til et amerikansk selskab »Gallagher Oceanic«, som benyttede det til krydstogter.

Den lille norske fuldrigger »Sørlandet«, som indtil for nylig var øvelsesskib for Sørlandets Seilende Skoleskips Institution i Kristiania, er i år blevet afhændet til A/S Stratonic i Kilsund ved Tvedestrand. Bag købet står Oslo-rederen Jon Stouden, som har ønsket at bevare skibet under norsk flag.

En snes store sejskibe, fordelt over 17 nationer, er endnu i dag beskæftiget systematisk som skoleskibe, medens yderligere en halv snes – med større eller mindre intervaller – har anden beskæftigelse. Kommer vi ned i skonnertklassen, må vi regne med betydeligt større tal.



Herhjemme har vi stadig to forholdsvis store sejlførende skoleskibe i drift, fuldriggerne »Georg Stage« og »Danmark«. Topsejlskonnerter »Lilla Dan« er for kort tid siden ophørt med at være træningsskib for Kogtved Søfartsskole.

Elevtogterne med de to fuldriggere indgår nu som et led i den erhvervsfaglige grunduddannelse inden for søfartserhvervet. »Georg Stage«, der drives privat, men med statsstøtte, udfører et årligt togt – fra juli til december – i Østersøen og Nordsøen.

»Danmark« udfører to fem måneders togter om året, et efterårstogt, hvor der ikke stilles særlige krav til forudgående uddannelse, og et forårstogt beregnet for unge mennesker, der ønsker at uddanne sig videre til navigatører. For at komme med på dette togt kræves, at man har realeksamen eller tilsvarende eksamen. Desuden skal man først have gennemgået et kursus på en søfartsskole.

Der er plads til 80 elever om bord i skoleskibet »Danmark«. Heraf er de 8 kokeelever. Skibet har desuden en fast besætning på 19 mand, der alle under en eller anden form virker som lærere.

Skoleskibet »Danmark«s sidste forårstogt startede i Palma de Mallorca, hvor eleverne mødte kort efter nytår og gjorde skibet klar til rejsen. Ruten gik over Tenerifa til Vestindien, herfra til Cartagena i Columbia og videre til New York. Hjemturen over Atlanterhavet tog ca. 1 måned med ankomst til København 31. maj.

Skibets efterårstogt tog sin begyndelse i København i midten af juli, og efter 6 ugers øvelser, bl. a.

med kortere sejlads i danske farvande, startede skibet den 30. august på et atlantehavstogt, der ventes at blive afsluttet i Palma de Mallorca i midten af december.

Hvor længe endnu kan vi så beholde de store sejlførende skoleskibe? – Mange håber, at det endnu vil vare i mange år, før timeglasset rinder ud. Vi ved alle, at der næppe vil blive bygget flere til formålet, og at der for de tilbageværende bl. a. må regnes med et sødygtigheds-kriterium.

Andre aspekter er de økonomiske, politiske og pædagogiske, og der er mange modstandere, hvis hovedargument er, at disse anakronismer ikke hører hjemme i de maskindrevne skibes tidsalder. Standardvittigheden går ud på at sammenligne med en taxachauffør, som først skal lære at køre med fire spand heste.

De fleste modstanderes argumenter viser dog, at de ikke er klar over, hvad et sejlskibskursus går ud på. Eleverne skal ikke lære selv at manøvrere et sejlskib, og selv om de fleste er vordende skibsofficerer, er det ikke her, de skal lære at lede andre.

I sejlskibet oplever de unge, hvad det vil sige at leve i et meget snævert samfund under private forhold, hvor man er tvunget til at indordne sig og tage hensyn til andre. Her oplever man begreberne kammeratskab og hjælpsomhed som noget naturligt. Det krævende arbejde på dæk og i rigning er af en sådan art, at det samtidig med en sund fysisk træning kan virke karakterdannende. Dette får man i tilgift til den daglige dosis af teoretisk undervisning i mate-



matik, søvejsregler, dansk, engelsk, naturlære, signa-
lering, motorlære, orientering, skibsteknik, sund-
hedslære og navigation.

Spørger man søfartsdirektøren, Finn Bergmann, hvor længe han regner med, at vi skal beholde »Danmark« som sejlførende skoleskib, får man det opmuntrende svar: »Står det til mig, skal skibet da gerne holde min tid ud«.

Så kan man selv foretage sin beregning. Med Finn Bergmanns nylig afholdte runde fødselsdag i erindring betyder det en halv snes år.

Men lad os være optimistiske og forstå det således, at der ikke blot er tale om årene, indtil søfartsdirektøren skal gå af med pension. Finn Bergmann ser ud til at kunne holde meget længere. Der er i hvert fald stadig krudt nok i ham til, at han kan gå til tops i en fuldregger og gøre røjlen fast. Lad os derfor regne med, at »Danmark« vil sejle endnu i mindst 20 år. (Se også artiklen om skoleskibet på side 5).

Kaj Lund

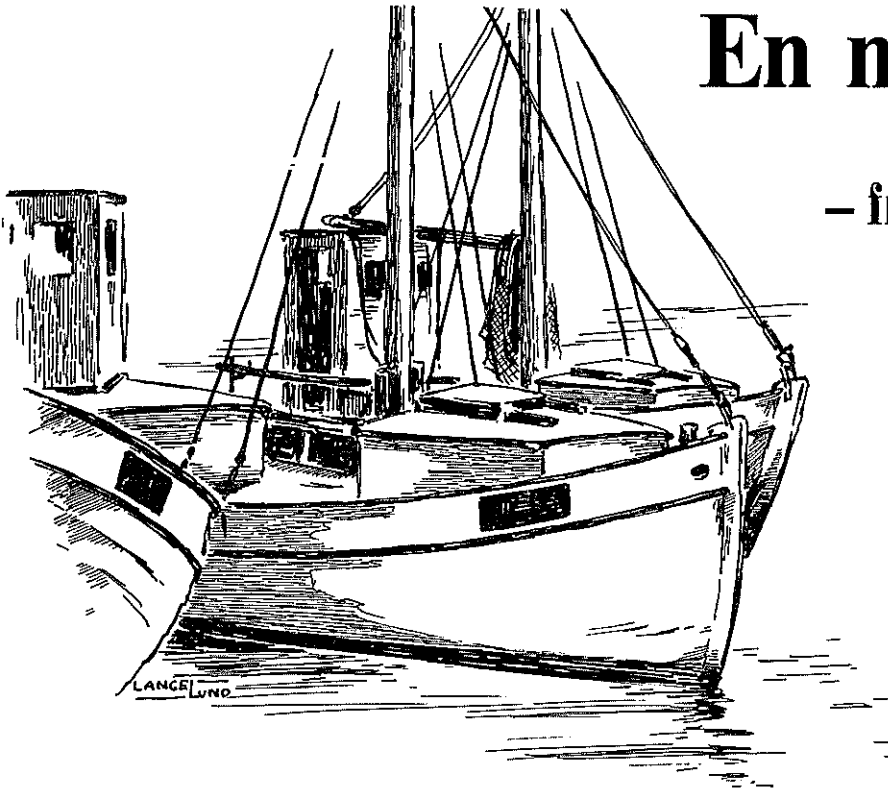


En minderune

– fra min barndoms landingsplads

Af Jørgen Pedersen

Ill. af Th. Langelund



Der er et gammelt ord, som siger, at om hundred år er alting glemt. – Et er givet, at en hel del af dagliglivet, som en kystfisker levede det, vil blive glemt, dersom ikke de, der har oplevet det, prenter det ned for efterslægten. Alene det problem, det var for en kystfisker fra en landingsplads som Stenbjerg, at få den tunge kystbåd sat flot, i halvdårligt vejr og hav, fra en åben strand, uden nogen hofde til læ, var et job for mænd. For at blotlægge det, jeg tør roligt sige umenneskelige slid, som alene søsætningen kunne være – skildrer jeg i denne artikel en sådan situation, og følger derefter stenbjergfiskeren i hans arbejdsdag, fra strand til fiskeplads – der afsluttes med et modigt ridt over de tre revlers sydende malstrøm.

Vi befinder os på landingspladsen en marts-dag i 1910 – lejet har forlængst gjort sig fortrolig med motorens mekanisme, og der står på forstranden hele 13 kystbåde, med hvert sit bådelaug på fem mand.

Det er i dagningen, med mere »luft« fra NV, end fiskerne synes om. Havet er, hvad man forstår ved »skrumle«, og én af årsagerne angives at være formodet stærk strøm – eller hvad der er værre, at der muligt kan komme en ødevejrperiode.

Dagen før var man ude for at sætte »bundsæt-kroge«, idet man dengang brugte denne form for storkroge, der var monteret på sværere line og med længere mål mellem den enkelte krog. Disse kroge blev madet med sild – og på disse bed gerne torsk, skade og langer, hvis de var sultne.

Indtraf der nu en ødevejrperiode, så mistede man ikke blot fisken – men tillige redskaberne, og denne mulighed lå som en skygge hen over de vejrbitde

fiskeres træk. De havde i forvejen haft en karrig vinter at slæbe sig igennem med kun lidt fiskeri. For flertallet var købmandens kredit opbrugt, og der var ikke én af de på landingspladsen forsamlede fiskere, der havde råd til at miste noget.

Nogle bådelaug talte dog så småt om at gå hjem, for til trods for, at det knapt var lyst mente de, at det »fyldt« i æ hav – det blev mere uroligt. Men andre havde allerede tændt primussen, der skulle varme glødehovedet på motoren – det var altså dengang, det var nødvendigt.

Ku e'd læ sæ gø'r – så sku djer bø'ed po æ hav – å de sku væ no.

Denne bemærkning kom fra én af de stenbjergfiskere, der sædvanligt ikke behøvede andre til at trække sig op – og den afgjorde sagen.

Der gik straks to mand op til det hånddrevne op-halingsspil (der var af den endnu kendte type, med vandret bom, og et håndsving ved hver side. Jeg mindes en endnu ældre type, hvor bommen stod lodret – en lang stang var stukket gennem bommens øverste del, og den virkede i retning af en hestegang, fiskerne gik foran den og skubbede den rundt).

Nu skrånede stranden let ned mod havet, og mens de to firedede på trossen fra spillet, gled båden stille, med en mand på hver side til at holde balancen, ned til havstokken. Det er ofte hændt, at en af de tunge kystbåde under denne manøvre er væltet og har givet benbrud til ham, det gik ud over.

Kommet så vidt ligger nu båden på sidste rulle –

og at lægge ruller under var gerne yngste mands job, og da ordren altid lød på, at den sidste rulle skulle lægges yderst gøriligt, var han gerne under de givne forhold vis på, at hans belønning blev en våd uldtroje, med reel sikkerhed for, at den enten måtte tørres på kroppen, eller først når han kom hjem mange timer efter. Det var villkårene på åben kyst i de dage, og kystfiskere var ikke tøsedrenge. Vi har nu fulgt bådens vej ned over stranden – men her begynder nu det virkelig svære – for der er som nævnt sø på land, og det svære stok søer, som vil kunne kaste selv den tungeste kystbåd om på siden, og derved risikerer man, at en rulle slår hul i bunden. Derfor er den eneste udvej at føre en varp. Det tager sin tid – men det må gøres alligevel.

En af de bedste pramme sættes ned med faste, beslutsomme tag, og et anker med 70 favne svær trosse lægges over bageste tofte. En fisker, der er her, sætter sig på fortoften mellem to årer, hvis tolde han alt har fattet, og den anden fisker, der er udset til jobbet, står bag prammen. Han skal til de bageste årepar, når prammen er flot. Men endnu tøver han, for der kommer en snes favne ude et par søer, der i givet fald vil kaste både pram og fiskere langt op på stranden, hvis de netop roede nu – derfor venter de – på å fo æ jawn, hvilket vil sige, at der som regel indtræffer relativt jævner vand efter at to-tre sværere søer er kommet på land. Endelig – jævnens står der – prammen skydes fra land, og skulle jeg bedømme fiskerens rent gymnastiske kunnen fra det øjeblik, han svinger sig ind over prammens agterspejl, og til han har årerne i sine hænder, da ville det mindste blive – 9,5. En virkelig tildragelse netop om det at føre varp for en kystbåd, er fra et andet lidt nordligere fiskerleje, nemlig Blokhush, og fortalt af min gode ven, maleren og fisker gennem mange år, Niels Jensen, der selv var med ude i prammen og følte oplevelsen på sin krop. Vi var nået ud med ankeret, men så fik vi en sø ind over prammen, der bordfyldte den, og min kammerat og jeg kom begge i havet. Jeg prøvede at stikke en åre ud til min makker, og selv tog jeg en under armen. Men det varede pinligt længe »ijem mi mai tow'en«. Nå, vi kom da heldigt ind på stranden – og jeg spurgte da min makker: Hvorfor varede det så længe, inden du fik fat på åren? Han svarede: Jow, a ska sej dæ Nils – a sku li ha put mi forloren tænnerr i æ lom . . .

Vor lille pram er at ligne ved en æggeskal på det oprørte hav, men de to fiskere rør med usvækket fart og får det ene søsprøjt ind efter det andet, dog ikke de store mængder. Nu er de ude 60–70 favne – og kaster ankeret ud. Prammen vendes som på en tallerken og får en ikke for stor medløbssø, der sætter prammen og de to fiskere op på tørt land.

Så er det kystbådens tur, der ligger på sidste rulle, klar til søsætning, og tilbage er der kun at slippe spiltrossen, der er fastgjort i agterstævnen. Tre af

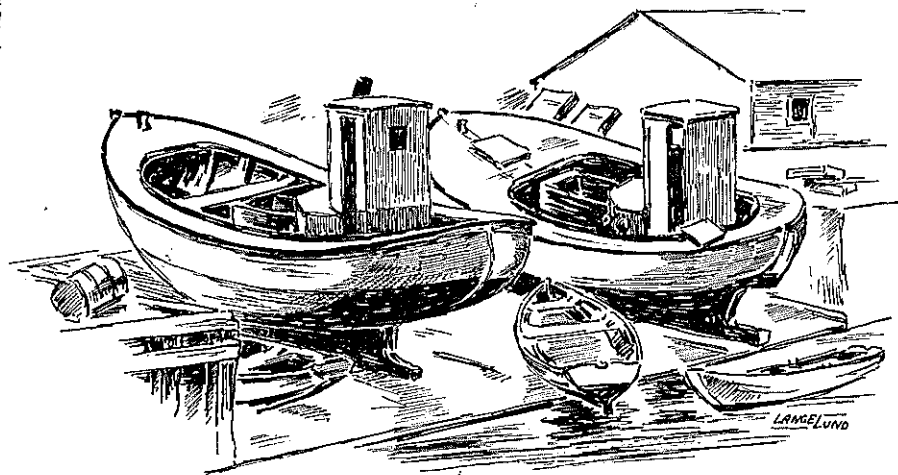
dens mænd går i båden – de to andre er ved bagstævnen. Ankerrossen er lagt i klydset i forstavnen. En af de ombordværende fiskere har anbragt sig forrest ved pullerten, og bag ham ligger trossen tilbage i båden langs på dækket, næste fisker sidder lidt længere agter og bag ham tredje mand – alle har de fat om trossen. De sidder pladask på enden, skrævende med benene udad, klar til at hale tot, når ordre gives af føreren. Så mener han, at jævnens står, og de lægger ryggen til båden, der ligger så yderlig, at den vipper i havet, mens de tre på dækket haler, så der står gnister fra øjnene. De to ved agterstævnen hjælper hinanden ombord. Der hales fortsat i seje, stærke tag. Motoren er i gang, skruen sender en kaskade af vand agterud, men jævnens varer kort, og der falder en stok sø af de tunge, der dog undgår båden i selve faldet, men får dog en hilsen med i form af en håndfuld grus fra havbunden. Den, der følger, er kraftigere, og rejser båden med stævnen næsten lodret, og falder med en arrig, hvæsende lyd agter. De er nu ude ved ankeret, og det hives ind uden besvær. Se, sådan kunne det være for en stenbjergfisker at føre en varp, og komme på havet i det herrens år 1910. Senere under lignende forhold, indtil ophalerspillet blev opfundet af Claus Sørensen, Esbjerg, da skulle der stadig føres varp, men de tre mands arbejde på dæk med udhalingen blev man så kloge at overlade til motoren, der over et arrangement ved vodkoppe gjorde det trælse arbejde. Men lad os nu følge fiskeren videre på hans urolige kurs ud til redskaberne.

De såkaldte »bundsætkroge« står altså fast, i gamle dage forankret med sten, i nyere tid brugtes dræge. Ved 9-tiden er man på pladsen ude på et farvand, der benævnes »æ hvas« eller »æ blød«, der er beliggende ca. 20 sømil NV af lejet (i vor tid anvendes denne fiskeform ikke – idet trawlen er trådt ind i billedet i stedet).

Der er godt med fisk, og enkelte hellefisk sætter humøret op – selv om det var nok så svært at få båden klar af stranden.

Men strømmen render sydpå – efter fiskerens udsagn som en mølleå. Derfor er det forbundet med sejt slid, og der skal garvede næver til for at tage linerne ind, der står spændt som en flitsbue, skråt ned i vandet. Der kommer løser ender, hvilket vil sige, at linen er sprængt, og så må der navigeres op til næste bøje, hvorfra enden så atter findes – også det tager sin tid. Det kuler mere og mere op, og det grå hav viser tænder, der tid efter anden brækker ind over bådsiden. Hver mand har sit job. En passer maskinen, der under de vanskelige forhold snart skal slække og snart have flere omdrejninger. To mand er på skift ved krogene, og ham, der sidder ved roret – i regelen, eller altid – er den samme erfarne fisker med udpræget sans for at lægge, eller holde, båden op i linens retning, alt under hensyn til kulingen og strømmen under arbejdet. – Det skal der en fisker-

Fiskerbåde på land – et syn, som adskillige, der jævnligt færdes ved vore kyster, sikkert vil ikke genkendende til



erfaring til at kunne greje – og kan han det ikke, så får han det at vide, helt uden omsvøb. Som kroge og fisk tages ind – og nu råbes der om, at der er en stor fisk på krogen, linen strammes og står lodret ned ved bådsiden – bliver både vejr og hav værre, og der falder bemærkninger om, at man måske må kvitte de redskaber, der er tilbage. Man gør det nødig – for den omtalte store fisk var stor. Den kom op på siden af båden som noget i retning af en dør. Så vendte den pludseligt, og måtte have mere line. Derefter blev der roligt og besindigt halet ind igen. Det var en hellefisk på 70–80 pund. Nu gjaldt det koldblodighed, for den skulle ikke gerne løbe med krogen. To mand er involveret i dramaet, og de sejrer. Én holder fisken ind til bådsiden, og en anden driver en kraftig »hæg« ind i hovedet. Begge tager et sejt, kraftigt tag, og det store dyr kommer glidende ind over den våde, gyngende bådræling. Det var sandelig en god fisk – heldigt landet, og det bedste, mere værd end mange torsk. – Der snakkes om, at den hellefisk, der var på rejse nordover, fik afbrudt rejsen i utide.

 Æ hav er bløvn mer høul – der går svære døninger – og yngstemanden siger efter at en veritabel »buskjælling«, d.v.s. noget i retning af en forkert sø, havde fejlet alt løst på dækket – selv den »bedrug« man tog kroge ind på – i havet – at der mindst må være to balloner oppe på signalmasten. Skipper sad som en mumie og lod, som han ikke hørte den unge mands snakken, der vel ikke var hel fri for at røbe lidt angstelse. »Go ner te æ primus a law wos en tor kaffe – det vil varm osse dæ«, sagde »æ bågmand« – og ynglingens lyse hårtop forsvandt under dæk.

Den sidste »dobber« i sigte, og krogsættene var inde – og det bedste af det hele var ca. 2000 pund fisk på tiljen. Båden blev et øjeblik lagt op mod havet, for ligesom at orientere sig inden hjemturen.

Styrehus havde man ikke på det tidspunkt – den luksus kom først nogle år senere – så de timer, man havde været på havet, havde lagt et hvidt dække over ansigtet af saltvand.

Kulingen er yderligere taget til, men er sprunget mere til vest, så medløbssø sætter farten op indover.

Da man kommer landet nærmere, ser man ikke blot to, men tre balloner (faresignaler) duve i blæsten på signalmasten. Det fortæller fiskerne, at landing frarådes. Vi er nu nået helt ind til yderste revle, hvor man gør en runding op imod havet. Lidt til sydvest kommer der endnu en båd indover mod landingspladsen. Man kan ikke i det brus af hav, der står omkring den se, hvem det er. Når den kommer på prajehold, vil det iøvrigt ikke være muligt at kontakte den ved råb, dels på grund af storm og hav – og dels motorens evige talen med. Redningsbåden ligger klar indenfor broddet. – Det kunne jo hænde, at en båd løb skævt i en sø, og da havde jo redningsbåden en chance for at redde, men oprigtig talt, siden de store, motordrevne kystbåde kom til lejet, da er en robåd til redningsbåd ikke det helt udviklede. Mærkværdigt nok, at de fattige kystfiskere er mere fremsynede end ledelsen af redningsvæsenet, d.v.s. staten.

Fiskeren ved Stenbjerg fik motoren i 1900-tallet og først i 1926 fulgte den i redningsvæsenet.

På en sådan dag er der jo også redningsdamperen, der har station i Thyborøn. Den er god for kystfiskere, når motorstop indtræder og lignende – eller når ellers, som man siger, alle sunde er lukkede. Men det skal dog se lidt broget ud, før kystfiskere går fra deres båd. Jeg har én gang set det som dreng.

Der var svær hav – og man besluttede at gå »mæ æ dæmper«. Båden blev lagt for anker, men inden redningsskibet var nået op på højde med Lyngby, knækkede ankertrossen og båden drev på land uden at få en skramme.

At kontakte landingspladsen over radioen og høre signalpasserens mening er af gode grunde ikke aktuelt – for radio var ikke fiskeres eje i 1910.

 Ved armbevægelser og andre tegn er de to både blevet enige om at vove forsøget, og da jævnlen står, tilsyneladende, så bliver der hældt en dunk petroleum i havet, hvilket erfaringsmæssigt tager den

værste bråd af de væltende søer. Men bråd undgår de nu ikke. På anden revle tårner der sig én op, og båden har lige den fart, der er med til at give den rette placering til det lange farlige ridt. Dersom en kystbåds linier er rigtige, og lad det være sagt – det er de, fordi den stedlige bådbygger og fiskeren netop ved, hvordan en kystbåd må bygges, hvis den skal kunne løbe i en sø. Den skal ikke være for skarp bygget og fyldig lige fra forstavn til midtskibs for derefter at slanke gradvis agter.

Agter for midtskibs ligger bådstævnen skråt op – og i dette hårde løb suges agterpartiet ned og fastholdes der, kan man sige, så længe løbet varer. Er således en kystbåd i et løb over revlen, da behøver fiskeren ikke at være angst for, at hans båd falder forlæns (undskyld udtrykket) ned ad en sø, når først den er kommet til at løbe i den. Da har den selv fundet balancepunktet – takket være fiskeres og navnlig bådbyggeres kunnen – indlært igennem mere end et sekel. Den sø, der sendte forsøgskutteren »Biologen« om på siden, blev fra »sagkyndig« side kommenteret derhen, at en brådsø – og det var endda i smult vande med vindstyrke syv – var noget af det farligste et skib kunne komme ud for. En kystbåd ville overhovedet ikke have regnet »Biologen«s sø for noget som helst.

Vor båd løber med en fart i brådsøen, så vinden isner i fiskerens saltvandsvåde ansigt – et par hundrede meter – måske en hel kilometer – så sagtner farten. Søen er mindsket så meget at den tunge båd ligger tilbage – som ligger den stille. Men det er ikke tilfældet – det er blot fordi farten, da den løb i broddet, gav den mange gange det, som motoren nu formår at give. En ny sø når båden. Den kommer lidt skævt – men »æ bågmand« har bemærket også denne træskhed. Han har føling med den rorpind, han fatter om med sin barkede næve. Han lægger straks roret om, og stævnen følger lydigt vinket, nøjagtig sådan at båden møder søens modstand og er inde på kursen – den løber i den nye sø, i susende fart – forbi redningsbåden, hvis mandskab ligger og »holder i« herinde, og få øjeblikke efter tårner vor go'e kystbåd stranden. Fiskeren, der under riddet mod land har siddet i forstavnen, kaster rebene ind, som hjælpsomme kammerater på stranden griber, fordi båden af den nedgående brådsø ikke skal suges ud igen og her blive fyldt med vand eller – hvad der er værre – kæntre.

Nu kaster redningsbåden slæbet ud og lander, uden fare – men også med samtlige søer taget i rækkefølge – fordi netop slæbet forhindrer den i at løbe for stærkt.

Vi har nu fulgt fiskeren i hans dag på havet. Hans tykke garvede hænder bliver trykket, og han giver sin dreng et robust knus. Konen er hjemme. Der har hun det strengt nok i frygten for mand og forsørger. Hun så selv, da flaget blev sat ved redningshuset, og

da de kørte til havet med den røde redningsbåd – hun vidste, hvad det betød.

Men arbejdet er ikke afsluttet på stranden ved landingen. Båden skal hales op – den våde ryg skal lægges mod bådsiden, hvor væmmeligt det end føles. Men der er i en sådan situation nok, der vil hjælpe.

Båden er oppe ved spillet, og de 2000 pund fisk bærer fiskerne selv op i deres rygkurve.

Der står et par husmænd fra oplandet; de har trukket med i spillet under ophaling af båden. De er fulgte ad ud til havet for at få et måltid fisk – gratis. Deres befordring er en mælkevogn, forspændt af to radmagre russere, der bærer præg af det daglige slid. De står med ludende hoved og halvåbne øjne – det er tydeligt at de to også må dele et husmandshjems fattigdom. Den slags folk, husmænd, har kystfiskeren, der selv ved, hvor skoen trykker, hjerte for, og jo større flok husmanden har i reden derhjemme, jo varmere slår fiskerhertet – og jo flere småfisk d.v.s. seer, småtorsk og andet godt af fisk af den art, fiskere selv spiser – idet de større fisk jo skal sælges.

Godmodig og med lune kunne fiskere efter at have fyldt husmandens sæk med gratis fisk sige som så: »Ka do så kom hjem te di koun å bar – din kamp«. Den benævnelse brugte fiskere altid for bønder, uanset om de sad på en fed gård, eller de var husmænd, der sad på en mælkevogn for at tjene det lidet denne stilling indbragte.

Kom der derimod en gårdmand til stranden med velnærede heste for at hente en slant sand til at strø i stalden og ved lejlighed ønskede en torsk eller to – af de bedste – fik han lov til at betale for, hvad han fik.

Vi har nu fulgt fiskeren fra Stenbjerg en enkelt dag. Før han påbegynder hjemturen, står han et øjeblik stille og ser ud over havet. --

På ryggen bærer han kurven, hvori der ligger madtejnen og nogle måltiders fisk.

Men hvor stor var nu hans dagløn. De er fem mand om de 2000 pund fisk – ja, de er faktisk seks, for båden skal forlods have en lød (part til dækning af renter, afdrag samt andre løbende udgifter). Det vil med andre ord sige, at der bliver godt tredive kroner til hver.

Det ku ha' vær't ringere, konstaterer de og tænker på det til tider nådesløse og grumme hav – der døg giver føden – sparsomt ganske vist i de dage – men dog alligevel. Havet er det samme ved Stenbjerg landingsplads, som det var i 1910. Men af den generation, der fiskede dengang, er der få, der lever, og de har i hvert fald alle det tilfælles – en stille undren over først og fremmest den rivende udvikling af fiskeriet igennem de relativt få år.

Deres kystbåd kostede ca. 10.000 kr., motor iberegnet – i dag koster en moderne træbygget kutter 1 million. Hvad en fisker tjener for tiden på et år, det skulle datidens fisker arbejde hårdt for i – tyve år.

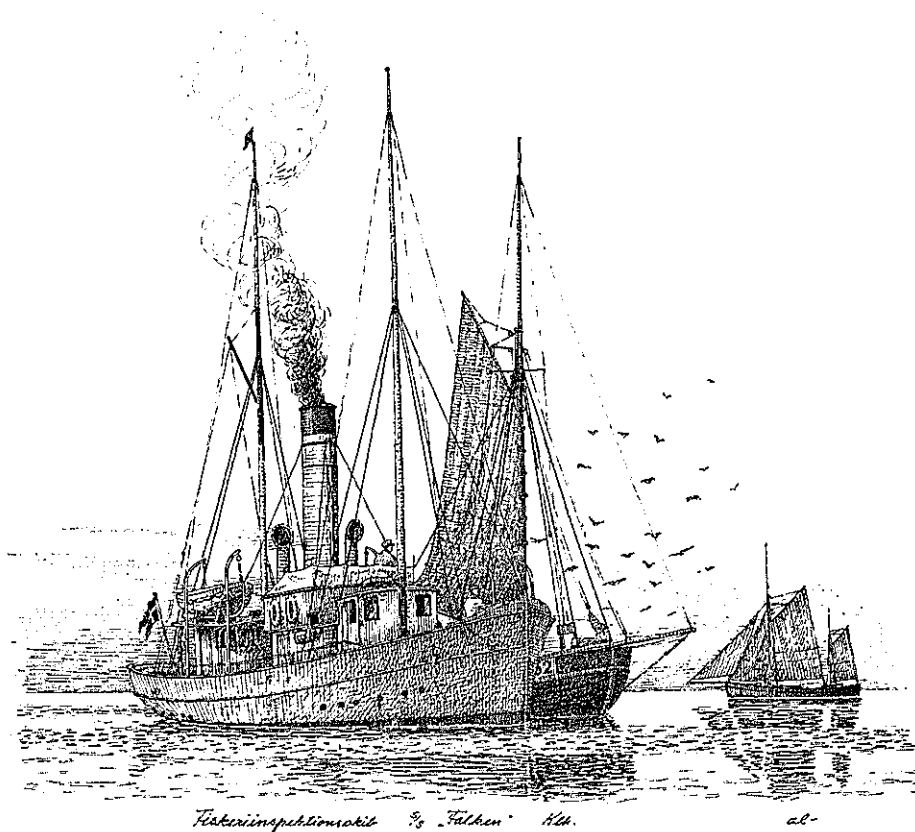
Der er nok lidt vemod i den gamle stenbjergfiskers sind – jo, der er. Før lå der 12 store kystbåde på striben – i dag er der én tilbage, og den tilhører Esbjerg Fiskeri- og Søfartsmuseum – for ingen må glemme, at der engang var noget der hed – kystfiskeri.

Men kystfiskeren bider vemodet i sig – han har selv været med til at bede om en Hanstholm havn – der i år – kun syv år efter indvielsen – har præsteret en landingsgevinst på ca. 95 millioner kroner.

Han – den gamle fiskers søn – er den nye generation, der aftvinger faderen følgende bemærkning: Nej – de vår ajlæns, da æ var fesker – da måtte vi

tage det, der kom. Vi havde hverken opvarmet styrehus, autopilot, radio eller radar. Så vender han front mod havet og sender en tobaksstråle ud efter bølgefaldet, som var han let fornærmet. Men det er ikke tilfældet. Han er stolt af sin dreng, der går ud fra havnen i dag og er sparet for det at skulle føre en varp, inden han lægger fra kaj.

Trods den stille, og vel også på sin måde forståelige vemod, mest vel over at se den hjemlige strand blottet for foretagsomt liv, da må det stå klart, at for kystfiskerne i Stenbjerg er udviklingen også gået den rigtige vej.



Fiskeri-inspektionsskibet S/S "Falken" af København

(Fra Andreas Laursens bog »Danske Dampskibe«, Høst & Sons Forlag. Pris indb.: kr. 44,-)

Drengear i sejlskudehavnen

Tekst og fotos: C. A. Hjernøe

I dag er det vel sådan, at enhver dreng med respekt for sig selv på lang afstand kan skelne det ene bilmærke fra det andet. Men i min drengetid, det var kort efter Første Verdenskrig, syntes vi drenge ved havnen, det hørte med til »almindelig dannelse« at kende forskel på en topsejlskonnert og en bramsejlsditto, på en brig og en brigantine, en jagt og en kutter plus at vide, hvad sejlene hed op og ned ad masterne på en bark. Selvfølgelig vidste vi også besked om sådanne småting som perter, givtove, toplenter, fald, braser, skøder, vant, stag, dørk og skot.

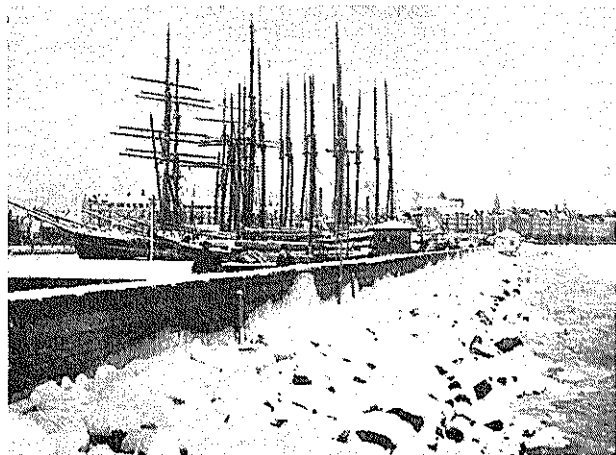
Det var go'e gamle Capt. Marryat og den fantastiske Clark Russel, der leverede teorien. De forklarende fodnoter læstes med akkurat samme interesse som disse søromaners spændende handling, og her langs havnekajerne fik vi så det hele at se i praksis.

Det foregik navnlig ude i den del af Aarhus gamle nordhavn, som dengang i daglig tale kaldtes Sibirien, for her var det, at de gamle sejlskuder, som kom med tømmer fra Bottenhavet, lagde til. »Træslæberne fra Plankekina« – som de hånligt kaldtes af langfartssøfolk.

Det var to-, tre- og firemastede skonnerter, brigantiner og barkentiner, af og til, men mere og mere sjældent en brig eller bark.

Nu til dags ligger en lastbåd ikke længe i havn. Trods deres mange gange større tonnage er de udlossede på få dage, somme tider timer. Men for de gamle sejlere varede det ofte mindst et par uger inden lasten – med håndkraft – var bragt fra borde. Siden skulle sandballasten tages ind, og så skulle der ventes på gunstig vind.

Vinterligere i Århus gamle lystbådehavn i begyndelsen af 20'rne.



Vi havde derfor rigelig tid til at lære det enkelte skib og dets besætning ret nøje at kende. De fleste var svenske eller finske, men der var også en del fra Estland, Letland, Litauen og nogle fra tyske Østersøhavne. Mest spændende fandt vi finneskibene; besætningens noget fremmedartede fysiognomier, deres komplet uforståelige sprog, de sjove karakteristiske søstøvler med den mærkelige dup ude på tåspidsen. Det var jo før gummistøvlerne. Og så var der dolkene, rigtige finnedolke! De blev betragtede med en vis respekt. For dengang lærte vi jo i geografitimen, at »hos finnerne sad kniven løst i skeden« – ? Vi opnåede nu kun at se dem i brug til fredeligt skibsmandsarbejde.

Hos svenskerne var det typiske »dragspelet«! – trækharmonikaen, havorgelet, skipperklaveret, jammerkommoden – kært barn har mange navne. Det var, som om svensk søfartslov indeholdt en paragraf om, at et sådant instrument skulle findes i alle skibe. Eller måske anede de svenske skipperne dengang allerede noget om det nu så moderne begreb »trivsel«, at de sørgede for at få en vaks harmonika-spiller om bord. Det var altid en flink fyr, en god, munter kammerat. Alene det, han ud af sin magre hyre fik skrabet så meget sammen, at han kunne tillade sig at købe den relativt dyre spillekasse, siger en del om manden. Og så forstod de at håndtere den. Intet sted lyder en sådan vel bedre end på et skibsdæk – et sejlskibsdæk!

Mangen søndag blev der skabt en egen festlig, hyggelig stemning i havnen, et pittoresk sceneri, når en tre-fire mand fra forskellige skibe samledes og bogstavelig talt »gav den hele armen«, mens vaske-tøjet flagrede muntert fra riggen og solen slog smut i havnebassinets småskvalp. De højtidelige århusianere, som promenerede på molen, stod måske nok en stund stille og lyttede, men – sikkert til søfolkenes store fortrydelse – blev der ikke nogen »dans på bryggen«, selv om Klostervalsens lyd aldrig så smægtende for fuldt udtræk. Nu er det jo transistorens evige kværn, der lyder ud fra hvert andet køje.

Jeg blev efterhånden så interesseret i disse male-riske skibe, at jeg i en årrække førte regnskab med, hvor mange råsejlere der anløb Aarhus havn. Altså ikke for-and-aftere, slettoppere eller de såkaldte »hundredellevere«.

Endnu i 1927 kunne jeg notere 30 square-riggers. Blandt dem pyntede de to elegante svenske fregatter »Najaden« (bg. 1897) og »Jarramas« (bg. 1899) svært op. De eksisterer for øvrigt endnu og ligger

som smukt bevarede museumsskibe i henholdsvis Halmstad og Karlskrona. Men allerede i 1931 var tallet nede på 13, blandt dem vor egen nydelige »Georg Stage I« (bg. 1882). Ligger nu i Mystic Seaport i U.S.A. under navnet »Joseph Conrad».

Jeg har altså stadig navne og adresser på mine ungdomsforelskelser og mindes endnu mangan stæltig rejsning og kæk profil.

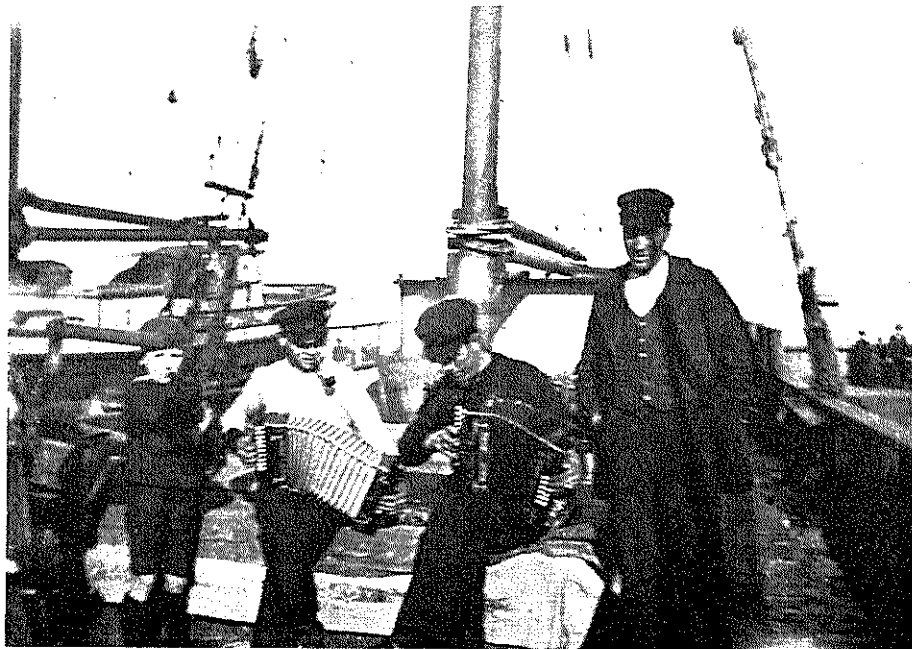
Der var således den højtriggede »Ail« af Parnü, der gav den med røjlrå. Det var ellers ved at gå af mode. Der var også kollegaen »Ansio«, der huskes for sin hjemby med det mærkelige navn Uusikau-punki! Jeg hittede dog ud af, det var en finsk by lidt nord for Turku. Et særdeles smukt skib var 3 m. bramsejsskonnert »Lydia« af Skillinge, fint og harmonisk bygget og rigget. Det kan man ikke altid sige om vore dages »oliepramme«.

Specielt husker jeg barken »Carmen« af Mariehamn, bygget på Åland 1917 – en typisk gammel windjammer udstyret med de efterhånden helt sjældne stokankre. Den kom til Aarhus første gang i juni 1930. Siden så sent som i 1936 efter en hård rejse, hvor det nær var gået galt ud for Bornholm. Den blev den sidste træbark her i havnen, og bortset fra skoleskibe også sidste større råsejler. Dog fik byen i 1952 besøg af en lastførende stålbark »Pasat«. (Bygget 1911, ligger nu i Travemünde). Men det er jo en anden historie. Længere tilbage – under 1. Verdenskrig – husker jeg nok en stålbark, en gammel, rusten nordmand »Carl« af Skien. Den lå ved yderste mole, og det blev sagt, at kom Danmark i krig, skulle sejleren som spærring sænkes midt i havneindløbet. Jeg har aldrig kunnet få denne historie bekræftet. Men dengang troede jeg på den, og da barken lå sådan, jeg kunne se den hver morgen, når jeg gik til skole, var det mig altid en beroligelse at konstatere, den lå der endnu. Så var der i hvert fald ikke sket noget den nat!

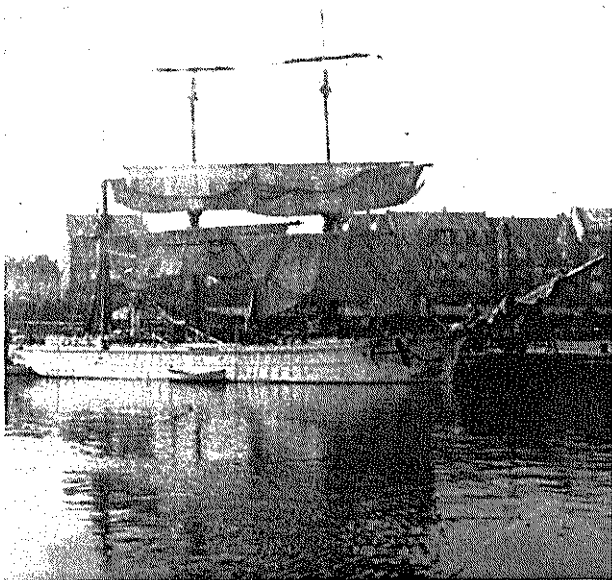
I den lokale efterhånden ikke ret store sejlskibsflåde havde jeg en udvalgt yndling, skonnerten »Camilla« af Aarhus. Aldrig har jeg set så lille en sejler med clipperstævn eller en for-and-after med master, der trods beskeden størrelse alligevel havde både topstænger og salingshorn. Jeg så den engang på ophalerbedding, hvor der var rig lejlighed til at beundre skrogets fine linier. Og så var dette smukke, lille skib endda beskæftiget med noget så robust som stenfiskeri. Alligevel må »Camilla« have været en god sejler i sine unge dage. For i Aarhus Sejlsklubs 50-års jubilæumsbog berettes der netop om en kapsejlad klubben havde arrangeret mellem byens stenfiskerfartøjer 1884. Her blev »Camilla« nr. 1 på distancen 20 kvartmil i tiden 4.43.43. Føreren, skipper A. Petersen, fik også både 1. præmie – en kikkert, og ærespræmie – et sølvbæger. Jo, det var nok et rask lille »skiv«. I min drengefantasi forestillede jeg mig tit, hvordan jeg ville fikse skuden op, hvis jeg på en eller anden måde kunne erhverve den, male skroget hvidt, skure dækket, skrabe master, nye hvide sejl, bredfok, masser af messingtøj o.s.v., o.s.v. Der kunne sagtens blive en smart lyst-yacht ud af den stenfisker.

Men drømmeskibet, som hentet lige ud af d'herrens Marryat's og Russell's romaner, var briggen »Amazonen«. Danmarks sidste sejlede koffardibrig, endda en såkaldt snaubrig. D. v. s. der på agterkant af stormastens undermast var et rundholt, en slags ekstramast, hvortil gaffelspejlet (brigsejlet) kunne fastgøres.

Med sine to fuldriggede, agterover hældende master, et skansedæk omgivet af rækværk med drejede søjler og sit ornamenterede agterspejl, var »Amazonen« en såre dekorativ skude. Der manglede såmænd kun »Jolly Rogers« under gafflen, for at skibet uden yderligere ændringer kunne sejle lige ind i en sørøverfilm.



Styrmanden på topsejlskonnerten »Heppens« af Wilhelmsbafen går den en på harmonikassen sammen med en kammerat fra et nærliggende skib. En af »havnens drenge« står med skibskatten.



Barken »Carmen« af Mariehamn – den sidste træbark, der anløb Århus (1936)

Mere nøgternt beskrevet var briggen (iflg. »Fra Sejl til Diesel«) på 312 br. Bygget 1878 i Brake, skibsværftsby ved Weserfloden. Herfra blev den solgt til Sverige og kom til Danmark 1920, købt af C. G. Schumann i Egersund, hvor den var hjemmehørende. Nogen god forretning har amazonen nok ikke været for rederiet. For 1922 kom den til Aarhus, hvor den lå oplagt et par år, indtil den 27. maj 1924 blev solgt ved tvangsauktion. Prisen var kun 2000 kr.

Det kan i dag være bittert at tænke på, at et så smukt og faktisk sejldygtigt fartøj kunne gå for et selv dengang ringe beløb – knapt nok en arbejdsmands årsløn. Briggen »Amazone« havde det været overkommeligt at istandsætte. Den kunne være blevet et pynteligt vartegn for en havneby som Aarhus, sådan som f. eks. »Af Chapman« (1888) er det i Stockholm, »Viking« (1906 tdl. dansk) i Göteborg, »Sigyn« (1887) i Turku, »Pommeren« (1903) i Mariehamn o. s. v., o. s. v. mange andre steder.

Desværre – som 16–17 års knægt stod det ikke i min magt at formulere min idé om briggens fremtidsmuligheder i et læserbrev, for jeg var virkelig kommet til at holde af den ærværdige skude. Ofte sneg jeg mig om bord, endda en og anden stormfuld aften, hvor jeg så selv kunne opleve det, som søromanerne kaldte »suset i riggen« for fuldt register. Dørene til lukaf og kahyt var forlængst brudt op, så der var fri adgang over alt. I skipperens salon

lå skibsjournalen endnu og flød på bordet. Kedeligt nok var jeg »så pæn«, at jeg ikke huggede den, hvad jeg roligt kunne have gjort. Ved næste besøg så jeg, den var smidt i lastens bundvand. Således gik jeg glip af det interessante: beretningen om Danmarks sidste brigs sidste rejse. Den var måske ikke uden en vis dramatik. Fokkeråen så ud til at være havareret. Den var i hvert fald lasket sammen med kæder og trækiler.

Men når sandt skal siges, var »Amazone« dog ikke helt vor sidste brig. I Svendborg lå dengang briggen »Hvalfisken« bygget 1801. I 98 år havde den troligt sejlet for Grønlandske Handel. Derefter blev den overtaget af Sømandsskolen, men i 1936 solgt og degraderet til gemen værkstedspram. I København lå to andre grønlandsfarere, også brigger. »Tjalfe« (bg. 1853) var klubslib for Københavns Amatørsejlkklub, »Constance« (bg. 1856) var skole-skib for kokke. Den blev ophugget 1937, »Tjalfe« så sent som 1949. Tre smukke, ærværdige skibe lod man forsvinde, uden at en finger rørte sig for deres bevarelse.

Der findes nu i hele verden kun et eneste eksemplar af denne engang så meget anvendte skibstype. Det er orlogsbriggen »Niagara« (bg. 1812). Den ligger i meget fin stand på bedding i byen Erie, Pennsylvania, U.S.A.

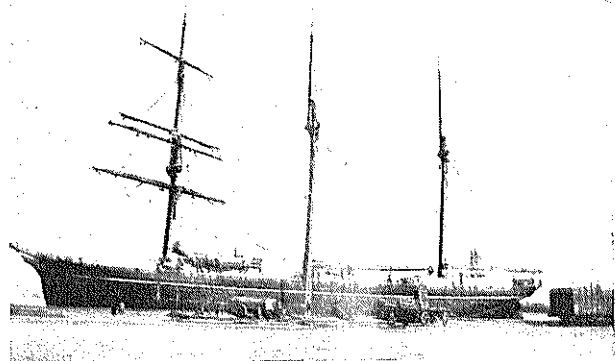
Det var derfor ikke uden vemod, jeg en dag så min gamle veninde blive slæbt til Lemvig, hvor den ophuggedes. Et kapitel i Danmarks søfartshistorie var endt på lidet værdig måde.

Men det var ikke blot briggerne, som forsvandt. Også de andre råsejlere blev år for år færre og færre. Tydeligst viste dette sig i antallet af de årlige såkaldte vinteroplæggere.

Dengang var det almindeligt, at sejlere, som kom med tømmer til Aarhus i oktober-november blev oplagt for vinteren i den gamle lystbådehavn. Bot-tenviken var jo allerede ved at fryse til.

Det var derfor altid spændende for mig, om der blandt disse var nogle særprægede fartøjer, man kunne gå og glæde sig over, eller der på et af dem blev en vagtmand tilbage, som man måske kunne komme til at kende.

(Fortsættes side 60)

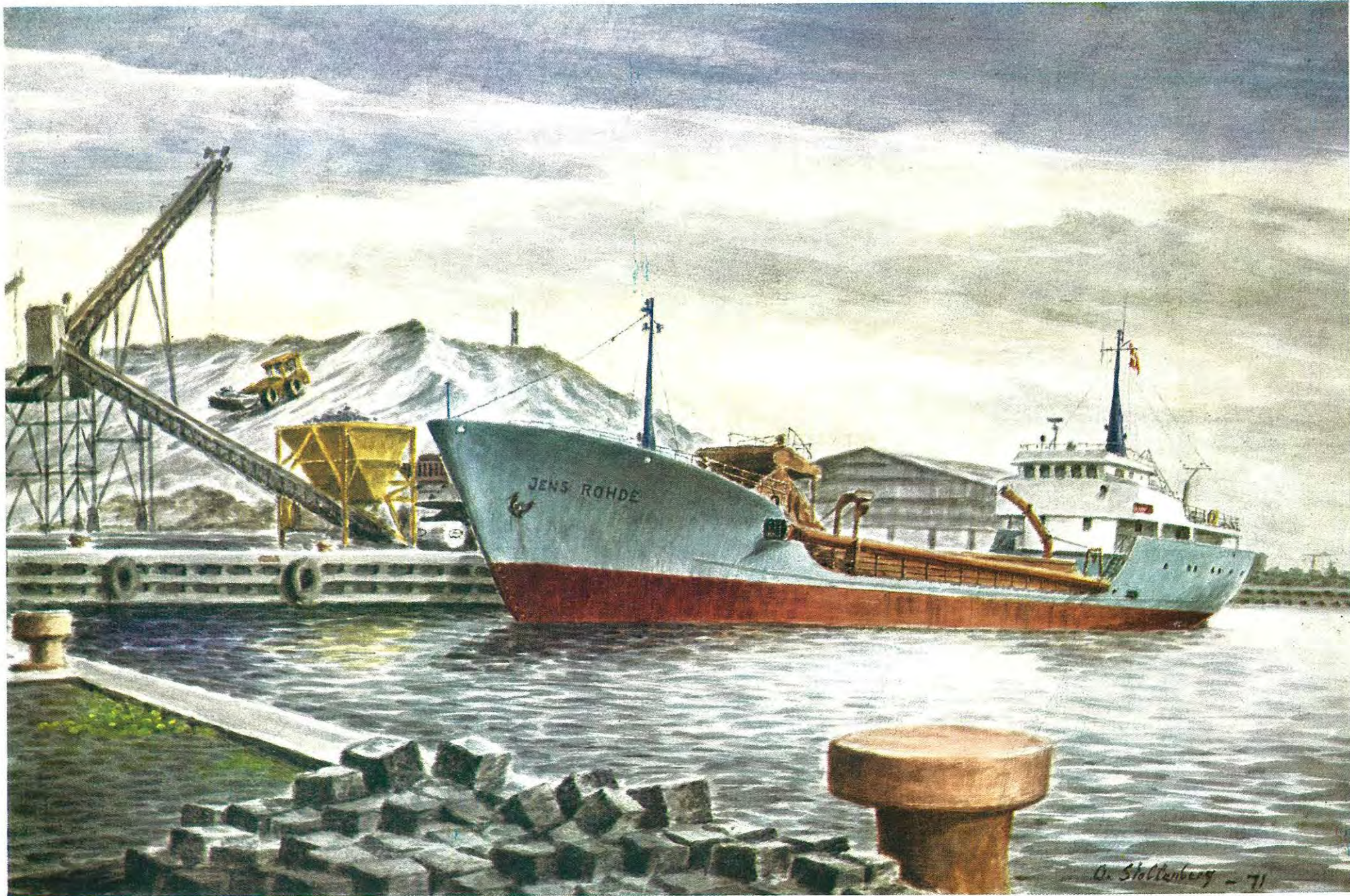


Barkentinen »Saari« af Rauma lossere træ ved tømmerkajen, der af havnens folk kaldes Sibirien.



M/S »Grønland« i Davis Strædet.

Maleri af P. Juel Bjerring.



Sandpumperfartøjet »Jens Rohde«, tilh. Sten- & Grus Co., Kalundborg. Skibet (ex »Jens Grau«) blev bygget i Tyskland i slutningen af 1960. Det kom i 1973 ud for en alvorlig påsejling af britisk fragtskib i Østersøen ud for Kieler-fjorden.

Maleri af O. Stoltenberg.

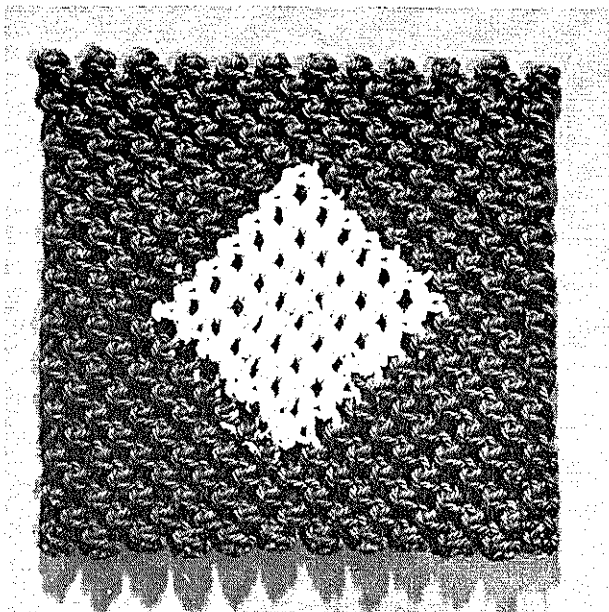


Fig. 1

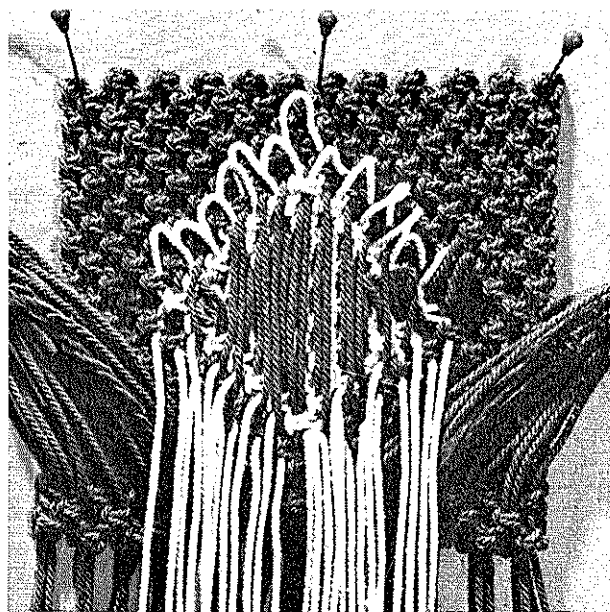


Fig. 2

SØMANDSKNUDER

VED KAJ LUND

Knytning med farvekombinationer

Gennem artikler i VIKINGEN og JUL PÅ HAVET har der været vist tovværkskunst og knytning af dekorative nyttegenstande. Hovedvægten har været lagt på teknikken i formgivning og overfladestruktur, og det er på tide at fortælle om nogle af variationsmulighederne, når man benytter forskellige farver. Der findes efterhånden på markedet knyttet garn i mange dejlige kulører.

Her vil vi koncentrere os specielt om indskud af en figur i kontrastfarve.

Kvadratisk bordskåner med indskudt ruder (fig. 1 og 2)

Længde og bredde 15 cm. Materialer: Ca. 32 meter blå og 12 meter hvidt bomuldsgarn nr. 12/36. Det blå garn er udmålt i 16 længder på 150 og 8 på 100 cm. Det hvide i 6 længder på 100 og 8 på 75 cm.

Af de 25 blå længder, der lægges dobbelt, knyttes 12 kompakte løse knob (heraf 4 af de 8 korte længder). Se knobets fremstilling, fig. 7. Knobene sættes på pladen side om side, så de 16 korte parter ligger i midten.

Der knyttes 22 rækker fladknob med krydsning af de løse parter i kanterne. I midten af det blå felt indskydes de hvide parter (til midlertidig erstatning for de blå), og der knyttes en diamantformet figur efter den teknik, som er beskrevet i forbindelse med fig. 5. – Når de hvide længder skal indskydes (som dobbeltgarn), anbringes de lange på 100 cm i midten.

På fig. 2 ses arbejdet næsten færdigt – før afskæring af alle garnenderne. Bordskånerens underkant er sluttet af med tilbagefletning af de blå arbejdsgarn. Grundgarnene derimod er ikke flettet tilbage. De ligger fastlåse inde i knobene i sidste række.

Rektangulær bordskåner med striber og rudermotiv (fig. 3, 4 og 5)

Længde 21 cm. Bredde 15 cm. Materialer: Ca. 38 meter blå og 23 meter hvidt bomuldsgarn nr. 12/36. Det blå udmåles i 16 længder på 200 og 4 på 150 cm, det hvide i 4 længder på 200, 5 på 150 og 6 på 100 cm.

Af alle de blå og af de 4 hvide længder på 200 cm knyttes 12 kompakte løse knob. De to blå knob med korte parter på 75 cm, placeres i midten, når de 12 knob sættes i pladen side om side. De to hvide knob anbringes som nr. to fra yderkanterne.

Der er først knyttet tre rækker almindelige fladknob, derefter 15 rækker 2-knobs plattinger med et indskudt hvidt diamantmotiv og nederst igen tre rækker almindelige knob. Til slut er der låset af ved tilbagefletning af arbejdsgarnene som vist i fig. 2 nederst.

Knytningen er hovedsagelig udført med højrevendte knob. For at opnå symmetri i de lodrette hvide striber er en del af knobene i disse dog venstrevendte. I rækkerne med tofarvede knob (et hvidt og et blå arbejdsgarn) skal de to og to gabe i modsatte retninger.

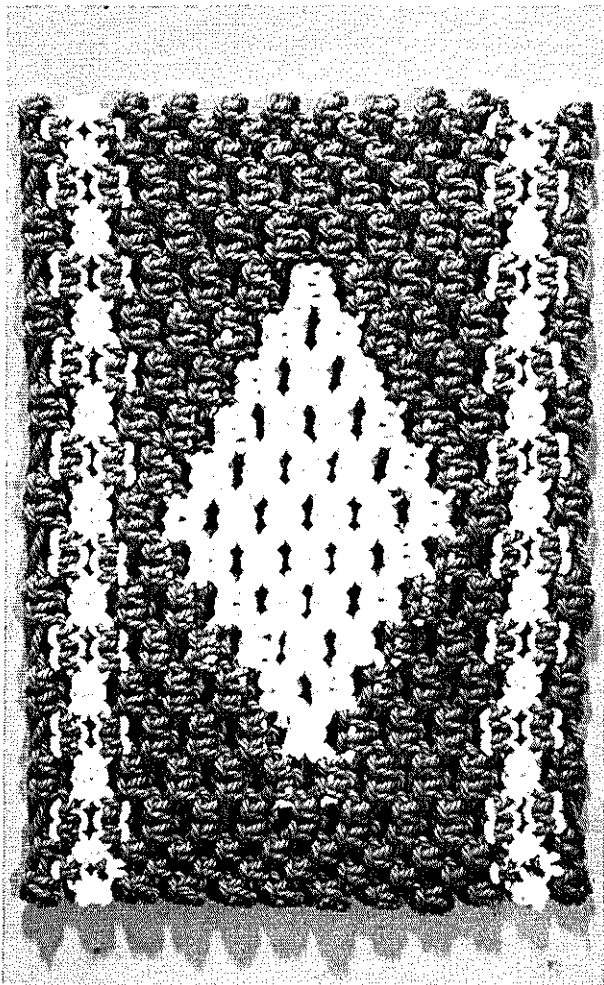


Fig. 3

Nogle flere variationsmuligheder for striber ses på fig. 4.

Indskud af det diamantformede farvefelt (fig. 5)

a. Efter de første tre rækker blå fladknob er der fra midten knyttet skråt ned til hver side (markeret med hvide streger) med 2-knobs plattinger så langt, det er muligt. Derefter knyttes endnu en plattning, som kommer til at ligge i midten af den første række plattinger.

b. I den følgende række plattinger skal indskydes de første to hvide parter som ekstra grundgarn. Der benyttes en af længderne på 150 cm. Den lægges dobbelt og fastgøres med to nåle lige over den sidst lagte plattning. Til venstre er en plattning ved at blive knyttet over tre grundgarn (3!).

c. Den anden række blå plattinger er færdig. De to plattinger i midten har tre grundgarn (to blå og et hvidt). Fra underkanten af hver plattning er det ene blå grundgarn lagt tilbage (y-y). Det er foreløbig overflødigt.

d. Yderligere to hvide længder på 150 cm er som dobbeltgarn fastgjort med nåle, så deres 4 parter kan indgå som ekstra grundgarn i næste række plattinger.

e. Først nu kan vi begynde på den hvide figur, som skal have en enkelt 2-knobs plattning i toppen. De to hvide parter, som blev tilsat allerførst, og som var grundgarn i rækken oven over, bliver nu ar-

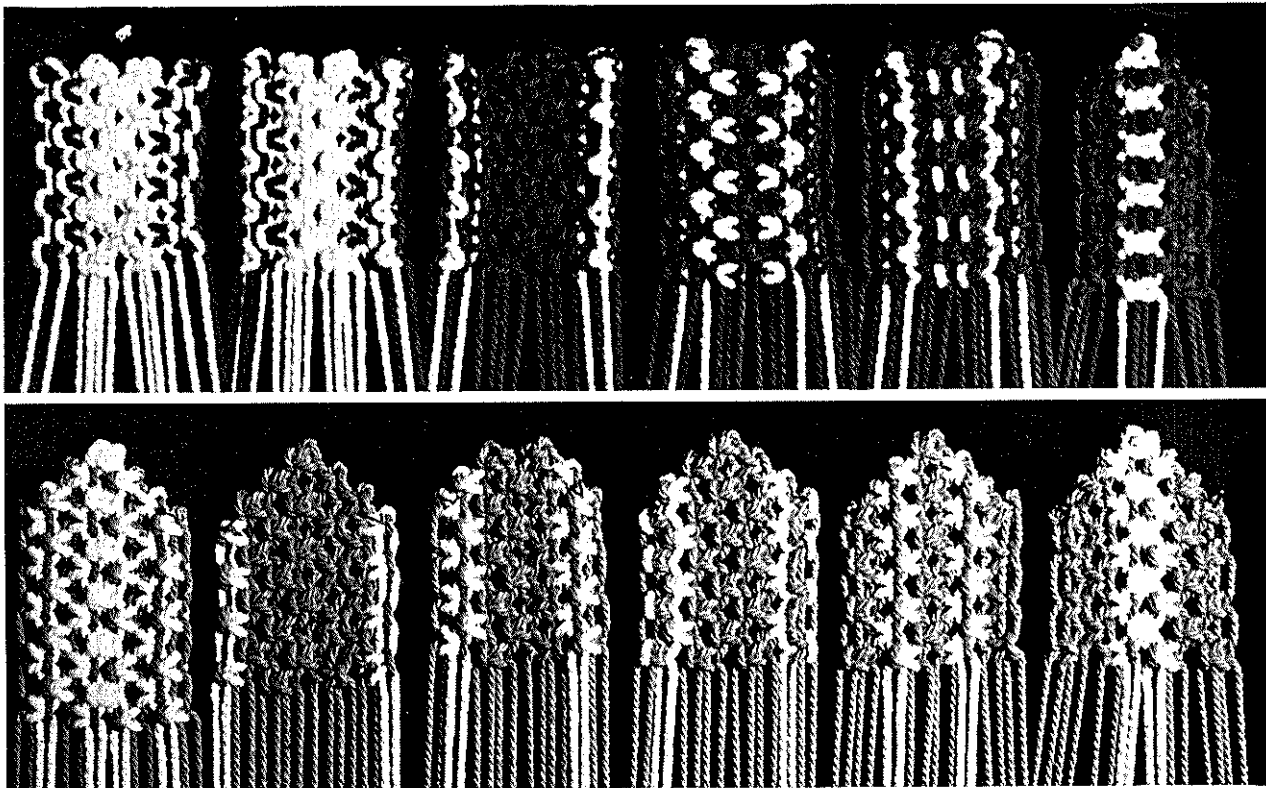


Fig. 4

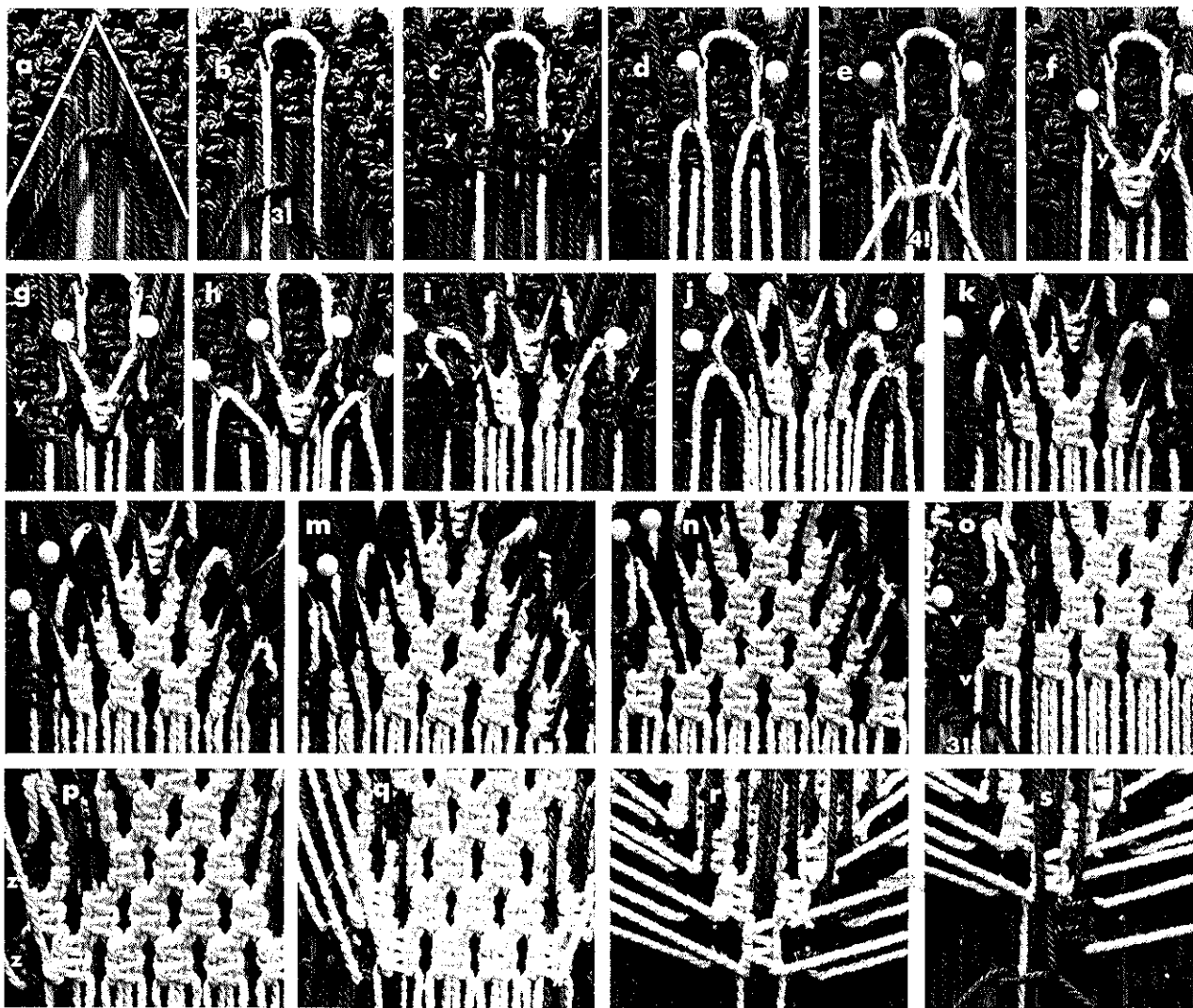


Fig. 5

bejds garn i den første hvide plætting. – Samtidig må vi allerede nu forberede den følgende række, som skal have to hvide plættinger. Derfor skal den første hvide plætting have to hvide grundgarn foruden de to blå (som jo skal låses af, før de kan lægges til side). Bemærk at den hvide plætting er påbegyndt over 4 grundgarn (4!).

f. Den første hvide 2-knobs plætting er knyttet, og dens to blå grundgarn (y-y) er indtil videre lagt tilbage.

g. De to blå plættinger ved siden af den første hvide er knyttet over 3 grundgarn, og et af de blå grundgarn (y) er lagt tilbage i hver side.

h. Før knytning af næste række er igen to hvide dobbeltgarn, 150 cm lange, fastgjort i overkanten af de sidst knyttede plættinger.

i. Den anden hvide række er knyttet. De to midterste plættinger er udført med to hvide arbejdsgarn over to hvide og et blå grundgarn. Det blå (y) er lagt tilbage.

j. Processen fra h-i gentages: To hvide dobbeltgarn på 100 cm er fastgjort i overkant af de sidst knyttede to blå plættinger.

k. Tredie hvide række er knyttet. Den midterste (rent hvide) plætting er knyttet over to hvide grundgarn. De øvrige er knyttet over tre grundgarn, hvoraf det ene blå er lagt tilbage.

l. Der er på ny tilsat to hvide dobbeltgarn på 100 cm, og femte række er knyttet med 5 hvide plættinger.

n. Det er ikke nødvendigt at tilsætte flere hvide garn for at knytte sjette række med 6 hvide plættinger. De ydeste hvide i hver side har kun to grundgarn, et blå og et hvidt.

o. I de følgende rækker skal den diamantformede hvide figur aftage i bredden med en komponent mindre i hver række. Her er i venstre side påbegyndt en blå plætting over tre grundgarn, et hvidt og to blå. Det blå garn, som sidst blev lagt tilbage (v) to rækker over, tages nu atter i brug.

p. Syvende række er knyttet med 5 hvide plættinger. Fire af de blå parter, som før blev lagt tilbage, er igen taget i brug. Til gengæld er fire hvide parter nu lagt tilbage (z-z). På billedet ses kun de to i venstre side.

q. Ottende række er knyttet med fire hvide par-

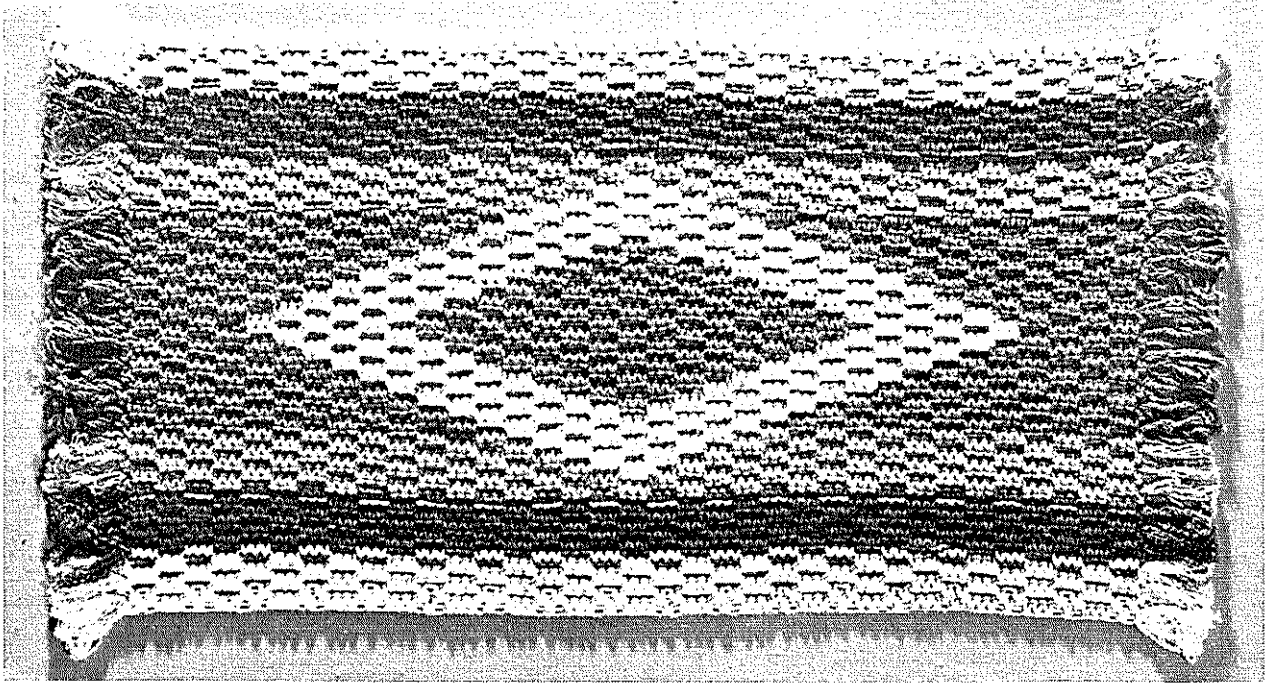


Fig. 6

ter, og der fortsættes på samme måde i de næste rækker, idet der lægges blå parter ind i stedet for de hvide.

r. Sidste række er knyttet i den hvide figur, men der er endnu to hvide parter tilbage; arbejdsgarnene fra den nederste hvide plætting.

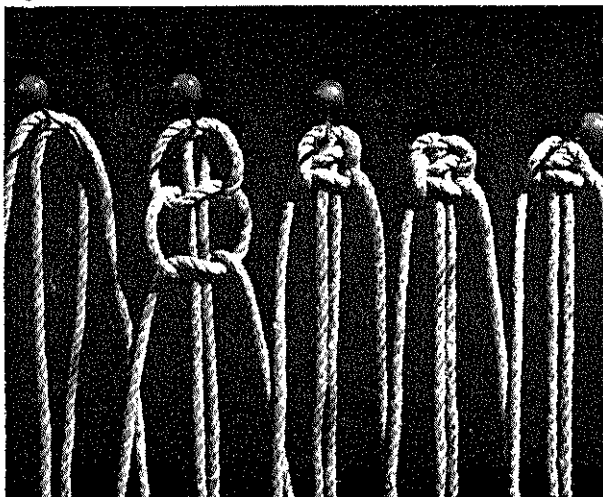
s. De to sidste hvide parter forsvinder som ekstra grundgarn i de to midterste plættinger i følgende række.

Firefarvet bordløber (fig. 6)

Knyttet med bomuldsgarn nr. 12/36 er løberen ca. 68 cm lang og 36 cm bred, og der medgår ca. 400 meter garn. Det udmåles i dobbelt så store længder som angivet for den her viste lille model, som er udført med tyndere garn.

Længde 33 cm plus 2 cm frynser i hver ende. Bredde 18 cm. Materiale: Ca. 200 meter bomuldsgarn nr. 12/12.

Fig. 7.



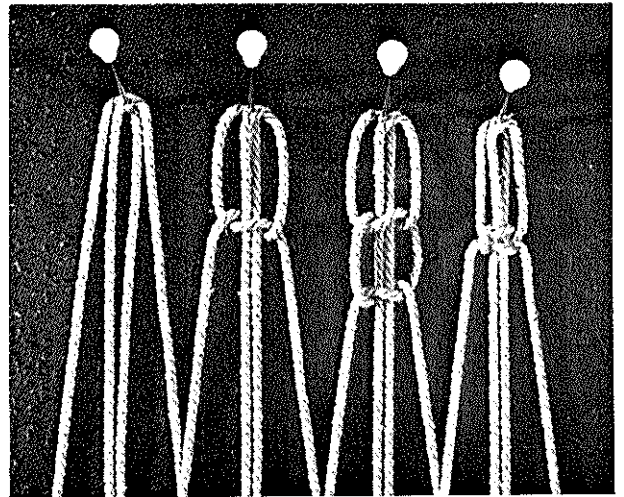
Til knytningen i parallelle striber er udmålt 12 gule, 12 brune, 12 beige og 20 grønne længder på 280 cm. Til den indskudte gule figur er desuden udmålt 20 længder på 170 og 8 på 100 cm af det gule garn. De 8 korte bruges til indskud yderst i hver side af figuren.

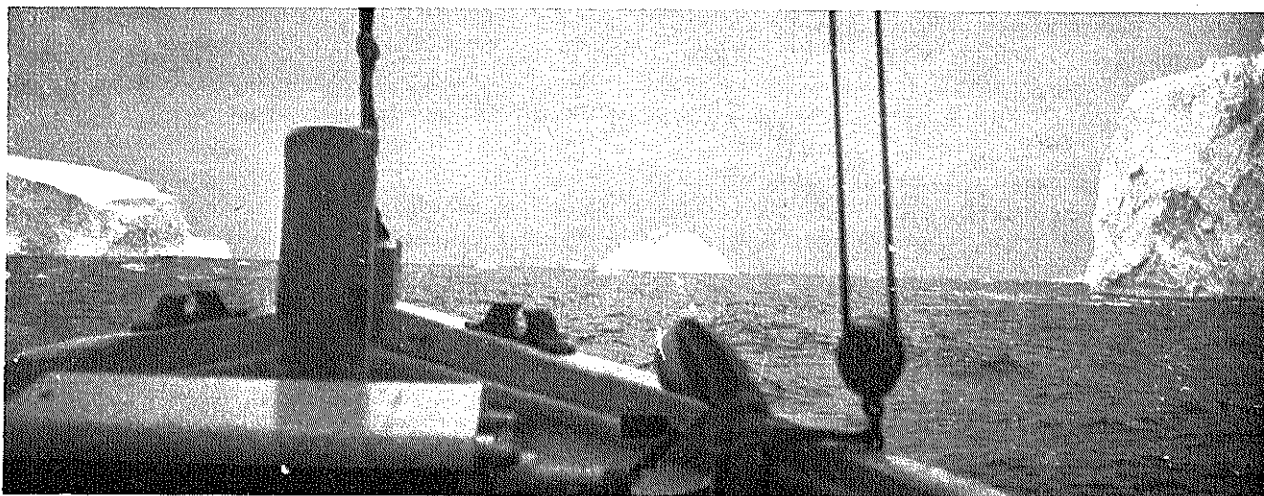
Knytter man den 68 cm lange bordløber med det tykke garn, får man store længder at arbejde med. I dette tilfælde anbefales det at begynde knytningen på midten og knytte til hver side.

Med tyndt garn har man kun 140 cm lange parter i starten, selv om man begynder i den ene ende. I dette tilfælde knyttes først 28 løse knob med 2 cm lange øjer i toppen (se fig. 8). Øjerne skæres senere op til frynser. Knobene sættes i knyttepladen side om side med de 10 grønne i midten og de øvrige fordelt symmetrisk til hver side i grupper på tre knob.

(Fortsættes side 60)

Fig. 8





»Nauja« står gennem »porten« af to isfjelde.

Ved verdens største isfabrik

Uddrag af min grønlandske dagbog 1960

Tekst og fotos: CARL ØSTEN. (Eftertryk forbydes)

8. september.

Vækkedes af uret kl. 4.30 for at sejle med rutebåden fra Christianshavn til Jakobshavn. Sejlads-distance ca. 35 sømil. Mit ærinde der gjaldt konsultation hos en tandlæge for at få en tand plomberet (Christianshåb har ingen tandlæge, læge, sygehus, kun et infirmeri med dansk sygeplejerske). Klædte mig varmt ved dels at tage lange underbukser, tykke sokker og gummistøvler på. Kommet udenfor mit hus så jeg, at nattens frost havde rimet på terrænet. Eftersom intet gæsthjem findes i Jakobshavn, medbragte jeg sovepose i håb om at finde husly hos privat familie. I den mørke og også kolde morgen, hvis stemning syntes ufattelig i sammenligning med de nys for-gangne polarlyse morgener, blev jeg sammen med 5-6 andre passagerer i lille jolle vrikket ud i havnen til kystskibet »Nauja« (= Måge, motorkutter, bygget 1930 i Frederikssund), som er hjemmehørende i Egedesminde. Hver af dets 12 passager-pladser syntes besatte. I en lille messe kunne kaffe fås serveret, hvad vi vist alle benyttede os af. Hvad er Grønland uden kaffemik! Under de første timers sejlads var morgenmørket forlænget af overskyethed, men efter kl. 8 sås fuldmånen i vest og solbelyst himmel over fjeldene i SØ. Blandt godsforsendelserne på dækket stod en kasse med rabarber-stilke (uhm!). Mon komne helt fra Danmark? Til mesanbommen var najet stykker af matak, hvoraf mandskabet nu og da snittede en bid til omgående fortæring. Udenbords rørttes det sortladne hav af dønninger, hvorpå gyngede rygsorte alke i en ubekymringens frygtløshed for det grumme menneske. Et modsejlende isfjeld, som af form ledte tanken hen på Vesuv og med en vel ikke mindre kegle, gik vi klos på, så nær, at man tyde-

ligt kunne se puds-noprerne på dets lige side, noget nyt for mig i naturens håndværker-kunst heroppe. – Stod ind til kajen i udstedet Claushavn for at af-levere post samt udveksle passagerer og gods, hvilket ordnedes af stedets handelschef himself, og som i ringe mængde kun tog kort tid. Claushavn med sine ca. 260 indbyggere hører under Christianshåb kommune. Dets grønlandske navn, Ilimanak, betyder Forventningspladsen. Om jeg ud fra egen forventning havde troet at finde en lige så skøn natur her som den ved Christianshåb, da blev jeg skuffet. Men den siges jo også at være Vestkystens non plus ultra. – Er kajen i Claushavn ikke stort større end et brohoved, er vanddybden herved til gengæld så stor som ca. 8 m, og vandet så klart, at man kan se ned til bunden. Og hvad så jeg så af levende væsener deri? Gopler, gopler! Altså arter, som kan trives i kolde have. (I vestgrønlandske stræder lever 45 arter). – Om man bare kunne huske enkelthederne fra sin barndoms lektüre? Her til Claushavn er jo knyttet B. S. Ingemann's »Kunuk og Naja« eller »Grønlænderbørnene«. Deres virkelige navne var Niels og Edele. Han omkom i 1794 ved at blive kærtret af en sortsidsæl, og hun døde i 1801. Niels' dødsfjende, Kemek (= hund), var også eksistens-virkelig person, der boede i Jakobshavn.

Efter at »Nauja« var kommet helt fri af halvøen, hvorpå Claushavn ligger, blev ens grådige blik fastholdt af det, som nu var bleven synligt forude: en verden af is og atter is, som om en del af Nordpolen var kommen herved, og hvis hvidhed syntes reflek-skaldende i det nu helt klare solskin. Hvilket drømme-rige for en skønhedshungrende sjæl at begive sig ind i! Om bagbord lå langt ude høje Disko Ø med

is' hovedprydelse, nærmere og omtrent på rad flød is-kolosser, og tværs om styrbord på længere afstand strakte sig en høj kyst med fjeldlandskab af også kun is. Op herfra rejste sig borg-lignende formationer med høje svære tårne med tindespids spaltninger. Og bare ikke et enkelt sted. Det var næsten som at passere en Rhin-bred med sine ruin-borge, blot her sammentrængte og overhældt med isens glasur. Og så troede man, at denne is-front mod havet havde lagt sig over en ordinær kyst af granit-fjeld. Tro om igen som om så meget andet, man mødte heroppe. Hele den ret lange is-kyst er en slags for-kyst af isfjelde, som står strandet på en undersøisk banke. Men isfjeldene derpå er så høje, at man fra det relativt lave skibsdæk ikke kan se det bagved liggende fastland. Om styrbord og næsten ret frem for boven lå nogle fra banken løskomne kolosser på deres flydende fremdrift i majestætisk storladenhed. Hvor vi dog gik dem dristigt nær, syntes jeg. Med en ovenvands-højde af 15-20 m kunne deres samlede højde anslås til 9 gange så meget, eftersom normale forhold mellem flydende isfjeldes synlige og usynlige volumen er ca. 1 til 8-9. Øverst furede de af dale, et enkelt lignede en rutschebane, og på deres mod os vendte stejle sider sås kalvnings flossede og skurede ar. Næsten lige så beundrings-slående blev deres blændende hvidhed med solens projektørlys på, et syn, som langt overgik selveste berømte Carraras og Pendelikons marmor. – Kommet længere frem syntes »Nauja« på sin kurs spæret af en samling tværsejlende kolosser, hvorved dens eneste farbare mulighed blev en ikke særlig bred port mellem to af giganterne. Turde skipper mon føre sit skib herigennem? Han turde! Men, hvis blot en af dem havde kalvet eller var tørnet rundt, så . . . !

Vor skipper er iøvrigt færing med air af allround sømand, af hvis slags Grønland har brug for mange. Tillige udviste han overfor mig som den mest frem-

mede passager sin turist-informerende velvilje. »Kom her og se«, råbte han pludselig til mig, der stod som fastnaglet i styrbords side og fotograferede. Takket være ham fik jeg fra bagbord set en grønlander på sælfangst i sin kajak, min først sete og eneste. Mellem »Nauja« og flydende isfjeldes nære række pagajede han sit elegante fartøj frem med flere knobs fart end vor »Nauja«! Helt utroligt, at en mand kan mestre sin kajak til så stor fart og med en så graciøs lethed. Men oplæringen hertil skal også ske inden drengs overgang til mand. Lad os håbe, at den grønlandske kajak-mand også vil findes i kommende generationer, han som sammen med slæde-hundene altid har været knyttede til Grønland som dets særpræg. Knapt en times tid varede sejladsen gennem dette fascinerende ovenvand-hvide hav. Et isens drømmerige så ufatteligt, mod hvilket alle Alpernes snedronninger må blive tabere i en skønhedens konkurrence. Alverdens turister – kom og se, måb og buk med begejstringens underdanighed!

Også Jakobshavn ligger på en halvø. »Nauja«s runding heraf foregår mellem baby-isfjelde og kalvnings isskodser, hvilke som ret tæt pakket må vige for boven med sine skurrende og knagende lyde. Den ret store kirke, som vi har kunnet se nogen tid, ligger omtrent nede ved bugten og på ikke større højde herover. Om bagbord i kort afstand ligger to meget små øer, som med deres lavhed er gode fangere af isfjelde. Efter at have passeret gennem en indsnævring af den ca. 700 m lange bugt kunne »Nauja« fortøjes til kaj og vi gå i land. Klokken var da ca. 9.30. »Nauja« skulle forblive liggende til i morgen aften, og tidspunktet for afgangen til Christianshåb skulle jeg forhøre mig om i KGH's (= Kongelige Grønlandske Handel) kontor i løbet af næste dag. Jeg ilede straks derhen af mere vigtig årsag, opsnusning af natlogi. Elskværdigt modtaget af selve handelschefen, herr E. Borup Larsen, overraskede han mig ved at tilbyde mig overnatning i sin



Yderst tilv.
sygehuset.
Jakobshavn.

Fangere står ud på jagt.
Jakobshavn.



bolig, som ligger i få skridts afstand fra kontoret, hvortil han fulgte mig. Med sine 2 etager virkede bygningen, som er af træ og rødmalet, næsten slotagtigt her i Grønland. Værelset, som han anviste mig på 1. sal, var ganske komfortabelt og mindede mig om mine besøgte Tyrol-hotellers. »Men«, beklagede han, »min kone er på ferie i Danmark, så jeg kan ikke servere mad for Dem«. O-kay, dette var underordnet for mig. Iøvrigt kunne jeg komme og gå i det uaflåste hus, som det passede mig. Jeg skulle iøvrigt kende det, hvad ikke straks faldt mig ind, fra den dejlige farvefilm »Qivitok«, en af de, jeg aldrig glemmer, ikke mindst dens scener fra den til huset hørende blomsterrige vinterhave – et sydeuropæisk unikum i Grønland på 69° 13' nordlig bredde. Desværre eksisterede den ikke mere, men i ånden så jeg Poul Reichardt og Astrid Villaume færdes deri.

Efter tandbehandlingen ilede jeg ud i byen på recognosering. Dens huse ligger spredt over et større areal end Christianshåbs og er med sine ca. 1300 beboere mere end dobbelt så stor. Med ét fornem jeg en lokkende duft – den fra et bageri. I dets butik indtog jeg min morgenmad i form af et par boller og wienerbrød (30 øre pr. stk., smørkage 1,50 kr.). Som nybagte var de noget nyt for min gane, eftersom Christianshåb ikke har noget bageri, men får sine forsyninger fra Jakobshavn, undertiden dage gamle. Dernæst gjaldt mit ærinde køb af en transistor i KGH's butik, som er ret ny. Dens personale, grønlandere, forekom mig yderst høfligt og dygtigt i arbejdet. Så havde butikken noget, som dens fælle i Christianshåb ikke havde i øjeblikket – øl, hvorfor jeg fik reserveret mig et par flasker til afhentning i morgen. Normalt har KGH en kantine i hver by, men ikke her. Derimod drives en af entreprenørfirmaet »E. Hoffmann & Sønner«, hvor jeg spiste mid-

dagsmad: tomatsuppe og haschis (4 kr.). Det gjorde jeg hurtigst. Så spændende opsat var jeg på at komme ud til den berømte isfjord og fotografere, medens solen endnu skinnede. På vej derud stoppede jeg op på et højdepunkt, det 47 m høje Juliefjeld, for at nyde udsigten. Lige nedenfor ligger kirken (fra 1782 og Grønlands største og næstældste), lidt længere borte sygehuset (fra 1926), som på sin pynt havde fået en garnering af store svømmende isfjelde. Dannebrogfarvet smukt harmonerede dets røde farve med isens hvidhed. I vest tonede de grålige konturer frem på den 40 km borte liggende Disko Ø. På farvandet herimellem med stille overflade lå spredt hundredvis af isskodser, store, små, høje, flade, runde, aflange eller heraf dannede sammensætninger med solens krystalblink. En anden nedenfor liggende større bygning er præstegården. Her fødtes Knud Rasmussen i 1879. I dens nærhed ligger et par gitterindhegnede grave, som er rester fra en fortidigt benyttet kirkegård. Ved havbredden, som her udgøres af en partiel kyst af flade glacial-polerede fjelde, rører sig et levende liv af personer og et dusin dejlige hunde. Et ægtepar er ved at sætte jolle i vandet, hvorom hundene grupperer sig i afventende stillinger og øjefølgende båden. Af instinkt ved de, at når den er kommen tilbage med fangst, vil de få deres del af den.

På min vej videre frem passerede jeg en gammel grønlander-hytte, et træskelet med græstørv som yderbeklædning, som blev min først sete af slagsen. Den havde dog et skorstenør, et vindue og bræddedør, på hvilken hang et udspilet dyreskind. På en hylde over døren stod en gryde og nogle tomme konservesdåser. En kontrastens modernitet var de el-ledninger, som hang henover hytten. Jeg fik senere at vide, at dens beboer er en gammel kvinde, der har

vist sig fotograferingssky, hvad iøvrigt gælder enkelte grønlandere. Til isfjorden skulle endnu være et par km at gå, så bare videre, videre, men den vildsomme grønlandske op-og-ned-fjeldverden er fattig på gangbare stier. Til mit held dukkede en dreng op, der kendte nærmeste vej dertil. Han, vel 10-11 år, talte overraskende godt dansk. Han hed Vittus Flye. Mærkeligt, at hans sjældne efternavn er samme som danske flådes navnkundige officers, og om hvis nylige død jeg havde erfaret gennem en officer, der var med »Dannebrog« ved kongefamiliens besøg i Christianshåb for et par måneder siden. Kommen til et højdepunkt, »Holmers Bakke«, stod jeg, vi, endelig ved målet, ved isfjordens brede udmunding og på dens nordlige bred. Man blandedes næsten af det pragtfulde syn, is og atter is! Udenfor munden lå kæden af strandede isfjelde, hvis ydre side jeg havde sejlet langs med. På siderne af de mere end hushøje rygge med tårnfremspring sås flossede sider, spaltede slugter og udhulinger, hvorimellem lå smalle vandstræder, alt i alt en bymæssig karakter, som kunne lede tanken hen på et isens Venezia. Aldrig ville jeg kunne have fantaseret mig til denne overraskelsens virkelighed. Stive, ubevægelige stod de på deres strandings-banke, ikke afventende højvande som strandede skibe, men lettelse af egen ballast ved kalvninger og smeltninger, så de herefter kan flyde over banken og videre som strømførte. Hele fladearealet af denne flere etager høje isby, hvoraf 8-9/10 ligger under havoverfladen, synes på størrelse med mindre dansk købstads. Enkelte af disse flotkomne kolosser når så langt syd på som til udfør Florida for så at smelte helt i Atlanterhavets varme gryde. Om kæmpe-fly kunne transportere dem til vandfattige Sahara!

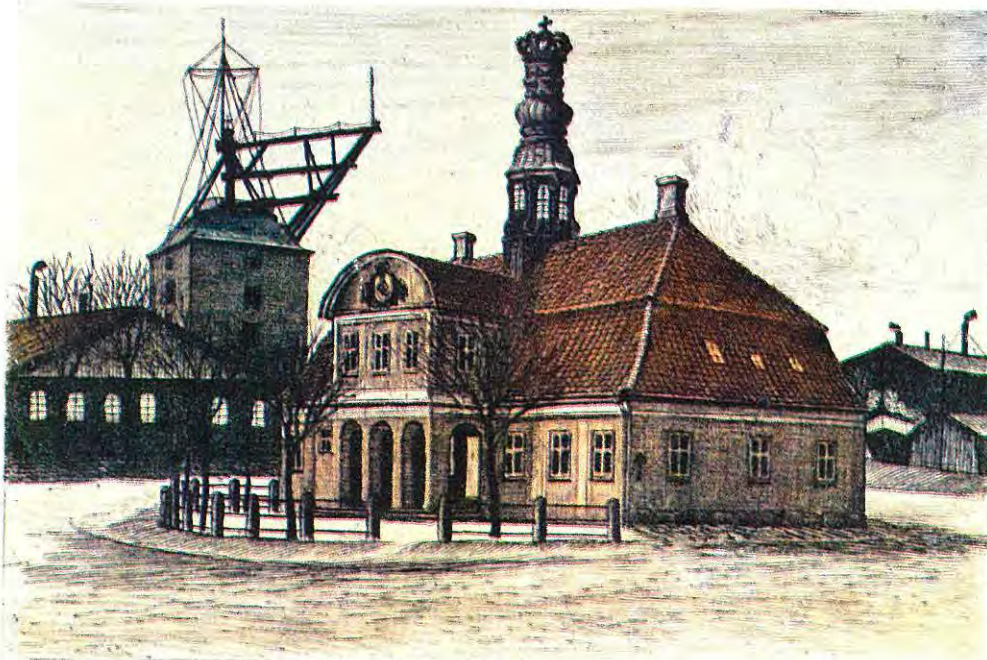
På den mørke fjeldgrund nedenfor min dvælnings ståstade lyste noget andet hvidt op, kæruld med sine uldtotter. Omend nok så smuk kunne den ikke overgå isens krystalblink. Til gengæld forbliver den stående år efter år. Fodspor lader sig ikke aftrykke på granit, ellers skulle jeg måske kunne finde de, som prinsesse Margrethe efterlod sig her i nærheden, Sermermiut, da hun her for et par måneder siden foretog sine arkæologiske studier.

Som nogen opdagelsesrejsende udforsker jeg derefter Jakobshavns verdensberømte isfjord. Et andet fantastisk is-område. Der er så langt over til dens sydlige brede mørke fjeldkæde, at den synes stor som en indsø. At den betegnes isfjord er fuldt korrekt, for den dækkes fra bred til bred af grød- og kalv-is med gigantiske isfjelde imellem. I denne kompakte flydende masse ses vand kun som skvulp og i momentvis smalle revner, når de højst forskellige volumener af understrømmen tvinges til overfladen i en alles kamp mod alle, hvilket sker med knagende, sugende og skurrende lyde. Disse millioner tons is presses ud fra den kalvende isbræ, som ligger ca. 40 km længere inde, og som gennemsnitligt hvert 5. minut producerer et isstykke, hvoraf enkelte kan

have en tykkelse af 500 m! Disse ismassers enorme kræfter har dog en overmagt, fjordbredderne af granit, som holder den flydende masse i lejet. Hvor højt isstanden kan variere, aner jeg ikke, kun så jeg, at det største flydende isfjeld var højere end bredden, som på visse steder hævede sig kun et par meter over isens overflade. Alt i alt, her er et naturens flydende transportbånd, som eksporterer is-terminer af gigant-format, hvilket det har gjort gennem årtusinder og som i andre naturforhold i evigt kredsløb.

Så yderst interessant, så storslået, at jeg følte, jeg havde oplevet min tourisms clou. Jeg kan fuldt ud slutte mig til forfatteren Walther Christmas' panegyrik herom: »Dødens stilhed rugede over hele dette mærkelige panorama, et af klodens ejendommeligste naturskuespil. Skudt ud og i stadig bevægelse glider den sammenpakkede flotille af krystalblinkende isgiganter. Når naturkræfterne leger arkitekt og billedhugger, og når solen lægger lys og farver til, skabes vidunderet, og mennesket måber«. – Også jeg fik solen med mig, hvorved isen i sit genskin forstærkede dette virkelighedens Fata Morgana.

Da min lille følgesvend havde spurgt mig, hvad klokken var, gik han hjemad. Hans moder havde fastsat et tidspunkt for hans tilbagevenden (noget ellers unormalt i Grønland!). I min forskningstrang fortsatte jeg min gang indad langs fjorden nok vidende, at til bræen ville jeg ikke kunne nå, idet det så ville tage et par dage med nat i telt. Med ét følte jeg en knugende ensomhed mellem disse fjeld- og ismasser, hvor ikke engang en fugl var at øjne. Så nødtes jeg af en brat fjordbred til længere inde at finde gangbart terræn. Her skulle jeg springe fra en afsats ned til en anden i vel 1 m afstand, men faldt udstrakt herpå. Bum! Jeg må have mistet bevidstheden i nogle sekunder, for jeg havde »været borte«, men kunne dog huske, at jeg, da jeg knaldede min pande mod fjeldet, i brøkdels sekund nåede at tænke: »Nu er det forbi med mig«. Men, da jeg kunne rejse mig op, omend stærkt fortumlet, var der vel håb om, at jeg ikke skulle sætte livet til denne gang. Min første reaktion blev at undersøge, om mine fotoapparater i deres klask mod fjeldet kunne have taget skade. De syntes dog uskadte, fordi jeg havde haft taskerne lukket om dem. Værre var det med beskyttelsen af min egen »foto-celle«. Noget fugtigt på min pande kunne tyde på blodudtræk, og mit højre øje kunne blot skimte. Fortumlet og med stærke hovedsmerter forsøgte jeg at finde tilbage til byen i det øde, svært gangbare terræn for at opsøge sygehuset. »Det er det største »blå øje«, jeg nogensinde har set«, udrød den læge, hvem jeg var så heldig at træffe straks. »Og så har De fået en mindre hjernerystelse«, tilføjede han. Først fik han suget blodet ud af bulen, som i spejl syntes som et lille rundfjeld, satte derefter plaster på og gav mig så nogle styrkende piller. – Det må have været en lille opragende sten eller fjeldflis, som min pande på



KRONEN (lånt fra Carl Østen's arkiv)

Ved marineforeningens årlige jubilarmøde, hvor aldre er repræsenteret fra 80 år til 25-30, hersker en kammeratskabets ånd med spøg og skæmt og det evindelige: »Kan du buske?«. Og ved frokosten glade og høj-røstede stemmer ligesom i førkrigstidens restauranter og værtshuse. Ingen har vel givet skønnere op pletramende udtryk herfor end forfatteren Carl Dumreicher i dette digt:

På Orlogsværftet

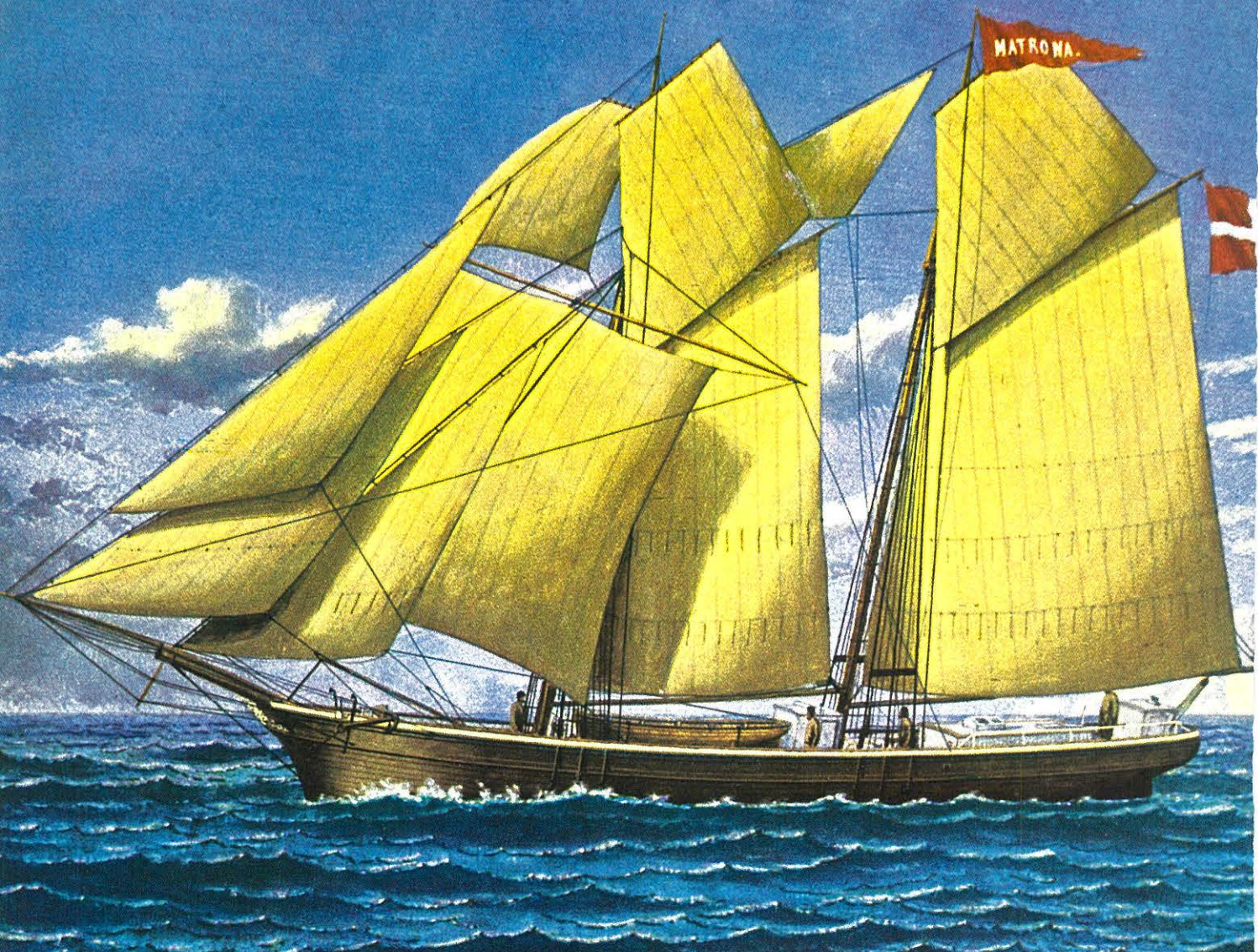
Jeg vil drømme om en Ø,
 hvor en Dag jeg steg i Land
 og blev til en lille trøjeblaa Matros.
 Sød af Løv og salt af Sø
 strømmed' Blæsten om dens Strand,
 morgensløret af Torpedobaades Os.

Hyld og Vedbend alle Vegne havde Bindingsværk
 i Favnen.

Mellem røde Værkstedstage stod et snehvidt
 Æbletræ.
 Staalgraa laa Eskadreskibe ved Fortøjning i Havnen
 med den slanke Dampbarkasse sagte gængende om
 Læ.

I det gyldne Gry et Fløjt –
 Værftet melder: Vi er mødt.
 Hundred' Hamres klare Klang mod Jærn og Staal.
 I Kanalens grønne Sprøjt
 gaar Travaillesluppen støt,
 mens en Skorsten gnistrer rødt af Essens Baal.
 Paa de brede Takkellofter mellem støvgraa
 Tovværksruller
 pusler lydlost gamle Fyre blandt Fregattens
 Rigning om.
 Fra en græsgrøn Batteriskrænt et Saltskuds skarpe
 Bulder
 og paa Hønsbroen aabner sig en tjærebrunlig Bom.

Nu staar Æbletræet hvidt
 som det stod for tyve Aar,
 da jeg trak i Busseronnen højt beklemt.
 Bagved Portens Jærnstakit
 andre smaa Matroser gaar.
 Åa – men Værftets grønne Ø blev aldrig glemt.
 Naar ved Sommertid en Aften Solens sidste Guldlys
 falder
 over Vagtens Kongekrone og den gamle Kæmpekran,
 er det som en Baadsmanspibe myndigt paa mit
 Hjerte kalder
 og jeg krydser helbefaren mine Minders Ocean.



„MATRONA” af THURØE ført af Capt. I. L. JØRGENSEN. Rheder H. L. JØRGENSEN.



Usigne

alleruheldigste måde må have ramt. Men i mit uheld må jeg takke for det held, at det ikke var selve øjet, som var bleven beskadiget. Jeg kan huske fra lige før, jeg styrtede forover, at min ene støvlehæl sad fast, og som blev årsagen til faldet. Kan tænkes, at det var en tynd granitflis, som hælen havde kilet sig ind i.

Atter en gang var jeg gået alene i fjeldene til trods for Grønlands uskrevne lov herom, men ingen betydende person havde prædikeret denne moral for mig. – Man kan vække opsigt på forskellig måde, men den, som herefter blev mig til del, havde jeg gerne undværet. På gaderne grinte grønlænderne lunt ad den øje-plastrede mand, og i kantinen under min aftenspisning tillagde de udspørgende min skade hel anden årsag end den, jeg forsikrede dem om (i kantinen udviste en sæson-dansker, der også var ankommen med »Nauja«, en mod bestyrerinden ubehagelig opførsel. Blandt andet troede han at kunne spise gratis. Polarkuller?). Min vært var ikke hjemme, da jeg kom. Meget betænksom havde han stillet en elektrisk varmeovn i mit værelse uden anelse om, hvor godt den kom til at virke på mine kuldegysninger. Ved 19-tiden krøb jeg i posen, meget træt og dårlig tilpas. Jeg, der ellers havde tænkt at ville kaste mig ud i denne storstads aftenliv, om forresten sådant forefindes. I hvert fald er her en bio.

9. september. – »Om et kvarter er der morgenmad!« Med disse ord vækkedes jeg af min flinke vært. I den store herskabelige spisestue nedenunder havde han dækket bordet med værtinde-hånds perfektibilitet og med mange gode sager, så man hermed og i disse omgivelser følte sig som storstads-menneske igen. Naturligvis undrede han sig over mit ansigts plaster og regnbuefarvede øje-parti, hvorfor jeg fortalte ham om årsagen hertil. Skønt udmattet og stadigt svimmel gik jeg ud for at se den langstrakte by og dens havn.

Kl. 17 returnerede »Nauja« til Christianshåb. Forinden havde jeg aflagt besøg hos min vært i hans kontor for at takke og sige farvel. Han ville ikke høre om nogen betaling fra mig. Jeg nåede dog at få købt nogle amerikanske cigaretter til ham som påskønnelse, men en alt for ringe. Om alle landsmænd i vort grønlandske amt besad samme imødekommethed som han! – Udenfor havnen blæste en kraftig kuling, som fik skibet, der havde vinden agten ind, til at vippe, og lidt efter gav den overhængende dis regnstænk fra sig. Fra isbanken var nogle isfjelde kommen i drift og lå lige i skibets retvisende kurs. Mellem to af dem var dog åbent vand med en bredde af ca. 50 m. Spændt afventede jeg skipperens styren-ind mellem kolosserne, som dis og begyndende aftenmørke var ved at falde på. Nok er skibets dybgående ikke stor, men da isfjeldes sokler kan strække sig langt ud undervands, kan fare for kollision være til stede. Stående i forstævnen skot-



Isfjordens flydende is i langsom drift mod havet.

tede jeg over til det os nærmest liggende isfjeld om styrbord, som havde en højde af 15–20 m, mod hvilket »Nauja« kun er en dværg. Det var en dristig navigation, syntes jeg, men den klarede flot, og er vel ikke uvant for skibsførere heroppe. Efter den smalle port tvang andre isfjelde navigationen til en zig-zag-kurs. Et af dem, som blev gået temmeligt nær, havde store kalvning-truende revner. Man ved jo, at en kraftig lyd såsom bøsseskud kan få en sådan kolos til at kalve og måske også tørne rundt. – Efter mørkets frembrud blundede jeg i kahytten, indtil skibets ankerkæde raslede ud ved Christianshåb kl. 22.30. »Tak, skipper, for god tur«. Hans og Kathrine Skou havde kaffen parat til mine medbragte »basser«.

Jeg, der ellers ud fra mit kontorarbejde skal være »den pæne mand«, var ikke videre glad ved at vise mig i kontor og fabrik med mit ændrede udseende. Følgende dag stak da også de unge rejepillersker i



Jakobshavn. Mindesten for Knud Rasmussen

fabrikken hovederne sammen og fniste. Et sådant blåt øje kan jo efter deres bedømmelse kun stamme



Ikke en beduin, men artiklens forfatter med myg-net

fra et forrygende slagsmål. Selv syntes jeg, det er så mindelseværdigt, at jeg fik en fotograf til at tage et billede – af Grønlands hidtil største »blå øje«.

Til minderne fra Jakobshavn hører også mit møde med *Knud Rasmussen in effigie*, stenen med hans runde profilportræt i bronze foroven og nederst på dansk og grønlandsk: *Grønlands trofaste søn*. For mig blev det et slags gensyn siden 1928, hvor jeg som ung og fjerde person kom denne verdensberømte polarforsker ganske nær. Dette år fejrede brygger Vagn Jacobsen tiåret for »Den sønderjydske Fond«s stiftelse i Carlsbergs smukke museumslokaler med Wivel's opdækning, menu og tjenere for et mangedeltigt prominent selskab. Knud Rasmussen og bryggeren, der begge var medlemmer af fondens bestyrelse samt nære venner, forblev efter programmets afslutning i et venskabs hyggelige samvær, hvor jeg unge mand blev budt på whisky-sjus med. Fondens kontorchef og jeg var også forblevet, men for at være til eventuel tjeneste. Endnu kan jeg mindehøre Knud Rasmussen, der var i lystigt humør, højt gentage: »Det var i Berlin« til bryggeren – vel hentydende til et fælles besøg dér engang.

Drenge i sejlskudehavnen

(Fortsat fra side 46)

Endnu i vinteren 1928–29 var der ni skibe på rad. »Diana« og »Svanhild«, begge af Brantevik. »Frid« af Sotunga. »Lydia«, »Baltic«, »Kiana«, alle af Skillinge, »Bellona« (Jernavik), »Sylvia« (Hven) og »Ørnen« (Bergvara). Der var iblandt dem et par barkentiner, en enkelt brigantine, bramsejls- og topsejlskonnerter og to slettopper.

Endnu kunne havnen altså præsentere en »masteskov« om end af de små. Men et dekorativt skue var det. Vel smukkeste en frostklar vintermorgen, når vanter, stag og rundholter var trukket op med rim. Så dannede det mod himlen én stor rigningstegning i hvidt på blåt kalkér.

Sådan lå de gamle sejlere da den lange vinter og trak utålmodigt i kæder og trosser. Men en dag i marts blev der liv igen om bord. Unge folk entrede op i riggen. De slog sejl under, skar skøder, braser og fald gennem blokkene. De lo og sang, og de råbte fra skib til skib. Alle var glade, ikke blot over foråret, men de havde arbejde. Det var det småt med i tyverne.

Når skibene var riggede til, og vinden god, stod de ud af havnen, hjulpet på vej af slæbebåden gamle »Aros«, og inden længe var de forsvundet ovre ved Sletterhage. Snart var de helt borte – alle de vinddrevne skuder.

Allerede vinteren 1930–31 var der kun to oplagte sejlere. Den 4 m. barkentine »Tormilin« af Kåsmü

og brigantinen »Ida« af Pataholm. En epoke var ved at glide ud.

Det skete, jeg lejlighedsvis genså et og andet velkendt navn, men gensynet var ikke altid ubetinget glædeligt. Det brede vingefang var tit stækket, for ikke at sige rent ud: den stolte sejler var kastreret! Ræerne rigget ned, stængerne også, ja, måske var gaffelsejlene erstattet af en slags bermuda-rig. Der var installeret motor, hvilket oftest medførte at mesanmasten var strøget og hele skroget fik et uskønt trim.

Ak ja – »tempora mutantur, nos mutamur in illis, som det hedder på latin. Sagt på dansk: Tiderne forandrer sig, og vi forandrer os med dem – også skibe.

Jeg holdt op med at gå ture i havnen.

Sømandsknuder

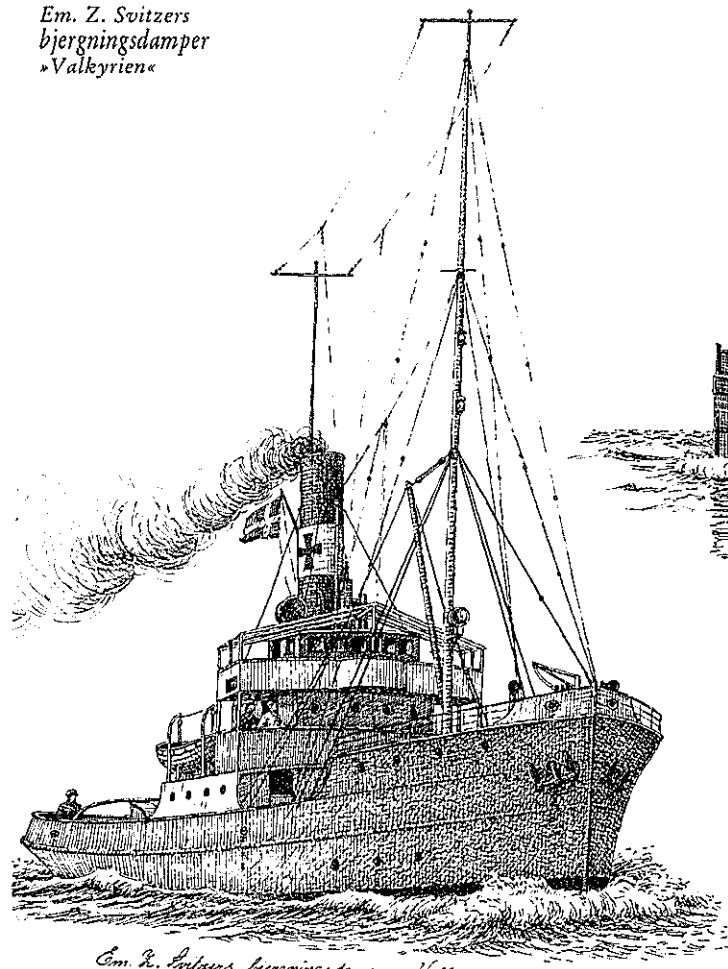
(Fortsat fra side 52)

Komponenterne er hovedsagelig 3-knobs plattinger, og hvor to farver grænser op til hinanden, er der passet på symmetrien, så alle tofarvede knob gaber modsat i hver side.

I hver anden række, hvor der normalt ville optræde to lange løse parter i yderkanterne, er der i stedet med de 6 yderste parter knyttet tre rækker, som hver har et fladknob og to løse parter(skiftevis de to yderste og de to inderste i gruppen).

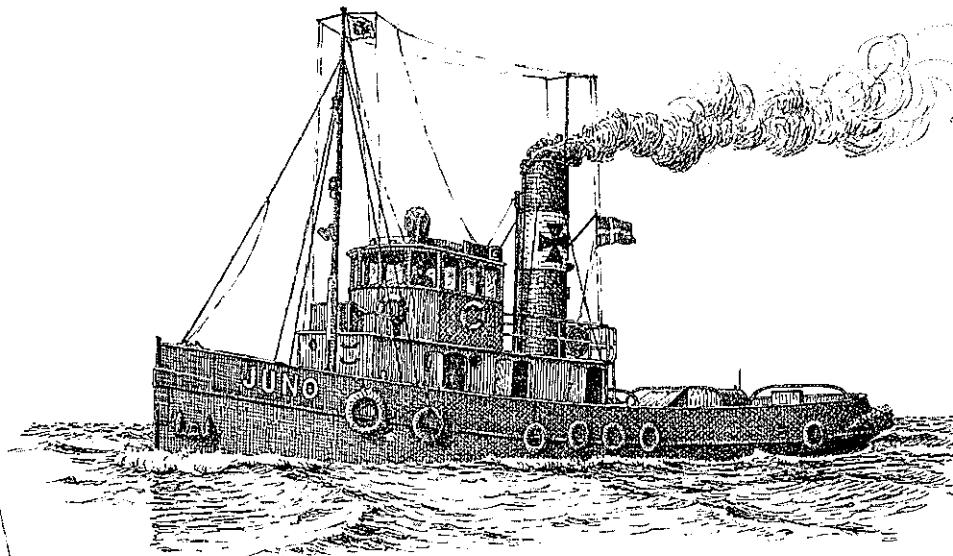
Den indskudte gule diamantformede figur er opbygget efter samme princip som beskrevet i forbindelse med fig. 5.

Em. Z. Svitzers
bjergningsdamper
»Valkeyrien«



Em. Z. Svitzers bjergningsdamper »Valkeyrien«

al-



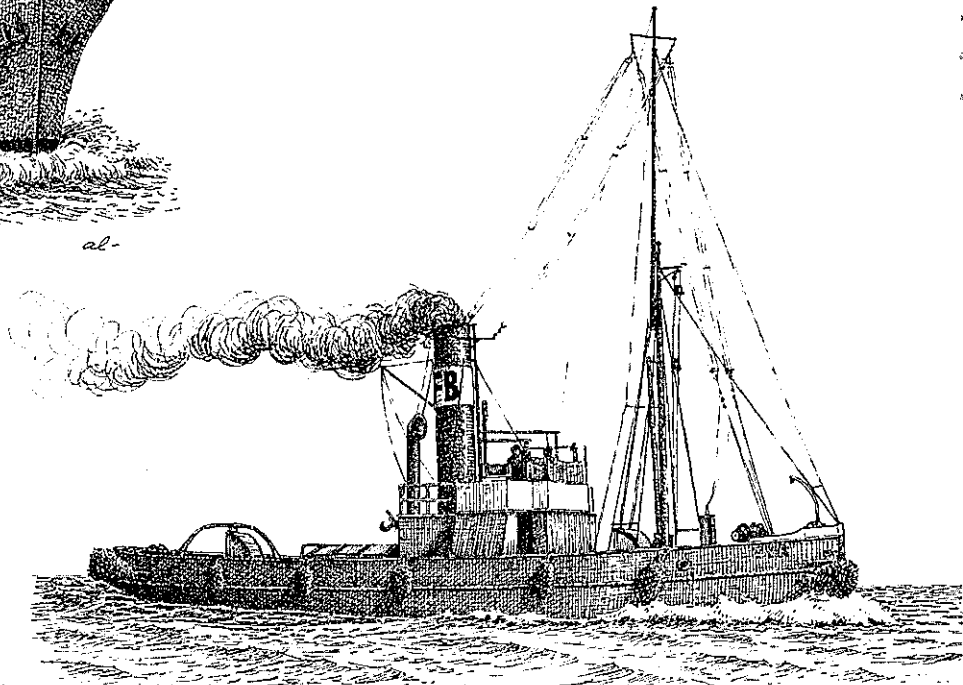
al-

Bugserbåd »Juno« - Em. Z. Svitzers A/S

Bugserbåden »Juno« af København

Fra min skitsebog

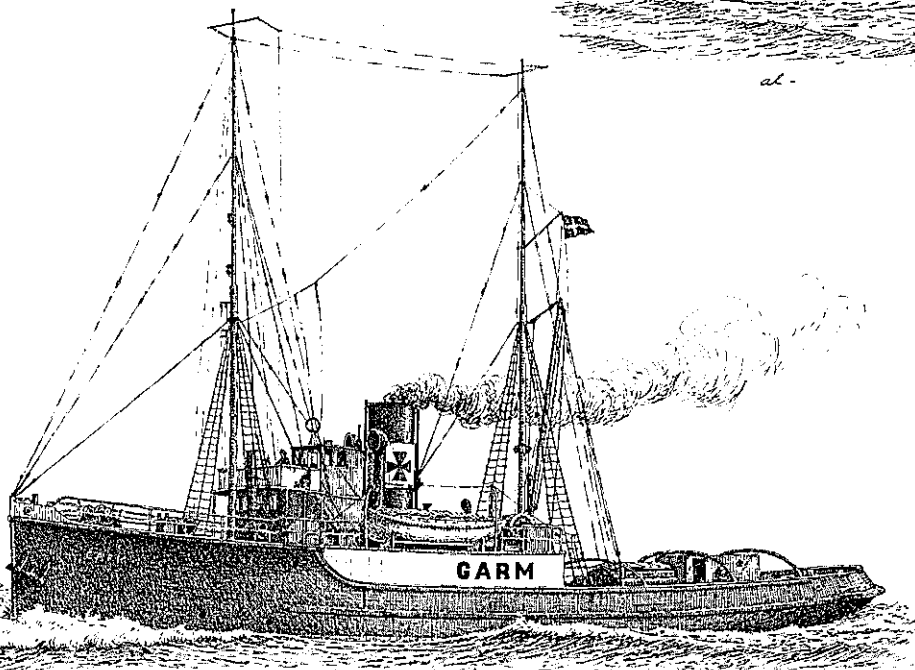
Tegninger af A. Laursen



al-

Bugserbåd »Tyr« A/S.

Bugserbåden »Tyr« af København



**Danske bjergnings-
og bugserfartøjer**

Bugser- og bjergningsfartøjet S/S »Garm«,
tilhørende Em. Z. Svitzer, København

Lykken står den kække bi...

(Fortsat fra side 10)

»Vi mangler forsyninger, kan vi købe proviant her?«

»Der er næppe den vare, De ikke kan få hos os, vi er leveringsdygtige i alt, også et par smukke damer til kaptajnens pleasure, om det måtte ønskes.«

»Ellers tak,« sagde Tein, »vi har travlt og har afsat tre døgn til at indtage forsyninger og reparere vor takkelage; hvor meget skal vi sige provianteringen beløber sig til?«

»Et tusind nederlandske gylden, så får De alt, hvad De forlanger.« Mønterne vandrede fra den britiske skibskiste på bordet og derfra i adjudantens rummelige læderposer.

Portugiseren var meget tilfreds, da han gik i land, og Tein roste hans kaj, som var ny og således, at skibet kunne gå helt ind i stedet for at ligge på reden, som man plejede førhen.

Næste dag kom fangerne fra lejren. De så slukørede ud. De var under bevogtning af nogle sorte soldater.

Indtil alle mand var om bord, lod man, som om det var britisk presning, men da fangerne stod på mellemste batteridæk, hvor man ikke kunne se dem fra land, serverede danskerne skoldhed te med rom, og køkken og hans hjælpere kom med stegte høns i carry. Fangerne var nærmest lamslåede.

Danskerne indviede dem i sagen, og under stor jubel opdagede de danske søfolk, at de nu var frie mænd i fællig med landsmænd; men det gjaldt om at holde masken, indtil de forlod havnen. De nyan-

komne fik tildelt deres pladser på banjerne og bad om at blive vaskede, det trængte de mest til, og under stort postyr spulede man løs, og fangernes kluns blev samlet for at blive kastet over bord; de blev klippede og smurt ind mod lus og fik nyt kluns fra briternes store lager af udrustning.

Hele dagen vandrede sorte folk om bord i skibet med fjerkræ, levende svin, geder, får, et par køer, nogle aber, papegøjer, kaffe, sukker, grønsager, salt, kød, nyslagtet, og store ankre med øl og rom.

En del meget, smukke, sorte damer deltog i arbejdet. De bar varerne på hovedet og var temmelig længe om at gå fra borde. De var smukke og dejlige, og gasterne var ivrige for at vise pigerne omkring og muntre sig.

Efter tre døgn var skuden klar. Sejlene blev sat, og tre skud blev givet som afskedssalut.

Et par sømil ude fra kysten entrede et par raske folk med malerpensler og bøtter løbebroen til bvsprydets, mens andre blev hejset ned langs skibssiden.

Efter et par timers energisk arbejde var det britiske »The Conqueror« slettet til fordel for det danske »Tre Løver«.

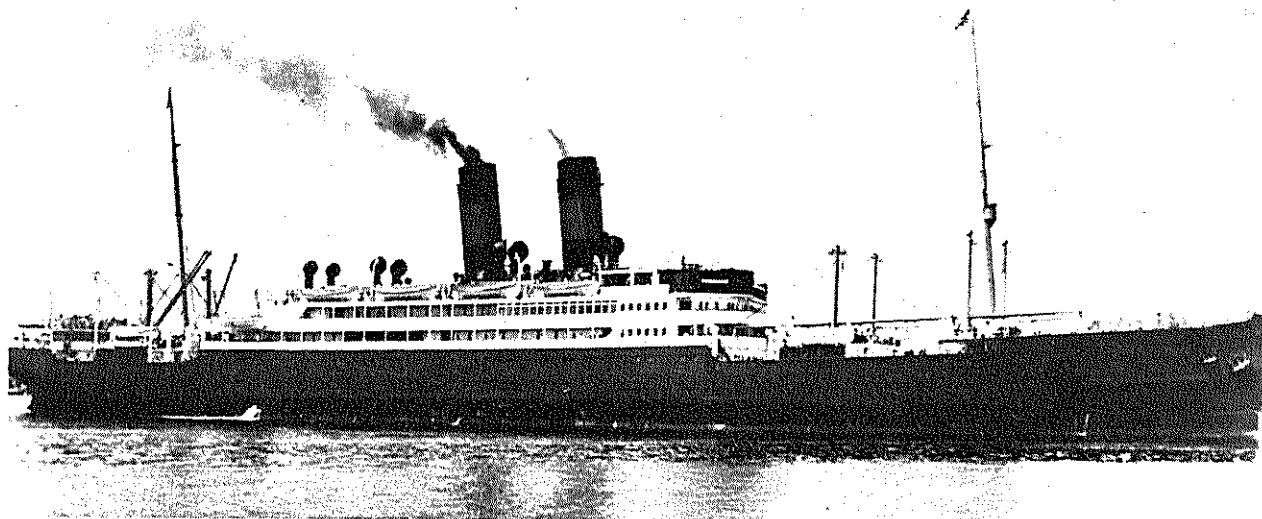
Samtidig stod hele besætningen opstillet til mønstring; et hold fingerfærdige gaster havde fremstillet et flag, nu gled det til tops, mens gasterne gav det et trefoldigt hurra.

Således skete det i det herrens år 1810, at den danske orlogsflåde blev et linieskib rigere.

Under kaptajn Frederik Teins dygtige føring og et smeldende Dannebrog vandt danskerne venskab og frihed i det fjerne Østen, indtil de nåede frem til Amerikas kyster.



Da fangerne næste dag kom fra lejren, var de bevogtet af sorte soldater



»Frederik VIII« – skibet med de mange minder

S/S "Frederik VIII" – den uovertrufne

Af Finn Zinklar

Der er så mange minder knyttet til dette skib, at det næsten kunne give stof til en bog i lighed med dem, englænderne har udgivet adskillige af om deres berømteste atlantehavslinere, f.eks. »Mauretania« og »Queen Mary«. Men »Frederik VIII« må i denne omgang nøjes med en artikel.

Skibet blev i 1912 bestilt af D.F.D.S. hos Vulcan Werke i Stettin til rutefarten København–New York, og det besluttedes, at det skulle bære den samme år afdøde kong Frederik VIII's navn. Han havde kun regeret i seks år; og mon man ikke har lov at hævde, at skibet blev den mest berømte af de to?

Skandinavien-Amerika Linien, som ruten officielt hed, rådede på det tidspunkt over fire store dampskibe, nemlig de tre søsterskibe »Oscar II«, Hellig Olav« og »United States«. De var bygget i årene 1902–1903 og var hver på 10.000 bruttotons. Det fjerde skib var s.s. »C. F. Tietgen« på 8.000 bruttotons, bygget 1897 til Holland–Amerika Linien under navnet »Rotterdam« og overtaget af D.F.D.S. i 1906. Sidstnævnte skib blev solgt til Rusland kort efter, at nybygningen var bestilt.

Søsætningen af »Frederik VIII« fandt sted i foråret 1913, og skibet skulle have været afleveret i august måned, men på grund af en strejke på værftet fandt afleveringen først sted lige før jul 1913, og en måneds tid senere – den 5. februar 1914 – var skibet omsider klar til at stå ud på sin jomfrurejse.

Over 8000 københavnere var valfartet til Frihavnen og Langelinie for at se det stå havnen ud. Og imponerende var det, som det lå dér ved kajen.

Dobbeltkrue-express-dampskibet »Frederik VIII« – som rederiet betegnede det – var på 11.850 bruttoregistertons, 165 m langt, 18,9 m bredt med et dybgående på 8,5 m. Fra køl til mastetop var der 50 m og til toppen af de to vældige skorstene med de røde skorstensbånd 36 m. Det store stempelmaskineri udviklede 11.000 hk og kunne drive skibet frem med 17 knobs fart. Der var plads til ca. 1250 passagerer om bord, og besætningen var på 325 mand, heraf alene 70 i maskinen, nemlig 5 mestre, 15 maskinassistenter samt 50 fyrbødere og kullempere! Et orkester på 8 mand skulle sørge for passagerernes underholdning.

Og efter datidens forhold var der tale om et virkeligt luksusskib. Ikke mindst III klasse om bord var noget helt epokegørende sammenlignet med, hvad man dengang var vant til i oversøiske passagerskibe. Adskillige af de passagerer, der havde købt billetter til III klasse, og som skulle med på jomfrurejsen, spurgte skeptisk stewarderne, om det nu også var de rigtige kahytter, de havde fået anvist, for de havde jo kun billet til III klasse!

Afsejlingen var fastsat til klokken ca. 13, men de mange, der var mødt frem for at se Nordens største skib stå ud på sin jomfrurejse, kom til at vente i tre timer på dette stolte øjeblik. En tæt, uigennemtræn-

gelig tåge havde nemlig lagt sig over havnen og Øresund. I Frihavnen kunne man knap nok se pakhuse på den modsatte kaj. Og skibets kaptajn, A. G. Thomsen, ville ikke løbe nogen unødigt risiko. Det var jo længe før, radaren blev opfundet. Først ved 16-tiden lettede tågen så meget, at de to kraftige bugserbåde under hurra-råb og orkestermusik kunne slæbe kæmpen fra kaj.

Ved afsejlingen fra København var kun ca. 500 passagerer om bord, men inden kursen sattes mod New York, skulle skibet først anløbe Kristiania – som Oslo dengang endnu hed – og Kristianssand, hvor flere passagerer skulle tages om bord. Selv med disse ville skibet dog langt fra være fyldt op, men det var også uden for rutens højsæson.

Overfartstiden var beregnet til 11 døgn med ankomst i New York den 16. februar, men en lang række uheld forfulgte skibet på dets jomfrurejse.

Kulforbruget viste sig uforholdsmæssigt stort, og allerede ved ankomsten til Kristianssand måtte man indtage en ekstrarforsyning på 1700 tons kul! Da man omsider nåede ud i Atlanten, løb skibet ind i en hård, orkanagtig storm, der med vindstyrke 10 blæste vest-sydvest, og mens »Frederik VIII« kæmpede sig op mod stormen, måtte fyrbøderne dybt nede i dets bug slide, så de var ved at segne, for at holde damptrykket oppe. De store fyr syntes umættelige. Og for passagererne, der havde ventet en behagelig overfart, blev turen noget af en prøvelse. Flere koojer blev slået ind, og i spisesalonerne flød gulvene med knuste glas og tallerkener, mens skibet rullede tungt i den høje sø. Adskillige passagerer kom til skade og måtte behandles på skibets hospital.

Da skibet var godt 600 sømil fra Halifax, var kullagrene ved at være opbrugt, og kaptajnen besluttede derfor at anløbe Ponta Delgada på Azorerne for at bunkre. Opholdet her kom til at vare 8 dage, mens man næsten tømte øens bunkersdepoter for kul.

Da man atter kunne fortsætte mod New York, var vejret stadig så hårdt, at det tog yderligere 8 dage at tilbagelægge det sidste stykke, og ved ankomsten til New York var der kun kul tilbage til få timers yderligere sejlads. Rejsen havde da varet i næsten fem uger!

Under opholdet i New York fik man rettet de fejl, der var konstateret ved kedlerne, og samtidig forhyrede man 24 tyske fyrbødere. Det var folk, der var kendt med den type kedler, det tyske værft havde udstyret nybygningen med, og hjemturen forløb fint. Selv vejret viste sig denne gang fra sin behageligste side.

Indsættelsen af det nye skib på ruten fik straks passagertallet til at stige stærkt. Men kun et halvt år senere brød verdenskrigen ud. »Frederik VIII« og liniens tre andre både fortsatte dog sejladsen i det omfang, det var muligt. Passagerer var der nok af, for der var mange af alle nationaliteter, der

foretrak at krydse Atlanten med skibe under neutralt flag, og alle liniens både havde nu fået påmalet kæmpestore nationalitetsmærker for og agter samt skibets navn og DANMARK malet med meterhøje bogstaver midtskibs.

Dog blev »Frederik VIII« lagt op i København under den værste del af den uindskrænkede u-bådskrig. Men så snart krigen sluttede i november 1918, kom der atter fyr under kedlerne. Skibet blev først chartret til på tre rejser at bringe engelske krigsfanger tilbage til England efter deres frigivelse fra tyske krigsfangelejre.

Allerede under krigen i 1917 var skibet blevet brugt som motiv på årets B & G juleplatte. Man ser det festligt oplyst ankomme som juleskib, og netop i denne egenskab opnåede det i de følgende år en enestående popularitet. Det var intet mindre end årets store festlige begivenhed, når det bragte dansk-amerikanerne hjem til julen i deres gamle fædreland.

Ingen, der har oplevet juleskibets ankomst til Frihavnen, vil nogen sinde glemme disse på én gang festlige og højtidelige decemberdage, når det store skib flagsmykket og med juletræer i mastetoppene lagde til kaj, mens enten livgardens, postvæsenets eller politiets orkester modtog de hjemvendende med de gamle elskede fædrelandsmelodier, og den første begejstrede gensynsvinken udveksledes mellem passagererne højt oppe på det tætpakkede skib og deres pårørende dybt nede på kajen. Mange af disse havde medbragt store skilte med velkomsthilsener, og der blev både grædt og jublet af glæde.

Men trods populariteten dalede passagertallet på ruten katastrofalt i begyndelsen af 1930'erne. Allerede under krigen havde nordmændene og svenskerne startet egne Amerika-linier, så de danske både efterhånden helt mistede passagererne fra disse lande. Det havde den danske linie dog så nogenlunde rådet bod på ved gennem et stort popagandafremstød i Polen at få mange polske emigranter til at benytte de danske både. Og da U.S.A. efterhånden helt lukkede for indvandring, begyndte skibene regelmæssigt at anløbe Halifax, idet Canada stadig var åbent for emigranter. Men nu begyndte også Canada at nedskære indvandringen mere og mere, og da den polske stat så tilmed lod bygge to supermoderne dieseldrevne Amerika-både i Italien, var dødsdommen faktisk afsagt over den danske linie.

Allerede i 1931 var »Oscar II« blevet taget ud af farten, dernæst fulgte »Hellig Olav« og i 1934 kom turen til »United States«, således at »Frederik VIII« i 1935 var alene tilbage på ruten. Skibet udførte i løbet af dette år 9 rundrejser. Så tog D.F.D.S. omsider den tunge beslutning – efter at man forgæves havde forsøgt at opnå statslån til bygning af to nye danske Amerika-både – for stedse at ophøre med ruten.

Inden »Frederik VIII« gik til oplægning i Frihavnens Nordbassin, kom det dog til at sejle endnu en tur som passagerskib, idet man indsatte det som

juleskib mellem København og Århus. Det var fyldt til sidste plads.

I mange måneder lå det engang så stolte skib – Skandinavien-Amerika Liniens såkaldte kongeskib – oplagt ved sine bøjer, inden det blev solgt til oplægning i England.

Gennem sin 23 år lange karriere havde skibet haft fem kaptajner. Den første var kaptajn A. G. Thomsen, der efterfulgtes af kaptajn R. Gøtsche. Da han fratrådte i 1921, blev kaptajn Fr. Mecklenburg skibets fører, og han var det lige til 1935, hvor han blev syg på en rejse til New York og døde på et hospital dér. Hans lig blev senere ført tilbage til København om bord på »Frederik VIII«. Hans efterfølger, kaptajn L. F. Peronard, opnåede kun at være fører af skibet i ca. to måneder – fra 22. januar til 2. april 1935 – så døde også han! Efterfølgeren kaptajn J. J. Petersen var derefter kaptajn, til oplægningen fandt sted.

Bortset fra uheldene på jomfrurejsen var »Frederik

VIII« gennem de mange år et »heldigt« skib. Det eneste virkelige uheld, der kostede tab blandt passagerne, skete ved en af de første afsejlinger fra New York. En landgangsbro brød sammen, og 11 mennesker faldt i havnen, hvoraf to druknede.

Ligesom ved skibets første afsejling fra København var også mange københavnere mødt op den 12. november 1936 ved dets sidste afsejling for at tage en vemodig afsked med det.

En lille trøst var det, at »Frederik VIII« ikke oplevede den forsmædelse at blive slæbt afsted på sin sidste rejse som et allerede dødt skib. Den sorte røg stod endnu en gang op af de to vældige skorstene, de to store skruer piskede vandet til skum, og Dannebrog vajede agter, da Danmarks største og berømteste passagerskib stod havnen ud for at sejle sin tilintetgørelse i møde. – Men næppe noget andet skib i dette århundrede har stået danskernes hjerter næremere end »Frederik VIII«. På dette punkt er det stadig uovertruffet!

I storm og stille med barken »Dortea«

(fortsat fra side 30)

Gang på gang rullede en en skyhøj sø op agterfra, og Henrik tænkte, at kommer en sådan én indenbords, er det ude med »Dortea«, den vil knuse alt og begrave skibet; men hver gang fulgte »Dortea« agterende søen op til dens top, og søen nøjedes med at sende mindre vandfald ind over lønningerne, men som skibet fik rystet af sig, inden næste svære sø tårnede sig op. Kaptajnen sammen med 2. styrmand stod foran rattet og fulgte nøje alle skibets bevægelser og søens adfærd. Og så kom den! Ingen havde lagt særligt mærke til denne sø. Det var ikke en af dem, der tårnede sig op, og som man tvivlende spurgte sig selv: »Klarer vi mon den?« Måske var denne lidt større end de fleste, og af en eller anden grund fik »Dortea« ikke sin agterende op over toppen. Pludselig brød et vældigt vandfald ind over poop'en, som helt begravdes i et brølende hav. Den fortsatte forefter, og alt, der ikke var solidt og naglet fast, blev knust, splittet og revet væk. Begge redningsbådene, fastsurrede på galgerne agten for stormasten, blev svært havarerede, men jollen, som stod på dækshuset forude, klarede sig uden havari. Der skete mange mindre havarier rundt omkring.

På poop'en havde man klaret sig helt mirakuløst. Rat og rorkiste havde holdt. Henrik og letmatrosen på agterkant af rattet og fast med seler havde klarer sig godt, men også skipperen og 2. styrmand på forkant af rattet havde formået at holde sig fast, og da barken rejste sig ud af vandet efter det voldsomme pres, kunne de, en del forstumlede, se sig omkring, og skipperen konstaterede hurtigt, at der tilsyneladende ikke var sket noget virkelig alvorligt havari, men samtidig tænkte han, at nu gik det ikke

an at fortsætte, det lod ikke til, at stormen tog af, måske kunne den tage yderligere til; man måtte se at få skibet lagt til for vejret. Han gav 2. styrmand besked på at kalde alle mand på dækket til braserne, og 2. styrmands vagt skulle straks gå i gang med at rigge olieposer til, så man kunne forsøge at dæmpe søen lidt. Efter nogen tids forløb var alt klar. Skipperen havde længe studeret søens gang, og på et tidspunkt regnede han med, der ville være en forholdsvis rolig periode, som han håbede ville blive af lang varighed, nok til at udføre manøvren. Han beordrede roret lagt til bagbord og råbte til styrmændene om at begynde at brase op, og med roret dirigerede han skibet til at følge med op.

Heldet fulgte dem, de fik et par søer ind under manøvren, men ikke de store vandmasser, skibet kom op mod vind og sø med ræerne braset hårdt op, uden at der var sket yderligere havarier, og barken lå nu bedre i søen, selv om den stadigvæk tog betydelige vandmasser ind.

Da der var klaret op efter manøvren, gik man i gang med at sætte redningsbådene så meget i stand, man kunne, samt reparere, hvad der kunne repareres af andre havarier rundt om. Da alt var klaret, varskoede 1. styrmand: »Gå ind frivagt.« Helt oprømte kom de ind i lugaren, glade over, at alt var gået godt og over, at skibet nu lå meget bedre end før; men de havde alle været helt under vand flere gange, mens de stod og halede i underbraserne langs lønningen helt i borde, og de var våde til skindet. Det var 1. styrmands vagt, der endnu havde frivagt, og de fleste skyndte sig at skifte tøj, men et par af dem mente ikke, det kunne betale sig, man skulle på

vagt snart igen, og så blev man nok atter våd, og det var ikke til at få tøjet tørret, så længe stormen varede. De spiste aftensmad, smørrebrød med te, og så var det 6 glas, kl. 7 aften og vagtfuløsning. 2. styrmands vagt kom ind, våde som de andre havde været, kun dem, der havde været til rors, var nogenlunde tørre.

Efter den megen spænding var den tidligere tryk-kede stemning forsvundet, og der herskede en op-rømt atmosfære. Henrik udbrød: »Det var en flot manøvre »den gamle« der lavede, han er ikke så tosset endda, og han er i hvert fald særdeles kold-blodig og ikke spor nervøs.« Heri var alle enige. Imidlertid havde man fået det våde tøj af og hængt det op ved hver sin køje. Varede stormen endnu flere dage, blev man måske nødt til at tage det vådt på igen, dersom det, man nu havde på, blev gennem-blødt. Henrik havde set, at letmatrosen ikke tog nogen tør skjorte på, og sagde, at det skulle han, men letmatrosen havde ikke flere tørre skjorter. »Så låner du en af mig,« sagde Henrik og fandt en frem til ham. Ved bordet drøftedes vejret. Den erfarne Gustaf mente, at stormen nok snart havde blæst fær-dig. »Den er fin,« sagde Arnold, »så får vi sejlene på igen, og kursen sat.« Anders fortalte: »Da jeg var til rors fortalte 2. styrmand, at vi nu skulle have passeret Kap det gode Håbs længdegrad, og når vej-ret blev, så man kunne sejle, kunne man sætte kur-sen nordover mod Durban.« »Det var dejligt,« sag-de en anden, »så varer det ikke længe, før vi får fast grund under fødderne og kan besøge de sorte kaffere.« Det morede man sig over og kom med ud-dybende bemærkninger. Man blev dog hurtig min-det om, at endnu var grunden ikke videre fast, idet skibet tog en overhaling, og man mærkede dets ry-sten som en vældig sø brød ind, og man hørte den buldre og larme og bruse derude. Men inden længe gik man til køjs for at få en god søvn, inden man igen kl. 12 midnat ville blive kaldt ud på vagt, til rors og på udkig og til hvad andet, der måtte fore-falde.

På samme tid sad agterude i sin kahyt skibets kap-tjn. Han havde spist i messen sammen med sin 1. styrmand, nu sad han og læste lidt i en bog. Han var en mand omkring de 50 med et vejrbitdt ansigt, i hvilket man især lagde mærke til de rolige, stærke øjne. Han havde ført skibe i 15 år, skibe under sejl, på alle have i storm eller stille og havde mødt tal-rige vanskelige situationer på søen som i havn og havde altid mødt dem i kold ro, men med beslutsom-hed. Som alle førere af skibe var han skibets mest ensomme mand, enevældig hersker over det lille samfund. Hans var ansvaret, og kun han kunne træffe den afgørende beslutning, hver gang det gjaldt.

Oppe på poop'en ved luv mesanvant stod 1. styr-mand på sin vagt og fulgte nøje søernes gang og skibets bevægelser. Næsten hver gang, den tog en sø ind, fik han lidt elier meget af den over sig. Han

var en mand på omkring de 40. Han havde sejlet til søs, siden han var 14, allerede i mange år som styr-mand. Også han havde prøvet talrige gode som dår-lige rejser rundt over på klodens have, og ud fra sin rige erfaring og gode forstand var han nået til en position som en dygtig styrmand, der hurtigt kunne bedømme en pludselig opstået, kritisk situation og tage stilling til den. For år tilbage havde han over-vejet at søge i land, tilskyndet dertil af kone og børn, men han kunne ikke opdrive et arbejde eller en stilling, som han syntes nogenlunde svarede til den, han skulle forlade. Nu havde han forlængst gjort sig fortrolig med tanken om at fortsætte med dette omflakkende, men også begivenhedsrige liv, og han regnede med snart at få skib at føre.

Inde i sin lille snævre kahyt sad skibets 2. styr-mand. Han havde spist i messen og gjorde sig nu klar til at gå til køjs og sove, til han igen skulle på vagt ved mindat. Han var 27 år gammel, var blevet styrmand for 5 år siden. Da fik han også en kone og senere et barn. Det var blevet meget svært for ham at tage afsked med dem, ofte for år ad gangen, og han begyndte med konens hjælp, for hun var der-hjemme, hvor tingene skete, at søge en stilling for-skellige steder. Et sted som havnefoged i en lille pro-vinshavn, og han søgte ved flere lodserier. I følge konens sidste brev, modtaget i London, skulle der være gode muligheder for at få jobbet som havne-foged i løbet af ret kort tid. Som han nu sad dér og nød den korte fritid efter den hårde tøm om eftm., tænkte han med ømhed på kone og barn og glædede sig til, at håbet om den lovede stilling skulle gå i op-fyldelse, og med disse hyggelige tanker gik 2. styr-mand til køjs. Han lå lidt og mærkede sig skibets bevægelser og hørte, når søerne væltede ind og kom brusende mod forkant af poop'en; men pludselig var han faldet i dyb søvn.

Endnu et døgn varede stormen. Skibet arbejdede i den svære sø og tog meget vand ind, men der skete ingen farlige havarier. Omsider flovede vinden; i takt hermed sattes sejl, og skibet kom på kurs. For et pres af sejl, men med dønningerne tværs, slingrede »Dortea« nu sin vej nordover, mens humøret om bord og forventningerne til snarlig landkending steg.

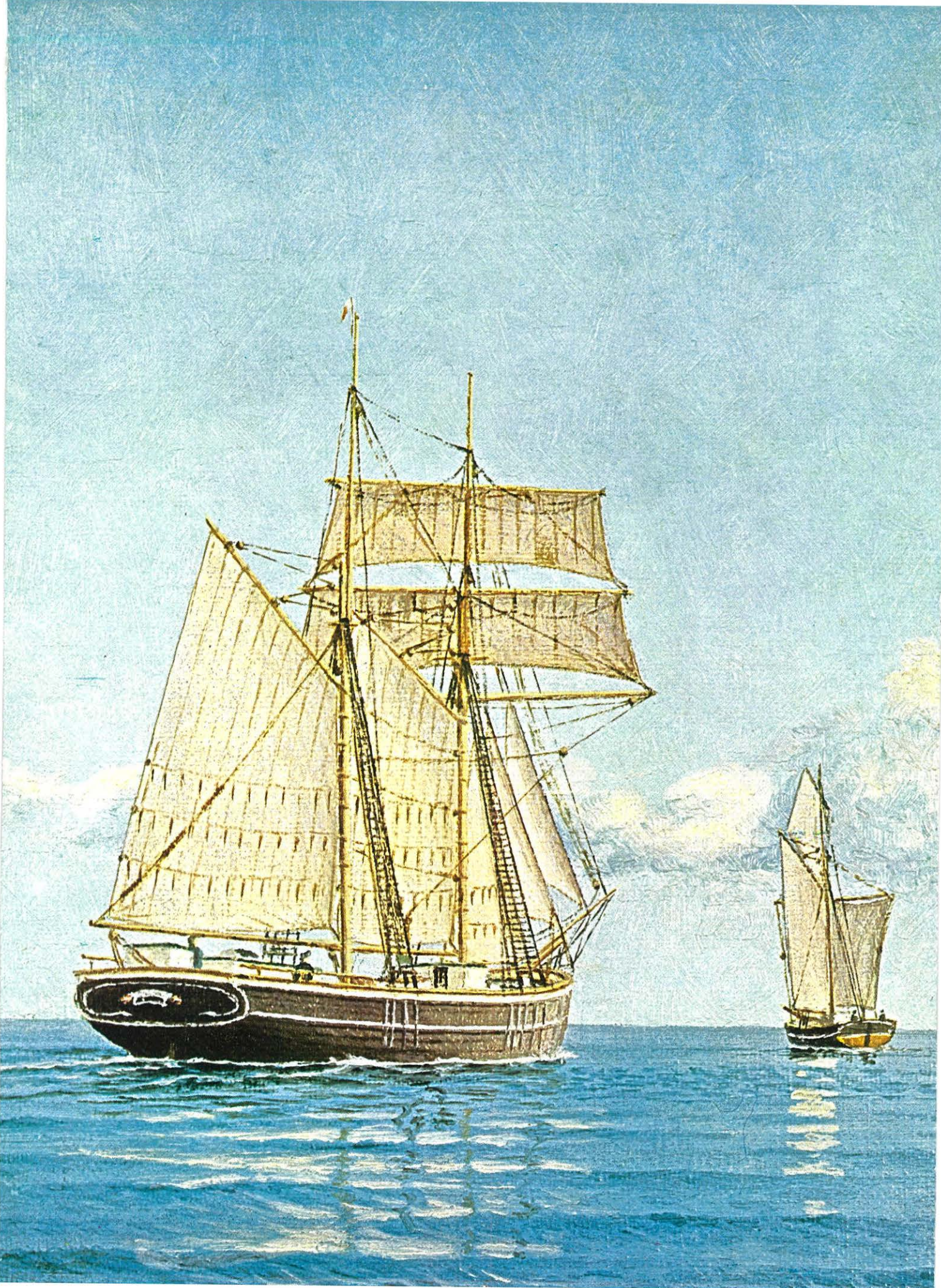
En dag i fint vejr med en frisk brise på låringen, 90 dage efter afgang fra London, stod »Dortea« ind på Durban red foran bølgebryderen, foldede sine sejl som en fugl sine vinger efter langvejs flyvning, og lod ankeret falde.

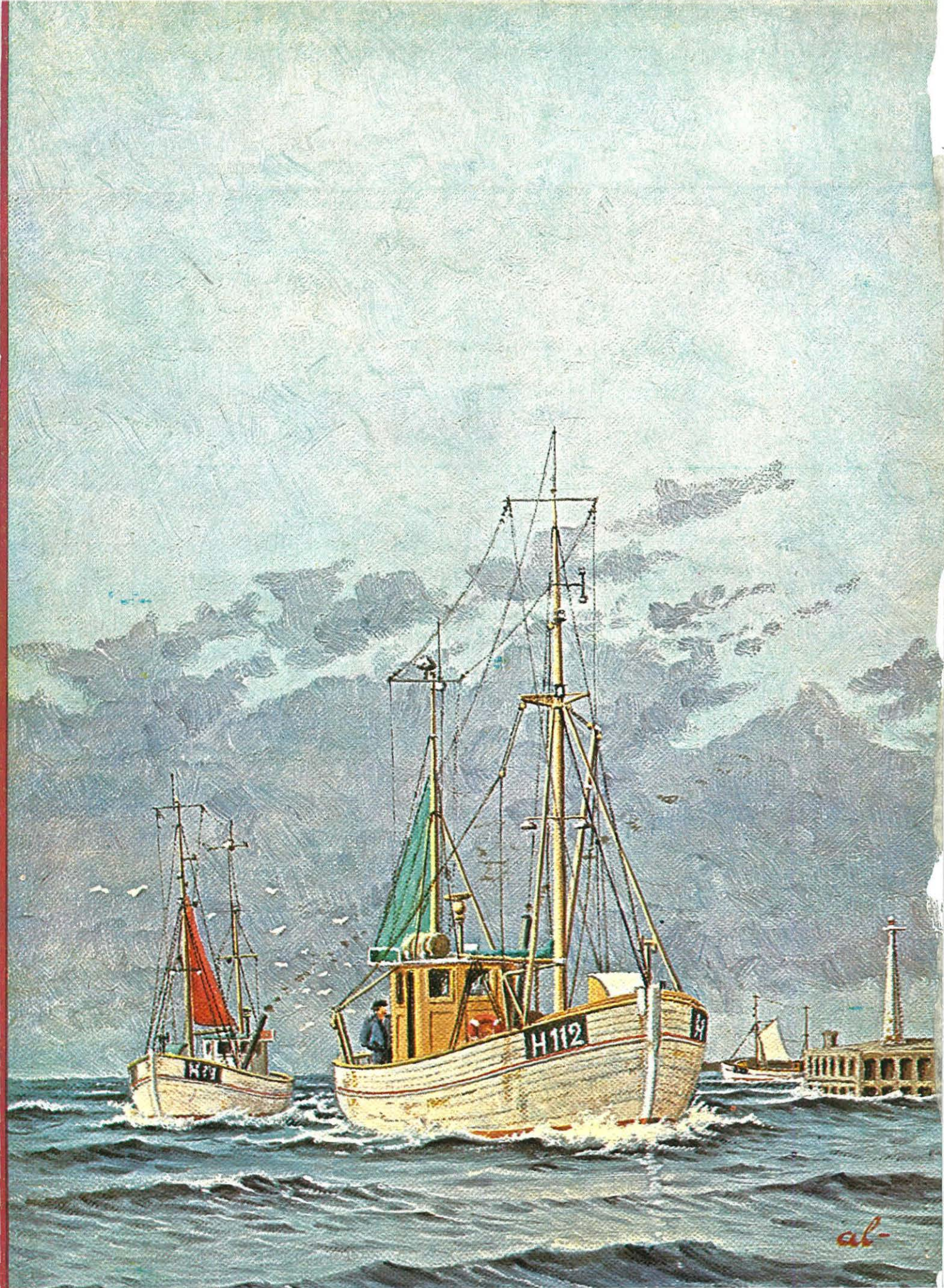
Rejsen var endt.

Topsejlskonnert »Martin« af Thuro.

Til højre en yacht

Maleri af A. Laursen





H112

H29

al-