

Under Dannebrog

Chc. Benjamin Olsen



Gallionsfigur fra Linjeskibet „Dannebrog“
1850



Kolonial Lageret • Gernersgade 45 • Telf. Central 7694

Lager for de bedste Varer

Ægte Java Kaffe - The fra China, Ceylon og Indien m. m. - Fineste Konserves og Vine. - Biscuits. - Chokolade og Konfekturer

Aktieselskabet

BOFORS' NOBELKRUT

Fabrikata:

Nitroglycerin og Nitrocellulosekrudt.
Nitrocellulose for Krudt og Dynamit.
Trinitrototul, Sprængladninger af Trinitrototul.
Perkussionstændhætter, Knaldsignaler, Dynamit
m. m.

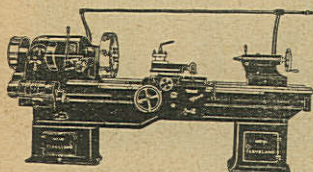


Dr. Alfred Nobel,
Aktieselsk. Grundl.

A/S DANISH MACHINE COMPANY

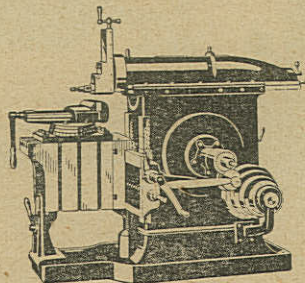
Værktøjsmaskinfabrik
København K. - Bredgade 25 C.

Fremstiller som Specialitet:



Drejebænke,
Shaping-Høvle-
og Notstikke-
Maskiner etc.

KØB DANSK



Til Imprægning af Presenninger & Telte, brug

Tentol

Forskellige Farver, faas hos Farve- og Skibsprovierteringshandlere.

Dansk Linekastningsapparat.

1 Karabin, 4 Raketter, 3 Liner etc. - Fremstillet af Søartilleriet. - Godkendt af Ministeriet for Søfart og Fiskeri i Henhold til London Konventionen 1929. - Indført i danske Orlogsskibe. - Nærmere Oplysninger ved Henv. til:

H. MEISNER-JENSEN,
TLF. C. 7584 & 7589, BÜLOWSVEJ 8, KØBENHAVN V.

Poul Sørensen

Haandskomager

er flyttet til Bredgade 28 (Odd Fellow Palæet)

Toldbod Vinhus

Bedste Spise og Drikkevarer
Billigste Priser

Amallegade 49 - Em. Christensen
Telefon Central 1948

Carl Hagenbæk & Søn

Sangfugle • Akvariefisk
Bure • Akvarier - Foder

Europas største
Gothersgade 15 • Byen 8516



Simonsen & Weel's Eftf.

Grundlagt 1817
Kongelig Hofleverandør.
FORBINDSTOFFFABRIK

Eldste og største Specialfirma for Forbindstoffer, Sygeplejeartikler og Bandager.

Vi fører stort Udvalg af Skibskister, saavel autoriserede som sammensat eft. spec. Ønske.

Vi fører alle Dansk Røde Kors Modeller til absolut billigste Dagspriser.

Forlang Katalog og Tilbud.

A. Kaas Eftf.

V. Hansen.

Juvelér & Guldsmed.
Gothersgade 26. Telf. Palæ 2941.

Alt i Læder & Skomagerartikler

Edm. Philip og Søn's Eftf.
Pilestræde 41

Annoncen giver 10%

„Elektromontøren“

St. Strandstræde 15

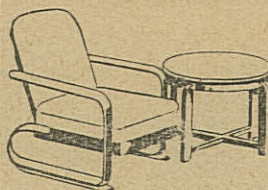
Palæ 3046

ved/ HOLGER SØRENSEN
Lys - Kraft - Varme - Radio

H. PENS - GLAS

St. Kongensgade 92.

Kbhvn.



Der er en Del Folk i alle Stillinger

som udelukkende køber Møbler
Soveværelser fra Kr. 450
Eg Spisestuer fra Kr. 600
Herreværelser fra Kr. 650
Dagligstuer fra Kr. 350
hos det anerkendte Møbelfirma:

KREDIT

kan indrømmes fra
20 Kr. pr. Maand.

Brugte Møbler
tages i Bytte.

HOLM & LARSEN
Falkoner Alle 46, Hj. af Nikolajvej.

INDEHAVER:
P. E. HOLM

Telf.
7155

H. Hagerup's Boghandel

Telefon 675 & 874

Gothersgade 30

Leverandør til Marinens Bibliotek og Kadetskolen etc.

Meld Dem ind i en af vore Læsekrese eller i vort udmærkede og billige Læseselskab.

„John Crane“

Bøjelig Metallisk Pakning. Ingen Tæring. Ingen Friktion.

VIGGO PETERSEN

Maskin- & Ingeniørforretning

Chr. d. 9.s Gade 3 - København K. - Telefon Central 3664 & 13964



Papir - Bogtrykkeri - Protokoller
Hovedforhandler af Statens Papir

CHICAGO Købmagergade 6
Grundlagt 1905
(Ingen Filialer)

Indehaver: HANS WISBORG
Telefoner 3031 og 10661

Glas - Porcelæn - Fajance

Den Elektriske Skomager

CHRISTIANSHAVNSTORV 2

Vi reparerer Deres Fodtøj
hurtigt solidt og billigt

Udvalg i Skotøj

TELEFON AMAGER 4896 y

Forsøg engang „Industrien“

det er lige paa Raadhuspladsen - billig og rigtig

JULIUS JENSEN

Salonen „Sonny“

Rigensgade 16, Tlf. Palæ 3544

Absolut omhyggelig
Permanentbølging

Hedda og Rigmor Engel

ARMSTRONG SIDDELEY
Automobiler og Flyvemotorer

Cai Casperen

Toldbodvej 7

Telef. 15914

Otto Suenson & Co.

Dr. Tværgade 7, Telefon Centr. 482.
Vin og Cigarer.

Leverandør til Søofficersforeningen og
Officersforeningen.

Vaskeriet MARRS Eftf.

Store Kongensgade 106 Stuen
Palæ 71

vasker alt!

SVENSKA AKTIEBOLAGET

TRÅDLØS TELEGRAFI

SYSTEM TELEFUNKEN

REPRÆSENTANT: SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB

SPECIALITET:

RADIOMATERIEL TIL

MILITÆRE FORMAAL

UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

ORGAN FOR SØVÆRN OG SØFART

UDGIVET AF MARINEFORENINGEN.

REDAKTØR: E. W. MAPSTON

20. AARGANG
1933.

BLADETS OG HOVEDFORENINGENS KONTOR
St. Strandstræde 9, KØBENHAVN K.
Telefon Palæ 2886 — Kontortid 1—4.

HÆFTE XII
DECEMBER

1933 gaar nu paa Held og vil snart være indskrevet i Historiens Aarbog. Ser vi tilbage paa Aaret, har vi alle mange gode Minder at tænke paa, og ved Aarskiftet vil sikkert mange Marineforenings-Kammerater give hverandre Haandslag med Tak for svundne Dage.

Paa Hovedbestyrelsens og egne Vegne vil jeg gerne sende Kammeraterne i de mange Afdelinger Landet rundt et hjerteligt Haandslag med Tak for godt og trofast Kammeratskab og for den Venlighed og Forstaaelse, vi har mødt under vore Besøg i Afdelingerne. En særlig Tak til alle de mange, der som Bestyrelsesmedlemmer eller paa anden Vis har gavnet og støttet vor Sag.

En glædelig Jul til alle Familierne og Haabet om, at det nye Aar maa bringe Lys og Lykke til Hjemmene, Held og Fremgang for Marineforeningen, at vore Sammenkomster maa være prægede af den rette Kammeratskabsaand, og at vi, vort Formaal tro, maa kunne bidrage til, at Interessen for Flaaden maa næres i Folket til Gavn for vort Land og til Ære for vor Forening.

Carl Carstensen

Hovedbestyrelsens Formand

Skibsfarten hjemme og ude

Fra danske Værfter.

Nakskov Skibsværft har faaet Bestilling paa Bygning af et Passager- og Fragtmotorskib bestemt til Østasiatisk Kompagnis Bangkokrute. Skibet skal være paa 10.000 Tons og bygges med „Maier-Form“ og faar installeret en Burmeister og Wain Dieselmotor paa 8000 ind. HK., hvorved Farten bliver 16 Knob.

Samme Værft har modtaget Ordre paa et Frugtskib paa 3200 Dødvægt Tons til et fransk Rederi.

Fra Helsingør Værftet har Rederiet Torm bestilt to ny Skibe, hver paa 2850 Tons bestemt til Frugtfart. De skal have Lentzmaskineri, og Farten bliver 13 Knob.

Det største britiske Flyverselskab vil til Foraaret oprette en regelmæssig Luftrute mellem Storbritannien og Australien. Luftruten, der nu gaar til Calcutta, skal i Efteraaret føres videre til Rangoon, som derved kan naas paa knap ni Dage fra London. Inden Aarets Slutning føres Luftruten videre til Singapore, og herfra som Centrum gaar atter Luftveje til Siam, Hongkong, Shanghai, Japan og Australien..

Den første Flyvning fra London til Australien etableres i Marts, og fra Australien skal Sidelinier gaa til Tasmanien og New Zealand.

**
*

**
*

Motorskibe faar Dampdrift.

Royal Mail Line vil nu ombygge de to store og moderne Motorskibe „Asturias“ og „Alcantara“, hver paa 22.000 Tons, og fra Motordrift atter indføre Dampmaskinen. De blev bygget i 1926 hos Harland and Wolff i Belfast med en Fart af 17 Sømil, og ved en Forlængelse af Skroget og med en langt større Maskinkraft skal Farten blive saa stor, at man paa Ruten til Syd-Amerika kan slaa Hamburg-Süds Damper „Cap Arcona“, der løber 21,7 Knob og for Tiden er det hurtigste Skib paa denne Rute.

Den nuværende Maskine bestaar af to Motorer paa 15.000 HK., bygget efter License af Burmeister og Wain. Man vil overgaa til Dampdrift, fordi man i England gaar ud fra, at Dieseldrift ikke egner sig for en Forøgelse til 36.000 HK., og Overgangen til Dampdrift skal ikke tages som Bevis paa, at man ikke er tilfreds med den nuværende Motordrift.

Ombygningen skal foretages hurtigst muligt, og i Begyndelsen af næste Aar faar Sydatlanten to hurtige Passagerdampere.

**

Reduktion i Verdenstonnagen..

Lloyds Register of Shipping har udsendt sin Aarsrapport gældende for Aaret, der sluttede 30. Juni i Aar og heri anføres blandt andet:

Ophugningsværfterne har gjort et stort Indhug i den overflødige Tonnage, og siden Juni i Fjor er over 3,3 Mill. Tons enten solgt til Ophugning eller forlist. Der er tillige Tegn paa, at en endnu større Reduktion vil finde Sted i det næste Aars-tid, og man gaar da ud fra, at i Juni næste Aar vil Verdenstonnagen være reduceret til 65 Mill. Tons imod 70 Mill. i 1931.

Der oplyses, at 18½ Mill. Tons er over 20 Aar gammel, og derfor kan Depressionen i Skibsbygningen kun vare en vis Tid endnu, og her henvises til de ny Ordre i tredje Kvar-tal i Aar, der viser en decideret Stigning sammenlignet med i Fjor.

I Aaret, der endte 1. Juni i Aar, blev 514 Skibe med 1,9 Mill. Tons hugget op, og siden er yderligere ophugget 562,512 Tons, medens endvidere 492,951 Tons er solgt til Ophugning. Med andre Ord: i 15 Maaneder er 2,9 Mill. Tons ophugget og hertil maa lægges de 400,000 Tons, der er forlist. Her-ved bliver den samlede Reduktion i den nævnte Periode hen-imod 3,3 Mill. Tons.

**

Ny Skibstype.

Det første Skib, som Sir Joseph Isherwood bygger af „Arcform“-Typen er søsat i Sunderland og døbt „Arcwear“. To Søsterskibe skal søsættes i December og Januar.

Et Skib af denne Type skal bruge 15 pCt. mindre Brændsel end andre ny Skibe, og for noget ældre Skibe bliver Besparelsen indtil 50 pCt.

Det ny Skib er paa 7000 Dødvægt Tons og 360 Fod langt. Maskineriet bliver Tregangs, og Farten er beregnet til 11 Knob med 21 Tons Kulforbrug pr. Dag, 10 Knob med 16 Tons og 9 Knob med 11½ Tons, et meget lavt Brændselsforbrug.

Skibet er bygget efter Forsøg i Modeltanke, og lignende Forsøg afholdes ogsaa paa forskellige Steder i andre Lande.

**

*BAKSPASSIAR**Flydende Træstammer.*

Langs Mexicos Vestkyst blev der sidst i September til Midten af Oktober observeret en usædvanlig Mængde Træstammer med Grenene ragende langt ud i Vandet. Et Skib saa en halv Snes indtil 50 Fod lange Træer med Grene, og den 12. Oktober traf dansk Damper „Nordfarer“ paa en 40 Fod lang Træstamme, hvorfra Grene og Rødder ragede syv Fod over Vandet.

En meget lang Rejse.

Det britiske Sejlskib „Garthwray“ paa 1940 Br. Tons af-sejlede 15. Juli 1922 fra Grangemouth til Iquique med Last, og naaede først frem den 10. Marts 1924.

I November laa Skibet under Kap Horn i en voldsom Storm, og da Skibet led Havari, bestemte Kaptajnen sig til at søge Montevideo, hvor Reparationen tog 118 Dage. I Juni 1923 fik Skibet atter Havari paa Rejsen og nu maatte Capetown anløbes, hvor Reparationen tog 68 Dage. Man afsejlede i September 1923 og tog Vejen gennem det indiske Ocean og kom til Iquique i December 1923, men ikke før i Marts 1924 var Skibet udlosset, eller 20 Maaneder efter Afsejlingen.

To Rekordfarter.

I 1867 gjorde den tyske Damper „Hammonia“ Rejsen fra New York til Cowes paa 9 Dage og 9 Timer og derfra til Elben paa 1 Dag, 7 Timer, ialt 10 Dage og 16 Timer, og dette var den hidtil hurtigste Rejse, idet Damperen slog den tidligere Rekord med to fulde Døgn. Nu gør „Bremen“ Turen paa den halve Tid.

**FORENINGSMEDDELELSER M. M.**

Under Medvirkning af
Grosserer *Vald. Schou* og Overlærer *I. Hørning*.

NYKØBING F. — 20 AARS JUBILÆUMSFEST

Nykøbing-Afdeling fejrede den 19. Novbr. sin Fødselsdag paa festligste Maade. Fra Hovedbestyrelsen var tilstede Admiral *Carstensen* og Grosserer *Schou*. Festen havde faaet meget stor Tilslutning.

Industribygningens Teatersal var lavet om til en Skibsmesse med Slagmalerier paa Scenen og alle Orlogsmænds Signalfag under Loftet. Dannebrog var varieret i Rosetter og Vimpler, og midt i en Orlogsmænd blev Marinens Splitflag til Indledning hejst til Baadsmandspibernes Fløjt. Admiralen blev, mens alle stod Ret, ført „om Bord“ af Skipperen, Slagtermester *A. Bjerregaard*. Skibsorkestret, ledet af *Boas Barlund*, spillede. Blandt Marineveteranerne saa man Sagfører *Olivarius* og den snart 80-aarige Snedker *Andresen* — og fra Maribo og Bogø var gamle Marinere strømmede til.

Før Stegen talte Skrådermester *H. Halldin*, for Konge og Fædreland, idet han tegnede det smukke Sommerbillede af Kongen, der staar paa „Dannebrog“s Kommandobro, sejlede fra Havn til Havn og „sejlede lige ind i det danske Folks Hjerter, hvor han kaster Anker og fortøjer sig“. Og ud fra Stroferne „Og gamle Danmark skal bestaa, saa længe Bøgen spejler sin Top i Bølgen blaa“, udbringer han et med nifoldige Hurra besvaret Leve for Kongen og Fædrelandet.

Skipperen faar ved en Klapsalve kraftig Tilslutning til et Forslag om at sende Flaadens øverste Chef, *Kongen*, et Hyldest-Telegram.

Sagfører *C. B. Olivarius* taler bevæget for Flaget, idet han henviser til de overvældende Følelser, der kom op i ham, da han for første Gang efter 15 Aars Udlændighed saa Dannebrog vaje i Østen, da han til Søns mødte et af Ø.K.s Motorskibe, og Koncertsanger *Nicolaisen* sang Axel Juul's Flagsang, hilst af stærkt Bifald.

Prokurist *Marcussen* talte for Foreningen, idet han minde- des den Dag for tyve Aar siden, da man mødtes for at stifte den, og man synger Arkitekt *Marstons* smukke Marinesang.

Redaktør *Mørch* talte for Marineforeningens Formand, Admiral *Carstensen*. Han omtalte Udenrigsminister *Munchs* al-

vorlige Tale af i Lørdags, hvor Ministeren udtalte, at „Kri-gen kan komme“. Peger samtidig paa den Kendsgerning, at Afrustningskonferencen i Geneve staar foran sit Sammen-brud og spurgte, om den Nedrustning, den danske Flaade har været ude for, ikke herefter er sket under forkerte For-sæeninger og derfor trænger til Revision? Udtalte Ønsket om, at Admiral Carstensen fremdeles maa have Lykke til, som Prins Valdemar nylig skrev, „at sprede Kærligheden til Marinen gennem Marineforeningen til Gavn og Ære for vort Land“.

Dermed er de officielle Taler forbi.

Admiralen takker for Hyldesten og understreger, at For-eningen ikke blot er Spøg om gamle Minder, men ogsaa har den alvorlige Opgave at sprede Forstaaelse af Marinens Be-tydning for vort Lands Selvstændighed. Et Led heri er de 45 Marineforeninger, der ligger spredt over hele Danmarkskortet. Admiralen udbringer et Leve for hele denne Bevægelse.

Der synges en munter Sang „for hende, der kommanderer os“, og Ad. Bjerregaard udbringer Damernes Skaal.

Lærer Hansen, Skeltofte, hylder Hjemmet, der er Grund-laget for al Fædrelandskærlighed, Mørch hylder Veteranerne, Olivarius, der er Foreningens første Formand, og Chr. An-dresen, Admiralen hylder Bjerregaard som Formanden, i hvem Begejstringens Ild brænder, og Bjerregaard takker sine Be-styrelseskolleger.

Saa synger man endnu en Sang, „Den første Tørn, da jeg kom til Orlogs“ — et versificeret Marinebillede, der faar Lat-teren til at runge — og saa hævedes Bordet.

Ved Kaffen underholdt Koncertsanger Nicolaisen Selska-bet med sine muntre Sange, alt under stort Bifald.

Først sent sluttede den helt igennem smukke og fornøje-lige Fests, — Flaget haledes ned under hele det maritime Ce-remoniel, og Deltagerne er et smukt Minde rigere.



Den 7. November d. A. holdt Skyttelavet sin første maa-nedlige Sammenkomst i Parkteatrets Selskabslokaler.

Da Skydningen Kl. 20,30 var afsluttet, samledes Medlem-merne i et Antal af ca. 70 i den store Sal, hvor Formanden, Lagerchef Grønvold bød velkommen, efter at Flaget var hejst, og oplyste, at Aftenen vilde byde paa en Overraskelse, og et Øjeblik efter udløstes Spændingen, idet 4 af Lavsbrødrene paa deres Skuldre kom bærende ind i Salen med en nydelig udført Model af Fregatten „Jylland“. Alle rejste sig, og Mu-sikken intonerede „Det var ved Helgoland“, et kraftigt Bi-fald modtog „Fregatten“, og da dette havde lagt sig, rejste Disponent Larsen, Nordhavnsværftet, sig, og overrakte i smuk-ke Ord Modellen til Skyttelavet, hvor den efter hans Opfat-telse vilde faa sit rette Hjem; samtidig oplyste han, at Ideen var Lods Danø Nielsens. Formanden udtalte sin Tak til Dispo-nent Larsen for Skibet, og til Lods Danø Nielsen for Ideen, det viste, at Lods Danø ogsaa havde Tanke for Lavet, uden-for Mødeaftenene. Derpaa gav han Ordet til Aftenens Fore-dragsholder, Herr Kaptajn Jens Kusk Jensen, som nu i en Times Tid holdt Forsamlingens Interesse vaagen ved Omtale af sine Oplevelser i den Tid, han førte Skib paa Palæstinas Kyster. Han fortalte morsomt om Landets Geografi og Hi-storie, begge Emner belystes samtidig af en Masse smukt ud-førte Lysbilleder. Man skulde næsten tro, at den gamle Kap-tajn havde haft mere end et Par Øjne, ihvertfald har han forstaaet at bruge dem han har paa en fast utrolig Maade,

baade paa Søen og i Land; maaske specielt i det hellige Land. Foredraget belønnes med varmt Bifald af Forsamlingen og Tak fra Formanden. Saa samledes man om Bordene, og nød „3 sikre Stik“ med „Tilbehør“.

Den udmærkede Aften kunde dog ikke sluttes med dette, der var nemlig endnu flere Overraskelser. Fabrikant Johnsen mødte nu frem med et nyt Gevær, som han overrakte Lavet som Gave, og samtidig med, at han ønskede Lavet Held og Fremgang, udtalte han Haabet om, at hans Gave maatte faa Navnet „Peter Emil“. Formanden takkede og lovede, at Haa-bet nok skulde gaa i Opfyldelse; samtidig oplyste han, at Direktør Sophus Sørensen havde foræret Lavet en Del gamle Vaaben, for hvilke han bragte Direktøren Lavets bedste Tak. Skibskonstruktør Bønnelycke bragte Kaptajn Kusk Jensen en Hyldest, idet han udtalte, at Kaptajnen var en Mand af den rette Støbning, en Fremgangsmand saavel til Søs som i Land, og sluttede med at udbringe et kraftigt besvaret Leve for Kaptajnen. Kaptajn Kusk Jensen takkede, og ønskede Fremgang og lyse Kaar for vor Sømandsstand. Derefter tog vor Ærespræsident Admiral Carstensen Ordet og udtalte, at det var ham en stor Glæde at være til Stede i Aften. Han fremsatte Tanken om at faa lavet en „Marinestue“ her i Kø-benhavn, og omtalte i denne Forbindelse den sidst aabnede i Roskilde. Løjtnant Rasmussen bragte Disponent Larsen en hjertelig Tak for den enestaaende Gave, som hos ham og mange andre fremkaldte Minderne fra Ungdommen, fra den Tid, de som unge sejlede med Fregatterne paa Togt til de fjerneste Egne af Verden. Han lovede Disponent Larsen, at Lavet nok skulde værne om den smukke Model.

Formanden ledede saa Optagelsen af et nyt Medlem. Da denne Ceremoni var forbi, nedhaledes Flaget, og dermed var den officielle Del af Aftenen sluttet, den uofficielle fortsattes endnu en Tid med Taler og Sange og Skyttelavshumør.

KØBENHAVNS-AFDELINGEN

Fredag den 1. December afholdt Afdelingen sin Familie-aften med Damer i Studenterforeningens store Sal, hvor over 400 Medlemmer med Paarørende var mødt frem og efter-haanden placerede sig ved Bordene over hele Salen i hygge-lige Smaakredse, — et baade smukt og festligt Skue, der vid-nede om, at denne Form for Foreningsmøde har vundet baade de mandlige Medlemmers og deres Damers Bifald. Der var stuvende fuldt, og medvirkende hertil var naturligvis ogsaa Aftenens Foredragsholder, Forfatteren og Sømanden Knud Andersen, der skulde fortælle om „Monsunen“s sidste Togt, Jordomsejlingen paa de sydlige Breddegrader. Efter at For-manden havde budt Velkommen, og Flaget var hejst, besteg Knud Andersen Talerstolen under stærkt Bifald, der vidnede om den Sympati hans Forfatterskab og Personlighed omfattes med i vide Kredse, og saa oprulledes for de stærkt inter-esserede Tilhørere hele den lange Rejses mange Begivenheder og ofte haarde Vilkaar ombord i den ypperlige Sejler, men, aldrstegne fhv. franske Fiskekutter „Monsunen“.

En Række fortrinlige, farvelagte Lysbilleder fra den syd-lige Halvkugles Lande og Have bragte et broget Billede af Rejsens mange Episoder, hvor Dannebrog fra „Monsunen“s Gaffelnok bragte Bud om vort Land og Hilsen til Landsmænd paa Pladser, hvor Flaget fra Hjemstavnen ellers er en sjæl-den Gæst, og hvor „Monsunen“s prægtige Skipper og Besæt-ning ikke var de daarligste Repræsentanter for danske Sø-mænd.

Det var et ypperligt og højst interessant Foredrag, og stor-mende Bifald hilste da ogsaa Knud Andersen, der ad Aare atter agter at søge ud for at samle nye Indtryk paa det Element, Havet, hvor han hører hjemme, og hvor han finder sine friske og stærkt personligt prægede Emner.

Efter Spisningen og Kaffen ryddedes der til en lille Dans, indtil Flaget haledes ned lidt ind paa Hundevagten, og den helt igennem smukke og vellykkede Sammenkomst var forbi.

MARINEFORENINGEN FOR AALBORG OG OMEGN

afholdt Fredag den 3. November sin aarlige Ulkeaften.

Som sædvanlig havde et stort Antal gamle og unge Marinekammerater fulgt de røde Mødeordrer, og da der var pebet til Skafning, var der saa mange, at Banjermester *Laue Holm* maatte skaffe Plads til flere ved Straffebakken end beregnet.

Chefen, Maskinfabrikant *Kjær*, peb derefter til Bords. Han førte Foreningens to Æresgæster, Borgmester *Jørgensen* og den 85-aarige Kaptajn *Sørensen* til Bords medens Mandskabet stod Ret.

Efter at Flaget var hejst og Havnefoged *Simonsen* (der havde gjort sig ukendelig med et „Hitlerskæg“) havde pebet „Øl Skaffe“, bød Chefen Velkommen og mindede om, at Mandskabet skulde spise og snakke „Skiv“, Taler var bandlyst indtil den værste Sult var stillet. Da man havde sat ca. 300 Pund Torsk til Livs, og var begyndt paa Saltmaden, tog Talerne deres Begyndelse. Chefen talte for Gæsterne, og Borgmester *Jørgensen*, der var Foreningens Gæst for første Gang, men øjensynligt følte sig udmærket hjemme blandt Marineerne, svarede med en smuk Tale for Flaget, Danmark og Kammeratskabsfølelsen.

Efter at Maden var spist, blev der en munter Stemning i de forskellige Bakker. Marineforeningens udmærkede Orkestere spillede de gamle Sømandssange og Marinesange, og flere af Medlemmerne gav deres Bidrag til Underholdningen. Direktør *Rygaard* sang nogle morsomme Negersange fra St. Croix, hvor han er født, Banjermesteren spillede Violinsolo og Dr. *Gundtoft* dirigerede Orkesteret skiftevis med Musikdirektøren, Lods *Holmgaard* (Danmarks eneste Venstrehaandsdirigent. *Gundtoft* dirigerede med Højre — hvad han ellers ikke gør til daglig i Nr. Sundby Byraad).

Kl. 12 blev Flaget halet ned, og Forsamlingen sang sidste Vers af „Kong Kristian“. Men dermed var Ulkeaftenen ikke til Ende. Der blev slaaet Glas en 5—6 Gange endnu, inden der blev pebet klar ved Køjerne, og de sidste Marinere tørnede ud i Natte — eller undskyld — Morgentaagen.

Vi maa ikke glemme en morsom Sang, forfattet af „Ja-Lo-Ki“, alias Skibsmægler *Stegmann*, Nr. Sundby, der blev sunget ved Bordet, og saa Aftenens største Sensation — Havnefogeden fra Sundby (maaske paa Grund af sit nye Skæg) var mærkværdig tavs hele Aftenen. Havnebetjent *Laursen* gav istedet Rollen som „sandfærdig“ Fortæller af Selvoplevelser.

Det var en af de rigtige Marineaftener, hvor det rigtige Kammeratskab og Marinehumør var fremherskende.

Marineforeningens mangeaarige Vært, *Ch. Løfquist*, Haandværkerforeningen, Underintendant af 1. Grad, fik, i Anledning af sin Bortrejse fra Aalborg, af Chefen overrakt en smuk Buket Blomster, og blev samtidig udnævnt til Foreningens Overintendant. Hr. og Fru *Løfquist* blev hyldet paa det hjerteligste af samtlige Marinere.

HOBRO-AFDELING

afholdt Fredag den 24. November sin aarlige Ulkeaften i Haandværkerforeningens Lokale, hvor vor kære Vært og Marinekammerat Hr. *Baden-Nielsen* serverede gule Ærter med Flæsk samt Pandekager.

Efter at der var pebet til Skafning og de til Festen mødte Kammerater havde indtaget Plads ved de smukt dækkede Borde, blev Flaget hejst med Honnør efterfulgt af 1ste Vers af „Kong Kristian“.

Foreningens kst. Formand, Kaptajn *Brandt* bød Forsamlingen velkommen og mindede om, at i Aften for otte Aar siden blev Marineforeningen for Nykøbing M. og Omegn stiftet, og takkede for det gode Kammeratskab, der altid i de svundne Aar har hersket, og haabede dette maatte fortsætte ind i Fremtiden, og hertil sluttede Forsamlingen sig ved at udbringe et Leve for Morsø Marineforening.

Under og efter Spisningen herskede det sædvanlige fornøjelige Samvær med mange Taler og Sange, hvortil vore to højt-

ærede Medlemmer, Redaktør *Jespersen* og Malermester *Rasmussen* leverede Musik.

Efter at Flaget Kl. 24 var halet ned, skiltes man med Bevidstheden om, at have tilbragt en overordentlig vellykket Aften.

HIRTSHALS-AFDELINGEN.

Søndag den 15. Oktober d. A. afholdtes i Kroen Kl. 18,30 fælles Torskeskafning og Dans paa Dækket for Medlemmer med Damer; indbudte var Besætningerne fra de i Havnen liggende Skibe af Vandbygningsvæsenet.

Kl. 18,30 pebes op fra Batteri og Banjer, Musikken spillede en March, og man bænkedes sig ved det smukt dækkede og pyntede Bord. Flaget blev rejst med fuld Honnør. Formanden bød Velkommen, et særligt Velkommen til Gæsterne. Der pebes til Skaffe overalt. Ved Bordet holdt Formanden en Tale for Foreningen og Damerne, 3 Hurraer for hver. Hr. Ingeniør *N. Jensen* talte i smukke Ord for Formanden. Formanden oplæste nogle Smaafortællinger, som vandt Bifald, men størst Lykke gjorde en Sang, som var forfattet til Aftenen og kom glædelig overraskende, af vor gode Kammerat Bestyrer *Nicolajsen* og Frue, *Hjørring*, saltvandsfrisk i sin Tekst og glimrende udført i Udstyrelse, Fruen havde lagt et stort Arbejde i Udførelsen, begge høstede et velfortjent, bragende Bifald og tre kraftige Hep for det store Plus til Festen. Sange blev sunget af den blaa Bog. Man tog fat paa Dansen, hvor Musikken satte Prikken over i'et til det gode Marinehumør. Kl. 1 faldt man paa Fartøjerne.

Vor trofaste Kammerat, Opsynsmand *Niels Jensen*, er blevet benaadet med Dannebrogskorset. Vi ønsker Hjertelig til Lykke.

HELSINGØR-AFDELING

Marineforeningen for Helsingør og Omegn afholdt sin 16-aarige Stiftelsesfest Torsdag den 9. ds. i Hotel du Nord.

Værkfører *Rasmussen* fra Orlogsværftet, der er Sekretær i Foreningen „Nyboders Minde“, havde været saa elskværdig at tilbyde at holde et Foredrag om Nyboder. Tilbudet var modtaget med Tak, og Hr. *Rasmussen* underholdt det ret store Selskab med en livlig og fornøjelig Skildring af Nyboder gennem Tiderne, og om det særprægede Liv der var ført, samt om de mange stoute, ærlige og arbejdsomme Holmens Folk, der havde levet i Nyboder. Foredraget blev paahørt med udelte Interesse, og ved den efterfølgende „Skafning“ rejste flere sig, takkede for de gamle Minder, der var genoplivede, og fremdrog Episoder og Træk fra deres Kendskab til den gamle Bydel.

Stiftelsesfesten blev saaledes Afdelingen fuldt værdig, og de gamle Marinere kom hurtigt i den rette kammeratlige Stemning, saa Taler, Historier og gamle Minder vekslede med Sange fra „den blaa Bog“. Det blev derfor langt ud paa Hundevagten inden Selskabet brød op, kun maatte man beklage at vore Gæster, Forretningsfører *J. Christiansen* fra Hovedforeningen og Hr. Kaptajn *Kusk Jensen* paa Grund af Togforbindelsen saa hurtigt maatte forlade os.

NYBORG-AFDELINGEN

Den 9. November afholdt Marineforeningen for Nyborg og Omegn sit aarlige Andespil, og hertil var indbudt Foreningens Medlemmer med Husstand. — Der var mødt ca. 60, og der spilledes om 10 Ænder og 1 Gaas. — Da Formanden havde det Held at vinde Ænder, stillede han igen den ene And til Foreningens Disposition mod, at det derved indkomne Beløb tilstilledes Minebøssen, og denne blev derved beriget med Kr. 15,00, hvilket haardt tiltrængtes, da Udbyttet for Sommeren ikke havde været straalende. —

Efter Spillet var der fælles Kaffebord, og derefter tog Dansen sin Begyndelse, og i denne deltog baade gammel og ung ivrigt Aftenen igennem, saa Foreningen havde Fornøjelsen af denne Sammenkomst. —

**AALBORG
AKVAVIT.**

**C.L.O.C.
LIQUEUR.**

Vore Annoncører

Med Ønsket om et godt og heldbringende Nytaar og en glædelig Jul bringer vi alle „Under Dannebrog“s Annoncører en hjertelig Tak for Aaret, som gik, med Ønske om, at den Støtte, De yder os, maa være til Gavn og Glæde for Dem selv og bringe Dem forøget Omsætning i 1934.

„Var det en Tilfældighed?“

Af
Orlogskaptajn *Otto Lagoni*

I Aaret 1918 havde jeg den Ære at være Chef for Inspektionsskibet „Diana“, et Skib, som den danske Regering under Verdenskrigen havde købt billigt i Holland.

Med dette Skib deltog jeg en kort Tid af Sommeren 1918 i Patrouilletjenesten ved den nordlige Indgang til Sundet.

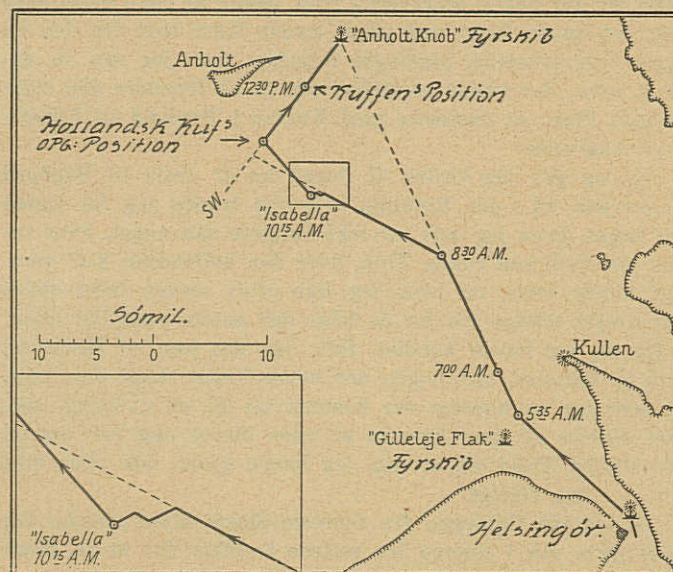
Den 30. September 1918 om Eftermiddagen, kort før Mørkets Frembrud, overtog Inspektionsskibet Bevogtningstjenesten, belyste med Projektør de forhipasserende Skibe, der stævnedes ud og ind, og inspicerede, om alt var, som det skulde være.

Et Radiotelegram i klart Sprog fra Anholt Knob Fyrskib, adresseret til Chefen for 1. Eskadre om Bord i Orlogsskibet „Olfert Fischer“, der paa det paagældende Tidspunkt laa for-

tøjet i Bøje paa Københavns Yderhavn, blev ved 3-Tiden om Natten opsnappet af „Diana“s Radiotelegrafist. Det lød saaledes: „Hollandsk Kuf passerer Fyrskibet for Sydgaende givende Nødsignal, kan intet udrette paa Grund af for høj Sø.“

Jeg var i min Tjeneste som Chef for Bevogtningsfartøjet i Sundets nordlige Del direkte underlagt Chefen for 1. Eskadre, og kort Tid efter, at Telegrammet var gaaet igennem, modtog jeg radiotelegrafisk Ordre fra Eskadrechefen om at afgaa til Assistance for den fra Anholt Knob Fyrskib rapporterede sydgaende hollandske Kuf.

Kl. 3,30 Fm. den 1. Oktober, umiddelbart efter Telegrammets Modtagelse, afgik „Diana“ fra Patrouillen Nord for Lappen mod Anholt Fyrskib med størst mulig Fart, der dog paa



Grund af den svære nordlige Sø imod, kun foreløbig satte Skibet ret langsomt frem over Grunden. Som en Løbeild havde Rygtet bredt sig fra Mand til Mand om Bord. Alle vidste, hvad Rejsen gjaldt.

Kl. 8,30 Fm. modtoges, paa derom rettet Forespørgsel til Anholt Knob Fyrskib, Radiosvar fra dette om, at den hollandske Kuf saas i Sydvest ca. 11 Sømil Afstand med Nødflag oppe.

Jeg ændrede nu „Diana“s Kuds til et Punkt, der laa ca. 2 Sømil vestligere end den fra Fyrskibet opgivne Plads, for at være sikker paa, at naar jeg havde naaet den Linie, som Kuffen efter Opgivelsen befandt sig i, maatte jeg finde den paa Kursen op mod Fyrskibet.

Folk om Bord i Fyrskibe er vant til at bedømme Afstande særdeles godt, og naar jeg havde regnet med yderligere et Par Sømil til Forøgelse af Fyrskibets Afstandsopgivelse, maatte jeg i alt Fald være paa den sikre Side.

Det var ved 9-Tiden om Formiddagen. Vi stod alle og stirrede ud og afsøgte med Kikkerter særligt Farvandet forude, for om muligt allerede nu at kunde faa Øje paa den hollandske Kuf. Da var det, jeg saa ude om Bagbord, tilsyneladende langt borte, Vester paa, eller mente at se i hvert Fald, ligesom noget sort paa Vandet. Det viste sig som paa en Bølge-top et Øjeblik, og saa forsvandt det.

Jeg gav straks Ordre til at dreje Skibet over i Retning af det, jeg havde set, og da Skibet laa støt paa sin nye Kurs, søgte vi alle, Officerer og Mandskab, med Kikkerter og uden Kikkerter, at faa Øje derpaa; men forgæves.

Da vi havde sejlet et Stykke Tid, en halv Snes Minutter, i den nye Retning, og der intet var at se, laa det nær at antage, at jeg havde taget fejl. Det var desuden ogsaa saa langt borte fra det Sted, hvor Fyrskibet lige før havde rapporteret, at det saa den hollandske Kuf, at det maatte være umuligt, at den kunde befinde sig i den Retning, hvor vi nu stævnede.

Vi drøftede Spørgsmaalet sammen, de to andre Officerer og jeg. Vi stod alle tre paa Kommandobroen. Vi blev enige om det urimelige i at fortsætte ad denne Kurs og besluttede at dreje tilbage til den oprindelige Kursretning.

Jeg gav da Rørgængerens Ordre, og snart efter laa Skibet igen som før paa sin planlagte Rute.

Men i hvor høj Grad end alle Ræsonnementer godtgjorde det som det eneste rette og utvivlsomt ogsaa tillige som det naturligste at henholde sig til Fyrskibets Angivelse af den hollandske Kufs Plads, og nu se hurtigst muligt at komme hen og hjælpe den, saa vil jeg dog aldrig, saa længe jeg lever, nogen Sinde kunne glemme den uforklarlige, mærkelige, ja næsten uimodstaaelige Dragning, som jeg følte efter at dreje Skibet Bagbord over, Vest paa, selv om det var bort fra det Sted, hvor Kuffen efter alle Solemærker at dømme maatte befinde sig.

Jeg havde hyppigt min Kikkert rettet ud i den Retning, hvor jeg før havde observeret, eller mente at have observeret det, der havde faaet mig til at ændre Kurs bort fra den en Gang velovervejede, planlagte Retning; men jeg saa nu absolut intet, der kunde berettigg mig til at forandre den sidst fattede Plan: at fortsætte mod Kuffen i Henhold til Fyrskibets Angivelse.

Og dog gav jeg Ordre til Roret om at dreje til Bagbord Vester paa ud i den Retning, hvor jeg troede, jeg før havde set noget, hvor jeg selv nu ikke længere saa noget, hvor ingen om Bord saa nogen Ting, hvor den hollandske Kuf umuligt kunde være, og hvor jeg lige efter moden Overvejelse var drejet tilbage fra for at følge den eneste naturlige Plan.

Og da jeg havde handlet, følte jeg det som en Befrielse, som en Lettelse, som noget, der havde hvilet tungt over mig, og som jeg nu ligesom var kommet ud af, en underlig, sælsom Følelse af igen ligesom at være blevet mig selv og en uforklarlig Tillid til, at det, jeg havde gjort, nok vilde vise sig at være rigtigt.

Da prajede Udskiggen fra forreste Mast: *Mine forude!* Og alles Øjne var i samme Nu rettede forefter for at se, hvad det var.

Jeg havde et nøje Kendskab til Miner. I 2 Aar havde jeg med Inspektionsskibet „Diana“ haft Station ved Skagen, hvor jeg havde været med til at tilintetgøre i Hundredevis af disse Krigens Uhyrer, der truende drev omkring i Farvandet og i Mængde skyldedes op langs Kysten.

Derfor stod det mig ogsaa straks klart, da jeg havde faaet Øje paa det forude, som Udskiggen havde varskoet, at, selv om vi endnu var for langt borte til, at vi kunde regne ud, hvad det virkelig var, — nogen Mine var det ikke.

Utallige og forskellige var Gisningerne om, hvad det kunde være.

Snart antoges det for at være drivende Vragtømmer, Props, noget af en Dækslast, der var skyllet over Bord fra et eller andet Skib; snart lignede det mere en Baad. Jo! Nu saa vi det alle. Det var et Fartøj, et væltet Skib, og dér, dér paa Kølen sad 2 Mand og red.

— — —

De var mere end forkomne, da de kom om Bord — de to Skibbrudne.

Vi hjalp dem, støttede dem, bar dem hen agter og ned i Kahytten, hvor Køjerne i vore Lukafer var gjort i Stand til dem.

Vi gav dem straks noget Vin og varmt at drikke. Tøjet maatte varsomt klippes og skæres af deres forfrosne og smertende Lemmer; men gnedet godt med varme Tæpper, i gode Køjer og ved Mad og Drikke vendte Livet atter langsomt tilbage, og det varede ikke længe, før de faldt i en dyb og styrkende Søvn.

Men forinden, inden de faldt i Søvn, fortalte de, at de slet intet havde set til Anholt Knob Fyrskib, at de slet ikke havde passeret det og givet Nødsignal Aftenen forud, at deres Skib ikke var nogen hollandsk Kuf, men var Skonnerten „Isabella“ af Mariager, paa Rejse fra Halmstad, træløst med Dækslast til Lemvig, og at Stormen havde forskubbet Dækslasten og væltet Skibet.

Aftenen forud ved 7-Tiden var Ulykken sket, og siden — siden havde de ligget i 16 samfulde, forfærdelige Timer og stridt for deres Liv, drivende paa Vraget paa et Sted udenfor enhver normal Rute, paa et Sted, hvor intet andet Skib ellers havde noget at gøre, tigget og bedt Gud om Frelse, uden selv at kunne forstaa, hvorledes det skulde ske. De havde set „Diana“ komme; de vidste ikke, hvad det var for et Skib; men de havde set det med eet dreje hen imod sig, for langt borte til at de troede, at det var fordi man derfra kunne have observeret noget som helst til dem.

De havde en Stund efter set det dreje bort igen, som vilde det fortsætte forbi dem. De havde raabt til Gud i deres yderste Nød, bedt ham om at give Skibet den Indskydelse at dreje tilbage og komme hen til dem og frelse dem. Og se! — Maatte de tro deres egne Øjne? Jo! Nu saa de atter Skibets Master overet, det var paa Vej hen til dem.

Men hvorledes? Dette var altsaa ikke det Skib, vi var sendt ud for at redde. Laa der endnu en anden Skibsbesætning og stred, som vi havde set det med denne?

Vi var nu i den Linie, hvor Kuffen efter Fyrskibets Opgivelse skulde ligge. Vi var saa nær, som vi kunde tænke os at være, ved selve den Plads, hvor Kuffen skulde befinde sig. Naar Fyrskibet kunde se Kuffen paa 11 Sømil Afstand, maatte vi da ogsaa kunne se den her, hvor den netop skulde være. Var den sunket? Intet som helst var at se.

Vi spurgte pr. Radio Fyrskibet, om det stadig saa den hollandske Kuf paa den opgivne Plads og modtog Svar tilbage: „Ja.“ — Og vi fortsatte mod Fyrskibet.

5 Sømil — 5 Sømil fra Fyrskibet laa den omhandlede Kuf. Det viste sig ikke at være nogen hollandsk Kuf, men en dansk Kuf „De 2 Brødre“ af København. Skibet var en Del læk, havde faaet Rigningen beskadiget i Stormen og var nu paa Slæb af en svensk Fiskermotorbaad ind til Anholt Havn.

— — —

Der hvilede en Højtid over det lille danske Inspektionsskib, da det atter bar hjemad med de 2 Folk, det var lykkedes at redde. I Fred og Ro laa Skibet Natten over i København, og

næste Morgen tog vi Afsked med vore to Venner, som vi ønskede alt godt: Føreren N. C. Nielsen og Letmatros J. Thomsen.

Hvor disse to Mennesker nu er i Verden, ved jeg ikke; men hvor de er, vil de aldrig nogen Sinde glemme, tror jeg, de 16 Timer, som de tilbragte paa Kølen af deres væltede Skib, og det Øjeblik, da de frelste kom om Bord i „Diana“.

Skulde de have et eller andet godt Minde fra deres Ophold om Bord, som de er glade for at gemme og tænke tilbage paa, ved jeg, at de vilde have faaet det mindst lige saa godt i et hvilket som helst andet af Marinens Skibe, i et hvilket som helst andet Skib idet hele taget, der var kommet ud for at udføre den Opgave, der nu denne Gang var betroet os.

Jo! jeg tror dog, at Føreren maa have eet godt Minde i hvert Fald, for da han, medens vi var paa Vej til København, om Eftermiddagen laa og sov i min Køje, og jeg et Øjeblik stod dernede og saa paa ham, vaagnede han og sagde: Kap-tajn! Jeg har det saa godt, at nu, jeg lige vaagnede, troede jeg, jeg var i Himmelen. Jeg kan ikke huske, hvad jeg svarede. Jeg tror bare, jeg trykkede hans Haand i Taknemmelighed over at have været til Nytte.

„Taknemmelig over at have været til Nytte.“ — Ja! det var nok det, der ligesom lyste ud over Skibet fra hver eneste Mand om Bord hin uforglemmelige Dag; men der var ogsaa noget andet, noget mere, noget større, og det var dette, at ingen kunde forklare, hvorledes det var gaaet til, at vi var kommen til at udrette det, vi havde udrettet, reddet disse to, som vi slet ikke var gaaet ud med nogen som helst Tanke paa at skulde komme til at hjælpe.

Og jo mere vi spekulerede over det, jo mere uforstaaeligt blev det for os, jo mere sælsomt følte vi, det var, at for at disse to Menneskers Liv skulde blive frelst, skulde denne Række af enkelte Begivenheder, som vi havde set for vore Øjne, kædes sammen paa den forunderligste Maade, man kunde tænke sig.

Først skulde: 1) den i Telegrammet omtalte Kuf om Nat-ten passere Anholt Knob Fyrskib og give Nødsignal, dernæst skulde 2) Fyrskibet afsende Radiotelegram derom *uden selv at kunne udrette noget* paa Grund af Stormen, 3) skulde Fyrskibet fejlagtig opgive en Afstand paa 11 Sømil, hvor det rigtige var 5, og læg Mærke hertil, 4) vi modtager denne fejlagtige Besked netop, da vi er paa et saadant Sted i vor Rute mod Fyrskibet, at den af den fejlagtige Besked foranledigede Kursænding bringer os til at gaa tæt i Nærheden af det væltede Skib, og 6) *yderligere nær*, ved at jeg satte Skibets Kurs mod et Punkt — endda ca. 2 Sømil længere borte fra Fyrskibet, end dette selv havde opgivet — altsaa ca. 8 Sømil — hele 2 danske Mil — fra det Sted, hvor Kuffen, der var Rejsens oprindelige Maal, i Virkeligheden befandt sig.

Endelig endnu en Ejendommelighed. Havde jeg, da vi var i Nærheden af det væltede Skib — første Gang „Diana“ drejede Vest paa — set noget? — Jeg ved det ikke. — Paa Spøen vil man almindeligvis næppe se en saa lavtliggende Genstand som Kølen af et væltet mindre Skib, — og det særlig ikke i daarligt Vejr, — paa ret meget længere end højst ca. 6—8 Hundrede Meter, og vi maa have været mindst ca. 1800 Meter derfra, da jeg mente at have set noget første Gang.

Da jeg kort herefter anden Gang gav Ordre til at dreje Vest paa, var det: 7) ikke fordi jeg saa noget, eller fordi jeg troede, at den Kuf, vi var sendt ud for at finde, kunde være i den Retning, men *udelukkende* fordi, som jeg tidligere har forklaret det, fordi jeg *maatte* gøre det.

Vi grundede derover. I Togtets Løb vendte vi ofte tilbage til denne Begivenhed. Vi kom ikke længere. Ingen forstod det, — og ingen har siden kunnet forklare det.

Støt vore Annnncører
— de støtter os

EYVIND HANSEN

Murermester og Entreprenør

Dron. Tværgade 29¹ • Telefon: Palæ 4441

Kobber og Messing

Plade, Rør, Bolt, Traad,
Profiler, Skinner, Baand
m. m.

Finspongs Metallverk
STOCKHOLM
Telegr.-adr: "Finspongsverken"



Representant:
Louis Poulsen & Co.
Nyhavn 11
KØBENHAVN 2.

SALOMON
HERRELINGERI
Palæ 2542
TOLDBODVEJ 2

D. R.

Dampskibsselskabet „TORM“

Kontor: Bredgade 6. København. Tlgr.-Adr.: Torm. Telf. 2437—10437
Dampskibsrederi.

Carl Lind's Dampbageri, Rigensgade 24

Filialer: Ny Kronprinsessegade 27 - Adelgade 125

Aktieselskabet

Jacob Holm & Sønners Fabriker

Grundlagt 1794

Fabrikanter af Tru-Lay forud-formede Staaltouge

Bageriet ALADDIN

anbefaler sig med alt til Faget henhørende. Leverandør til Marinens Skibe og Kasernen m. fl.

BURMEISTERGADE 34. CTR. 12709

FILE HUGGERI

A. A. Petersens Efft.
(A. G. Müller)

Nyhavn 31 Palæ 1252 y

TRIFOLIUMS MÆLKEFORSYNING

leverer den fineste Mælk og Fløde
al originalt afstappet Sødsmælk og Jerseymælk stammer udelukkende fra
Besætninger, der har bestaaet Tuberkulinprøven.
Vor ekstrafine Fløde-Is med Vanille, Ananas, Jordbær Nougat, og Hindbær leveres
i 1, 1 1/2 og 2 Liter Anretninger.
Central 385 (10 Ledninger) Central 385 (10 Ledninger)

KAAS & SØRENSEN (Indehaver G. E. Olsen)

HELSINGØR

KUL - COKES - BRÆNDE

En Gros & en detail.

Telefoner: 39 — 1139 — 57



BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDESELNOLIE
PETROLEUM

D. D. P. A.

PETERSEN-FAXES EFTF.

Harald Olsen,
Sct. Anna Plads 20, Tlf. Palæ 1070
Kaki-Jakker, org. Singapore, 7 hv. Offi-
cers-Jakker efter Maal, Uniformer,
1ste Kl. Skrædderi.
Stort Udvalg af Civilstoffer.

Drik

Black & White Whisky!

H. I. WENGEL & Co.
Telf. 7366 — Bredgade 28 — Telf. 7366

Viggo KLÆBEL

Ligkistemagasin

Grundl. 1860

Adelgade 7 • Telf. C. 3167

Begravelse og Ligbrænding
besørges omhyggeligt
og til billigste Priser

„Jul paa Havet“

Af

Carl Nielsen

Form. for Bornholm-Afd.

Naar Vinterstormene pisker hen over Nordsøen, er det et Hundeliv at færdes paa den, især i mindre Sejlskibe, hvor man ikke kan faa sit drivvaade Tøj tørret fra Stormen begynder til den hører op. Anderledes er det at være i et Dampskib, hvor der er Steder, hvor Tøjet kan tørres, og om end der kan være mangan drøj Dravat at tage, er det dog bedre der end i Smaaskibene. Jeg skal i det efterfølgende ganske kort berette om en Tur jeg var med til paa min første Styrmandsrejse, en Tur, der nemt kunde være blevet den sidste.

Den 20. December 1901 afgik vi fra København med S/S „Sjælland“ bestemt til Burntisland i Skotland for at laste Kul tilbage til København. Som det ofte er paa den Aarstid, var det ogsaa den Eftmd., et rigtig grimt Vejr med Regn og Slud, da vi forlod Hovedstaden og gik ud gennem Broerne. Vinden var S.V., men da vi kom Sundet ud, skagede den rundt til N.V. og Nord, og da vi passerede Skagen var det fint Vejr med flov N.Ø. Vind. Alt gik sin vante Gang og vi talte saa smaat om, at der ikke var noget i Vejen for, at vi kunde faa Juleaften ved Land, og da vi vidste, at Hovmesteren havde sørget for at faa Julegaasen med, var vi glade og forventningsfulde ved Tanken om at fejre Højtiden med Skibet godt fortøjet i sikker Havn. Den 23. skulde vi have Fyret paa „May Island“ i Sigte, men den Dag lige over Middag sprang Vinden N.N.Ø. og i Løbet af utrolig kort Tid blæste det op til en rigtig Storm med tæt Sne, saa det var umulig at se ud over en Skibslængde fra os. Skibet, der var i Ballast, slingrede voldsomt, hvorfor det besluttedes at lægge den op mod Søen og afvente Bedring, Vinden tiltog og Skibet kunde ikke holdes op mod Søen, men drev af, og der var intet og stille op, udover at vente paa, at det skulde flove og klare op. Paa første Vagten sprang Boltene i Højtanksdækslerne, og disse kom i Drift og slog fra den ene Side til den anden og der var Fare for at de skulde beskadige Skibssiden, hvorfor alle Mand blev sendt ned paa Tankdækket for at bringe Dækslerne paa Plads, dette Arbejde var forbunden med stor Fare under Skibets stadige og voldsomme Slingren. Første Vagt og Hundevagten gik, og først hen paa Morgenstunden lykkedes det at faa Dækslerne paa Plads og nye Bolte i. Da dette Arbejde var forbi, og vi kom op paa Broen, hvor Kapt. Sonnichsen befandt sig og selv havde haft Roret under Arbejdet, var han klar over, at vi maatte være inde i Nærheden af St. Abb's Head, og paa Søen kunde man mærke, at den brød fra begge Sider. Der var intet andet at gøre end forsøge at faa Skibet til at styre og komme ud over, Maskinen fik Besked paa at sætte alle Heste til, og da vi var ved at dreje op mod Søen fik vi Kending af St. Abb's Head, som var lige i Læ, og nu gik det med alt hvad trække kunde mod Barns Ness, som vi var heldig at faa Kending af, og da nu Dagen brød frem og Snetykningen tog af lige som Stormen, var det med højt Humør vi passerede Bass Rock og Inchkeit for med Eftermiddagshøjvandet at blive lukket ind i Burntislands Dock ved Mørkets Frembrud Juleaften. Vi var nu bjerget og i sikker Havn, og Kapt. inviterede os ind i Kahytten til sig for at fejre Juleaften efter den haarde Tørn, vi havde udstaaet og var sluppet godt fra. Det blev en sjælden smuk Juleaften. Hovmesteren havde som tidligere meddelt Julegaasen med hjemme fra, og denne blev serveret med alt Tilbehør. Humøret var højt og Kapt. lagde ikke Skjul paa, at han ikke havde ventet, at vi var kommen i Land til Højtid. Talen gik lystig, men da Stegen var spist, kom Hovmesteren ind med en stor Lagkage som Kaptajnsens Hustru havde givet Hovmesteren til at servere efter Julegaasen. Paa Kagen var i Sukkerbogstaver anbragt Ordene „Glædelig Jul i Sjælland“, og da Kaptajnen fik at vide, at det var hans Hustru, der havde givet den med til Festaftenen, blev han rørt, og man saa et Par store Taarer i hans Øjne, og vi var klar over de

mange Tanker, der løb gennem hans Hjerne ved denne Efterretning, og vi var alle umaadelig glade over, at Fruen havde haft saa smuk en Tanke. Da Kapt. havde sundet sig, rejste han sig og mindedes dem derhjemme i faa men gribende Ord, og da vi yderligere havde tilbragt en kort Tid sammen gik hver til sit, glad og tilfreds med at have tilbragt en saa dejlig Aften, som der egentlig ikke havde været Udsigt til, da vi drev rundt i Snestormen.

Fra Ekvipagens Arkivhylder

Af Oversøinimester, Løjtnant C. B. Thostrup

Om Ankergrejer og Ankring.

Et Orlogsskib havde 4 Sværankre, nemlig de 2 Kranankre, „Dagligankeret“ om Bagbord og „Tøjankeret“ om Styrbord, endvidere om Styrbord i Fokkerøstet, „Pligtankeret“ og om Bagbord i Fokkerøstet „Liggeren“; endelig havde man et svært „Stopanker“ staaende i Storlugen og flere „Varpankre“ anbragt forskellige Steder. Som tidligere meddelt indførtes Jernankerkæden omkring 1820, men man havde dog Ankertouge med i „Vahre“ (Reserve), og saa sent endog som i 1842 ligger Fregatten „Thetis“ paa Københavns Rhed med Ankertouge i sine 4 Sværankre. Ankertougene gik ned gennem Storlugen og var opskudt paa Banjerdækket — vi har hørt, at det blev Mandskabet forbudt at spise paa disse Touge, hvor de selvfølgelig optog en meget stor Plads; herpaa raadede Fabriksmester Hohlenberg Bod, da han foranstaltede Ankertougene opskudt i Lasten. Saavel Anker, som Touge repræsenterede en betydelig Vægt, og man placerede derfor Ankergrejet saaledes at Tougene til de Styrbords Ankre laa opskudt om Bagbord — og omvendt; ved dette Arrangement undgik man Slagside ved Opankring.

Man kaldte ikke uden Grund det Bagbords Anker for „Dagligankeret“; thi det var netop Meningen at bruge dette Anker først fremfor de øvrige. Aarsagen hertil var denne at man i ældre Tider, hvor Havnene ikke var saa talrige som nu oftest laa paa aaben Rhed, hvor man kunde risikere opfriskende Kuling, selv om man havde Magsvejr, da man ankrede; hermed forholder det sig iøvrigt saaledes, at i vore Farvande, som ellers paa nordlig Bredde, vil en Orkan som Regel begynde med Kuling af Sydvest for derfra gennem Vest dreje nordover og blæse af fra Nordvest. Man vil let (eventuelt ved Hjælp af Blyant og Papir) se, at hvis man først satte Styrbords Anker, vilde man ende med at skulle ride Orkanens sidste og værste Stadium af med Tørn i Tougene, hvorimod man ved at følge Reglementet som Regel vil ligge med klare Touge. Lad os prøve en Ankring: Bagbords Anker er faldet, der er stukket passende ud, og man ligger SV. an; det frisker, og man giver Skibet en længere „Tømme“ at ligge i; Kulingen tiltager, og Vindskagningen gaar nordligere, Barometret falder, og man drypper derfor den anden Krog, Styrbords Krananker, Tøjankeret, hvorefter man stikker paa begge Touge til de bærer sammen; Dagligankeret og det gode „Toyg“ skal nu holde Skibet, men vi har efterhaanden faaet svær Storm og Sø, hvorfor vi maa lade „Pligten“, Pligtankeret, falde, at det kan virke efter sit Navn; tillige maa vi give Skibet rigelig Tømme at ligge i, men nu ligger vi ogsaa helt godt, opsejlet mod VNV. og, fordi vi har baaret os fornøftigt ad, med god Spredning af vore Ankre. Skibet „rider mageligt i sine Tømmer“, men Vinden har nu

skaget sig til NNV. og raser med orkanagtig Kraft mod Skibet, hvor man forlængst har strøget Rejsningen, da man har bestemt sig til ikke at gaa Sejl, men blive liggende, og for at besegle denne sin Vilje, lader Chefen da gaa det sidste Anker „Liggeren“, og der stikkes omtrent til Tamp paa Tougene, hvis Længder er uens saaledes at Dagligankerets Toug er længst.

Flaadestationer.

Erik Menved (1286—1319) var den første Konge, der holdt en Flaade med Station i København; for den Tid var Skibene hjemmehørende i de Landsdele og Byer, der havde Pligt til at bygge og udruste dem.

Valdemar Atterdag (1340—1375), som ofte fejdede mod Hansestederne, fandt Vordingborg bedst egnet som Flaadestation, og hans Skibe laa her stedse beredt til Orlogs, — — efter at Lybækkerne i 1368 havde ødelagt København, nedbrændt Slottet og tilsænket Havnen, var Betingelserne for at være Flaadestation forøvrigt ikke længere tilstede her.

Erik af Pommerne (1412—1439) bemægtigede sig København fra Roskildebispen og brugte Havnen som Hovedstation for den kongelige Flaade, men endnu i mange Aar maatte dog de af Byerne, Adelen og Bisperne stillede Skibe hver Gang, der var Brug for dem, beordres til et fælles Mødested. I April 1428, da Hansestæderne angreb København, laa den kongelige Flaade i Havnen, men kunde saa tidligt paa Aaret ikke slippe ud. Efter Roskilde Domkirkes og Kongsgaards Brand 1443 residerede Kongerne paa Københavns Slot, hvilket endnu mere maa have knyttet Flaaden til Byen.

Københavns gamle Havn dannedes af Farvandet mellem de mange Holme, Slotsholmen, Bremerholm, Skarnholmen m. fl., og Sjællandskysten, og strakte sig fra Indløbet ved Holmens Kirke til henimod Gammelstrand og Snaregade. Stranden gik den Gang højere op end nu, og der var Plads i Havnen til end- og ret store Skibe. Navnet Dybensgade minder endnu om Dybet indenfor Bremerholm.

Kong Hans (1481—1513) lod Orlogsskibene bygge i England og Skotland; desuden havde han i Sønderborg og Kalundborg mindre Skibsværfter, hvor der byggedes kongelige Skibe; men Hovedværftet og Flaadens Leje var i København paa Bremerholm.

I Foraaret 1515 udrustedes i Orlogshavnen ved Bremerholm en prægtig Flaade, med hvilken Kong Christian den Andens Brud skulde hentes i Nederlandene.

Under Kong Frederik den Første (1523—1533) samledes en Flaade i København ved Midfastetid 1532; Krigsskibene, saavel som Koffardiskibene, var nu blevet store og anselige, hvorfor godt Mandskab var paakrævet.

Baadsmænd.

Den tiltagende Handel gav Lejlighed til, at der uddannedes dygtige „Baadsmænd“, som under Angreb af Sørovere ikke maatte være ukendte med Vaabenbrug, og af disse Baadsmænd udtoges de ypperste til at lede de daglige Arbejder ombord. Medens man med Sikkerhed kan sige, at den danske Søartilleri-Underofficer ikke har eksisteret forud for Kanonernes første Anvendelse tilsøs, hvilken Begivenhed her i Landet maa henføres til den Flaade, der var ude Aar 1535, kommer man ikke bort fra den Kendsgerning, at der længe før dette Tidspunkt har været anvendt Befalingsmænd, hvis Tjeneste har været saa-

Alfa

MARGARINE

Leverandør til Marinen

MADERNO

10
STUK
120
ØRE

Sjældig og drøj som en Cigar.

MADERNO
HORWITZ & KATTENTID

Pris som en Cerut.

12
ØRE
HORWITZ & KATTENTID



Det er ikke dyrt at blive fotograferet paa Byens fornemste fotografiske Anstalt

JONALS CO.
Bredgade 74
Central 1663 - 1683

Køb hos
vore Annoncører

Einar Møller SØLVTORVET 85
fhv. Styrmand Tlf. C. 14172 - Privat: Byen 978 x
Cigarer, Tobakker og Cigaretter
fra 1ste Klasses Huse

Varerne bringes overalt og leveres ufortoldede

Kjær & Sommerfeldt

Kgl. Hof Vinhandler



Gammel Mønt 4
København

Nævner De Ordet **Dans**

maa De ogsaa sige:

Andersen & Jensen

Skandinavien's største Danseinstitut.

Telf. Central 4430

ANKER BENDIXEN

BREDGADE 25 PALÆ 5419

December 1933



Paa Deres Tur gennem Bredgade vil De se en ny Forretning i Nummer 25.

Der er aabnet et Magasin for Herrer, en Special-Forretning, helt efter engelsk Mønster.

Her vil De altid kunne faa de rigtige Ting til korrekt, moderne Herrepaaklædning, saavel Lingeri som Skrædderi, færdigt eller efter Maal — og til rimelige Priser.

Forretningen vil altid bestræbe sig for at opfylde den enkelte Kundes specielle Ønsker — og det vil være os en Glæde at faa Lejlighed til at overbevise Dem herom.

— lige det De søgte. Med Højjagtelse
Anker Bendixen

Legetøj ca. halv Pris!

Bazarmanden

Adelgade 4 Palæ 1813 x

Denne Annonce giver yderligere 10 o/o

**De forenede
Vognmandsforretninger**

Gasværksvej 6

Telefon 140 — 401 — 1671 — 2709

P. HIUL

Statsautoriseret Elektro-Installatør

Lys — Kraft — Varme
Radio

NANCY HIUL

Eskimo-Skærmen

Se min Udstilling

(Det runde Hjørne)
Telefon Nora 7715 **ROSENØRNS ALLE 2** Telefon Nora 7715

ledes, at man berettiget kan nævne dem som Matros-
underofficerer.

Benævnelsen paa Koffardibefalingsmanden adskilte sig ikke fra Orlogsbænvnelsen, thi den var „Høibaadsmand“ — man erindre her, at „Baadsfolket“, „Bodtzmentene“, var Matroser.

En Handelsfart paa de Tider kunde gode ende med Orlog, og mange Orlogsskibe var i Virkeligheden kun armerede Koffardiskibe, ligesom det paa den anden Side ikke var utænkeligt, men endog almindeligt, at et Orlogskib førte en Last med sig.

Arbejdsforhold.

Arbejdsaaet for en Holmens Mand var til forskellige Tidsaldre af ulige Længde. 1737 regnedes det til 286 Arbejdsdage. 1785 til 304 ligesom nu, men 1816, 1837, 1852, 1856 til henholdsvis 258, 260, 268, 293 Arbejdsdage.

I 1722 indførtes en saakaldet „Frimaaned“, der strakte sig fra 14. December til 14. Januar; herved sparede Regeringen tildels Dagtillægene paa de korteste Dage, og der blev paa Holmen kun udført det allernødvendigste Arbejde samt Vagttjenesten; som de øvrige Arbejdstider har ogsaa Frimaaneden forandret sig, fra 1750 efter Admiralitetets nærmere Bestemmelser for hvert Aar; vi kender den endnu i den korte Juleferie. De ndaglige Arbejdstid var i de ældste Tider om Sommeren fra Kl. 4 $\frac{3}{4}$ Morgen til 7 Aften og om Vinteren fra 8 $\frac{1}{2}$ Morgen til 3 Eftm.

Omkring Aar 1680 arbejdede Smedene dog hele Aaret igennem efter „Sommertid“. Arbejdsdagen blev Kl. 11 afbrudt af Middagshvilet, der For- og Efteraar varede en Time og om Sommeren to.

Selve Middagsmaaltidet indtoges paa Holmen i „Boeden“. Her spiste næsten alle Holmens Folk, indtil Høibaadsmandsmather, Skibmænd og Skibsmandsmather i 1625, og senere alle de gifte Folk, fik Tilladelse til at nyde deres „Underholdning“ i Hjemmet. Oprindelig udleveredes Provianten fra Slottet, men fra 1578 paa Bremerholm og endnu senere fra Proviantgaarden, der nedlagdes 1862, fra hvilken Tid der istedetfor Proviant betaltes Kostpenge.

Den 19. Januar 1860 udstedtes et Kostreglement for Aarsstjerneerne, det er bemærkelsesværdigt ved sin Soliditet fremfor sin Afveksling. Om Hverdagen, og fra 10. Maj 1682 tillige paa Søn- og Helligdage, gaves Frokost bestaaende af Grød og Smør; Søndag og Torsdag vankede der til Middag Ærter og Flæsk, og til Aften Ærter og Kød, men alle Ugens øvrige Dage var Menuen ens, nemlig saavel Middag som Aften: Bergfisk, Smør og Ærter. De syge fik aldrig Frokost. Hver Mand fik en 6—7 Potter tarveligt Øl pr. Dag.

Udskrivninger.

Den jyske Lovs faste Rammer blev i Tidernes Løb ret udviskede, og vi træffer senere det Forhold, ved Siden af „Udskrivningen“, at Matroser og Befalingsmænd, ja endog Officerer hverves i større Mængder, naar der er Brug for dem, for saa igen ved fredeligere Tiders Indtræden at blive aftakkede. Skibene leveredes endnu langt ned i Tiderne af Købstæderne, med samt Mandskab og Proviant, men disse Udskrivninger dækkede selvfølgelig ikke altid Behovet. Et Brev af 22. Februar 1562 fortæller, at Kong Frederik den Anden havde befalet, at alle Christianias Skippere, Styrmande og Matroser skulde udskrives, men at Magistraten bad Byen forskaanet herfor, da de ikke kunde undværes, eftersom der allerede var afsendt 100 Skippere, Styrmande og Matroser.

Navigation.

Under Sejl havde Captainen og Lieutenanten Overkommandoen og Ansvaret, medens den egentlige Navigation blev overladt til Skipperen og Styrmanden; Officererne var nemlig kun Krigere, og omkring Aar 1600 var det f. Eks. ikke en given Sag, at ellers dygtige Officerer forstod sig paa saadanne „Subtiliteter“ som at læse og skrive; endog Admiral Span udtaler 1679 i et Brev til Kongen, at „han (Span) var en Hollænder, som ingen Profession gjorde af at skrive“. Underbefalingsmændene var formentlig endnu ringere stillede i saa Henseende.

Med Hensyn til Navigeringen og Styrmandskunsten synes det at have været mindre godt bevent, endskønt man havde sikret sig paa forskellig Vis — det var blandt andet under Sejl forbudt at gøre unødvendig Støj og ejheller maatte man nævne Djævelen eller paakalde noget ondt. — Alligevel kunde det ske for en Transportflaade, der den 7. November 1689 gik fra Lister Dyb, at „de forfaldt den 9. November under Flamborgerhooft paa den engelske Kyst ved Styrmandenes Forseelse; thi deres Agt var at have gaaet til Edinborg udi Skotland; men formedelst denne Misgerning blev de tvungne til at løbe udi Hull den 12. November“.

At Situationen forøvrigt ikke altid var lige lystelig for Skibschefen vil følgende Beretning om en Taage-sejls omkring 1700 Tallet vise os, samtidig med, at vi maa anerkende den fornuftige Brug af de forhaandenværende Hjælpemidler: „..... samme Taage forvoldte Capitain Juel dog den Vanskelighed, at han fattedes sigtbar Veyr for at gaa igennem Hofdene. Han lod det derfor saa løbe hen med smaa Seyl paa Loddet; men som han fik grundere Vand, end man sædvanligen bør have i det rette Fahr-Vand, saa vare Styrmandene uvisse paa, enten at være den engelske eller den franske Küst nærmest; thi begge Compasserne, som stod neden under Roeret, vare med en Kanon-Kugle bortskudte. Ligeledes vare og de 2de Compasser, som stode i Nat-Huuset paa Halvdækket, bortskudte, og da andre igien skulle ophæntes af Flag-Kisten, var den med Kister og Koyer, da alting skulle gøres ryddelig til at slaaes, bleven ved Skipperens U-forsigtighed saa belemmet, at de maatte seyle, førend Kisten blev aabnet, en ganske Time uden Compasser, og det i en tyk Taage. Dertilmed var og den Styrmand bleven ihjelskudt som havde i sin Vagt opskrevet sidste Land-Pegling, og hans Tavle, hvorpaa sligt var antegnet, ligeledes skudt i Smalder. Alt dette forvoldte, at Capitain Just Juel besluttede at ankre, for at lade lodde med Chalouppen og erfare, hvad Küst de vare nærmest. Saasart Ankeret var falden, gik Capitain Just Juel selv med Styrmanden i Chaloupen for at lodde, men var neppe kommen en halv Kabeel-Længde bag Skibet, da det skeete just, at Taagen drev saa meget op, at de kunne see Dowern, den var ey heller længere sigtbar end just den Tid som behøvedes, at pegle den paa Compasset, da Taagen strax igien skyfde Landet. Da de nu havde faaet dette faste Bestik gik de igien om borde

Farvandskendskab.

Skibscheferne var i visse Tilfælde ret magtesløse overfor Styrmandene, hvilket klart belyses af nedenanførte Uddrag af en Rapport af 15/12. 1718 fra Tor-denskjold i Orlogskibet „Laaland“ ved Fladstrand:

„Om Aftenen Klokken 9 vilde mine Styrmande forandre deres Cours i Tanke at være Lessøe og Trindelen passerede, hvilket jeg contramaderede, saasom mig synes, efter den Fahrt Skibet havde haft, ey end

at kunde lufve an, for at søge Fladstrand. Klokken halvgaaen 11 forandrede de deres Cours til W.N.W. i Tanke de vare langt ude fra Trindelen, saasom de ey havde haft mindre end 20 Favne Vand, og efter min Befahling og stadige Erindring continuerlig loddede, saa dog var det imod min Villie saavel som min Capitains, og i hvorvel jeg foreholdt dem, der jeg ey troede at være passeret, fik jeg dog til Svar af Over-Styrmanden, at dersom han som Styrmand ikke maatte seyle, som han got syntes, ville han ikke have med Skibet at bestille, hvorudover jeg maatte lade hannem raade, for ey at sætte mig selv udi nogen Pericul (thi Eders Majestæts allernaadigste Krigs-Articuler forbyder, at indfalde udi Styrmandenes Function, saalænge de ere enige), det varede ikke en Fjerde Part af en halv Time, førend jeg selv fik Landet at see, og med eens lod holde af, mens da alt for silde, saasom vi ey vare 2000 Skridt for den Syd-Øst Kant af Lessøe, hvor Skibet i det samme blev staaende paa en Sandbanke".

Farvandskendskabet, selv i Sundet, var egentlig forbavsende minimalt. Flinterenden blev til Eksempel ikke besejlet af større Skibe før den 13. til den 17. Juli 1700, da Grev Wachmeister med den svenske Flaade, efter Kong Carl den Tolytes udtrykkelige Ordre, ad denne Vej forenede sig med den med Svenskerne allierede engelsk-hollandske Flaade.

Sømærker.

Den 9. December 1679 udfærdigedes en kongelig Instruktion om, at det paahvilede Magistraten at „underholde“ visse Tønder, der udlagdes paa Strømmen og paa Rheden, saaledes at de store Skibe uden Fare kunde passere. Fra 1810 overtog Marinen alle Søtønder og fik herfor en mindre Godtgørelse af Magistraten. I Øresund laa Tønderne oprindeligt ude indtil 1. November, men fra 1773 til 1. December 1781 bestemtes, at Inddragning først skulde finde Sted, naar Isen paabød det, men ved Vinterens pludselige Komme 1783 mistedes saa mange Tønder, at der udstedtes Bekendtgørelse om, at man ikke maatte forvente, at Tønderne var paa Station efter den 11. November. Det var Holmens Skippere, der arbejdede med Sømærkerne; den 17. April 1760 meddeles til Københavns Magistrat, at Skipper Jacob Stavanger ved Nyholms Bradbænk „med fornøden agtende Mandskab og Fahrtoy til at optage en bortdreven og nu gienfundne Søe-Tønde med tilhørende Jernkæde og Steen“, vil blive udsendt, og at han skal anbringe Søe-Tønden paa Revshalegrunden, (dengang brugte man altsaa Ankerkæde til Søtønder). Den 11. Marts 1767 maatte Skipper ved Bremerholms Bradbænk Jon Jensen Rønne med 2 „lugte“ (lukkede) Baade afgaa til Saltholms N.Ø. Ende for at eftersøge en stor Duc d'Albe, der var drevet af fra Trekroner; skønt Finderen havde opankret den, var den dog om Natten bleven tagen igen af Isen, hvorfor Skipper Rønne maatte vende hjem med uforrettet Sag. Den 10. Januar 1784 beordres Quartermester ved Gammelholms Bradbænk Anders Jensen til med 12 Matroser „straxen at begive sig til Rundsted for der at bierge i Sikkerhed Krydset og Sætønden, som Isen har bortført fra 3 Croner“. Den 29. November 1788 skriver Skipper Lars Christensen Møller fra Gammelholms Bradbænk om Kostpenge for det Mandskab, der „indhenter Søe-Tønderne“.

Hvis De skal
leje Haandklæder, Viskestykker, Duge eller Servietter bliver De bedst betjent ved
A/S Soigneringsanstalten „ADAM“
Brolæggerstræde 9 forhen Vimmelskaflet 38
C. 3246

N. A. Jørgensen, Adelgade 90
TRÆLASHANDEL

Telefon 11548 og Palæ 161
Mahogni, Fyrretræ, Egetræ, Whitewood,
Finér, Kehlede Lister, Tagpap.

Mejeri & Brødsalg
Suensonsgade 53
(ved O. Bjørn)
Smør, Æg og Margarine. Alle Øsorter
føres. Morgenbrød og Mælk bringes.
Telefon Palæ 886 y.

Statskontrolleret — Dyrlegeundersøgt
Alt i

Fedevarer, Paalæg, Postejer

Udsøgte fine Mærker
Smør, Æg, Ost, Fjerkræ

C. Brodersen
St. Kongensgade 112. Telefon Palæ 144

Dansk Svensk Skrædderi

P. O. Johansson

Ryesgade 108

Telf. Øbro 2608 u.

blomster-, frugt- og grøntforretning kun 1ste kl. varer føres
spec.: billige buketter og foreningskranser
varene bringes overalt
arthur olsen
afsk. søminemester

palæ **rosenborg** palæ
4605 kronprinsessegade 54 4605
(osram bygningen)

Elegante Herreklæder

moderne Ulsters og Vinterfrakker
blaa eng. Serges Klædninger
uhørt Smoking og Kjølesæt
billigt samt enkelte Benklæder

Ratebetaling indrømmes

Gernersgade 35 1. Sal
Palæ 186 Nyboder

Dansk Møbelplade og Finérfabrik A/S



Tøj- og Hattepressen „Liberty“

St. Kongensgade 85 Telefon 677 y
Kemisk Rensning og Farvning. Hattens
rensning og presses for 1 Kr. Habitter 3 Kr. — Ben-
klæder 1.25. Alle Reparationer og Omforan-
dringer udføres. Erb. C. Nielsen,
Skræddermester.

*Ojet faar Hvile
i Brillen fra Thiele*
Virkelig sagkyndig Betjening
Rimelige Priser — Købmagerg. 3

Fjedre

for Diesellaggregat, Sikkerhedsventiler,
Rorledninger, etc. Hurtige Leverancer,
høj Kvalitet.

A. B. Svenska Spiralfabriken
Stockholm

Skandinaviens
største og ældste Fjederfabrik.

Sports-
Promenade-
Selskabshandsker

Handske- & Skindmagasinet

St. Kongensgade 67
Palæ 477

Skindpjakkerter - Skindfrakker

F. H.

M. Olsens Bogbinderi

Vesterbrogade 41 B.
København V.
Telf. Vester 8231.

Amk. Gummi Industri
Vesterg. 3 v. Gl. Torv,
Kbh. K. Forl. ill. Ktlg.
gratis. Tlf. By. 4195.
Specialforr. i hyg. Artikler

Hannibal Sander

Emdrup

Rensning - Farvning - Vask
Fabrikstelefoner: 2752 — 2753 — 605

Sikkerheds-Gitre
til Vinduer, Ovne, Entrédøre, Udhængs-
skabe, Pulte, Altaner, Maskiner m. m.
Kul- og Stenharper, Villahavehegn,
Espalier til Gravsteder, Fletværksvæveri

Emil Dederding
St. Kongensgade 102 - Tlf. 5603

Skinken
med
den
vidunder-
lige
Aroma



Tørdok.

Den 16. November 1680 anbefaledes efter Vice-admiral Spans og General-Quartteermester Henrich Hoffmanns „Opsatz“, at der anskaffedes Jern og Tømmer til „en Dokke, som paafølgende Aar skulle anlegges paa Holmen, hvilken dog ikke den Gang kom til Fuldkommenhed“.

1681 paabegyndtes paa Bremerholm et Dokanlæg omtrent hvor nu den sydøstlige Del af Tordenskjoldsgade ligger, men da Dokken i November 1682 var omtrent fuldført, brød Vandet igennem. Der arbejdedes dog videre, og den 22de November 1686 blev Docquen maalt som efterfølger:

„Lang ved den Vestre side	208	fod
Lang ved den Norder ende	109	-
Lang ved den Østre side	206	-
Lang ved den Søndre ende	105	-
Dybe midt udi	24 $\frac{1}{4}$	-
Fra den Norder ende af Ti fod dyb	23 $\frac{3}{4}$	-
Norden for Dreepelen dyb	23	-
Ofven her paa Hocken som Dreepelen be- gynder	17 $\frac{1}{2}$	-
mens sammesteds needen imellem Listerne	18 $\frac{1}{2}$	-
Der bliver der fra til Gabet ogsaa	18 $\frac{1}{2}$	-
Ved siderne som Dreepelen begynder	19	-
Det sneferste inden for Portene	51	-
Wiiden udi Gabet	57 $\frac{1}{2}$	-
Lang imellem Portene	43 $\frac{1}{2}$	-
Fra den underste Munding til det Sted som Docquen Vand tager	110	-
Træværket hoy offer Vandet	6	-“

Men omsider blev Planen opgivet i 1690, da det viste sig, at der var Kilder i Bunden, samt forskellige vanskelige tekniske Forhold, som ikke kunde overvindes. At Planen dog ikke var aldeles skrinlagt, viser et Kort, dateret „Bremerholm den 17. Oktober 1750“, som bærer følgende Tekst: „Tegning af Boringen, tilligemed opscrift paa hvorledes Grunden befandtes i den saa kaldede gamle Docque og udenfore, samt paa land imellem forbemeldte Docque og Parken, saa og i Tronke Gaarden“. Endvidere blev der 1795 nedsat et Udvalg for endnu en Gang at overveje Muligheden for Dokanlæg her. Det mislykkede Dokanlæg paa Gammelholm resulterede forøvrigt i Bygning af en Tørdok ligeoverfor paa Kløckers Plads paa Christianshavnssiden, Nord for „Ostindisk Compagnies Havn“, hvilken Dok efter 4 Aars Arbejde blev indviet den 26. Maj 1739; den havde kostet ialt 229.193 Rd. 42 $\frac{1}{2}$ Sk. Brigantinen „Færøe“ var bygget i Dokken medens Anlægget foregik. Paa et Prospekt af Barth. Rocque ser man Orlogsskibet „Christianus Sixtus“ ligge i Dokken. Ifølge Forslag af 26. Februar 1783 lod Fabrikmester Henrik Gerner Pumpeværket indrette til at drives med Hestekraft, og 1853 afløste Dampen Hestekraften, idet den erobrede Kanonbaad „v. d. Tann“s Maskkine blev anvendt ved Pumpen.

Flydedok.

Den 18. April 1691 indgav Admiral Span til Kongen følgende Skrivelse vedrørende Forfærdigelse af en flydende Dok.

„Efter Eders Majestæts allernaadigste Villie haver jeg ladet forfærdige en Model til den flydende Dok.
Lang indeni 120 Fod, Viid indeni 36 Fod, Hoel 12 Fod.

Hvilken Dok skal kunne bruges til Hans Majestæts smaa Fregatter, men og var tienlig til Eders Majestæts den nye lagt, som hver Gang den kiølhales kommer til at lide Skade, saavel som til alle Kophardieskibe, derudi at vorde calfacteret og reengiort i steden for at kiølhale dem, og det med langt mindre Bekostning, end naar de vorder kiølhalede, hvorved kan spares en stor Deel baade af Tømmer, Støtter, Planke, Dehler, Bolter, Spiger, Tiære, Beeg og Værk, som ellers ved Kiølhalingen vil medgaae, saavel som af Tougværk, Gier, Blokker, Iernfang og andet som ved Kiølhalingen stedse behøves. Desforuden gøres her ikke saa mange Arbejdsfolk fornøden, særdeles af Tømmermændene, hvorved Tiden løber bort, og andet Arbejde forsømmes, ikke heller behøves saamange Baadsmænd (derunder forstaas hvad man nu kalder Matroser) videre end ved Vandets Udpomping.



Agiter for
Tilgang til Marineforeningen.



Husk
Marinestuerne i
Roskilde, Odense, Randers.

Brug
D. Friis'
Bagepulver

Vejle Mælkeforsyning
 og Flødefabrik

Vejle Andelsmejeri

Telefon 510.

Vejle

Skagen

P. Saxbergs Skibshandel

Skagen

Telegram-Adresse: Saxberg
 Rigstelefon 86

Hirtshals

Marinere besøger

Hirtshals Kro,
 Feriegæster modtages.
 Telefon 7

Korsør

Harald Fischer

KORSØR — Telf. 96 - 104 - 339

Kolonial — Isenkram

Leverandør til Marinen

Næstved

Alle Marinere
 mødes i

Industriforeningens Lokaler

NÆSTVED ● TELEF. 91

Køge

Jul. Th. Petersen

Mønsterbageriet.

Torvet 30 — KØGE — Telf. 294

Leverandør til Marinen

Kalundborg

Chr. Norups Kødudsalg

Skibrogade 45, Kalundborg

Telefon 141. Privat Telefon 246

Leverandør til Marinen.

CARL CLORIUS

Bager og Conditforretning anbefales
 altid 1.ste Klasses Varer.

KALUNDBORG

TELEFON 187

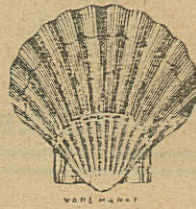
SYLTNING MED BÄHNCKE!

Kathrinebjerg

EDDIKE VIL ALTID LYKKE!



Drik **Kalundborg Øl**



SHELL

Benzin, Smøreolie, Petroleum, Raolie

Ths. Toft og Co. A/S

Telf. 109 Hjørring Telf. 109

Chas. Mortensen

Sejlmager

Randers

Telte, Sejl, Flag og Presseninger

Autoriseret Forhandler af Marineforeningens Standere.

Søfarende!



Se ind i Marinestuen
 Restaurant „**Gl. Toldbod**“
 Havnen — Randers
 der mødes vi alle
 Telefon 1267

Aalborg Haandværkerforening

Telefon 388.

CHR. LØFQUIST

Telefon 1889.

**Nordjyllands Kul
 Kompagni A/S**

I. L. Hamre

Sejl-, Flag-, & Presenningfabrik

Aalborg — Telef. 381
 anbefales.

Aalborg Bugerselskab

ved JACOB NIELSEN
 Telefon 1265

M. Steffensen. Cafe „Haabet“
 Nyhavnsgade Aalborg Telefon 1947
 Bedste Madsted i Aalborg.

Sportshuer

Hatte

ENGLISH HOUSE

Østeraa 2 - Telefon 3542
 Aalborg

Specialmagasin i Herrelingeri
 Pyjamas Manchetskjorter Natskjorter

A. EVENSEN & Co.

AARHUS

TLF. 509 & 529 TELEGR. „ADAM“

SOPHUS E. JOHNSEN & Co.
 SKIBSHANDEL, DRAKENBERGHUS

Telegramadresse: Sejus. Tlf. 2859, Riis Skov 15.
 Medlem af Marineforeningen.

Alt, som kan udføres fra Frilager.
 HAVNEGADE 32, AARHUS

Koch & Thomsen

Lene Bredahls Gade, Tlf. 1687 & 2854

Smede- og Maskinværksted

Alle Skibsreparationer udføres.

**Randers
 Gasværk**



H. BUEMANNS EFTF.

Malermester

Erling R. Nielsen

(tidligere Lærling og Svend hos Buemann)

Alt Slags Skiltearbejde udføres

Forlang Tilbud

Telefon 2245

Privat Bopæl:

Christiansborgvej 10

Værksted:

Thorsgade 4

Randers

M. Simoni, Aalborg

Jyllands ældste Vinhandel.

M. Kjærs

Smedie & Maskinfabrik

Aalborg

Telefon 2371 og 3443

C. Westphall

Dame- & Herreskræderi
 Vesterbro 85¹ Telefon 327

Aalborg

K. Kjeldgaard

Jern-, Staal- og Maskinforr.
 AALBORG

Skotøjsmagasinet

„DET RØDE HUS“

K. Sørensen

Aalborg

Boulevarden 4

Telefon 847

Aarhus Stevedore Compagny

Telefon 465 og 6432

Losning og Lastning!

Fineste Aarhus Vand

Mineralvandsfabrikken EXPRES

v/ Jens Skou - Aarhus

Telefon 7700. 3 Linier.

Andreas Skaarup, Aarhus

Colonial- og Delikatessforretning.

Telefon 865, 866. Skolegade 29.

Leverandør til Marinen.

OTTO HOLLE

Bagerier og Conditiorier

Kongelig Hofleverandør

Vestergade 15 — Telefon 11
 Aarhus

D. F. J. F. T.



Cylinderudslibning.

Levering af komplette slebne Stemple
 Slibning af Krumtappe. Afslebne For-
 Krumtappe haves paa Lager til Or-
 bytning. Fremstilling af alle Art
 Tandhjul hurtigt og billigt.

Philip Jensens Eftf.
 Tlf. 216 Horsens

Horsens

Jern- og Staalforretning A/S

(tidl. N. C. Nors Jernhandel samt Horsens

Jern- og Staalforretning)

Telefon: 2031, 2032 og 2033

P. B. Nissen & Søn

Indeh. Johs. Nissen - Blikkenslagermester
 Exam. aut. Vand- og Gasmester

NØRREGADE 26 - HORSSENS - TELF. 26

Installation af W.-C., BADEVÆRELSE
 CENTRALVARME

Chr. Jacobsens Maskinfabrik

Horsens - Telefon 1214

FRITSTAAENDE DAMPKEDLER

Medlem af Marineforeningen

„INDUSTRIALÆT“

Odense - Telefon 31

Hotel, Restaurant og Selskabslokaler

Brd. Joh's. & Emil Franke

Svendborg

Kød - Flæsk - Paalæg

Leverandør til den Kgl. danske Marine

**SVENDBORG
 A-VEN-A
 MALT-ØL
 HAVRE-SUNDHEDS-ØL**

Herman Agerup

Kolonial- & Skibsproviantforretning

Strandgade 3, Faaborg. Tlf. 26

Leverandør til Marinen.

Besøg den
 nyindrettede

Marinestue

i Jensen & Asmussens Conditori „Elevatoren“
 NB. Billige Priser - Ingen Drikkepenge

Vestergade, Odense

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, Limited)

EXPORT til Europa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter
 EXPORT til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.
KOV- OG SAVMØLLEDRIFT i Siam.
REGELMÆSSIG RUTEFART paa Siam, Ceylon, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java
 Indindien, Mellemamerika og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
 Alle nærmere Oplysninger angaaende Kompagniets Virksomhed
 kan ved Henvendelse paa **Hovedkontoret, Høibergsgade 2, København K.**
 Filialerne i Bangkok og Singapore eller Agenturerne.
Hoved Agenturer: Shanghai, Hankow Tsingtao, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle,
 San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town, Madras, Rangoon,
 Calcutta, Penang, Kuala Lumpur.

**DET DANSKE
 ØDNINGS-KOMPAGNI**



København — Nykøbing F. — Odense — Aalborg — Struer
 Aarhus — Esbjerg — Sønderborg

Møller & Mammen

C. 13960 **Gøthersgade 42** C. 13960
 Isenkram, Køkkenudstyr, Glas, Porcelain
 stort Udvalg.
 Yalelaase opsættes overalt

**Køb Vin og Cigarer
 hos Høj Christensen
 St. Strandstræde 9
 og De bliver tilfreds**
 (Medlem af Marineforeningen)

**I. C. Christensens
 Kød- og Flæskeudsalg**
 Vennemindevej 2 Toldbodvej 1
 Tlf. Ryvang 441 Tlf. Palæ 4863

STUDENTERFORENINGENS SELSKABSLOKALER VESTRE BOULEVARD 6
 anbefales til Afholdelse af enhver Festivitet, 3 Sale. Indtil 500 Couverts kan
 lukkes i samme Sal. Baller, Karnevaller indtil 1400 Deltagere. De nyindrettede
 elegante Lokaler i Stueetagen særligt egnede til Familiefester, mindre Møder
 lignende, bringes i Erindring. Moderate Priser. Forlang Tilbud og bese Lo-
 kerne.
 Telefon Central 10157.

ADOLPH HOLSTEBROE & CO'S EFTF.

Butik: TLF. 1655 (ved C. E. Skovengård) Kontor og Lager: TLF: 11665
 Torvegade 9 ISENKRAMHANDEL Brogade 10
 VÆRKTØJ Bygnings- & Skibsbeslag, Torvegade 9 - Brogade 10, Post-Konto 26180

I. CHR. ANDERSEN

Ost

Himmelskiftet 41, Telf. 1345 og 14345

Musikhuset", Borgergade 45

Grammofoner - Mandoliner
 Banjoer
 RATEBETALING
 Nye Plader købes - byttes - sælges
 Telefon Palæ 921x

Kroner kontant gives i Rabat ved Køb
 af 100 kg Smør eller 100 kg
Ægte KANA VEGETABIL Margarine
 eller 25 kg
Kaffe, The, Cacao og Chokolade
 at aftage efter Forbrug.
 Aftid bedst og billigst.
Smør- og Kaffelageret "GAMA"
 Sædericigade 27 Telefon Palæ 199

Oskar Johansen.

Glarimester & Forgylde.
 Dronningensgade 55 Tlf. Amager 7398
 Alt Bygningsarbejde udføres.
 Leverandør til Orlogsværftet.

Grøntsager

Oluf Kristensen

Ny Kastrupgaard

Telf. Kastrup 150

Willy Hoppe,

Likkenslager & aut. Gas- og Vandmester
Esterbrogade 54. Tlf. 12274

trykt i 6000 Eksemplarer.

Husk!

altid at gøre Deres Indkøb
 af Manufakturvarer, Herre-
 lingeri, Skotøj, o. s. v. i

BULDOG

NØRREBROGADE 9-13-16



Marine Olier

Samme høje Kvalitet Gargoyle Marine
 Olier faas i originale Pakninger paa
 enhver Havneplads af Betydning Verden
 over.

VACUUM OIL COMPANY A/S

Kunst-Klinkeri & Sliberi

Skaaret Porcellæn afslibes og forgyldes. — Bli-
 ver som nyt. — Skaaret Glas afslibes og poleres.
W. C. og Vandkummer rep. paa Stedet.
DR. TVÆRGADE 41 (Den høje Stue)
 Eneste virkelige Sammenbrændings-Anstalt.
 Anbefales af kgl. Porcellæns-Fabrikker.
 Tlf. Palæ 347 x., Tlgr.-Adr.: „Klinke-Peter“.
 Alt hentes og bringes.

Vi mødes alle i

Hovards Vinstue

C. 5567 Dr. Tværgade 26
 København

C. W. Petersens Bageri og Konditori

St. Kongensgade 91. — Telf. 6712
 anbefales til Messerne og Køkkenerne paa Forterne. **Altid 1ste Klasses Varer**

Brug Acetylengas paa Staalflasker.

Altid klar til Brug. — Mindre Iltforbrug.
 Ren og kold Gas.

Jydsk Ilt- og Acetylengasfabrik A/S

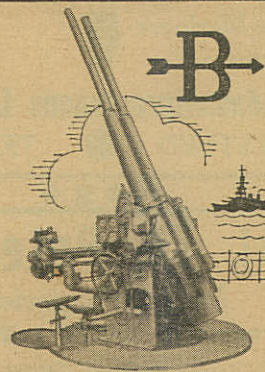
Horsens — Telefon 350 — 351

BOFORS'

**KRIGSMATERIEL,
 VÆRKTØJS- og KONSTRUKTIONS-
 STAAL,**

**SMEDE- og STAALSTØBEGODS,
 STAALPROPELLER m.m.**

A.B. BOFORS
 BOFORS • SVERIGE



Vilh. F. Kjærs Vinhandel A/S

Leverandør til offentlige og private Institutioner.

NORDISK FORSIKRINGS-ANSTALT A/S
 KØBENHAVN

Nordisk Kaffe Kompagni

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Helsingør Etabl. 1881 Danmark
 Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe.
 Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde. — 2 Tørdokker og 1 Op-
 halingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.
 Telegr.-Adr.: Skibsværftet. Telefon Nr. 40, 91 og 357

Carl Rasmussens Efterfølger

Borgergade 128
 Telefon 686
 Hørkram-, Ost- og Paalægsforretning. Største Lager af dansk Fjerkræ

Granzov's Efterfølger

Torvegade 38
 Am. 6185