

|                           |    |                          |    |
|---------------------------|----|--------------------------|----|
| Johs. Mortensen, Tvøroyri | 41 | Maskinpassarar:          |    |
| Jógván Toftum, Vági       | 48 | Johan P. Jacobsen        | 38 |
| 56 er hægsti karakterur.  | 24 | Johan Sig. Johannessen   | 48 |
| krevjast til prógvíð.     |    | Hans J. Justesen         | 52 |
|                           |    | Jens P. Frimodt Jacobsen | 40 |
|                           |    | Ole Martin Rasmussen     | 51 |

Hesir næmingar frá Klakksvíkar tekniska skúla hava tikið prógv í Tórshavn:

#### Motorpassarar:

|                           |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| John M. L. Hansen         | 19 | Fríggjadagin 12. í h. m. varð lónsáttmáli gjørdur fyri árið millum reidararnar og skiparar og bestumenn á føroyskum sluppum og skonnartum. Lónin er at kalla tann sama, sum verið hevur tvey seinastu árin, tó skulu reidarar gjalda radioútreiðslurnar umborð. — Hvørt skip fær eitt eintak av lónarsáttmálanum. |
| Thomas S. P. Hansen       | 23 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| John S. J. Høgenesen      | 23 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ole J. F. Jacobsen        | 26 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Hans Johs. E. Joensen     | 22 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Chr. Johs. F. Johannessen | 22 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Poul J. Olsen             | 25 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Rasmus Rasmussen          | 23 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Joen Pauli Steinberg      | 18 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Jógván Østero             | 22 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

#### Skipara- og bestamannslónin.

Fríggjadagin 12. í h. m. varð lónsáttmáli gjørdur fyri árið millum reidararnar og skiparar og bestumenn á føroyskum sluppum og skonnartum. Lónin er at kalla tann sama, sum verið hevur tvey seinastu árin, tó skulu reidarar gjalda radioútreiðslurnar umborð. — Hvørt skip fær eitt eintak av lónarsáttmálanum.

Eru tygum tyrstur undir promenadu, komið inn til mín og drekki lemonadu. 25 oyru flöskan — nakra oyra sparan — fyri innihaldsgóðsku garanterar „Smeran“. Her er varan billig — spar í ringum tíðum. Vætur verða fluttar út um allan býin. Ringið 344. **JOHANNES ANDREASEN'S MATVØRUHANDIL**

tet fast. Lastlugen stoledo jeg heller ikke paa, da jeg havde set paa „Senator von Milles“, hvad der kunde ske. Jeg lod den betydelig forstærke, og det eneste, som der ikke blev gjort noget ved, var Styrehuset, men jeg var godt klar over, at det vilde gaa sig en Tur, hvis vi skulde blive udsat for noget særligt.

#### Juleorkan over Nordsøen.

Den 19. December blev det, som jeg havde ladet forbedre, udsat for den haardeste Belastning, som der overhovedet kan faas. Vi havde været paa Fiskeri paa Doggerbank og var saa smaat begyndt at gaa hjemmefor at holde Jul, men pludselig blev vi overfaldet af en Orkan fra N. V. Vi laa og drev med Mesanen til. Storsejlet var taget ned paa Grund af, at der var sprunget en Ring om Masten, og Motoren gik for Lediggang. Kl. 12 om Natten fik jeg Vagten sammen med een af mine Mænd.

Orkanen var da i fuld Gang. Det fløjtede og peb i Rigningen, som skulde det være et helt Orkester med Piber og Fløjter.

Jeg spurgte Bedstemanden: »Hvorledes gaar det?« »Ja, vi driver godt,« sagde han, »men de store Søer kommer os stadig nærmere ind paa Livet«. Jeg sagde til min Kollega: »Naar jeg siger buk, saa skal du boje dig ned, at du ikke skal faa Glasset af Vinduet i Ansigtet, hvis Ruderne bliver slaaet ind«.

#### „Her skal holdes for Livet!“

Ved 1-Tiden saa jeg en mægtig Søtaarne sig op over Skibet. Jeg raabte: »Buk,« og selv smed jeg mig paa Døken og slog Hænderne i hver sin Side af Jernstativet, som Rattet hænger i. Jeg mærkede et mægtigt Tryk og Brusen af Vand om Hovedet, og jeg sagde til mig selv: »Her skal holdes for Livet.« Jeg knasede Tænderne sammen og holdt paa Luften. Vandmasserne rykkede saa voldsomt i mig, at mine svære Fiskerbukser revnede i Sømmene og Knapper og Seler blev revet i Stykker, men pludselig blev alt saa roligt. Jeg slog Øjnene op, og trods det, at jeg laa saa lang som jeg kunde strække mig paa Maskinkappen, hvor Styrehuset skulde staa, havde jeg frit Udsyn over hele Skibet og Soen. Styrehuset og Manden, som havde staaet ved min Side, var borte, og jeg selv var noget fortunlet af den Omgang, jeg havde faaet, men jeg havde dog ikke faaet Vand i mig.

#### Mand overbord.

Saa horte jeg et Raab i Læ, drejede Hovedet og saa et Hovede lige i Vandskorpen. Jeg kravlede saa hen til min Kollega, holdt fast med den ene Haand i Lønningen og slog den anden i

Skuldøren paa ham, og da de 2 Mænd derefter kom op af Lukafet, fik vi ham halet indenbords, men lige efter, at jeg havde sluppet ham, blev min højre Arm helt kraftløs. Det viste sig senere ved Røntgenfotograferingen, at Armen var rykket fra hinanden i Haandleddet som Følge af det krampagtige Greb om Røtstativet, og da Soen gik over os, gik baade Manden og Styrehuset overbord. Skibet laa paa et vist Tidspunkt med Bunden i Vejret. Jeg var med paa hele »Svingturen« og var adskillige Favne nede under Vandet.

#### „Tove kom igen.“

Manden, der blev slaaet ud med Styrehuset og Skibsjollen, hvorfra der kun var Ringbolten tilbage, stod straks oven paa Soen, idet Olietøjet var fyldt med en Del Luft, og han fortalte senere, at han, da han laa der og flød, havde sagt til sig selv: »Vi er forlist, for »Tove« er forsvunden,« men pludselig hæver den sig op af Vandet og driver hen til ham. Han begynder at glide ned mod Bunden, men mærker noget Tovværk, som hænger udenbords, faar fat og haler sig op til Overfladen, hvor han bliver reddet.

Der er mange Mennesker, som ikke tror, at det kan passe, at en Kutter kan ligge med Bunden i Vejret og alligevel kan komme paa ret Køl igen, men jeg for mit Vedkommende er ganske overbevist om, at det kan lade sig gøre. Der var adskillige Ting her i dette Tilfælde, som beviste det. F. Eks. blev en af Folkene lange Støvler fuldstændig væk i Lukafet, og de blev fundet i den øverste Køje under Dynen, hvor de pænt havde fundet sammen — akkurat som det var gjort af Menneskehænder.

Der sker i det Øjeblik, da Skibet ligger med Bunden i Vejret, at Dynen lægger sig op imod Dækket, og Støvlerne, som ligger paa Døken, flyver op i Køjen, og da Skibet retter sig op igen, falder Dynen tilbage og lægger sig over Støvlerne.

En anden Ting beviser ogsaa Svingturen. Der var Gardinstænger hen for Køjerne, og her laa 2 Kartoffler, som ellers skulde have deres Plads i Kistebænken.

En anden Kutter var ude i Nærheden af os og fik samme Omgang. En Tønde Olive var surret til en Stolpe i Lasten. Den var faldet ud af Surringen, og Mærkerne af Ringene sad oppe i Dækket.

#### Kappen sad ikke solidt fast.

Efter den her omtalte Rundgang i Soen have »Tove« faaet noget Vand i Maskinrummet, dog ikke særlig meget, men begrundet paa, at hele Maskinkappen var klar til ogsaa at have gaaet sig en Tur. Den havde løst sig fra Dækket, saa at man kunde stikke Hænderne ned mellem Kappen og Dækket. Det viste sig senere, at Skibsbyggeren ikke havde sat Kappen saa solidt fast, som han burde. Havde den været solid, kunde »Tove«

godt være gaaet rundt nogle Gange mere, uden at der vilde være sket noget synderligt. Den havde 20 Tons Cement støbt fast i Bunden og skulde nok være kommet paa ret Køl igen, men efter denne Omgang blev der sat en solid Maskinkappe og Styrehus af Jern paa. Mine Folk og jeg skulde ikke en anden Gang, om den tilbød sig, blive smidt overbord med Træstumperne om Ørene.

(Hann greiður so frá, at hann keypti skipið »Albatros« til fiskiskap undir Íslandi, og hvussu hann lat tað seta í forsvarligan stand.)

#### Den farligste Sejlads, jeg har oplevet.

Vi var gaaet ind i en af de smaa Bugter, som findes paa Nordisland ved Kap Nord. Vejret var nogenlunde om Aftenen, men ud paa Natten blev det Storm og Vinden svingede om og stod omtrent ret ind i Bugten. Vi turde ikke gaa i Gang med Sejladsen før det blev lyst, men hvilket Syn, vi saa. Saa langt vi kunde øjne udefter, var der ikke andet at se end den ene Braado, der faldt over den anden. Vi laa i en meget farlig Stilling, Ankeret stod i 10 Favne Vand, men ved Agterenden var der kun 4 Favne. Ankergrejerne kunde knække, hvad Øjeblik det skulde være, vi skulde kort sagt ud, hvad der siden vilde ske. Alt, hvad der kunde gaa gennem Lastlugen blev stukket i Lasten, og da Ankeret blev hevet op, var Fligen paa Ankeret omtrent brækket over. Og saa begyndte vel nok den mest farlige Sejlads, jeg nogensinde har været med til. Alle Mand blev beordret ned i Maskinrummet, og Lemmen lukket til. Jeg stod alene i Styrehuset med Rattet i den ene Haand og Regulatoren til Motoren i den anden Haand, og naar en mægtig Braadso truede med at ødelegge os, blev Motoren sat ned paa de mindst mulige Omdrejninger, og naar Soen var klaret, saa mere Fart paa igen. Saadan stod jeg i 4 Timer for at kunne komme en Vejlængde af 4 Mil fra Land. Da var det værste overstaaet, men naar de store Braadsoer faldt ned over »Albatros«, da tror jeg ikke, hvis nogen havde kunnet se os, man vilde have set andet end Mastetoppen, hele Tiden stod jeg og lykonskede mig selv med, at jeg havde faaet forstærket Skyllightet, Lastlugen og Styrehuset, men alligevel sagde jeg til mig selv: »Er du nu ogsaa sikker paa, at det ikke kunde være gjort endnu bedre,« men det holdt. (Forts.)

## Donsk og føroysk fiskifer.

Aftaná hina ræðuligu ódnina í vetur, har fleiri av Eshjergar fiskiforum fórust, hevur mikið verið talað og skrivað um, hvortvilt tvey vóru nógv væl bygd og í nóggóðum standi. Talan er um, at ikki minni enn 300 Eshjergar bátar skulu hoggast upp.

Skiparin á Eshjergar bátinum »Greenland«, S. P. Sørensen, íð mangan hevur vitjað inn á Havnina, sigur í donskum blað frá sínum royndum við hesum bátum og umtalar eisini tvey føroysku fiskiferini. Vit prenta uppaftur grein hansara, men noyðast at byta hana sundur til tvey blóð:

I November Maaned 1909 gik der en svær Storm over Vesterhavet. Der var 3 Kuttere paa Soen fra Eshjerg, hvorfra den ene ikke kom tilbage, men samtidig var der 27 Kuttere i Soen fra Finkerverder ved Hamborg. 7 af disse forliste totalt, og flere af dem var lige paa Grænsen af Forlis. Kutternes Størrelse laa mellem 50 og 70 Tons, og en af de Kuttere, der var paa Grænsen af Forlis, var »Senator von Milles«, der var 65 Tons stor. Den blev slæbt ind til Eshjerg Havn af en Trawler, og jeg gik om Bord for at se, hvad der var sket. Begge dens Master var knækkede af ved Dækket, i Skyllightet over Lukafet var alt Glasset knust, og selve Lukafet havde været halvt fyldt med Vand, men det, jeg lagde mest Mærke til og forundrede mig mest over, var den Tilstand, hvori den lille Luge paa Dækket, som Tyskerne bruger paa hver Side af Dampragten, befandt sig. I Lighed med de danske Kutteres Jerndæksel paa Dækket til at tage Isfisken op og ned af Lasten, fandtes her om Bord i den tyske Kutter den lille Luge, Lugekarmen og Rammen af Lugen samt Skalkjejer var der godt nok, men hele Overbeklædningen, der bestod af Brædder, var altsammen borte, saa begge Luger stod fuldstændig aabne.

Kutteren havde, blev der sagt, faaet en svær Sø over sig, som havde kastet den om paa Siden, saa Masterne og Sejlet havde ligget i Vandet, men da Kutteren var kommet paa ret Køl igen, havde den ingen Master, og alt opstaaende var slaaet i Stykker, og Skibet var mere end halvfylt med Vand. Tyskerne fortalte mig, at de ikke havde troet, at de skulde slippe derfra med Livet i Behold. I en senere Storm forliste der endnu 2 af deres store Kuttere, men efter den Tid holdt saa godt som hele Flaaden op med Vinterfiskeriet, for »vi vil ikke allesammen druknes«, sagde de.

Af det, jeg her saa, kom jeg til det Resultat, at hvis den danske Kutterflaade skulde komme ud for en saadan Storm, da vilde der ske en frygtelig Katastrofe, fordi Kutternes Skylight, Nedgangskappe, Lastluger og eventuelt Maskinkappen ikke kan holde, naar en Sø med mange Tons Vægt falder ned paa Dækket.

#### Ekstra Sikringer paa nybygget Kutter.

Siden den Tid har jeg været Medejere og Fører af 4 Skibe, og jeg har ikke alene tænkt paa, at der skulde gores noget, men har gjort det, da jeg fik den nye »Tove« bygget i Bogense. Det første, jeg gjorde, da Fartøjet kom til Eshjerg, var at gaa det efter. Nedgangskappen forude, som staa paa en Karm, der er fastgjort til Dæksbjælkerne, var ikke sat solidt fast i Karmen. Stolperne af Kappen, som gaar ned og skal have Forbindelse med Karmen var kun sat fast med smaa Skruer, men jeg fik sat lange og brede Svaljejern paa Stolperne og Karmen, alle Brædderne over Kappen blev sømmet m. længere Som end i Forvejen, Skyllightet over Lukafet og Maskinrummet blev lavet af 5 mm Dørklade og temmelig smaa Aabninger til Glasset. 1 1/4 Tomme Træ blev lagt paa for at holde Vinduerne, som var 8 mm Glas, og det hele blev godt bol-

