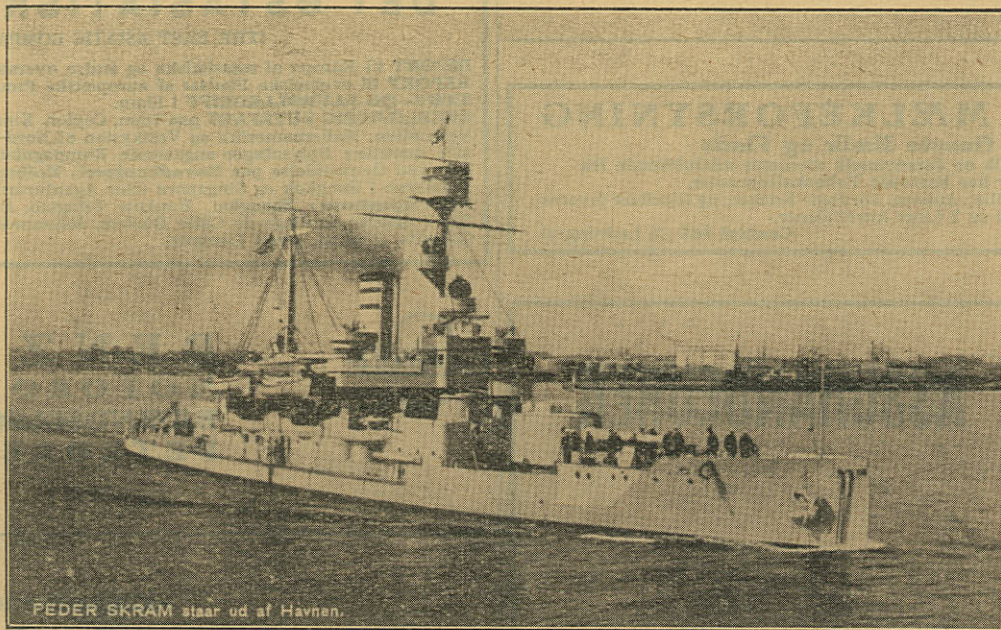


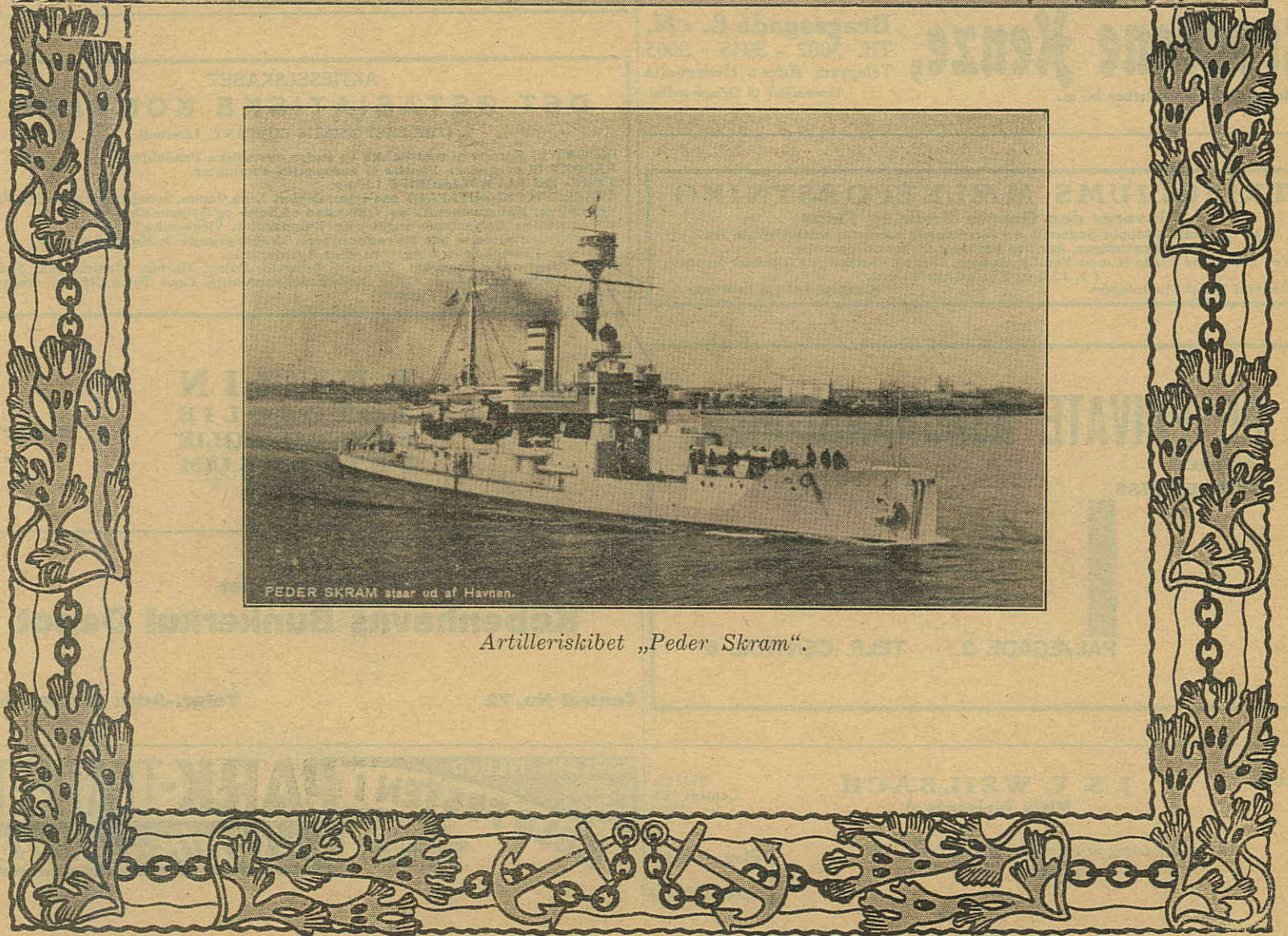
Under Dannebrog

Ch. Benjamin Olyne



PEDER SKRAM staar ud af Havnen.

Artilleriskibet „Peder Skram“.



Civil- og Uniforms-
SKRÆDERI
SPECIALITET: SELSKABS-DRES

M. PEDERSEN

Wesselsgade 5. — — Telefon Nora 1465 v.

EYVIND HANSEN

Murermester og Entreprenør

Hellerupvej 58 · Telefon: Hellerup 4441

Fiskeri- og Skibsmonteringen „Dana“

Gl. Strand 44 · Tlf. Byen 7460

Alle monterede Fiskeredskaber leveres. — Alle Fiskeri- og Skibs-
artikler leveres. — Næt, Garn, Tovværk og Beklædning.

Husk: Gl. Strand 44, Christiansen, Medlem af Marineforeningen

Aktieselskabet

Jacob Holm & Sønners Fabriker

Grundlagt 1794

TOUGVÆRK og SEILGARN

Brødrene Henze,

Bragesgade 8. · N.

Tlf. 3002 - 3045 - 3065

Telegram Adrs.: Henzebolte

Leverander til Orlogsværftet.

Nagler — Bolte — Metriker m. m.

TRIFOLIUMS MÆLKEFORSYNING

leverer den fineste Mælk og Fløde

al originalt aftappet Sødsmælk og Jerseymælk stammer udelukkende fra
Besætninger, der har bestået 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)

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TELF. CENTRAL 6

A/B

BOFORS NOBELKRUT

BOFORS, SVERIGE

Nitrocellulose-Krutt

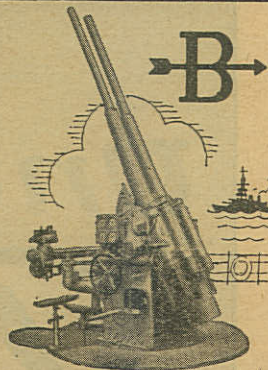


BOFORS'

KRIGSMATERIEL,
VÆRKTØJS- og KONSTRUKTIONS-
STAAL.

SMEDE- og STAALSTØBEGODS,
STAALPROPELLER m.m.

A.B. BOFORS
BOFORS · SVERIGE



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, Limited)

IMPORT til Europa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter.
EXPORT til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

SKOV- OG SAVMØLLEDRIFT i Siam.

REGELMÆSSIG RUTEFART paa Siam, Ceylon, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java
Vestindien, Mellemamerika og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Alle nærmere Oplysninger angaaende Kompagniets Virksomhed

faas ved Henvendelse paa Hovedkontoret, Holbergsgade 2, København K.,

Filialerne i Bangkok og Singapore eller Agenturerne.

Egne Agenturer: Shanghai, Hankow Tsingtao, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town, Madras, Rangoon,
Calcutta, Penang, Kuala Lumpur.

STANDARD

BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDELSOLIE
PETROLEUM

D. D. P. A.

Aktieselskabet

Københavns Bunkerkul Depot

Central No. 72

Teigr.-Adr.: Bunkerdepot

J. S. V. WEILBACH
Niels Juulsgade 6

Telefon
Central 1220
— 13064

Til Impregnering af Presseninger og Telte, brug
TENTOL

Flag - Telte
Stort Udvalg

FØRLANG TILBUD

C. 4048
C. 4094

HOLD FESTEN I PARK-TEATRETS
Selskabs-lokaler

BRYLLUP
KONFIRMATION
JUBILÆER

UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

ORGAN FOR SØVÆRN OG SØFART

UDGIVET AF MARINEFORENINGEN.

REDAKTØR: E. W. MARSTON

23. AARGANG
1936.

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

HÆFTE V
MAJ

Skibsfarten ude og hjemme

Nyt Sejlskib.

Det er en sjælden Begivenhed nu til Dags, at der bygges et stort Sejlskib, men nu meddeles fra Oslo, at Framnæs Værftet i Sandefjord skal bygge et Øvelses-Sejlskib, der skal koste ½ Million Kroner. Skibet bliver 200 Fod langt, 31 Fod bredt og faar Plads til ca. 100 Drengene. Det bliver fuldrigget, men faar en Motor paa 200 HK., og skal afleveres i Foraaret næste Aar.

Skoleskibet „Fanø“.

Lauritzens Rederi har udsendt en Beretning om Skoleskibet „Fanø“s Togter fra 1930—35. De seks Togter har hver været paa ca. otte Maaneder, og 37 Elever har faaet deres første Sømandsuddannelse i „Fanø“. Eleverne skal have Realeksamen, og de har alle faaet en mindre Hyre.

Motorskibsbygning.

Siden Aarets Begyndelse og til 1. April er der Verden over bestilt 57 Motorskibe med ialt 370,000 Br. Tons imod i de tre tilsvarende Maaneder i Fjor 250,000 Tons. I de tre Maaneder i Aar er Motorskibe svarende til 191,000 Tons blevet færdigbygget, medens der er lagt Kølen til flere Motorskibe, end der er fuldført. Situationen er saaledes gunstig for Motorskibsbygning.

„Bombebøssen“.

Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“, hvis Formand er Kontreadmiral T. A. Topsøe-Jensen, har udsendt Beretningen over Virksomheden i Fjor, det 116. Aar efter Stiftelsens Oprettelse.

Det oplyses heri, at der d. 31. December 1935 boede i Stiftelsen 8 Ægtepar og 30 gamle Sømænd, ialt 46 Personer, der fik Bolig, Varme, Lys og fuld Middagsbespisning samt Hjælp til Beklædning og Pengeunderstøtelse.

For at glæde Beboerne blev der i Aarets Løb afholdt en Skovtur og Festmaaltider paa de store Helligdage samt Teateraftener. Pris Valdemar og Prinsesse Maries Fond gav gratis Ophold i et Par Uger til 4 Ægtepar og 2 Sømænd paa Hvilehjemene i Lillerød og Skotterup.

I de forløbne 116 Aar har Stiftelsen ialt huset ca. 800 gamle Sømænd og Sømandsenker, og sidste Aar modtog Stiftelsen et nyt stort Legat: J. Chr. Jensen og Hustru Magdalene Andrea Jensen, født Schous Legat, stort 50,000 Kroner.

Stiftelsen har saaledes stadig forstaaet at bevare den Plads i mange Danskes Hjerter, som Stifteren, Kommandør Peder Norden Sølling, skaffede den.

Danmarks Skibsliste.

I „Danmarks Skibsliste for 1936“ læger man Mærke til, at Damperne har to Sider mindre, og Motorskibene to Sider mere end i Fjor, idet der i 1935 har været en ret be-

tydelig Afgang af Dampere og en stor Tilgang af Motorskibe. Tilgangen har været 65 Motorskibe paa ialt 39 816 Br. Tons, næsten alle bygget i Danmark.

Den danske Handelsflaade bestod ved Aarsskiftet af 1952 Skibe paa tilsammen 1 143 353 Br. Tons, heraf 507 Dampere med 602 997 Tons, 1412 Motorskibe og Motorsejlere med 536 885 Tons og 33 rene Sejlskibe med 3471 Tons. Man ser, at Motorskibstonnagen nu stærkt nærmer sig Damptonnagen. I de sidste to Aar er Damptonnagens Overvægt over Motorskibene faldet fra 142 000 Tons til 66 000 Tons.

Et Tidens Tegn.

Den nordlige Rute.

Den nordlige Søvej rundt Asien, der for blot nogle Aar siden blev anset for umulig at befære for almindelig Fragtfart, udvikles stadig af Russerne, og i Aar sendes atter Fragtskibe i begge Retninger, medens tillige syv Fragtskibe assisteret af Isbrydere skal levere Proviant og andre Fornødenheder til de talrige Stationer, der er oprettet paa hele Ruten. Andre Skibe skal foretage hydrografiske og andre Undersøgelser i de orktiske Regioner.

Langs hele Ruten stationeres Isbrydere paa de vanskeligste og farligste Steder for at være til Disposition for Fragtskibene, og den bekendte Isbryder „Krassin“ skal udsætte Wrangel Øen.

For ret at forstaa det mægtige Arbejde og de uhyre Ofre, som Russerne nedlægger i den nordlige Søvej om Asien kan oplyses, at der i Løbet af dette Aar skal opføres fire Fyrtaarne paa Ruten ad Nordostpassagen, endog meget kraftige Fyr, der faar en Synsvide paa 25 Sømil.

Endvidere skal der udlægges 122 Lystønder og 59 andre Sømærker, hovedsagelig paa den østligste Del af Ruten. De nedre Løb af Lena, Indigirka og andre nordlige Floder skal afmærkes med ialt 579 Tønder.

Inddragning, Udlægning og Pasning af alle disse Sømærker vil give et enormt Arbejde og koste store Summer, og hvorledes vil den arktiske Is opføre sig.

Planer om en ny „Queen Mary“.

Cunard White Star Linien skal have tre vidt forskellige Planer under Overvejelse for det nye Skib, som skal sejle sammen med „Queen Mary“ paa Atlanterhavsruten.

Det var oprindeligt Tanken, at det nye Kæmpeskib skulde være en Del større end „Queen Mary“ for at kunne tage flere Passagerer og løbe mere fart. Planen er vel ikke opgivet, men Undersøgelser har vist, at den sidste Tids Fremskridt baade hvad angaar Skrog-Konstruktion og Maskinbyggeri nu vil gøre det muligt at bygge et Skib, som baade kan rumme lige saa mange Passagerer som „Queen Mary“ og holde samme Hastighed, selv om det bliver betydeligt mindre. Da Rederiets Hensigt med de nye Skibe er at drive en Eks-

presrute med ugentlige Afgange til og fra Nordamerika og ikke at sætte nye Rekorder i Størrelse og Hastighed, vil dette Forslag om et noget mindre, men ligesaa hurtigt Skib, blive taget under meget omhyggelig Overvejelse.

Man overvejer tillige et tredje Forslag, nemlig at bygge et virkeligt Søsterskib, som i alle Dimensioner bliver en Gen-tagelse af „Queen Mary“. Et saadant Skib vil imidlertid nu kunne opnaa saadanne Forbedringer i Maskineriet, at Drifts-udgifterne vil blive lavere end Udgifterne til „Queen Mary“.

„Parma“.

I Begyndelsen af Marts var alle Australiesejlerne afsejlet fra Australien paa Vej hvemefters med Kornlast. Et af de mest berømte af disse Sejlere er „Parma“. Oprindeligt blev Skibet bygget til Anglo-American Oil Company og hed „Arrow“. Før Krigen blev „Parma“ købt af Laeisz i Hambord og sejlede i Salpeterfarten fra Chile. Den laa, da Krigen brød ud, i Chile, hvor den blev interneret og beslaglagt, men efter Krigen blev den købt tilbage af Laeisz, der igen brugte den i Nitratfarten indtil 1929, da den blev lagt op. I 1931 købtes den af Kaptajn Ruben de Cloux, der anvendte den i Kornfarten paa Australien, og gjorde her den hurtigste Rejse af alle Sejlskibene i denne Fart, idet den løb hjem paa 83 Dage.

Skibsbygningen Verden over.

Lloyds Register oplyser, at der den 1. April byggedes i hele Verden 537 maskindrevne Skibe med ialt 1 820 114 Br. Tons, og heraf 739 427 Dampskibstons og 1 071 523 Motorskibstons. I Storbritannien byggedes 842 361 Tons, Tyskland 317 053 Tons og Japan 150 000 Tons. Under Bygning i Danmark var 6 Dampere med 14 100 Tons og 12 Motorskibe med 41 305 Tons.

Verdenstonnagen under Bygning er den største i mange Aar, man skal tilbage til Juni 1931 for at faa et højere Tal.

Af Tankskibe byggedes 76 med tilsammen 600 896 Tons, og heraf 37 Tankskibe i Storbritannien og Tyskland. I Danmark byggedes 3 Tankskibe paa tilsammen 26 200 Tons.

Fra danske Værfter.

Fra Odense Staalskibsværft er søsat Motortankskibet „Ena“ bygget til Anglo-Saxon Petroleum Co. og paa 9150 Dødvægt Tons. Maskineriet bliver en enkeltvirkende, 6 Cylinders, Fire-Takts Werkspoor Moter.

Fra sammen Værft har det amerikanske Socony Vacuum Oil Comp. bestilt et Tankskib paa 12 000 Tons, der skal afleveres i Marts næste Aar og koste mellem 3 og 4 Mill. Kr. Det amerikanske Selskab disponerer over 241 Skibe paa ialt 750 000 Tons og 66 af disse Skibe er over 10 000 Tons store. Det er første Gang, at et stort amerikansk Rederi giver Ordre til et dansk Værft.

Burmeister og Wains Værft har afholdt Prøvetur med Dampere „Mossoviet“ bygget til Rusland, paa 4000 Dødvægt Tons og forsynet med en Tregangsmaskine udviklende 1500 ind. HK., der giver 10½ Knobs Fart.

Naskov Værft har søsat Motorskibet „Aalborghus“ til D. F. D. S., 270 Fod langt, 42 Fod bredt, og det drives af en B. og W. Motor udviklende 3600 ind. HK., Farten bliver 17½ Knob. Skibet har store, smukke Saloner, Ryge- og Spisesalon samt Telegraf- og Telefonstation, hvorfra man under Rejsen kan være i Forbindelse med Land.

Burmeister og Wains Værft har søsat Dampere „Ural-mash“, det andet af 3 Trælasterkibe, Søsterskib til „Mossoviet“ paa 4000 Dødvægt Tons. De bygges med Henblik paa Sejlads i arktiske Farvande, og Besætningen bliver paa 42 Mand.

Naskov Værft har afholdt Prøvetur med Motorskib „Chilean Reefer“ bygget til Lauritzens Rederi og paa 2400 Dødvægt Tons, forsynet med en B. og W. Moter udviklende 2250 ind. HK. og Farten bliver 13¾ Knob. Skibet har Radio, Radioejlapparat, Ekkolod og elektrisk Log.

Statsskoleskibet „Danmark“.

Efter afsluttet Prøve ved Skoleskibet „Danmark“'s Hjemkomst blev de af Marineforeningen, Københavns Afdeling, udsatte Bogpræmier givet til følgende 3 Elever:

Nr. 62, Axel Guldberg Jensen fra Taarnby,

Nr. 11, Per Østergaard Petersen fra Løkken og

Nr. 61, Carl Wilhelm Poulsen fra Korsør.

De to førstnævnte Elever, som inden Togtets Begyndelse havde henholdsvis over og under 18 Maaneders Sejlads, havde de bedste samlede Bedømmelser baade for praktiske og teoretiske Fag, medens den sidstnævnte Elev fik tildelt Præmien, fordi han havde udmærket sig som god Kammerat og ved behjertet, sømandsmæssig Optræden.

Formanden for Aarhus Afdelingen, Konsul Anton L. Nielsen, fejrede den 27. April sin 60 Aarsdag under megen Opmærksomhed. Under Dannebrog slutter sig til Gratulanternes Skare med hjertelig Lykønskning og de bedste Ønsker for Konsulens kommende Aar.

Marineforeningen for Randers og Omegn bedes modtage min hjertelige Tak for den store Opmærksomhed, der vist mig paa min 25 aarige Jubilæumsdag som Lods ved Randers Fjords Lodseri.

Med kammeratlig Hilsen

N. Christensen.



FORENINGSMEDDELELSER M. M.

Under Medvirkning af
Grosserer Vald. Schou

RANDERS-AFDELING

Flaadefilmen gjorde stor Lykke.

Den 2den April fejrede Randers Marineforening en Fest til Minde om Slaget paa Rheden den 2. 4. 1801. Aftenen Clou var Flaadefilmen, denne forevistes af Premierløjtnant Prip, der forinden Fremvisningen holdt et instruerende Fordrag over Filmen og dens Tilblivelse.

Kl. 8 Aften var der paa Skydepavillonen samlet et lille Hundrede af Marineforeningens Medlemmer med Damer, og efter at Formanden, Sejlmagermester Chas. Mortensen havde budt velkommen hejstes Flaget paa traditionsmæssig Vis, og Premierløjtnanten holdt det instruerende Foredrag.

Filmen skildrer, hvorledes en ung Mand kommer ind i Marinen, hvad han lærer og oplever under Tjenesten. Er han ikke Sømand af Profession, da bydes der selvfølgelig paa langt større Overraskelser end for den fuldt uddannede Sømand, og han forlader Marine Tjenesten med uudslettelige og glade Minder, hvorpaa han hele Livet tænker med Glæde.

Den vakte kraftig Bifald hos de gamle Mariner, der nikkede genkendende ikke alene til de kendte Steder, men ogsaa til de mange Episoder fra Livet i Flaaden, og der var endda dem, der genkendte dem selv og Kammeraterne paa Lærredet.

Mange Kammerater udtrykte deres Forundring over, at Flaaden ikke som andre søfarende Nationers Flaader, bliver holdt bedre op til Dato, ja de fandt det endog ligefrem beskæmmende, at Danmark, der er et af de første søfarende Nationer i Verden, ikke aarlig kan sende en Krydser ud til de fjerne Kyster for at præsentere Dannebrog, men helt og holdent overlader dette til Handelsmarinen. Det er da kun glædeligt, at Koffardiskibene saa værdigt udfører den Mission, som Marinen burde være et uadskilleligt Led i. Man følte alligevel bag Foredragsholderens Ord et varmt

Ønske om, at de Millioner, der manglede i at sætte Flaaden i den Stand, hvori den burde være, snart maatte bevilliges, samt at Spørgsmaalet „Marinen og Forsvaret“ blev et nationalt og ikke et Partispørgsmaal.

Ved et festligt smykket Kaffeberg, der gjorde Restauratør Sterndorff Ære, talte Kammerat „Fuldmægtig Jacobsen“ smukt. Formanden Chas. Mortensen talte smukt for Danmark og den danske Marine.

Aftenen sluttede med Dans og det var godt henne paa Hundevagten inden Gutterne blev færdige med, „kan du huske“.

Alt i alt en Aften der bør gentages paa Flaadens Højtidsdage, derved skærpes Forstaaelsen af hvad en Flaade betyder for en søfarende Nation, og i Særdeleshed for Danmark.

NYKØBING F.-AFDELING

afholdt en stor Marinefest anden Paaskedag paa Jernbanehotellet. Der var mødt ca. 300 Mennesker. Kammerat Hans I. Halldin havde til Festen skrevet to Stykker — sat dem i Scene og spillede selv med. Der blev ikke sparet paa Bifald. Pressen roste særlig Fru Halldin for hendes glimrende Spil.

Gamle Marinere som ikke var Medlemmer var inviteret med og havde faaet gratis Adgang. De blev saa begejstrede for Festen, at der kom 13 nye Kammerater ind i Foreningen.

Der blev danset flere Timer efter at Flaget var halet ned. En af de mest stilfulde Fester, der har været afholdt i Nykøbing F. Marineforening.

SKAGEN OG OMEGN-AFDELING

Lørdag den 29. Februar 1936 afholdt Marineforeningen for Skagen og Omegn ordinær Generalforsamling paa Hotel Cimbria.

Formanden, Politibetjent Hj. Møller, bød Kammeraterne velkommen og udtalte nogle smukke Ord om vor afdøde Kammerat, Konditor Carl Winther.

Formanden valgtes til Dirigent og aflagde derpaa en udførlig Beretning om Foreningens Arbejde i det forløbne Aar.

Beretningen godkendtes enstemmigt uden Kommentarer af nogen Art.

Kassereren, Vognmand N. Marquardsen fremlagde derpaa det reviderede Regnskab, der balancerede med 2228 Kr. og sluttede med en Kassebeholdning paa 998 Kr. Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Alle de afgaaede Bestyrelsesmedlemmer, Vognmand N. Marquardsen, Fyrassistent Carl Jacobsen, Toldbetjent Villy Frederiksen og Regnskabsfører Albert Nielsen, genvalgtes med Akklamation.

Ligeledes genvalgtes Suppleanten, Skipper Holger Nielsen. Til Revisor valgtes Skipper Peter Rasmussen og til Suppleant Maskinmester Fich.

Til Sendemænd valgtes Formanden, Politibetjent Hj. Møller, Næstformand og Kasserer, Vognmand N. Marquardsen, Bestyrelsesmedlem og Regnskabsfører Alb. Nielsen og Hotelejer Hans Gruner. Suppleant Agent Jens Marius Diget.

Der bevilgedes 80 Kr. til Sendemændenes Rejse, og det besluttedes at Sendemændene skulde deltage i Sendemandsmødet i Aar, ifald det blev afholdt i Jylland eller paa et for os let tilgængeligt Sted.

Derpaa drøftedes Tanken om Oprettelsen af en Marine-stue, og da der af Hotelejer Johnsen, „Karstens Hotel“, er givet Tilsagn om et Lokale, og da flere Medlemmer allerede har paabegyndt Indsamlingen af forskellige indstrandede Ting, der hver for sig har sin Historie, og da der tillige er givet Tilsagn om en hel Serie Billeder af Strandinger her paa Kysten, besluttedes det, at Bestyrelsen nu skulde sikre sig Lokalet, og Indretningen af Marinestuen skulde derpaa paabegyndes.

Bestyrelsen fik Bemyndigelse til at disponere over Kassen, naar der var Lejlighed til at erhverve Genstande eller Ting til Marinestuen, som kun kunde erhverves ved Køb hos ikke Medlemmer, dog maa der foreløbig ikke benyttes mere end 100 Kr.



Alf Jarl Thurøe **St. Kongensgade 59**
Vandtæt elektrisk Installationsmateriale **Telf. C. 4390**

HOLMBLADS SPILLEKORT

Blumensaadts Sæber

Carl Lind's Dampbageri, Rigensgade 24

Filialer: Ny Kronprinsessegade 27 - Adelgade 125

NORDISK FORSIKRINGS-ANSTALT A/S
KØBENHAVN

Conditor **V. Buchhorns Eftf.** St. Strandstræde 9, København
 Grundlagt 1870 **Telefon 1699**

Anbefaler sig med alt til Conditori henhørende

Bestillinger modtages. Alle Slags Is og franske Konfekturer

Grøntsager

Oluf Kristensen

Ny Kastrupgaard

Telf. Kastrup 150

Otto Suenson & Co.

Dr. Tværgade 7, Telefon Centr. 482

Vin og Cigarer

Leverandør til Søofficersforeningen og Officersforeningen

Handske Forretningen

St. Kongensgade 75

C. Schmidt

Telefon Palæ 5249 x.

Stort Udvalg — Billige Priser

5% til Medlemmer

H. de H. Ebbesen & Søn

Udstyrs- & Isenkramforretning

Specialitet:

Møbelbeslag og Møbellaase

Dr. Tværgade 25 - Central 845

Vaskeriet MARRS Eftf.

Store Kongensgade 106 Stuen

Palæ 71

vasker alt!

Oskar Johansen.

Glarimester

Dronningensgade 55 Tlf. Amager 7398

Rammer, Rullegardiner og Badespejle

Alt Bygningsarbejde

Leverandør til Orlogsværftet.

ØJET FAAR HVILE -
I BRILLER FRA THIELE

Virkelig fagkyndig Betjening.
 Rimelige Priser — Købmagergade 3.

Fred. Frederiksen

A. Steen's Eftf.s Udsalg

Røgeri & Charcuterie Konserver
 Specialiteter; Salater

Altid friske røgede Varer

Telefon Palæ 2162. St. Kongensgade 65
 København K.

FILE HUGGERI

A. A. Petersens Eftf.

(A. G. Müller)

Nyhavn 31 Palæ 1252 y

J. C. Jensens

FARVEHANDEL

Dr. Tværgade 40 - Tlf. C. 3227

Farver, Lakfernis, Pensler m. m.

CHICAGO Købmagergade 9
 Grundlagt 1905

(Ingen Filialer)

Indehaver: HANS WISBORG

Telefoner 3031 og 10661

Glas — Porcelæn — Fajance

Da vor Kammerat, Agent Jens Marius Diget har været særlig ivrig og samlet mange smukke Genstande til Marine-stuen, supplerede Bestyrelsen sig med ham, saaledes at han betragtes som Udvalgsmedlem.

Generalforsamlingen afsluttedes med en Mandeaften, der tillige var en Slags Afskedsfest for vor Kammerat, Kommandør i det engelsk-kinesiske Toldvæsen, Janus Gram Jensen, der den 5. Marts rejser tilbage til sit Skib i Shanghaj.

AALBORG-AFDELING

Den 3. April 1936 afholdt Marineforeningen for Aalborg og Omegns Underafdeling, „Hals Bakke“ sin første ordinære Generalforsamling.

Fra Moderforeningen var mødt en Snes Repræsentanter med Næstformanden, Jacob Nielsen, og Sekretæren, Fuldmægtig Laue Holm, i Spidsen.

Formanden, Lods Theisen, bød velkommen og bragte en Tak til Gæsterne fra Aalborg. Der foretoges en Række Valg. Lods Theisen blev Formand og Lods Ertmann Næstformand, Lods Arnold Hansen, Overflagmand, Lods Svalgaard, Marinesanger og Fyrmester Jensen, Festtaler.

Efter de anstrengende Valgforhandlinger, samledes Deltagerne til Gule Ærter og Flæsk. Ved Bordet bød Formanden atter velkommen, og Jacob Nielsen talte for „Hals Bakke“ og Marineforeningen.

Da Sulten var stillet, tog Underholdningen sin Begyndelse. Fyrmester Jensen sang Chanty, Svalgaard og Laue Holm dansede Sømandsreel.

Under Festen fik Bakken overrakt en smuk Gave fra Vandværksbestyrer Andreas Jensen, Aalborg. Det var Marineforeningens Emblem i Guld, monteret paa 300 Aar gl. Egetræ. Stemningen steg yderligere, da Niels Anesen fra Vive indfandt sig og underholdt Selskabet med Sydhavseventyr.

Den vellykkede Fest sluttede først langt hen paa Hundevagten, der beklageligvis ikke var med.

HASLEV-AFDELING

Marineforeningen for Haslev og Omegn, Garder- og Garderhusarforeningen havde megen Glæde af sin Festaften paa Jernbanehotellet Onsdag d. 12. 3. 36., hvor der var mødt henved et Par Hundrede Deltagere.

Der indledes med den fornøjelige Soldaterkomedie „Paa Krigsstien“, som af de lokale Dilettanter fik en glimrende Udførelse. Derefter udførte en 5—6 lokale Sængere fra Scenen en smuk og munter Sang-Sketch. Alle de optrædende høstede et mægtigt og fortjent Bifald. Denne Del af Programmet sluttede med Oplæsning af Kontorbestyrer Eduard Hansen, som foredrog en af Maglekilde-Petersens Fortællinger.

Saa bænkedes de mange Deltagere sig om Kaffebordene i Restaurationslokalerne, hvor Marineforeningens populære Formand, „Fejeren“, talte og fortalte muntre og vittige Soldaterhistorier, ligesom Sangerne atter optraadte. Endelig havde Kontorbestyrer Eduard Hansen og Redaktør Tage Christiansen Ordet. Sidstnævnte for at udbringe et Leve for „Fejeren“. Desuden blev der afsunget en af Kontorbestyrer Hansen i Dagens Anledning forfattet smuk Soldatersang. Aftenen, der helt igennem var smuk og vellykket, sluttede med et fornøjeligt og stærkt besøgt Bal til Tonerne af Musikdirektør Ole Petersens Orkester.

RANDERS-AFDELING

Den 5. Marts afholdt Randers Afdelingen sin aarlige Katteskydning paa Skydepavillonen, og som sædvanlig var Forsvarsbrødrene indbudt, og Tilslutningen var ret god.

Man samledes først til en lille Spisning, hvor Fabrikant Kock bød velkommen paa Marineforeningens Vegne og flere andre holdt Taler.

Derefter begyndte Skydningen med at skyde Tøndens 5 Baand over. Der blev skudt godt og første Band faldt for Bødkermester Schmidt's Skud, og næste Baand faldt for Guld-

smed Luis Hansen's Skud, Restauratør Nielsen tog sig af det tredje Baand, medens Lagerforvalter Nicolaisen tog sig af det 4. Baand, hvorefter Glassliber J. N. Bech ved at skyde 5. Baand over fik alle Staverne til at falde sammen.

Derefter begyndte Skydningen paa selve Katten, der efter faa, men velrettede Skud, maatte af med Hovedet for Redaktionssekretær Thor Møllers Skud.

Thor Møller blev Aarets Kattedekonge og fik senere det smukke Bælte med en lang Række Sølvplader med de tidligere Kongers Navne, overrakt af den afgaaende Konge, Glarmester Hugo Bech.

Der var arrangeret flere Skydninger til Skive og med Bue. I Bueskydning blev Ingeniør Heerfordt Nr. 1 og Nicolaisen Nr. 2, hver med 27 Points. I Skiveskydning blev Nicolaisen Nr. 1, Hugo Bech Nr. 2, Assistent Essenbæk Nr. 3 og Fabrikant Kock Nr. 4, alle med 30 Points.

Efter Skydningen var der Præmieuddeling og nogle Timers kammeratlig Samvær.

RIBE-AFDELING

Ribe Marineforening afholdt Generalforsamling d. 21. 1. paa Klubbens Hotel. Kl. 19 begyndte Spisningen, der Forløb under de gemytligste Former.

Regnskab og Forhandlingsprotokollen godkendtes.

Til Bestyrelsen genvalgtes Postbud Aage Thomsen og Portør Lorentzen, da Formanden, Barbermester Schou, nægtede at modtage Valg, nyvalgtes Fisker Ludvig Søndergaard. Bestyrelsen konstituerede sig med Gas- og Vandmester Gade Hansen som Formand. Til Revisorer valgtes Bankdirektør Christensen og Redaktør Madsen. Til Flaggast Postbud Bertholin Hansen. Redaktør Madsen takkede den afgaaede Formand for hans 10-aarige Virksomhed og udbragte et Leve for ham. For vort Æresmedlem Forhv. Skibsfører Knud Hansen Handø, der var afgaaet ved Døden kippedes Flaget og Postbud Bertholin Hansen udtalte et „Ære være hans Minde“.

Fisker Søndergaard inviterede Foreningen paa en Sejlur til Sønderho til Sommer, hvilket modtoges med Tak. Man vedtog at udnævne Boghandler Jepsen til Æresmedlem.

Gartner Lorentzen fortalte livligt og interessant morsomme Træk fra Tjenesten i den tyske Marine under Verdenskrigen, og ved Hjemsendelsen, da denne sluttede. Efter flere Timers fornøjeligt Samvær sluttedes dog kun for at fortsætte i mindre Grupper til hen paa de smaa Timer.



Fødselsdag.

Formanden for Skyttelavet, Lagerchef Johs. Grønvold, fylder 60 Aar den 15. Juni 1936.

Marineforeningens Skyttelav.

Fredag den 6. Marts deltog Skyttelavet i den sædvanlige aarlige Holdkapskydning sammen med Fæstningsartilleriforeningens Skyttelav og 1. Regiments Soldaterforenings Skyttelav, som i Aar var Indbyder.

Den af Direktør Leo Iversen udsatte „Parkpokal“, vandtes for tredje Gang af 1. Regiment, og blev som Følge deraf denne Forenings Ejendom.

Resultaterne blev:

1. Regiments Soldaterforenings Skyttelav.....	47,8 Points
Marineforeningens Skyttelav	47,0 Points
Fæstningsartilleriforeningens Skyttelav	44,0 Points

Ved den paafølgende Præmieuddeling, som foretoges under en tvangfri Skafning deltog c. 80 Skytter fra de 3 Lav, desværre var vor Formand p. G. af Sygdom forhindret i at

deltage, men Bønnelycke repræsenterede Marinerne, og der herskede den smukkeste kammeratlige Stemning hele Aftenen.

Efter Skydningen den 16. April holdt Købmand Martin Jensen, Hellerup et udmærket Foredrag ledsaget af en Mængde aldeles enestaaende smukke Lysbilleder, ja rene Kunstværker, fra det gamle Danmark, eller „En Tur gennem Danmarks smukkeste Egne“. Desværre deltog kun nogle og tredive Kammerater i den meget interessante Aften, men mellem disse faa, var der ikke mindre end 5 nye Lavbrødre, som blev optaget i Lavet.

Vor Formand, Lagerchef Grønvold, takkede Købmand Jensen for hans udmærkede Underholdning, hvortil Kammeraterne sluttede sig ved at udbringe et Leve for høm. Ved den paafølgende Skafning talte „Laurids“ morsomt for de 5 nye Medlemmer, og takkede Købmand Jensen for hans store Kærlighed til Danmarks smukkeste Minder, som han i Aften saa storslaaet gav os Lejlighed til at deltage i. Købmand Jensen priste den gode danske Stemning, der herskede i Lavet, ikke mindst naar vi sang vore Sange. Ingeniør Lange fortalte om sine Krigsoplevelser fra Ceylon og Middelhavet som torpederet Sømand.

Efter Flagets Nedahling og Skytternes „Godnat-Sang“ sluttede den hyggelige Aften.

KOLDING-AFDELING

Den 21. April afgik et af Kolding Afdelings ældste Medlemmer, Rentier, fhv. Tømremester Carl Møller ved Døden. Carl Møller var med fra Afd. blev stiftet og deltog i flere Aar ivrigt i Foreningen baade som Bestyrelsesmedlem og Søndemand. C. M. hørte til Aargang 1875 og aftjente vin Værnepligt ombord i Fregatten „Jylland“, for hvis Skæbne han viste stor Interesse og skænkede en Pengegave til Indsamlingen. Efter afdødes Ønske skulde den tilhørende Kobberplade bære Inskriptionen: „Byg Fremtiden paa Fortidens Erfaring“. Ved Kolding Afd.s 15 Aars Stiftelsesfest udnævntes Carl Møller til Æresmedlem og han var det sidste af Æresmedlemmerne af hvilke Kolding Afd. foruden seks gamle Marineveteraner havde fhv. Hotelejer H. Nielsen, som døde sidste Foraar. Ære være hans Minde.

A. F.

I Røg og Damp

Af fhv. Overartillerimester Lejtnant F. V. Nielsen.

I vor Nationalsang staar: Kong Christian stod ved højen Mast „i Røg og Damp“.

Dete er ikke et tilfældigt poetisk Udtryk Ewald der har brugt, men et Udtryk, der den Gang var almindeligt brugt for at betegne, at det gik varmt til og hvor det hele var indhyllet i Krudtrøg.

Udtrykket har jeg Gang paa æGng truffet i gammel Artillerilitteratur fra 1700 Tallet og her er et Par Eksempler:

I Sø-Artilleriets Lærebog, de saakaldte „Otte Afhandlinger staar der i Tillæg § 1 om Vaterpasse til Canoner hvor stor Nytte man har af det i 1769 proponerede Vaterpas, da man kan give Canonen den rette Elevation selv i stærk Røg og Damp. Hovedlinien maatte man saa tage efter Fiendens Topper.

I Landartilleriets „Praktiske Undervisning for dem, der ere bestemte til at betjene Feldt-Artillerie og især Regiments-Artillerie“ fra 1786 staar Side 167 i Afsnittet „Hvorledes man bærer sig ad i Røg og Damp med at rette Canonen naar man ikke kan se Fienden.

Vilhelm Nielsen.



MORSØ KOMFURER

IALLE STØRRELSE
TIL OPMURING OG
FRITSTAAENDE



A/S N. A. CHRISTENSEN & CO.
NYKØBING MORS

Martin Leffers

Kolonial og Skibsproviantering, Fiskeriartikler

en gros
Telefon 156.

en detail
Nykøbing Mors. Tlgr.-Adr. Skibsluffers.

Vi mødes i

Haandværker- og Industriforeningen,

Nykøbing Mors.

Telefon 69.

E. Baden Nielsen.

Støt dansk Industri

Østergades Hotel

1. Klasses Værelser — Festsale — Restauration — Garage
S. RANDA

Blomsterforretningen „Solsikken“

Alle Aarstidens Frugter og Blomster

Kaj Christoffersen, Østergade 29, Nykøbing F., Telef. 10

C. Schmidts Maskinfabrik

Nykøbing F.

Telefon 988



A. NIELSEN

Sejlmager

NAKSKOV

Telefon 549

Under Dannebrog med en

TUXHAM

Raaolienmotor 12—410 HK.
A/S. TUXHAM København, Valby. Tlf. 8816

FØLGENDE MEDLEMMER ER INDMELDT I
MARTS MAANED 1936:

Aalborg: Jernstøber Johs. Poulsen Dannesboe; Elektroinstallatør Carl Vald. Eriksen; Barber Osvald Børge Franck; Maskinmester Aage Johs. Klitholm; Havnearbejder Oluf Arnold Nielsen; Tømrer Carl Marius Poulsen; Motorvognsfører Fr. Th. L. H. Rasmussen.

Aarhus: Maskinmester Poul Bøtchiær; Telefonformand Peter Marius Carlsen; Toldvagtimester Peder Anton Hansen; Gasværksbestyrer Asger Ravn-Jonsen; Tjener Gunnar Kristensen; Rejsende Niels Chr. Olesen; Skomagermester Niels Poulsen; Restauratør Søren Chr. Randa; Lokomotivfører Andreas Zachariasen.

Bornholm: Styrmand Carl Kofoed Jensen; Tjener Niels Peter Lund; Amtslæge Just Aage Meyer.

Ebeltoft: Autohandler Robert Jacobsen.

Frederikshavn: Barber N. Elof Strømberg.

Frederiksværk: Maskinarbejder Jensenius Conradsen; Distriktsmontør Aage Schneider.

Haslev: Forvalter O. N. Thøgersen.

Holbæk: Fisker Harald A. Jacobsen.

Korsør: Tjener Kai Verner Nielsen.

København: Bademester V. Christensen, Bogholder Søren S. Hejde; Bogholder Svend Dybsted; Installatør Aage J. Christensen; Ingeniør E. Struve-Christensen; Slagtermester Axel Iversen.

Lemvig: Maskinmester Carl Pedersen Andersen; Styrmand Th. Abildgaard Hansen; Bagermester Niels Bro Sørensen Høj; Købmand Peder Ruby Kristensen; Maskinmester Gorm Borup Larsen.

Maribo: Smedemester Chr. Th. Hansen; Smedemester Vald. Tørnøe Hansen; Tjener Carl Aksel Rydahl Walther.

Nykøbing F.: Skomager Henning Christensen.

Nykøbing Mors: Læge Holger Friis-Rasmussen.

Randers: Bagermester L. Vilhelm Justesen.

Roskilde: Disponent Tage Nielsen Damsgaard. Mekaniker Egon L. Rosendahl Schmiegelow.

Svendborg: Fiskehandler Niels Peter Nielsen; Befragter Hans Christian Petersen.

APRIL MAANED 1936:

Aalborg: Skibsmægler, Vicekonsul Normann Hansen; Matros Kai Dam Jensen; Chauffør Thomas Chr. N. Nielsen; Skibsfører Lenius Pedersen.

Bornholm: Fhv. Skibsfører Rudolf G. Ch. Rasmussen.

Esbjerg: Maskinmester Vilh. Johan Andreasen; Tømrersvend Rasmus Frøsløv Christensen; Maskinarbejder Arne Jensen; Cigarmager Niels Peter Rasmussen.

Holbæk: Tjener Otto Percy Hansen; Fabriksinspektør Johs. Hauptmann Møller.

Horsens: Agent Carl Johan Rasmussen; Tjener Eigil Robert Rasmussen.

København: Hovmester K. Klokker Hansen; Forvalter B. Myrthue; Styrmand H. C. Jørgensen.

Nykøbing F.: Afdelingsleder Thorkild Bang; Badeassistent Thor Jens Børge Madsen; Malersvend Herbert Georg Nielsen; Ur- og Instrumentmager Tom Harry Nielsen; Støberiarbejder Hans Albert Olsen; Portør Harald Im. Olsen; Arbejdsmand Johs. Otto Olsen; Møbelfabrikant Jørgen Aug. Pedersen; Mekaniker Aage Verner Pedersen; Overportør Niels Peter Petersen; Postbud Sofus Frederik Rasmussen; Tjener Carl Larsen Romme; Barbermester Evald Larsen Romme.

Roskilde: Maskinarbejder Poul Larsen.

Skagen: Baadfører Emil Christensen; Kok Harry Chr. E. V. Jensen.

Slagelse: Barber Thorkild Christiansen; Mekaniker Enok Gotfred Olsen.

Svendborg: Pens. Lodsformand Hans Chr. Jensen; Frisørmester Gotfred Juhl Nielsen; Læge Alfred Schou-Jensen.

Paa Sommertogt med Skruefregatten „Jylland“ 1868 og Panserfregatten „Danmark“ 1869.

Af fhv. Dampskibsfører Otto Setoft.

(Fortsat).

Det franske Sprog, som vi forsøgte os med, hjalp ikke noget, saa de fleste Handler foregik ved Fingersprog. Jeg købte nogle smukke Fjerblomster, hvilket jeg ofte senere fortrød, da jeg havde ondt ved at faa Plads til Æsken, de var i, og som fyldte for meget paa den lille Plads, der var indrømmet hver Mand paa Banjedækket, men det lykkedes dog at bringe dem til Danmark i nogenlunde Behold. Efter 5—6 Dages Forløb var Opholdet i Lissabon eller „Lisboa“, som Portugiserne kalder Byen, forbi, og vi stod igen ud i Atlanterhavet, idet vi paa Floden salutede for en portugisisk Korvet, der laa til Ankers lidt Vest for den Ankerplads, vi forlod.

Vel klar af Landet blev Skruen igen hejset op, og vi fortsatte over den spanske Sø for Sejl. Barometret i Bestiklukafet, hvor vi ofte noterede Farten, naar vi havde logget, var begyndt at falde, og vi var derfor nogenlunde forberedt paa at møde stiv vestlig Kuling eller maaske Storm, og den udeblev heller ikke. Efterhaanden som det friskede op, blev Bramsejlene beslaaede og Ræerne sendt til Dæks, Batteriportene blev lukkede, og der blev lagt ekstra Surringer paa alle Fartøjerne og Reserve Rundholter, der fandtes paa Dækket. Der blev først stukket et og senere to Reb i Mærsejlene, ved hvilket Arbejde de største af Lærlingene fik Lov til at være med, ligesom senere, da Stormen tiltog, ved at stikke Reb i Undersejlene. De til Undersejlene udtagne Folk var for største Delen Lægdsrullemand, der som Konstabler ikke var meget vant til at gaa til Vejrs, og der blev derfor kun anvendt befarne Folk ved denne Lejlighed. Vi, der fik Lejlighed til at deltage i at rebe Sejlene, var ikke saa lidt vigtige og folte os som befarne Letmatroser. Naa, uden at rose os selv for meget, er jeg nu overbevist om, at vi med Hensyn til Behandling af Raasejl var fuldt paa Højde med største Parten af de unge Mennesker, der i Koffardi Marinen mønstrede ud som Letmatroser, og som ofte havde meget lidt Begreb om Arbejdet paa en Mærseraa i haardt Vejr, og da navnlig af de fulde Mærsejl som i Orlogsfregatterne.

Stormen tiltog imidlertid, og der blev stadig mindsket Sejl, til Fregatten nærmest laa underdrejet for Stormsejl. Efter hvad Officererne og de fuldbefarne Matroser udtalte, viste „Jylland“ sig som et udmærket Sjøskib, som trods den høje Sø arbejdede sig godt Nord over under de smaa Stormsejl. Naturligvis tog den noget Vand over, ligesom der kom en Del ind igennem Portene paa Batteridækket, saa det var nødvendigt, at der blev pumpet et Par Gange paa Vagten for at holde Læns imellem Bundstokkene. Senere i Livet har jeg jo mødt adskillige langt haardere Storme i Atlanterhavet, og denne, der var en Sommerstorm, var hurtigt forbi, uden at have lavet Ravage af nogen Art. Kursen var sat for Andvning af den engelske Kanal, og da vi kom i Nærheden af denne og det efterhaanden nærmest var bleven Stille, blev Skruen firet i Vandet, og under Damp stod vi ind paa Redden ved Cherbourg. Opholdet her varede kun 2 Dage, og der blev ikke givet almindelig Landlov, men vi Lærlinge var en Eftermiddag i Land under Ledelse af vor specielle Officer, og tog med Tog til St. Malo, vel nærmest for at vi skulde se en Jernbanebro, der gik over en Floddal og hvilede paa høje murede Piller, og vistnok dengang den højeste og længste Jernbanebro i Frankrig. Hvem der betalte Rejsen, ved jeg ikke, men jeg gaar ud fra, at det var den samme Kasse, som betalte Entreen til Tyrefægtningen i Lissabon.

Fra Cherbourg til vi var godt klar af Grundene uden for Themsen gik vi for Damp, men derfra og til Indsejlingen til Øresund var vi igen Sejlskib. Da Kronborg passeredes blev der som paa Udturen givet Salut og signaleret Alt vel om Bord. Vi læa til Ankers et Par Dage ud for Vedbæk, og



Fregatten fik sig en grundig Overhaling, Rengøring saavel inden- som uden Bords forinden den ankrede paa Københavns Red i Slutningen af September, rimeligvis den 25. eller 26. Efter en Dags Ophold blev Fregatten beordret til Aarhus, for der at afhente Besætningen fra den russiske Fregat „Alexander Newsky“, der et Par Dage i Forvejen var strandet ud for Harboøre. Besætningen, paa 4 Mand nær, blev reddet i Land med omtrent hele deres personlige Ejendom, og blev med Jernbane befordret til Aarhus, hvor det menige Mandskab, Underofficerer og enkelte Officerer blev sat om Bord i „Jylland“ paa Aarhus Red, medens alt det reddede Tøj og personlige Udstyr blev indladet i en Jagt og en gammel Slup, som blev taget i Slæb af „Jylland“ til København. Det kneb med at skaffe Plads til de ca. 700 Russere, men det indrettedes paa den Maade, at Batteridækket blev stillet til Disposition for Russerne, Banjerdækket for den danske Besætning, og det øverste Dæk for begge Besætningerne. Russerne kom om Bord i Løbet af Morgenen og Formiddagen, og de 2 Fartøjer, der var fragtet til det bjergede Inventar, blev taget i Slæb med en Slæber til hver fra Styrbords og Bagbords Agterklyds.

Uheldigvis blæste det op til stiv Kuling af S.O., og der kom efterhaanden ret høj Sø, som de to smaa Fartøjer arbejdede haardt i, og hen paa Eftermiddagen blev der givet Signal fra Sluppen, at den var begyndt at lække, saa dens Fører bad om, at Farten maatte blive reduceret, og om Mandskab til at holde Fartøjet læns, da Sluppens egen Besætning ikke kunde klare det. Der blev derfor mindsket Fart til ganske langsomt, og en halv Snes danske Matroser under Kommando af en Baadsmænd blev sat over til Sluppen med en af „Jylland“s udenbords Fartøjer. Det sinkede Sejladsen et Par Timer, forinden der igen kunde begyndes at bugsere, men foreløbig kun med halv Kraft, da Sluppen lækkede stærkt. Hen mod Aften og ud paa Natten flovede Vinden af, og da vi efterhaanden kom noget i Læ af den svenske Kyst, kunde Farten sættes op, saa vi næste Formiddag ankrede paa København Inderred. Naar jeg særlig godt husker denne Sejlad, er det, fordi jeg tillige med et Par af de ældre Lærlinge havde faaet den Opgave at staa Vagt agter paa Ruffdækket for at holde Øje med, naar der blev givet Signal fra de 2 Fartøjer, af hvilke Sluppen tilsyneladende var en slem gammel Kasse, der ikke taalte megen Modgang. Den omhandlede Næt var der naturligvis ikke Tale om, at Mandskabet kunde komme tilkøjs, men Frivagten maatte indrette sig paa Banjerne som den kunde bedst. Det var ogsaa en vanskelig Sag for Kokken og hans Medhjælpere at skaffe Mad til de ca. 1100 Mand, men det lykkedes da paa en eller anden Maade, saa vi baade fik Middagsmad, fersk Suppe og Kød, og Te om Aftenen og næste Morgen, men ganske vist ikke til de reglementerede Tider.

Da „Jylland“ vel var kommen til Ankers paa Inderreden, blev Jagten og Sluppen halet paa Siden af „Jylland“, og Russernes Køjesække og andre Sager blev losset op paa „Jylland“s Dæk, hvor hver Mand saa maatte finde ud, hvad der var hans. Godset fra Jagten var i bedste Velgaaende, men det fra Sluppen var næsten alt sammen gennemvaadt af Slagvand fra Bunden af denne, og i en sørgelig Forfatning. Russerne tog det dog gennemgaaende temmelig roligt, og naar noget Tøj forekom dem for medtaget, smed de det ganske roligt paa Dækket. En tilsyneladende glad Gut, der havde en hel Mængde hvide Huer i sin Sæk, som efter hans Mening alle var ødelagte, satte den ene efter den anden oven paa Hovedet af vor mindste Kammerat, der interesseret betragtede Udpakningen, og Huerne kom med Appel ned paa hans Hoved, saa han tilsidst næsten lignede en Pjerrot. Det var nu alligevel kedeligt at se saa meget godt Tøj og Souvenirer fra den lange Rejse paa Østasien være bleven saa ødelagt paa Grund af Benyttelsen af et saa daarligt Fartøj, som Sluppen jo maa have været. De russiske Matroser var gennemgaaende meget flinke og omgængelige Folk med en udmærket Disciplin, og de lærte „Jylland“s Besætning en Ting, som vi senere holdt i Hævd, nemlig at staa Ret med Haan-

den til Huen, naar Flaget blev hejset eller strøget, selv om man stod forude paa Bakken. I „Jylland“ forlangtes det kun, at man skulde hilse for Flaget, naar man var agten for Stormasten. Vi Lærlinge følte os temmelig flade, da vi første Gang saa de russiske Matroser helt forude paa Bakken rette sig og tage Haanden til Huen, da Flaget ved 8 Glas blev hejset, og vi fik i en Fart rettet os og Haanden op, hvilket vi som oven for nævnt senere overholdt. Russerne forblev endnu en Nat om Bord, og den paafølgende Morgen kom Chefen for „Alexander Newsky“ Kaptajn Kreamer for at takke for Transporten af hans Mandskab. Han var vistnok Finne, for han talte meget godt og let forstaaeligt Svensk. Hvad han har sagt til „Jylland“s Chef og Officerer, ved jeg ikke, men da dens menige Besætning var opstillet til Parade for ham, takkede han ogsaa denne med velvalgte Ord, og han gjorde i det hele et meget vindende Indtryk, saa vi beklagede sikkert alle Uheldet med Alexander Newskys Grundstødning paa den jyske Kyst.

Naar Hr. Barfod i Medlemsbladet „Under Dannebrog“ for April i Aar skriver, at „Jylland“ sejlede til Kronstadt med Russerne, beror dette paa en Fejltagelse, da disse, saavidt jeg husker, blev viderebefordret med russiske Skibe.

I alle Tilfælde blev Russerne ikke befordrede til Kronstadt med „Jylland“, der faa Dage senere strøg Kommandoen. Der var heller ikke Tale om Pengegaver til „Jylland“s Mandskab, men saavidt jeg ved, fik enkelte af Officererne en russisk Orden senere.

Skibet trængte haardt til en ekstra Rengøring efter Turen til Aarhus, og da den var vel overstaet, blev vi inspicerede af Admiral van Dockum, der udtalte sig meget anerkennende om hele Besætningens Præstationer, og Dagen efter gik vi ind i Flaadens Leje, hvor Kommandoen blev strøget og Afrigningen paabegyndt. Fregatten „Sjælland“ laa samtidig under Udrustning og Ekvipering til Vintertogt og skulde gaa til Middelhavet for at repræsentere den danske Marine ved Indvielsen af Suezkanalen, og det blev fra Ministeriet tilbudt de Elever, der havde bestaaet den i „Jylland“ for Lærlinge afholdt Eksamen, at komme med paa „Sjælland“s Vintertogt, hvilket Tilbud blev benyttet af vistnok 7 eller 8. For mit Vedkommende havde det været fristende at komme til Middelhavet, men Forholdene i Hjemmet og den fortsatte Undervisning til eventuel Adgangs-Eksamen til Søofficersskolen i 1870 var Anledning til, at jeg ikke kom med paa denne interessante Tur, om hvilken jeg senere fik Beretning af mine Kammerater. Jeg kom saa ud paa Panserfregatten „Danmark“ paa dennes Sommertogt 1869, der sikkert ikke var saa fornøjelig som „Sjælland“s Togt til Middelhavet, men for en vordende Sømand sikkert betydelig mere lærerigt.

Nykøbing F., i Oktober 1935.

OTTO SØTOFT.

Paa Sommertogt med Panserfregatten „Danmark“

Juni—Oktober 1869.

Af fhv. Dampskibsfører Otto Søtoft.

Efter en Vinter, tilbragt med flittig Læsning, navnlig Sprog og Matematik, mødte jeg de sidste Dage i Maj 1869 igen om Bord i Logiskibet „Dronning Marie“, hvor jeg jo var ret hjemmevant og traf nogle af Kammeraterne fra „Jylland“s Sommertogt det foregaaende Aar tillige med nogle af de nye Lærlinge, der havde været med „Sjælland“ i Middelhavet.

Vi følte os vistnok alle som nærmest helbefarne Orlogsgaster, og tog ret overlegent paa Opholdet i Logiskibet og Overgangen til Panserfregatten „Danmark“, hvis Udrustning omtrent var tilendebragt, da vi kom om Bord. Dette Skib, der var bygge i Glasgow i 1862—63 til den danske Marine, naaede destoværre ikke at blive afleveret forinden Krigen mellem Danmark og Prøjsen-Østrig, og Skibet blev derfor tilbageholdt i Glasgow ifølge Ordre fra den engelske Regering til efter Fredsslutningen, og kom først til Danmark i Oktober 1864.

Det var meget beklageligt, at det ikke lykedes at faa det hjem forinden Krigserklæringen, for det vilde have været en udmærket Støtte ikke alene for Marinen, men ogsaa for Forsvaret ved Dybbøl og Als, da det med sit for den Tid svære Artilleri kunde have bragt de tyske Stillinger foran Dybbøl og paa Broager under en højst ubehagelig Ild, ligesom det i Forbindelse med „Rolf Krake“ kunde have voldt Tyskerne megen Vanskelighed ved Overgangen til Als. Danmark var betydelig større en Fregatten „Jylland“, 4770 Tons mod „Jylland“s 2400. Længden 263 Fod mod 199 og Bredden 48 Fod mod 43. Dybgaende omtrent det samme. 18 Fod 6 Tommer baade For og Agter. Maskinkraften var ogsaa betydelig større og Farten med fuld Kraft i smult Vande mellem 11 og 12 Knob. Skibet var helt bygget af Jern med et Panser fra øverste Dæk til under Vandlinien paa $4\frac{1}{2}$ Tomme. Armeringen bestod af 20 Stkr. 60-pundige riflede Kanoner, og 8 Stkr. 18-pundige riflede Kanoner fra Kanonstøberiet „Finspång“ i Sverige. Under Skydeøvelserne viste disse en udmærket Træfsikkerhed, saa de næsten blev Konstablernes Kælebørn. Fregatten var nærmest en Kontrast til „Jylland“, i det mindste hvad Skønhed angik, for den var efter vore Begreber ualmindelig grim, med lodret Stevn og en mærkelig rund, lodret Agterende over Vandlinien eller rettere fra Batteridækkshøjden op til øverste Dæk. Denne Overbygning var mindre end Batteridækket, saa der blev en Slags Vælgang uden om den i en Længde af 25-30 Fod og af en Kanonports Bredde.

Gamle Bekendte om Bord.

Rigningen var en meget svær Fuldskibs-Rigning med Jernmaster og alt staaende Gods af Wire, dog med Taillereb af Hamp-Tovværk. Saa vidt jeg erindrer var Mærsestænger, Bougspryd, Undertræer og Mærseræer ogsaa af Jern, medens Klyverbom, Bramstænger, Bramræer og Gafler var af Pitchpine. Dækkene var ligeledes af Jern, men for øverste Dæk og Batteri-Dækkets vedkommende belagt med Planker. Fra Bunden og op til Batteri-Dækket var Skibet forsynet med 5 vandtætte Skodder, og Banjerne til Mandskabet derved delt i 3 af hinanden uafhængige Rum, hvoraf vi fik anvist det agterste til Køjepladser og Kistebænke, og vi regnede straks ud, at dette var en Fordel, for saa kunde Skibssergenten ikke saa hurtigt komme fra den ene Ende af Banjerne til den anden, og der blev Tid til at undersøge, om der var noget af ens Ting, der flød, som det kaldtes, og i saa Tilfælde faa dem af Vejen, inden Skibssergenten paa sin Inspektionsrunde naaede at komme til agterste Banjer. Besætningen var beregnet til 450 Mand, men paa den omhandlede Rejse var vi kun 430. Jeg fik Nr. 402 og kom som Følge deraf paa Dronningens Kvarter som højre Fløjmand i Bakken. Tilrigningen var omtrent tilendebragt, da vi kom om Bord, saa vi fik ikke stort andet med den at gøre, end at slaa Sejlene under paa Bramræerne, til hvis Betjening vi blev udtaget til Stortoppen. Chefen var Kommandør C. N. *Schönheyder*, Næstkommanderende Kaptajn *Braag*, 3die Kommanderende og Batterichef Kapajn *Buchwald*. Af gamle Bekendte fra Fregatten „Jylland“ skal først nævnes Premierløjtnant Nielsen, vor tidligere Skoleofficer, Premierløjtnant F. Uldall, Baadsmansmath Nielsen vor Lærer i praktisk Sømandsskab, og Skibskokken, der forestod Madlavningen til Mandskabet. Kokken for Officererne tituleredes Mesterkok. Mandskabets Uniformering paa Fregatten „Jylland“ havde ikke været meget ensartet eller militarisk, for de blaa Skjorter, der kunde købes hos enhver Hosekræmmer, var af samme Slags som de, der i Almindelighed benyttedes af Koffardisøfolk, og Farven kunde ogsaa variere en Del, saa naar vi sammenlignede vort tarvelige Landgangstøj med de portugisiske og franske Orlogsmatroses, følte vi os nærmest som fattig Per Eriksen. I Fregatten „Danmark“ blev vi uniformerede med mørkeblaa, strikkede Trøjer (Jersey-Trøjer), som de ofte benyttes i større Lystfartøjer, og de saa jo ogsaa mere pyntelige ud, men var ikke meget varme, saa vi under Rejsen til Trondhjem og Opholdet der ofte frøs lumsk, naar vi ikke maatte

have vore Stortrøjer over dem, hvilket vi sjældent fik Lov til om Dagen.

Da Kommandoen var hejst, og vi var blevet inspicerede af Flaadeinspektøren, formede det daglige Liv om Bord sig omtrent som i S/F „Jylland“, dog kom vi ikke til Kalø Vig, men besøgte andre Havne og Fjorde i Danmark i en god Maanedes Tid. Vort længste Ophold var paa Kalundborg Fjord, hvorfra vi undertiden gik ud for at holde Skydeøvelser i Kattegat. Sejlmændene var der ikke mange af, og det var for saavidt ganske rimeligt, da „Danmark“ var en meget daarlig Sejler trods det betydelige Sejlareal. Hertil bidrog foruden Skibets Konstruktion, at Skruen ikke kunde hejses op, hvilket hæmmede baade Farten og Styringen. Under Opholdet paa Kalundborg Fjord havde jeg en Oplevelse, som jeg ikke var særlig glad ved, men var ganske uskyldig i. Chefen var meget kræsen med Valget af sine Gigoere, som næsten aldrig kunde ro ham tilpas og med tilstrækkelig lange Tag, og da han en Dag saa Lærlingene til Roøvelse, hvor jeg tilfældigvis var blevet agterste Mand eller Tagaar, maa min Røning have vundet hans særlige Bifald, for Fartøjet blev kaldt om Bord og jeg fik Ordre til at melde mig hos Chefen. Jeg blev naturligvis hed om Ørene og spekulerede paa, hvilken grumme Forseelse jeg maatte have begaaet, hvorfor jeg blev meget forbavset, da Kommandøren beordrede mig ned i sin Gig, der laa ved Falderebet og yderligere gav mig Ordre til at tage Plads som Tagaar, medens den fuldbefarne Matros, der ellers havde denne Bestilling, blev anbragt paa Sidetofte. Chefen tog selv Roret og kommanderede „Ro væk“. Han sagde derefter til mig, at jeg skulde vise hans Roere, hvorledes man skulde ro en Orlogs-Gig, og ro paa samme Maade, som jeg havde gjort i Øvelsesbaaden. Jeg blev højst ulykkelig, men det gik op for mig, at det i Særdeleshed var min Bevægelse i Ryg og Lænd agter over, naar Aarebladet skulde bringes frem over, der havde tiltalt ham, saa jeg svajede Ryggen efter bedste Evne, samtidig med, at jeg holdt den tillærte Takt mellem hvert Tag med skivet Aare. Disse Roøvelser gentog sig nogle Gange, indtil han mente, at Gigoerne havde lært, hvorledes han vilde have det, men de 8 Matroses var til at begynde med lynende arrige paa mig, indtil jeg fik overbevist dem om, at jeg var ganske uskyldig i, hvad der var passeret, og vi blev derefter helt fine Venner, og da særligt med Agterste Mand, der tog Sagen meget fornuftigt.

Om Opholdet i de danske Farvande er ikke særligt at bemærke. Kun skal jeg anføre, at der ikke som i Fregatten „Jylland“ blev taget særligt Hensyn til os Lærlinge, heller ikke med teoretisk Undervisning, men vi blev nærmest behandlet som indrullerede Letmatroses og maatte tage vor Tørn med baade tilvejs og tildæks, hvad vi sikkert ingen Skade havde af. Der blev ikke givet saa hyppigt Landlov som i Fregatten „Jylland“, men inden vi efter ca. 7 Ugers Ophold i danske Farvande afgik til Norge, havde dog hele Besætningen een Gang Landlov i København. Efter at have faaet Kulbunkerne fyldt og Vand og Proviant ombord paa Københavns Red, stod vi Nord paa gennem Sundet og Kattegat til Skagen, hvorfra Kursen sattes for Lindenæs. Vi gik stadig med Dampmaskinen, og Sejlene benyttedes kun, forsaavidt Vinden var gunstig, saa Sejlene kunde staa fulde, naar Kursen blev holdt. Det var en smuk Tur langs den norske Kyst, og særlig da vi ud for Christianssund havde faaet Lods ombord og derfra gik indenskærs til Trondhjem.

I Norge.

Selve Fjorden ind til Trondhjem er et meget smukt Farvand med de mange græsklædte Højder og smukke Bygder med livligt farvede Træhuse og Naaleskovs Partier længere tilbage. Vejret var smukt, men temmelig koldt, og paa de højeste Punkter af Baglandet laa der endnu Sne. Dagene var endnu i de sidste Dage af Juli lange paa Trondhjems Breddegrad, og rigtigt mørkt om Natten var det ikke, naar Himlen blot var nogenlunde klar. Vi ankrede tæt ved den gamle Fæstning „Munkholm“ og forsøgte at opfriske vore

Kundskaber fra den danske Historie om Griffenfeld, der sad fængslet der fra 1680 til 1695. Jeg havde haabet at det var lykkedes at komme over og bese Munkholmen, men der vankede kun en Gang Landlov i Trondhjem, og vi valgte saa at besøge Domkirken, der imponerede mig i høj Grad, særlig selve Kirkeskibet med de store Apostelfigurer og Koret. Vi saa ogsaa Olaf den Helliges Lønhammer eller maaske Bedekammer, og blev meget forundrede over dets meget ringe Størrelse og spartanske Udstyr. Kun et ganske smalt Vindue og til Sengested en muret Løibank, hvor der dog antagelig har været anbragt nogle tykke Bjørneskind, naar Kongen benyttede den til Sovested. Kirken var dengang under en gennemgaaende Restauration saavel udvendig som indvendig, men trods det var det en pragtfuld og meget interessant Bygning. Jeg købte 2 smukke Fotografier af den, som det ofte har glædet mig at se paa og opfriske Erindringen om mit Besøg i „den berømte Trondhjems Kirke“, som Oehlenschläger skriver i Tragedien (Axel og Valborg“). En af vore Oplevelser under Opholdet i Trondhjem var et stort Selskab som Chefen gjorde for en Del af Byens Honoratiore, hvorved vi Lærlinge fik Lejlighed til at assistere. Selskabet blev holdt ombord som sen Middag med paafølgende Bal, og Batteridækket fra Agterkant til Stormasten var indrettet som Spisesal, idet Rummet blev fraskilt Resten af Dækket med Sejldugs Presenninger og Sejl, og hele Rummet dekoreret med Flag og Vimpler foruden forskellige Opstillinger af Haandvaaben, blandt hvilke nogle Lysholdere af Bajonetter gjorde megen Lykke hos Gæsterne. Vi tyve Lærlinge blev fra Morgenstunden stillet til Disposition for de Officerer, der forestod Udsmykningen, og maatte hænge godt i med Pudsning og Opstilling af Borde og Bænke, med hvilke Officerernes Stole maatte kompletteres. Vi skulde ogsaa hjælpe til ved Borddækningen og Serveringen, af hvilket vi var stærkt optagne. Men Hensyn til Serveringen fik vi vore Pladser anviste, og der blev kun 2 Par til hver Tjener, saa vi burde nok kunde overkomme det. Jeg var ikke særlig erfaren eller dreven i at dække Bord eller servere, men et Par Kammerater fra velstaaende Hjem i København kunde optræde som Overtjenere og instruere os andre om, hvorledes vi havde at forholde os, saa det gik helt godt. Det var heldigt, at vi forinden Middagen havde faaet anvist vore Pladser, for der var en Del unge smukke Damer mellem Gæsterne, og dem vilde vi naturligvis alle helst have serveret for og assisteret med Overtøj o. s. v., men vi maatte pænt holde vore Pladser. Jeg var imidlertid heldig og fik en meget smuk ung Dame ved mit Bord, som aabenbart maa have været tilfreds med mit Arbejde, da hun gav mig sin smukke Buket, idet hun forlod Bordet.

Hjemrejse i Storm.

To Dage efter denne Fest forlod vi Trondhjem og gik først tilbage til Christianssund, hvor vi fortøjede i Havnen og fik Kulbunkerne fyldte. Det var en mærkelig Sejlads ind til den lille Havn, hvor vi fortøjede med Trosser fra Stævnen til den ene Side, og fra Agterenden til den anden Side, saa vi faktisk spærrede hele Havnebassinet. Det var en meget vanskelig Navigering mellem de mange Skær, saavel synlige som undervands, saa vi beundrede alle den norske Lods' Dygtighed. Vi laa kun et Døgn i Christianssund, og derefter begyndte den alvorligere Del af Rejsen. Det blev sagt ombord, at Chefen havde Ordre til at afvente en Storm i Atlanterhavet, for at se, hvorledes Fregatten vilde klare en saadan, og vi kom heller ikke til at vente forgæves.

Vel ude fra den norske Kyst blev Kursen sat S. V. over mellem Færøerne og Shetlandsøerne, stadig med Damp paa Kedlerne og moderat Fart, medens Sejlkraften blev benyttet, naar Sejlene kunde trække. Det var forholdsvis godt Vejr til at begynde med, men da vi kom ud i Atlanterhavet, stod der en Del Dønning, som fik Fregatten til at rulle og slingre ikke saa lidt, og da Barometret var faldende, blev Bovenbram og Bramræer givet tildæks og Stængerne strøgne. Naar jeg er saa inde i, hvad der skete før, under og efter den

nedenfor omtalte Storm, har det sin Grund i, at Chefen, da vi var kommet ud i Atlanterhavet, udtog en Lærling fra Kongens Kvarter, Søn af en Kunstmaler i København og min Ringhed til at føre en speciel Journal for ham paa Søvagterne. I et Slags Bestiklukaf eller Forrum til Chefkahytten var der anbragt foruden Barometer og andre Instrumenter, to Apparater til at vise Skibets Bevægelser i Søen, nemlig en Grademaal for Krængninger og en for Duvninger, og vi skulde nu hver halve Time i mindst 10 Minutter observere og nedskrive disse Bevægelser i en dertil indrettet Journal, hvor Barometerstanden, Luftens Fugtighedsgrad og Temperatur ligeledes noteredes, og endelig ved Vægtens Slutning Pejlingen af Vandstanden i Bunden af det agterste Rum i Skibet. Hvorfor han valgte os, ved jeg ikke, men det var en ganske betroet og interessant Bestilling. Medens Stormen var paa sit højeste, kom Chefen ofte ud til os, og vi havde Indtrykket af, at han aldrig sov i de Dage, og i alle Tilfælde ikke var til Køjs. Den vestlige Kuling tiltog efterhaanden, medens Søen rejste sig og Sejlføringen mindske til klodsrebete Mærsejl, Stagfok, rebete Gaffelsejl og Mesan, og med langsom Maskine blev Skibet lagt Bidevind for Styrbords Halse, hvor det arbejdede haardt. Kanonerne blev surret i faste Taljer, og for yderligere Sikkerheds Skyld blev der paa begge Sider trukket et svært Kabletoug bag om Lavetterne op over Bunden eller Druen paa Kanonerne, og disse Touge blev saa igen surret fast ud til Ringebolte iborde. Paa alt Inventar paa Dækket blev der lagt Ekstrasurringer, og Bramstængerne taget tildæks, for at mindske Vægten af Rigningen saa meget som muligt. Stormen tiltog stadig og Søen blev højere medens Vinden skagede sig noget Nord over, medens Skibet arbejdede meget haardt og tog en Del Vand over Dækket.

Den første Dag gik nogenlunde, og da Kokken ikke kunde styre Maden i de sorte Gryder, fik Mandskabet ingen Middagsmad den Dag, men maatte nøjes med ekstra Brændevin og Beskøjter. Til Aften lykkedes det dog Kokken at fremskaffe noget The, som vi nød sammen med de sorte Beskøjter.

Mand overbord.

Paa første Vagten tiltog Stormen og Søen stadig og Udkiggene paa Bakken blevet taget ind og anbragt med en Mand paa hver Side af forreste Kommandobro, hvor tillige den yngste Officer paa Vagten havde Plads. Der var stadig 4 Mand tilrørs ved det dobbelte Rat agter. Omtrent Kl. 10 paa første Vagten tog Fregatten en meget svær Overhaling efter en Braadsø, der slog ind over Styrbords Lønning mellem Fok og Stormast, og da Skibet rullede over til Luvart, blev den Styrbords Udkigsmand paa forreste Bro skyllet overbord. Det var en rask ung Halvbefaren fra Kerteminde, som alle godt kunde lide. Det lykkedes Løjtnanten og den anden Udkigsmand at holde sig fast, og saasart den første saa, at Manden var forsvunden, blev der raabt Mand overbord, og det blev forsøgt at kaste en Redningsbøje ud til Matrosen, der var en dygtig Svømmer. Det lykkedes ikke at faa nogen Redningsbøje til at falde i Nærheden af ham, og da Fregatten laa uden Styreevne, var det ikke muligt at komme ham til Hjælp. At forsøge at sætte en Baad i Vandet, vilde betyde den visse Død for de Folk, der skulde gaa i den, saa der var faktisk intet at gøre for at forsøge at bjerge den Overbordfaldne, men det var meget uhyggeligt at høre hans Raab om Hjælp, medens han kom længere og længere bort fra Skibet, der drev hurtigere ad Læ til end han, og det varede længe, før denne Uhyggefølelse fortog sig for den Vagt, der havde overværet Katastrofen, til hvilken jeg hørte. En Times Tid efter blæste forreste Mærsejl bogstavelig talt ud af Ligene, og der blev sendt Mandskab op for at beslaa Stumperne. At faa slaaet et nyt Sejl under var ikke muligt under de Forhold. Næste Morgen blæste store Mærsejl i Stykker, og der blev, da det var Dag, slaaet et andet Sejl under, som blev hejset op i klodsrebet Tilstand, men ogsaa dette blæse i Stykker og maatte beslaas bedst mulig.

Et Store Stængestagsejl, der blev sat, havde samme Skæbne, og alle de Sejl, der blev slaaet under og brugt under Stormen, var der ikke andre det Store Gaffelsejl, der holdt. Den anden Dag Stormen varede, var Vejret saa haardt, at det var umuligt at koge noget i Kabysen, og vi maatte derfor nøjes med Øj, Brændevin eller Rom og tørre Beskøjter. Der var nu ikke megen Appetit hos Størsteparten af Besætningen, der vistnok mente, at de aldrig kom til at se Land mere. Det var heller ikke saa rart at ligge i Køjerne, under de svære Overhalinger, særlig for dem med Køjeplads iborde eller i Nærheden af en Støtte, da der vankede nogle slemme Knubs under Skibets Overhalinger.

Vi to Lærlinge, som Chefen havde valgt til at føre hans specielle Journal, passede vort Arbejde, og da vi saa, at Skibet selv med et Krængnings-Udslag paa 45 Grader og undertiden noget over, stadig rejste sig igen, selv om det undertiden syntes at knibe lidt, var vi ikke saa ængstelige for, at det skulde kæntré rundt, naar blot Kanonsurringerne eller de Ringebolte, hvori de var anbragt, kunde holde, for dersom en af de svære Kanoner paa Luv Side havde slaaet sig løs, var den uden for al Tvivl gaaet gennem Skibssiden og Panserfregatten endt sine Dage sammen med hele Besætningen. Maskinen gik stadig langsomt fremad, men den kunde ikke holde Forskibet nogenlunde op imod Søen, saa Fregatten ofte laa og rullede helt tværs i denne. Den 3. Dag aftog Stormen noget, og jeg glædede mig over, at Barometret begyndte at stige ganske jævnt, og Søen var noget aftagende. Den Eftermiddag fik Mesterkokken lavet lidt Mad til Officererne og vi fik igen varm The. Da jeg spurgte Skibskokken, nærmest en ren Kæmpe, om vi ogsaa fik varm Mad, erklærede han, at det ikke kunde lade sig gøre med de store Beholdere. Mesterkokken kunde nok bikse lidt sammen i de smaa Kasseroller, som han behøvede. Vi klarede os imidlertid fin med Brændevin, The og Beskøjter og et lysere Humør. Under Stormen slækkedes Undervant og Stagevant saa meget, at disse, for at kunne støtte Master og Stænger med de svære Ræer, maatte stives af med Bomme, som anbragtes paa Ydersiden og surredes sammen med tværskibs Taljer og det var ogsaa det eneste, der var at gøre, da der ikke kunde være Tale om at sætte Vantene med Taljerebene som under almindelige Forhold.

Den 3. Dag kunde vi om Aftenen begynde at styre Kurs, og denne blev sat for Anløbet af Queenstowns Red, hvor vi ankom et Par Dage efter. Vi havde trods alt, arbejdet os noget Vester over under Stormen, og Grunden til, at Chefen ikke forsøgte at dreje Skibet under for et Drivanker med Oliepose forude, paa hvilken Maade det vilde kunde holdes bedre op mod Søen, maa vel være, at han var bange for ikke at have Driverum nok ind til den irske Kyst. Skibets Form med den lodrette Forstævn, yderligere forsynet med frempringende Vædder under Vandlinien, bragte det til stadig at falde tværs i Søen, hvorved det fik de stærke Overhalinger. Jeg er overbevist om, at Fregatten „Jylland“ med Skruen hejset, og underdrejet som Sejlskib, vilde have klaret den omhandlede Storm uden Spor af Havari, og vaget paa Bølgerne som en veritabel Fregatfugl gør det paa Sydatlanterhavet mellem Buenos Aires og Cap Horn under en halv Orkan.

Havde Stormen varet en Dags Tid længere, var det kommet til at knibe med Kullene for at naa ind til Havn, og det havde ikke været saa rart i Panserfregatten „Danmark“ at have været henvist alene til Sejlene, navnlig de Stumper, der var tilbage, og vi kunde ikke som Nutidens Skibe tilkalde en Bugserdamper pr. traadløs Radio.

Saasart vi var kommet vel tilankers paa Queenstown Red, blev Rigningen sat tot igen, Bramstængerne og Bramræerne hejset op og alle Spor af Stormen fjernet, medens Kulbunkerne blev fyldt op og der kom fersk Vand og Proviant ombord. Opholdet tog det meste af en Uge, inden alt var i Orden, og hele Besætningen fik Landtlov i 4 Skifter. Den eneste mørke Skygge, der for mit Vedkommende stadig hviler over Rejsen fra Trondhjem til Queenstown var den unge

Kerteminde-Sømands Død ved at blive skyllet overbord og hans forgæves Raab om Hjælp, som jeg efter saa mange Aars Forløb synes at kunne høre, naar jeg i Tankerne genopfrisker Erindringen om Rejsen. Ungdommen kommer jo heldigvis hurtigt over den Slags Hændelser, og vi nød Friheden og den tilstaaede Landlov. Da der ikke var meget at se i Queenstown, tog de fleste af os Lærlinge op til Cork, der efter Datidens Forhold var en stor, køn By. Det var blevet sagt, at de irske Damer gennemgaaende var ualmindelig smukke, hvilket vi dog ikke fandt var Tilfældet for Flertallet af dem, vi saa paa Gaderne og Restaurationerne, men jeg vil inderligere, at den smukkeste unge Dame, som jeg har set, sikkert var en ung mørkhaaret Skønhed, der sammen med en ældre Dame nød sin Eftermiddagsthe i en Kafé, som vi besøgte for at delikatere os med en Kop Kaffe og nogle Kager.

En Stil om Stormen.

Hjemturen til København gennem Kanalen og over Nord-søen foregik hele Tiden for Damp og tog ikke mere end en 5—6 Dage med godt Vejr og uden bemærkelsesværdige Oplevelser. Forinden Flaadeinspektøren kom ombord, blev der afholdt en Eksamen for Lærlinge baade praktisk Arbejde og lidt Teori. En af Opgaverne var at give en mundtlig Fremstilling af den omskrevne Storm og hvad der hændte under denne. Paa Grund af min Journalføring for Chefen havde jeg temmelig let ved at give en saadan, som skaffede mig den bedste Karakter for hele Holdet, og Chefen, der overværede vor Eksamen, lagde ikke Skjul paa, at han var meget tilfreds med min Fremstilling af Hændelserne under Stormen.

Chefen høstede ogsaa megen Anerkendelse fra Ministeriet for den Dygtighed, han havde udvist ved at føre Fregatten frelst i Havn.

Efter den sædvanlige Præstation af Skib og Mandskab for Flaadeinspektøren, der i alle Henseender forløb tilfredsstillende, gik vi ind i Flaadens Leje, hvor Kommandoen blev strøget og Skibet oplagt. Naar undtages den Tur over Nord-søen fra Glasgow til København, da Fregatten blev afleveret til den danske Regering, var det den første og eneste Rejse, som den kom ud paa som Øvelsesskib og den blev senere omdannet til Kaserne Skib, hvortil den benyttedes i nogle Aar, indtil den i 1900 udgik af Flaadens Tal, og efter at Panseret var blevet taget af, blev den solgt til Ophugning til et tysk Firma for en lille Brøkdal af det Beløb, den havde kostet i Anskaffelse og Vedligeholdelse. Til Sejlads i aabent Hav egnede Skibet sig absolut ikke og burde aldrig være blevet udstyret med en saa svær Rigning, men det kan roligt siges til Ros for de Arbejdere, der havde været beskæftiget med Bygningen, at det var solidt og smukt Arbejde, der var præsteret, ligesom det benyttede Materiale var første Klasses. Saavidt mig bekendt sprang der ikke en eneste Nagle under den haarde Prøve, Skibet var ude for i den 3 Dages Atlanterhavns Storm, og det Vand, der maatte pumpes op fra Rummene, medens den varede, stammede ikke fra sprungne eller utætte Nagler eller Bolte, men udelukkende fra de Søer, der kom over Boug og Lønninger og Utætheder i Kanonportene.

Nykøbing F., 1935.

OTTO SØTOFT



De døde Skibes Bugt

Sejlernes Kirkegaard.

Fjernt fra Danmark, langt borte i det sydlige Ocean, findes de døde Skibes Bugt. Den er der den Dag i Dag, og her ligger de gamle Sejlskibe berøvet alle de Grejer, der let kan fjernes; forladede Skrog, der maa raadne op, ligge og svaje for rustne Ankerkæder, der en skønne Dag brister, saa Resten af en gammel Skude driver paa Land eller tager Grunden paa en af Bugtens Sandbanker.

Her ligger Sejlere, der engang i deres Velmagtsdage som Havets Svaner fløj over Oceanet under Pyramider af snehvide Sejl og med Riggens Spindelvæv trendset og tjæret. De fløj til fremmede Lande og Byer, til ugæstfri, kolde Kyster eller til Egne, hvor Palmebladene viftede langs den hvide Strandbred. Sejlene slog i de stille Bælter, men stod vaade og fugtige for de brave Vestenvindes Pust, naar Kursen var „eastern down“. Sejlene blev sat til Tonerne af de gamle Sømandssange, de levede Livet med Reb ind og Reb ud, de stod fulde under Modvindens Pres og lænsede i Medvind som flyvende Skyer over et blaat Ocean, indtil Timen var inde, hvor Skroget var kølsprængt, Naaderne aabne, Rundholterne laskede og udtjent og den sidste Rejse gik til Sejlernes Kirkegaard. Forladt af Rederiet fortæres de gamle Sejlere Aar for Aar af Sol og Vind og af den faldende Regn. Forladt af Besætningen blev de bemandede af de Skarer af Søfugle, der hviler sig paa og tilsmudser de svingende Ræer og soltørrede Rundholter.

Ikke langt fra de gamle Skuders øde Kirkegaard ligger en stor, moderne Havn, som Trampskibene trafikerer, medens Motorlinerne danser forbi Bugten, der er aaben mod Syd og Vest. Fra Linernes høje Bro tager man den lange Kikkert og ser ind over den vaade Kirkegaard.

Man kan læse Navnene paa de døde Skibe. Yderst ligger en gammel Jernbark „Mary Low“, bygget i 1876, i en halv Snes Aar svingede Ræer og Gafler for Vinden, indtil den drev ind paa den Sandpulle, hvor den venter paa sin sidste Dag. Lidt Øst herfor, paa næste Gravsted, ligger et andet dødt Skib, den tidligere britiske Bark „Pavo“, bygget ca. 1880, dens Kæde sprang for Aar siden under en sydvestlig Storm, og nu ligger den kærtret med Dækket i Vand, dens algeklædte Bund skørnes af Solens Straaler og Søsprøjtet, og ingen ved, hvem den sidste Reder var. Man forsøgte engang at sælge den ved Auktion, men ingen bød paa det forhutlede Skrog, og Sandbanken beholdt sit Bytte.

Der ligger en gammel Firemaster „Ensenada“ fra 1889; den har ligger her siden 1920, og nogle Aar senere drev den i Land, saa hvem der vilde, kunde bruge dens Tømmer til Brændsel.

Ved Siden af ligger Skonnerten „Martha Small“, der anduvede Bugten som Havarist, blev forladt, blev beslaglagt og solgt, blev glemt og blev liggende.

Hist lyser i Maaneskin Skelettet af „Kings County“, en Nova Scotia Mand, der strandede og brækkede Kølen, og ikke langt derfra en gammel Bark „Charlotte“, Ingen-Mands Ejendom. Her er der set Rester af det, der engang var et Skib, en Lønning, et Spryd eller en Stump af en gammel søbidt Køl.

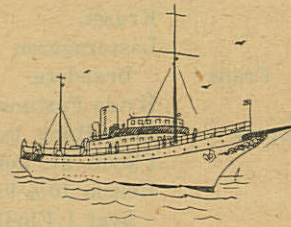
To Skibe blev bygget paa samme Værft, de startede første Gang samtidig paa Rejsen over de syv Have og mødte hinanden mange Aar efter i den friske Kuling, hvor luv Mærsebraser stod stive som Harpestreng, og hvor Vandet klukkede under Laaringen. De tonede Flag og kippede det for hinanden. De traf hinanden for tredje Gang i de døde Skibes Bugt, de smed sig paa Sandpullen med Lønningen i Vandet, med bristede Tove og skørede Stænger som Venner i Døden paa Sejlernes Kirkegaard.

En Nat kuler det op fra Sydvest, Søen sætter ind i den øde Bugt, den bryder over Sandbanker og Stenrøser og mod ensomme Spanter, der rager over Vandet som Ribbenene paa et stort Havdyr.

Saa lyder Klagesange over Kirkegaarden fra rustne Kæ-

der og fra Ræer, der vrider sig i Rakken; der knækkede et Spryd, hist springer en Planke, der gaar en Topstang over Bord i den Bugt, hvor Døden hersker, men hvor Mindet lever i Fortidens Eventyr om en ung, stærk Sejler, der hægt og tæt tog hver Dravat som en Leg, hvis Sejl blev fyldt af Livets Brise og hvis Skrog gav sig hen i den blaa Søs Favntag.

C. I. Speerscheider.



Fra Ekvipagens Arkivhylder

Af Oversøminemester Løjtnant C. B. Thostrup

Fortsat.

Faa Dage senere, den 2den Marts 1686 fremkommer imidlertid følgende supplerende Oplysninger vedrørende ovennævnte Forhold.

Elephanten biugt til Nyestad.	Fregat Elephanten.
Trey Croner biugt til Nyestad.	Graa Katt i Holland.
Mars i Lübeck.	Krused i Holland.
Mercurius i Blegind.	Lastdrageren i Findland.
Dragen i Sverig.	Hvide Fortuna i Holland.
Julius Cæsar i Sverig.	Fløyten St. Johannes i Find-
Laxen i Findland.	land.
Færøe i Holland.	Helena i Judland.
Swenske Falck i Sverig.	Haabet i Findland.
Delmenhorst ved Schield-	Søhesten i Sverig.
schjør.	Liden Charlotta i Norge af
Neptunus i Karlshaufen.	Fader Abraham.
Caritas.	Gallei Friderich i Holland
Straalsundsche Falch ved	giort.
Straalsund.	

Endvidere findes for 20. November 1686 „Liste over Hans Kongl. Mayst. Orlog-Skibe, Fregatter, Barquelonger, Brandere, fløyte-Skibe, Galiother, Jagter, deres Nafne og hurledes alting derved befunden og arbeidet er siden for leden Aars indgifne Liste“.

Denne Liste indeholder Oplysninger om Skibenes Eftersyn m. v. Her skal kun gengives Skibenes Dybtgaaende i Fod, „Dansch Maal“ agter og for, samt de smaa Rettelser og Tilføjelser, der berører Skibenes Bygning; (jeg erindrer om, at en „Underlegger“ er en Ponton).

Christianus Qvintus 21-18½.	Anna Sophia 18-16.
fuldendt her paa Holmen.	Fridericus Tertius 18-15½.
Printz Jørgen 20-17½.	Guldenlew 15½-13¾.
Sophia Amalia, ordineret af	Laxen 17-14½.
Sloopes; med første tages	Færøe 17-13¾ udi Findland.
ud af flaaden.	Nellebladet 17-14.
Churprintzen 17½-14½.	Schverdfisken.
Elephanten 20½-17½.	Tomleren 15¼-13.
Swanen 19¼-14¾.	Svensche Falk 16-12¾.
Trei Croner 20-17.	Schlesvig 15½-13¼.
Norske Løwe 19-16.	Svensche Haffrue, til en Un-
Mars 19-16.	derlegger apteres.
Mercurtus 18-16.	Dragonnen 11½-9.
Dragen 18½-15.	Engel Gabriel 14-11.
Christiania 17½-14¾.	Delmenherst 17½-14¾.
Charlotta Amalia 17-15.	Fliufvende Hiort 15-12, fuld-
Lindermen 19¼-16¾, af M:	bygt 1669.
Rubin i Norge.	Wrangels Pallays 15½-12.
Christianus Quartus 18-14.	Victoria 14¾-12¾.
Julius Cæsar, M: Scheldon	Hommeren 11-9.
skal reparere den og giøre	Neptunus 13¾-12¾.
den god.	

Jægeren, ordineret en Underlegger.	Freygatte Elephanten 7½-6½.
Heigren 12-10.	Postillionen 9-7.
Danske Hafrue 13-11½.	Wandhunden 7-6, ordineres til en Underlegger.
Pakan 10-10. M: Mathias Hermandsen.	Dend Nyebygte Jagt 7-6, bygt her paa Holmen.
Charitas 12-10½, en Brandere.	Graa Katt 12-10½.
Huide Falk 11-10.	Kruset.
Svermeren 12-10½.	Lastdrageren 14-12½, en Brandere.
Sæckepiben 6-5. M: Frans Scheldon 1686.	Hvide Fortuna 11-9½.
Fliufvende Falch, Straalsund.	Røde Hane, bygt ved Calmar.
Snaren Svend.	Fløyte St. Johannes.
Andricken 9-7.	Helena 10½-9¾, en Brander, bygt i Findland.
Fliufvende Abe 7½-6½.	Haabet 10-9¾, en Brander.
Hecla 10-10. M: Frans Scheldon 1686.	Gack med.
Mjonden.	Søhesten 7-6.
Fliufvende Fisk.	Jagt Charlotta Amalia 4½-4½.
Macrelen 10-10.	Gallei Friderich.
	Everen.

Det store nye Skib Nr. 1 paa Stabelen. Er ferdig paa 8 à 10 Dage til afløbe.

De tvende Skibe Anthonette og Fliufvende Ulf som ere ad Ostindien og Fortuna som er hjemkommen fra Vestindien.

Endelig findes for 17. Marts 1687 „Fortegnelse paa Kongl. Mayst. Skibe og Fartøyer som allerede er nummerede som følger:

Nr.	Skibets Navn:	29 Delmenhorst.
1	Christianus Qvintus.	30 Fliufvende Hiort.
2	Elephanten.	31 Christianssand er Fortuna som var nu sidst i Westindien.
3	Prins Jørgen.	32 Wrangels Paleis.
4	Churprintzen.	33 Victoria.
5	Suanen.	34 Hommeren.
6	Trij Croner.	35 Nepthunus.
7	Norsche Løwe.	36 Charitas var tilforn Jege-rens Nummer.
8	Mars.	37 Heigren.
9	Mercurius.	38 Danske Hafrue.
10	Dragen.	39 Pachan.
11	Christiania.	40 Anthoeneta.
12	Svenske Hafrue. N. B. er ophugen og gjort til underlegger.	41 Huide Falck.
13	Charlothia Amalie.	42 Suermeren.
14	Lindormen.	43 Fliufvende Falck, fra Strolsund.
15	Christianus Quartus.	44 Snaren Suend.
16	Laxen.	45 Andrichen.
17	Anna Sophia.	46 Fliufvende Abe.
18	Fridirich Tertius.	47 Mjonden.
19	Gylden Løwe.	48 Fliufvende Fisk.
20	Færøe.	49 Macrelen.
21	Nelleblad.	50 Ellephanten.
22	Fliufvende welf.	51 Postlionen.
23	Suerfischen.	52 Er Chalupe som ingen Schib hafuer.
24	Tomleren.	53 Er Chalupe som ingen Schib hafuer.
25	Suenske Falch.	
26	Sleswig.	
27	Dragonen.	
28	Engel Gabriel.	

Her for uden ere endnu de nye bygte Schibe som ingen Nummer hafuer."

En senere Fortegnelse (O. E. Holst, December 1921) indeholder de Skibe, som er bygget eftr 1692 paa Gammholm og Nyholm. Den begynder med Nr. 1, „Dannebrog“, og fortsætter til Nr. 50, „Ærøe“, i 1744; begynder derpaa igen med Nr. 1 („Fyen“ 1746) og naar Nr. 93 i 1807, en Fregat som ødelagdes af Englænderne; saa begyndes endnu en Gang med Nr. 1, det er „Phoenix“ i 1810, og vi er nu 1931 naaet til Nr. 151, Hs. Maj. Koongens Skib „Dannebrog“.

1689 havde vi 59 Skibe med 2141 Kanoner af 13,237 Mand. Ti Aar senere raadete Danmark i København over 65 Skibe med 2553 Kanoner og 15,857 Mand, i Glyckstad 6 Skibe med 100 Kanoner og 576 Mand og i Christianssand 7 Galejer med 49 Kanoner og 126 Mand.

Den 25. August 1699 døde Kong Christian den Femte, der havde genskabt den danske Sømagt efter at „Christian den Fierdes Møje næsten ganske var tabt“.

Flaadelisten 1710 talte 41 Orlogsskibe, 8 Fregatter, 13 Snauer, 3 armerede Skibe og Pramme, 2 Hukkerter og mindre Fartøjer, samt 13 Koffardiskibe. Tillige fandtes paa Elben 8 Fregatter og i Norge 8 Galejer, 6 Brigantiner og 7 Skiærbaade.

Dette Aar mistede vi den 4. Oktober „Dannebrog“, der med Commandeur Iver Hvitfeldt Teunissen som Chef sprang i Luften, men Svenskerne mistede 2 Orlogsskibe. Fjenden havde i denne Kamp 21 Skibe af Linie, hvorimod vi havde 26, men vore Skibe var svagt bemandede og, efter en Storm den 15. September, meget beskadigede; den 28. August havde vor Flaade 1800 Mand syge i Land og 1072 ombord.

27. April 1720 bestemte Fr. IV, at hver af de 6 Divisioner skulde have 4 Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Smaaskibe. Ved Frederik den Fjerdes Død 1730, var Flaaden i stort Forfald til Trods for, at denne Konge ved sin Regeringstiltrædelse overtog den af Niels Juel skabte danske Flaade med det nationalt organiserede Personal.

Flaadeprogrammet af 26. April 1737 bestemte Styrken til 1 Orlogsskib paa 90 Kanoner, 6 paa 80, 12 paa 70, 12 paa 60 og 9 paa 50 Kanoner, men af disse 40 Orlogsskibe fandtes kun 23, og af disse var i Virkeligheden 1735 kun 7 i brugbar Stand.

I det attende Aarhundrede møder vi videnskabeligt uddannede Skibsbygningsofficerer ved Siden af Praktikere.

Der foreligger en „Liste paa Hans Majs. nu havde Orlogsskibe af Linie, 12. September 1744.

Nr.	Navn.	Bygget	Nr.	Navn	Bygget
1	Christianus Sixtus	1733	18	Delmenhorst	1735
2	Elephanten	1741	19	Fyen	1736
3	Sophie Magdalene	1727	20	Svanen	1730
4	Prints Friderich	1727	21	Sydermanland	1715
	1744 forhudet i Dokken.			(erobret), 1742 faaet Hovedreparation.	
5	Justitia	1707	22	Laaland	1711
	1729 forhudet og 1743 været i Dokken.			1740 været i Dokken og faaet Hovedreparation.	
6	Nordstiernen	1715	23	Wenden	1742
	(erobret), 1731 forhudet og været i Dokken		24	Tree Croner	1742
	1743.		25	Nye Skib paa Bancke Stocken Nr. 48 bliver færdig til Afløbning udi Aar.	
7	Norske Løve	1734	26	Nye Skib paa Bancke Stocken Nr. 49 bliver færdig til Afløbning udi Aar.	
8	Dannebrog	1739	27	Heben Ebzer	1709
9	Jylland	1739		1730 faaet Hovedreparation.	
10	Princesse Lovise	1731	28	Island 1706 faaet stor Reparation 1738 dog tillige kiøp halet samt efter besigtelse af 15. November 1743 bleven forset.	
11	Princesse Charlotta Amalia	1731			
12	Princesse Sophia Hedevig	1731			
13	Mar-Grevinde Sophia Christiania	1732			
14	Tree Løver	1730			
15	Oldenburg	1740			
16	Dytmarsken	1732			
17	Sleesvig	1733			

27-28. Disse 2de Skibe er ey noget at gjøre stat paa uden til Reserva.

Dr. Lovise 1695, er ey at gjøre stat paa uden som Block Skib.

Løbe Nr. 1-18 er i Stand.

Schumacher."
(Fortsættes).

RESTAURANT „BRYGGERGAARDEN — ODENSE

vis à vis Ra dhuset

FØRSTE — STØRSTE — BEDSTE

Telefon 2896 — 6724 — 6625

HOFFMANN BANG — tidl. „Hotel Alssund“, Sønderborg

SYDFYNSKE DAMPSKIBSELSKAB

AKTIESELSKAB
SVENDBORG

Vejle Mælkeforsyning
og Flødefabrik

Vejle Andelsmejeri

Telefon 510.

Vejle

P. Saxbergs Skibshandel

Skagen

Telegram-Adresse: Saxberg

Rigstelefon 86

Nordjyllands Kul
Kompagni A/S

I. L. Hamre

Sejl-, Flag-, & Presenningfabrik

Aalborg — Telef. 381

anbefales.

Svendborg
Bock-Øl.

M. Steffensen. Cafe „Haabet“

Nyhavnsgade Aalborg Telefon 1847

Bedste Madsted i Aalborg.

Køb

Mejeriet „Ficaria“s

Mejeriprodukter

Tlf. 335 - 336

Harald Fischer

KORSØR — Telf. 96 - 104 - 339

Kolonial — Isenkram

Leverandør til Marinen

Marinere

besøger

Hotel Klubben

Skelskør.

A. LARSEN.

S. Andreasen,

Algade 22, Skelskør.

Bageri og Conditori.

Telefon Nr. 4.

Kun 1. Kl.s Varer bruges.

Forlang altid
Mejeriet Svendborgs
Produkter,

som er og bliver de bedste.

Telefon 191.

Marinere holder

Ferie i EBELTOFT

Ahl Strandhotel

Telf. Ebeltoft 190

1'ste Klasses Pension

Herligste Badestrand

P. M. Andersen

Chas. Mortensen

Sejlmager

Randers

Telte, Sejl, Flag og Presseninger

Autoriseret Forhandler af Marine-
foreningens Standere.

Søfarende!



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

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Helsingør

Etabl. 1881

Danmark

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe.
Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. — 2 Tørdokker og 1 Op-
haldsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.
Telegr.-Adr.: Skibsværftet. Telefon Nr. 40, 91 og 357

KAAS & SØRENSEN (Indehaver G. E. Olsen),
HELINGØR

KUL - COKES - BRÆNDE

En Gros & en detail.

Telefoner: 39 — 1139 — 57

English House

Østeraa 2 - Tlf. 3542

AALBORG

Har den Hat, som „Huer“ Dem

A. EVENSEN & Co. A/S

AARHUS

TLF. 509 & 529 TELEGR. „ADAM“

Brødrene Nielsen

Snedkermestre.

Møbel-Etablissement,

Algade 61, Aalborg.

A/S Chr. Boldsens Efterfølger

Jern, Staal, Metaller

Randers

M. Simoni, Aalborg

Jyllands ældste Vinhandel.

M. Kjærs

Smedie & Maskinfabrik

Aalborg

Telefon 2371 og 3443

Alle Marinere

mødes i

Industriforeningens Lokaler

NÆSTVED TELEF. 91

K. Kjeldgaard
Jern-, Staal og Maskinforr.
AALBORG

Aalborg Bogselskab

ved JACOB NIELSEN

Telefon 1265

HAVEHEGN

af Jerntraadfletning. - Eget Fabrikat.
Forhør Prisen paa mit Standard Hegn,
ops. paa Jernstolper i Cementblokke.

J. L. MOOSDORF, Aalborg

N. Ebbesensvej 11. Telefon 1578.

Aarhus Stevedore Compagni

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.



Fjedre

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

Skandinaviens største
og ældste Fjederfabrik.

A. B. Svenska Spiralfabriken,
Stockholm

D. F. J. F. T.

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 - HORSENS - TELF. 263

Installation af W.-C., BADEVÆRELSE og
CENTRALVARME

Chr. Jacobsens Maskinfabrik

Horsens - Telefon 1214

FRITSTAAENDE DAMPKEDLER

Medlem af Marineforeningen

Marinere besøger

Hirtshals Kro,

Feriegæster modtages.

Telefon 7

Dansk Møbelplade
og Finérfabrik A/S



Odense

Telf. 5188

Brd. Joh's. & Emil Franke

Svendborg

Kød - Flæsk - Paalæg

Leverandør til den Kgl. danske Marine

Jul. Th. Petersen

Mønsterbageriet.

Torvet 30 — KØGE — Tlf. 294.

Leverandør til Marinen.

ESBJERG

P. Rasmussen & Co.

Esbjerg

Repræsentant for A/S VØLUND

Lager af Reservedele

Maskinværksted

Kjøgx

JENSEN's Enkes Eftf.

JYLLANDSGADE 5
ESBJERG
Telefon 295

Bageri & Conditori

**A/S Vestjysk
Krystal-Isværk**

Nyhavn - Esbjerg
Telefon 65

leverer absolut fineste Is
til Fiskeribrug

Fanø Skibsværft

J. CHRISTOFFERSEN
Telf. Fanø 3

Reparation

Nybygning

Fiskefartøjer

Fogs Jernhandel

INDEHAVER: KAJ WOLHARDT

TIF. 143 **HORSENS** TIF. 143

P. C. Østergaard

Flytteforretning
Transportforretning

Prinsensgade 21 - Aalborg
Telefon 1412

**Vesterbyens
Mejeri's Produkter**

er altid 1. Klasse

ESBJERG

Medlem af Marineforeningen

**Vi mødes hos
Danckwardt**

Bar intime — Lysthave
Vinstuepriser — Cabaret Kr. 1,50
Koncert hver Aften
Harmonika

Lemvig Mejeri - TIF. 105

Kontrolleret Børnemælk, Jersey Mælk, Langtids-pasteuriseret Sødme
Vellagrede Ostersorter, Fineste Dessert Fløde-Is

A/S Hannibal Sander

Emdrup

Rensning - Farvning - Vask

Fabrikstelefoner: 2752 — 2753 — 605

Amk. Gummi Industri



Vesterg. 3 v. Gl. Torv,
Kbh. K. Forl. ill. Ktlg.
gratis. Tlf. By. 4195.

Specialforr. i hyg. Artikler

J. H. SCHULTZ A/S

omfatter **Bogtrykkeri
Bogbinderi
Forlag
Boghandel
Announcebureau**

og kan derfor give den bedste samlede Service

Niels Juels Gade 12 — Central 1195 — København K.

I. CHR. ANDERSEN

Ost

Vimmelskaftet 41, Telf. 1345 og 14345

**Den Elektriske
Skomager**

CHRISTIANSHAVNSTORV 2

Vi reparerer Deres Fodtøj
hurtigt solidt og billigt

Udvalg i Skotøj

TELEFON AMAGER 4896 y

12 Krone. 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.

Aldrig bedst og billigst.

Smør- og Kaffelageret „GAMA“

Fredericiagade 27 Telefon Palæ 199

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)

Æneste virkelige Sammenbrændings-Anstalt.

Anbefales af Kgl. Porcellæns-Fabrikker.

Tlf. Palæ 347 x., Tlgr.-Adr.: „Klinke-Peter“.

Alt hentes og bringes.

Trykt i 6000 Eksemplarer.

Kjær & Sommerfeldt
Kgl. Hof Vinhandler



Gammel Mønt 4
København

**De forenede
Vognmandsforretninger**

Gasværksvej 6

Telefon 140 — 401 — 1671 — 2709



Papir — Bogtrykkeri — Protokoller
Hovedforhandler af Statens Papir

D. R.

T



Hvis De skal

leje Haandklæder, Viskestykker, Duge eller

Servietter bliver De bedst betjent ved

A/S Soigneringsanstalten „ADAM“

Brolæggerstræde 9 forhen Vimmelskaftet 38

C. 3246

**N. A. Jørgensen, Adelgade 90
TRÆLASTHANDEL**

Telefon 11548 og Palæ 161

Mahogni, Fyrretræ, Egetræ, Whitewood,
Finér, Kehlde Lister, Tagpap.

M. Olsens Bogbinderi

Vesterbrogade 41 B.

København V.

Telf. Vester 8231.

Lehmann Jensen

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNING-
ASSURANCE- &
HAVARI-AGENTUR

KØB OG SALG AF
SKIBE

SPEDITION

LEMVIG

Drik

CEDERHOLMS PALÆ LIKØR

OSCAR CEDERHOLMS VINHANDEL

Dr. Tværgade 29

Grundlagt 1898 Telf. Palæ 160

Det anbefales gamle Marinere
at besøge

Café Torvet

CHRISTIANSHAVNSTORV 4

Indehaver: Henrik Glad

Medlem af Marineforeningen

Naar De siger Dans

maa De ogsaa sige:

Andersen & Jensen

Skandinaviens største Danseinstitut.

Telf. Central 4430

O. & C.