

UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

ORGAN FOR SØVÆRN OG SØFART

5. AARGANG

REDAKTØR: KAPTAJN H. EWALD

HÆFTE X

AARSABONNEMENT 3 KR.

UDGIVER: MARINEFORENINGEN
EKSPEDITION: FORENINGENS KONTOR
MØNTERGADE 22, MEZZANINEN, TELEFON: BYEN 3448
ANNONCEEKSPEDITION: DR. DAGMARS ALLÉ 22
VALBY — KØBENHAVN, TELEFON: VALBY 828 x

ENKELTE NUMRE 25 ØRE

FORENINGSMEDDELELSER M. M.

VED E. W. MARSTON, VALDEMAR SCHOU og AXEL IUEL

Formanden har paa Hans Majestæt Kongens Fødselsdag den 26. September telegrafisk overbragt Hans Majestæt Marineforeningens allerunderdanigste Lykønskning og derefter modtaget Telegram med Allerhøjstsammes Tak og Hilsen til Marineforeningen.

KØBENHAVN-KREDSSENS SKYTTELAUG

Møder afholdes i »HARMONIEN«, Nørrevold 23, Kl. 7
Aften følgende Mandage i Vintersæsonen:

1918: Den 25. November	1919: Den 17. Februar
- 9. December	- 3. og 17. Marts
1919: Den 6. og 20. Januar	- 7. og 21. April

Samstedts vil der forefindes Lokaler til Kortspil m. v.
for de Medlemmer af Lokalkredsen, som ønsker at deltage i
Sammenkomsterne.

Bestyrelsen.

MARINEFORENINGENS HUS

I »Under Dannebrog«s Januarhefte 1917 blev der under Mærket »—r« slaet til Lyd for den Tanke, at vor Forening skulde lægge Kræfterne i for at blive i Stand til at sætte Foden under eget Bord — og der er jo næppe Tvivl om, at Medlemmernes bundne Tanke ved denne Opfordring til en fælles Anspændelse til fælles Gavn, udløstes i — om ikke andet, saa dog en stiltiende Indrømmelse af Tankens Berettigelse og Ønskeligheden af at se den virkeliggjort. Forfatteren til ovennævnte Artikel

ønskede sikkert gerne at have faaet nogle Udtalelser fra Medlemmer angaaende denne betydningsfulde Sag — men paa en enkelt Undtagelse nær, der fandtes i Februarhæftet 1917 af »U. D.« fremkom der intet, og det er vel derfor ikke uberettiget deraf at drage den Slutning, »at den, som tier, samtykker.«

Utvivlsomt vil enhver af os gerne være med i Arbejdet for denne Sag, ogsaa fordi vi trænger til alvorlig Samling om Formaal udover de rent kammeratlige og selskabelige

som — det være sagt strax — Krigsaarene og disses utallige Hindringer har trængt os ud i, og da særlig i Københavnkredsen.

Allerede for Aar tilbage har Spørgsmaalet om eget Hus været drøftet i Bestyrelsen, baade Hovedforeningens og den københavnske Lokalkreds — men ganske naturligt har man følt et Tryk over sig og en Lammelse af det friske Initiativ, affødt af de Tider, vi lever i.

Men ingen gode Tanker kan jo dø, forinden nye er spiret af deres Frø, og Tanken om en Fællesbygning for alle Kredse Landet over er ikke død, fordi der har været Tavshed om den.

Man har besluttet nu at indlede en Aktion til Bygnings-sagens Fremme og retter hermed en indtrængende Appel til hvert af vore Medlemmer Landet over om at være med, i Haabet om, at Sagen nu maa kunne startes under lysere Udsigter til Held og Fremgang end i Aarene forud.

Vi skal nedenfor kort gøre Rede for den Form, hvorunder man har tænkt sig at gribe Spørgsmaalet an under Forudsætning af Medlemmernes Billigelse:

At skaffe sig eget Hus er selvfølgelig en Landssag —

alle bør være med og alle bør have lige Ret til at sætte Foden under eget Bord i dette Hus.

Om Bygningens Rumforhold og Beliggenhed er det for tidligt at tale, men saa meget kan dog siges, at man har tænkt sig foruden Foreningslokaler med Restauration tillige at kunne byde Søfolk og Værnepligtige af Søværnet Opholdslokaler, Læse og Skrivestuer, Depotrum for Tøj m. m., og endelig, — for Rentabilitetens Skyld — at have en Del af Bygningen disponibel for Udlejning til Kontorer eller lignende.

Det vil blive foreslaet at give Medlemmerne og hvem der iøvrigt maatte ønske at støtte Sagen, Lejlighed til at købe Andelsbreve à 10 Kroner; mindre Bidrag vil kunne samles, til Beløbene naar 10 Kroner, hvorefter Andelsbrevet udstedes. Man haaber paa denne Maade at kunne faa samlet et Grundfond, som vil tillade det »Ejendomsudvalg«, der tænkes nedsat af nogle af Foreningens og Lokalforeningernes Bestyrelses-Medlemmer, suppleret med et Antal af Kredsenes Medlemmer, at se sig om efter den gunstige Lejlighed til at skaffe Marineforeningen sin faste Borg, Samlingsstedet og Udgangsstedet for en travl Virksomhed til vore Sømænds Gavn.

M.



NYE MEDLEMMER

Aarg. f. aftj. Værnepl.	Navn	Stilling	Adresse	Aarg. f. aftj. Værnepl.	Navn	Stilling	Adresse
1887-93	Bendixsen, N. Bengtsson, B. Bentsen, A. H. V.	Snedkermester Overassistent Læge	Aarhus Kbh. Hjørring	1913	Larsen, A. —, J. V. Lillie, Max	Arbejdsmand Bogholder	Aarhus Aarhus Kbh.
1905 1904 1876	Cadovius, Joh. Christensen, I. C. Christiansen, H.	Værkfører Portør Tømrermester	Kbh. Helsingør Væggerløse, Nykøb. F.		Mortensen, N. Møller, Chr. —, Th. —, V. M.	Skibshandler Skomager Kommis S. omager	Aarhus Aarhus Aarhus Aarhus
	Duhst, S. H. L.	Assistent	Kbh.		Nielsen, A. —, H.	Møbelfabrikant Maskinist	Helsingør Frederiks- sund
	Enemark, K.	Kæmner	Aabyhøj, Aarhus	1917	—, H. —, L. Nyholm, O. —, R.	Skibshandler Lagerformand Skibshandler Skibshandler	Aarhus Aarhus Aarhus Aarhus
1899	Fast, S. S. Frederiksen, K. H.	Købmand Murer	Aarhus Kbh.		Olsen Olsen, V. A. Ostermann, F.	Kaptajn Montør Manufakturhdl.	Aarhus Kbh. Kbh.
1882 1898	Hagen Hansen, E. H. —, N. —, V. C. O.	Havnemester Kelner Havneassistent Kleinsmedem.	Helsingør Kbh. Aarhus Aarhus	1893	Petersen, C. Petersen, C. Petersen, P. L. Poulsen, A.	Vognmand Rorsbetjent Dampskibsfører Købmand	Aarhus Aarhus Kbh. Aarhus
	Ingholdt, I. C.	Hotelejer	Frederiks- sund		Rich, Th.	Maskinmester	Vejle
	Jensen —, A. —, H.	Kaptajn Befragter Restauratør	Aarhus Aarhus Vejle	1889	Schweigler, C. P. Scøth, S. H. S. Skoog, C. Steffensen, C.	Bagermester Sømand Kommis Murer	Aarhus Aarhus Aarhus Neder Draa- by
1911 1908	—, J. —, J. —, J. —, N. C. —, S. —, S.	Ingeniør Skibsmæglerfm. Fiskehandler Fiskehandler Fiskehandler Skibsfører	Aarhus Aarhus Aarhus Aarhus Aarhus Aarhus	1916	Sørensen, E.	Maskinarbejder	Aarhus
	Jhonsen, J. M. Jørgensen, M. P.	Ølhandler Slagtermester	Aarhus Aarhus	1902	Wendelbo, Frd. Winterskov, C.	Skibshandler Kommis	Aarhus Aarhus
1915	Knops, J. Krog, Niels	Kommis Maskinist	Aarhus Frederiks- sund				



KØBENHAVN-KREDSSENS TUR TIL HELSINGØR

OG BESØGET PAA HANDELS- OG SØFARTSMUSÆT PAA KRONBORG
DEN 13 OKTOBER 1918

Helsingør-Turen var ikke begunstiget af Vejret, forsaavidt som en tæt Taage laa over By og Land hele Dagen og betog baade den langsommelige Kystbanetur og den gamle By ved Kronborg det meste af den Tiltrækning, som klart Vejr og Sol ellers kan forlene dem med. Dog syntes Vejret ikke at influere uheldigt paa de 100 Deltageres Humor, da de stuedes sammen i Toget, hvor det bedst kunde falde — et Forsøg paa at faa reserveret os samlede Pladser var ikke lykkedes — men Stemningen syntes ikke at lide derunder.

Efter Ankomsten til Helsingør modtoges vi af Repræsentanter for dennes Lokalkreds med Formanden, Kaptajn Møller, i Spidsen, og efter at være samlede paa Havnepladsen begav man sig paa Vej til Kronborg. Det disede, tunge Vejr med dryppende Træer og faldende, gule Blade i den lange Alle over Grønnehave gav en ejendommelig Stemning, som kun brødes af Sirenerne Brøl paa Lappegrundens Fyrskib og Kronborgs Søbatteri. Indtrykket af Kronborg Slotsgræs er i sig selv mægtigt og skönt, og Virkningen ikke mindre paa en taaget Dag, hvor Taarne og Tinder dukker frem af Taagehavet. Flere af Deltagerne var for første Gang paa dette historiske Sted, paa hvilket et Besøg altid er en Oplevelse, ogsaa for den, som har været der talrige Gange før — der er altid nok at se og beundre. Men det var Handels- og Søfartsmusæet, Turen gjaldt, og snart var Deltagerne ad den brede Vindeltrappe naaet op til Nordfløjens 1ste Sal, hvor Musæet er anbragt i de herlige gamle Kongeværelser. Selv om Samlingerne ifølge deres Natur er i høj Grad vidtomspændende, mærker man dog straks den kyndige Haand, som har forstaaet kronologisk og fagligt at skille Tingene fra hverandre og faa et Hele ud af disse mange Genstande, der tilsammen giver et hidtil ikke eksisterende Overblik over Landets Storhedstider i Handel og Søfart, lige fra Ove Geddes dristige Togt under Chr. IV til Ø. K.'s Sejrstog med de første Motorskibe. Den Blanding af Handel, Søfart og Kolonisation, som repræsenteres ved »Kgl. grønlandske Handel«, har sin egen højst interessante, halvt etnografiske Afdeling, som med Rette vakte megen Opmærksomhed. Man maatte kun beklage, at Tiden var saa knap, at kun et flygtigt Indtryk kunde faaes af denne meget interessante Samling, der utvivsomt snart vil trænge til mere Plads, hvad man meget maa haabe, det vil lykkes at skaffe den.

Musæumsinspektør Lund har her nedlagt et stort Arbejde, som sikkert vil finde sin Paaskønnelse ved Aar for Aar stærkt stigende Besøg og yderligere Rumudvidelser paa dette enestaaende skønne Slot. Kun den fremskredne Tid nødte Deltagerne til at forlade Musæet, og man begav sig tilbage til Byen til Fællesspisningen paa

Jærnbanehotellet. Ved Bordene i Festsalen samledes c. 130 Herrer, og efter at den første Hunger var stillet, takkede Overretssagfører Schoustrup, paa Københavnerne Vegne, for den venlige Modtagelse i Helsingør, for hvilken Tale Kaptajn Møller kvitterede, idet han tillige udtalte Haabet om fremtidigt godt Samarbejde med Københavnsafdelingen. Arkitekt Marston bragte Forsamlingens Tak til Musæumsinspektør Lund, og denne udtalte sin Glæde over at have kunnet vise sin Samling frem og ønskede Marineforeningen Held og Fremgang. Overretssagfører Schoustrup talte for Marinen, for hvilken Tale Lodsolderland Kommandør Bardenfleth takkede og udbragte et Leve for Flaget.

Endnu talte forskellige Herrer, og blandt Aftenens Begivenheder bør særlig noteres en Indsamling til Fordel for Enkerne efter de fornylig ved en Minesprængning forulykkede to Fiskere. Indsamlingen gav 227 Kroner, som vil blive overrakt de Efterlevende med en Halvdal til hver.

Taler og Sange vekslede indtil Tiden til Opbrud var kommet; nogle fortsatte Samværet i Helsingør, medens andre begav sig til Toget.

Vi sender vor Tak til Helsingørskredsen for en interessant Dag, som forhaabentlig vil efterfølges af mange flere ad Aare. M.



GULDBRYLLUP

En gammel Mariner, flv. Skibsbygger, nu kgl. Vejer og Maaler i Præsto Peter Poulsen fejrede Guldbryllup den 30. Oktober d. A.

Han aftjente Værnepligten om Bord i Fregatten »NIELS JUEL« i 1864 og var i Slaget ved Helgoland Kanonkommandør ved Kanonen Nr. 9. Hans Nummer om Bord var 73.

Han er af Hs. Maj. Kongen benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og den gamle Veteran, der er agtet og afholdt af alle, han kommer i Berøring med, fortæller gerne om den store Dag ved Helgoland, der ganske naturligt er hans Livs stolteste Minde.



Paa given Foranledning skal man anmode om, at Begæring om Foreningens Fane til Begravelser indgives til Foreningens Kontor i saa god Tid, som det er muligt.



Medlemmerne anmodes om at anmelde Bopælsforandring!



HANDELSFLAADERNE UNDER VERDENSKRIGEN

FØRSTE HALVAAR 1918

(SLUTTET)

HOLLAND

I Marts 1918 fik Holland et Ultimatum fra Ententen, der fordrede at overtage 500 000 Tons hollands Tonnage. Grunden til denne Fremgangsmaade havde ganske naturligt sin Rod i en følelig Tonnagemangel; hvis der var rigelig Tonnage greb man sikkert ikke til en Forholdsregel, der kun til Nød kunde forsvares med teoretisk Juristeri. Samtidig forlangtes jo ogsaa Tonnage fra Sverige, idet 400 000 Tons af Sveriges Handelsflaade skulde gaa i Tidsbefragtning for Ententens Regning.

Praktisk talt var dette ikke nogen stor Forandring i Forholdene, da det meste af den neutrale Tonnage allerede var rekvireret af Ententen eller laa i de Allieredes Havne. Forskellen laa nærmest i, at Skibene nu skulde gaa i Timecharter, som vilde blive ufordelagtig for Rederne.

Paa de hollandske Skibsværfter er der i Foraaret 1918 henvend 430 000 Br. Reg. Tons under Bygning eller bestilt, heri er dog ikke medregnet Krigsskibe og Flodfartøjer. Men i Holland lider man som i andre Lande ogsaa under Materiale-mangel, og det er derfor umuligt at sige, naar Skibene kan blive færdige.

Af samme Grund har de hollandske Skibsværfter nu betydeligt indskrænket Virksomheden. Da de fleste Materialer kommer fra Tyskland, vil det føles haardt for den hollandske Skibshygning, hvis Tyskland helt standser Eksporten. Influert heraf er man i Holland som i de nordiske Lande gaaet over til at bygge Betonskibe og har anlagt saadanne Værfter i Krimpen og Rotterdam.

FRANKRIG

Den franske Skibshygningsindustri er ramt af den Katastrofe, at man mere og mere lider under Materiale-mangel og Mangel paa Arbejdskraft, hvorfor man næsten fuldstændigt har maattet indstille al Virksomhed paa Værfterne, selv Reparationsarbejder gaar det saa smaat med, at mange havarerede Skibe ligger i franske Havne og venter paa at blive gjort i Stand, indtil Arbejdskraft kan afses fra Hærstyrelsen.

Aaret 1917 var meget kritisk for den franske Handelsflaade, fordi de franske Tab i U-baadskrigen mer end fordoblede sig. I Begyndelsen af 1918 var Tabene mere end 700 000 Tons, d. v. s. Krigstabet beløb sig til 28 0/0.

Vanskelighederne ved at skaffe Tonnage bliver derfor stadig større og større, især da de fleste Lande har forbudt alt Skibssalg til Udlandet; hvert Land maa nu se at klare sig selv.

Men de franske Skibsværfter har under Krigen hovedsagelig været beskæftigede med Krigsarbejde, og de til Handelsskibene oprindeligt anskaffede Maskiner blev beslaglagt til Krigsformaal.

Derfor har de franske Skibsværfter i de 3 første Krigs-aar kun færdigbygget 26 Skibe med ialt 51 000 Br. Tons, og flere Skibe, som allerede i Efteraaret 1914 stod paa Stabelen, er endnu i 1918 ikke fuldført.

Der blev i Foraaret udstedt et Dekret, hvorved alle franske Handelsskibe blev stillet under Statens direkte Ledelse. Man vil centralisere og lede Anvendelsen af alle franske, allierede og neutrale Skibe, som er stillet til Frankrigs Disposition.

ITALIEN

Ved Krigens Udbrud bestod den italienske Handelsflaade af 1 177 Skibe paa tilsammen 1 736 545 Br. Reg. Tons. Endvidere fik Italien en ret stor Forøgelse af sin Handelsflaade ved at beslaglægge de tyske og østerrigske Skibe, som befandt sig i de italienske Havne. Tonnagen blev yderligere forøget ved Indkøb af spanske, amerikanske, japanesiske og norske Skibe, men paa den anden Side har Italien lidt et stort Tab ved Krigshændelser.

Da det gik smaat med Skibsbygningen paa egne Værfter, bevilgedes der store Statsmidler til Understøttelse for den italienske Skibsbygning, der blev tillige truffet andre Bestemmelser til Gavn for Handelsflaaden ved at Tolden paa Skibsbygningsmateriel og paa færdigbyggede Skibe helt eller delvis blev ophævet. Regeringen kontraherede selv Skibe paa tilsammen 240 000 Tons, disse Skibe var paa ca. 8 000 Tons hver; det første blev leveret i Efteraaret 1917, og de fleste andre i Foraaret 1918.

Ved privat Initiativ dannedes et Syndikat, der i Foraaret har faaet ca. 120 000 Tons færdigbygget. Dette Maal kunde dog kun naas ved at Storbritannien havde paataget sig at levere 50 000 Tons Materialer.

Den italienske Skibsfart og Skibsbygning har saaledes gennemgaaet en betydelig Udvikling under Krigen, der er bygget flere Skibe i Italien end i Frankrig, og alt i alt vil Italien være vel rustet til at møde Konkurrencen efter Krigen.

SPANIEN

Før Krigen fandtes der i Spanien kun ca. 40 Rederier med ca. 100 Mill. Pesetas Kapital. Men siden Krigens Begyndelse er der i Spanien startet over 30 ny Rederier med mere end 80 Mill. Pesetas i Aktiekapital. Denne Lyst til at danne ny Selskaber er vokset med Handelsflaadens Tilbagegang; Flaaden gik fra 1915—1918 ialt 200 000 Tons tilbage. Aarsagen til denne store Tilbagegang maa søges i, at saa mange Skibe blev solgt til Udlandet, medens der ingen nævneværdig Tilgang har fundet Sted, siden Krigen begyndte. Nu bygges der imidlertid ret livligt, men Byggetiden er lang.

Den spanske Skibsbygningsindustri har under Krigen faaet en stor Chance, da man ikke mere kan købe Skibe i England. Dette har været til stor Gavn for den spanske hjemlige Skibsbygning, særlig da Landets Produktion af Skibsbygningsstaal let kan gøres større.

Før Krigen fandtes der forholdsvis faa Skibsværfter i Spanien, som var i Stand til at bygge større Skibe. Det var egentlig kun Statsværftet i Ferrol og det under Statens Ledelse staaende Værft i Cartagena, man kunde regne med. Det største Skibsværft, som byggede Handelskibe, var Campania Enskalduna i Bilbao, som nu har udvidet sin Bedrift, medens der i Bilbao i 1916 startedes et nyt Værft med engelsk Kapital. I Taragona dannedes et større Værft med Tørdok, hvor der kan bygges Staalskibe op til 10 000 Tons. Ogsaa i Valencia anlægges der fire Beddinger til Byg-

ning af 10 000 Tons store Skibe, og i Cadiz moderniseres et ældre, nedlagt Værft.

Ved alle disse Skibsværfter er der nu i Foraaret 1918 ca. 100 000 Tons under Bygning, og i Aaret 1918 kan man regne med, at 30 000 Tons bliver færdigbyggede. I Forhold til Tiden før Krigen betyder dette en stor Udvikling i Skibsbygningsindustrien, thi selv det største Skibsværft, nemlig Campania Enskalduna i Bilbao havde tidligere ikke mere end 5 000 Tons ad Gangen under Bygning.

DE FORENEDE STATER

At Nordamerika har kastet sig over Skibsbygning efter en ganske enorm Maalestok er almindelig bekendt, det er maaske bekendt, at Amerika til Dato har naaet alt, hvad det har lovet.

»Shipping Board« havde ved Aarets Begyndelse ved 114 Skibsværfter afsluttet følgende Kontrakter: 375 Træskibe med en samlet Tonnage paa 1,3 Mill. Tons, 58 compositebyggede Skibe med ca. 200 000 Tons og 807 Staalskibe paa tilsammen ca. 6,1 Mill. Tons. Dette bliver ialt 1 240 Kontrakter andragende 7,6 Mill. Tons; endvidere fandtes 400 projekterede Ordre, andragende ialt 3,3 Mill. Tons. Tilsammen 1 640 Skibe med ialt 10,9 Mill. Tons.

Man haaber i U. S. A. at det meste af den Tonnage, der allerede er rekvireret og kontraheret skal være færdig i Løbet af indeværende Aar. »Shipping Board« vil ikke spare sig nogen Anstrengelse for at faa mindst 6 Mill. Tons stillet til Disposition i dette Aar. Ved Slutningen af første Halvaar er den første Million Tons allerede færdig, og hurtigere og hurtigere vil det gaa for hver følgende Maaned.

I ovenstaaende indgaar ogsaa de »fabrikerede« Dampere, ialt 210 Dampere paa fra 7 500 til 9 000 Tons. De forskellige Dele til disse Dampere bestilles hvor som helst, og S sammensætningen sker ved Skibsbyggerier, der er anlagte i det Øjemed. Om Skibene bliver Førsteklasses er en Ting for sig, Amerikanerne vil have deres Tonnage, Kvaliteten kommer saa i anden Række.

I Øjeblikket vil »Shipping Board« ikke forlange ny Bevillinger af Kongressen, men skulde Forholdene kræve det, siges der ikke at være noget til Hinder for, at Skibsværfterne i 1919 vil kunne bygge ca. 10 Mill. Tons. Efter et Par Aars Forløb vil Nordamerika da eje Verdens største Handelsflaade. Kan dette naas i Krig, hvormeget kan man da ikke bygge under Fredsforhold. Der kommer heraf den Fare, at Verden i Løbet af forholdsvis kort Tid vil faa altfor megen Tonnage. Konkurrencen vil da blive stor, og hvorledes vil det under denne Kamp gaa for de smaa Nationer.

Ny amerikanske Bestemmelser, som traadte i Kraft den 1. Februar, bant faktisk de Rederier, som havde Skibe i amerikanske Havne, paa Hænder og Fødder. For at faa Kul og andre Fornødenheder maatte Rederierne ligefrem slutte Kontrakt med »War Trade Board«, hvorved de stillede alle deres Skibe under de amerikanske Myndigheders Kontrol. Rederierne skulde rette sig efter hver ny Bestemmelse, som udstedtes, paa Opfordring stille Tonnage til Ententens Brug, modtage de Allieredes Fragsatser, tage anden Besætning om Bord, hvis det krævedes, kun udføre Rejser som paa Forhaand var godkendt af Ententen, og de kunde ikke sælge noget Skib uden de samme Myndigheders Tilladelse.

Amerika tiltvang sig saaledes paa en Maade en Slags Overhøjhed over den neutrale Tonnage.

I Marts-April i Aar var man i Hovedsagen færdig med at anlægge alle de ny Værfter, hvoraf mange blev anlagt paa Steder, hvor Grunden først maatte planeres, før Beddinger kunde anlægges. Der var da allerede 236 000 Mand ansatte ved Skibsbyggerierne mod 46 000 Mand i 1916. Hvad disse Værfter har udrettet er næsten utroligt. Paa et Værft lagdes Kølen til et 8 800 Tons Dampskib, som blev sat i Vandet 64 Dage senere; det blev afleveret den 5. Januar og gik til Søs den 14. Januar. Et andet Værft

satte paa en Eftermiddag tre 9 400 Tons store Skibe i Vandet.

Man bygger af Staal, man bygger af Træ og nu ogsaa af Beton. Forslaget om at bygge Betonskibe blev straks opfattet som en Spøg, men den 14. Marts blev det første Betonskib sat i Vandet i San Francisco. Der er nu oprettet en særlig Afdeling af »Shipping Board« for Bygning af Betonskibe, der er antaget et halvt Hundrede Ingeniører for at kontrollere og lede Betonskibsbygningen og udarbejde Planer for en Standardtype paa 7 500 Tons.

JAPAN

Under Verdenskrigen er ofte et eller andet nyt Fremtids-Perspektiv dukket op over Horisonten, saaledes har man i det sidste Aarstid mere og mere forstaaet, at Japans Fremtid ligger paa Havet. Ikke mindst har man forstaaet det i Japan selv, og under Krigen har man gjort sig al Anstrengelse for at bemægtige sig Skibsfarten paa Stillehavet, og, efter at dette Ocean er bleven erobret af Japaneserne, har de japanesiske Rederier oprettet Linier paa Europa.

Siden 1914 er den japanesiske Skibsbygning gaaet saa stærkt frem, at der sandsynligvis er blevet bygget 300 000 Tons i Løbet af 1917. Det drejer sig næsten udelukkende om store Skibe, som det nu gælder at faa saa mange som muligt af; man har i Japan overhovedet ikke Tid til at bygge mindre Skibe. Fra 1914—17 er Skibsværfternes Ydeevne næsten bleven fire Gange saa stor som før, til Trods for, at Værfterne endnu ikke er bleven færdige med deres Udvidelser og tillige har lidt under Materiale-mangel. Værfterne er saa leveringsdygtige nu, at man, hvis Japan

efter Krigen blot faar tilstrækkeligt med Materiale, sikkert kan anslaa Værfternes Aarskontingent til Handelsflaaden til mindst 400 000 Tons.

For Øjeblikket hersker der dog Materiale-mangel, og Japan har derfor maattet henvende sig til De Forenede Stater for at faa Staal. Efter lange Forhandlinger sluttedes der nu i Foraaret en Overenskomst om Udveksling af Tonnage og Staal. For at faa Staal maa Japan overlade De Forenede Stater 66 Skibe paa tilsammen 514 000 Tons Dødvægt. 15 Dampere skal sælges til Dagspriser, hvorved Japan for hver Ton faar en Ton Staal. 27 Dampere, som skal bygges i 1919, skal betales med 175 Dollars pr. Ton, saaledes at der ved Handelen gaar 2 Fartøjs Tons paa 1 Ton Staal.

Under Krigen har Japan mere og mere fortrængt det engelske Flag i Østen, hvor man har indstillet saa mange engelske Linier paa Grund af Tonnagemangel. Hongkongs Betydning er derfor gaaet meget tilbage, fordi de japanesiske Linier sjældent anløber Hongkong. Af særlig Vigtighed er Oprettelse af en Rute paa Liverpool med regelmæssig Trafik; lignende Ruter er oprettede fra Japan til Indien, Middelhavet, Marseille, Bordeaux med flere andre Pladser.

Om Japans Mulighed for efter Krigen under den stærke Konkurrence at kunne hævde den vundne Stilling, er det umuligt at udtale sig for Øjeblikket; England vil sikkert gøre sig store Anstrængelser for at tilbageerobre den Søhandel i Østen, som det har mistet, og dette vil maaske ogsaa lykkes. For den tyske Skibsfart derimod bliver Vanskelighederne ved atter at indtage sin gamle Stilling i Østen maaske nok saa besværlige.

MARIN.



HR. OBERKELNER

AF AXEL THIESS

Det faldt ind med rigtig ubehageligt Vejr, da vi skulde ud med Efteraarseskadren.

Fra en lavthængende graa Himmel pøsede Regnen ustandselig ned Dag efter Dag, til og med blæste det koldt fra Nord-Nordvest, saa der var ikke hyggeligt noget Sted ombord.

Vi skulde se at indrette os saa godt som muligt i Panserbatteriet, som nu skulde være vort fremtidige Hjem, efter at det vellykkede Sommertogt til Sydens solrige Egne var til Ende.

Men det smagte, oprigtig talt, slet ikke. Overalt flød der med Vand, en kold Træk huserede gennem hele Skibet, og nede paa Banjerne forsøgte en ensom Lanterne forgæves at sprede det triste og uhyggelige Morke.

Det værste var næsten det, at Bakkammeraterne var spredt til alle Sider, byttet om i andre Bakker eller fordelt til andre Skibe.

Hvis jeg ikke havde beholdt en enkelt Bakkammerat, store Peter Sandgraver, tilbage, saa vilde det have været meget skralt med Humøret, men vi stivede hinanden af, saa godt vi kunde.

Vi havde faaet nogle »Passagerer« ombord, som havde opholdt sig paa Logiskibet, det var nemlig før Kasernen blev bygget. Det var Kammerater, som i Sommerens Løb havde danderet den paa Holmen eller gaaet i Københavns Gader med en lille Ordonnanstaske.

Nu kom de ombord i et rigtig Skib, som kunde sejle, og følte sig lidt usikre overfor os, som i deres Øjne gjaldt for at være mere eller mindre befarne.

Der var særlig en, Nr. 64, som saa ualmindelig fin og proper ud i sit skinnende hvide Overtrækstøj. Han forekom saa ren og nystrøget, at hans Bakkammerater straks døbte ham: »Strygejomfruen«. Jeg anslog ham til Kelner, og naar man saa ham balancere flot hen ad Dækket med Skaffebakken højt hævet, kunde jeg tydelig se ham for mig i Kjole og hvidt, sno sig i elegante Vendinger mellem Bordene i d'Angleterres Louis seize Sal.

Han hørte ikke til min Bakke, men vi havde ved Rengøringen et Par Gange haft Arbejde ved Siden af hinanden og var kommen

i Snak sammen. Han havde en dannet og behagelig Maade at være paa, og da han ikke vilde lade sig mærke med, hvor ubehagelige mange Forhold var her ombord, saa var han, eller lod han, som han var tilfreds med Alting.

En skønne Dag, havde jeg nær sagt, nej en væmmelig Regnvejrsdag, stod vi Nord efter i Kølvandslinje. Meningen var nok, at vi efter nogle Øvelser i Kattegat skulde have Station i Storebelt.

Da vi passerede Skodsborg stod jeg og kiggede ud. »Hr. Ober« som jeg kaldte ham, kom og stillede sig ved min Side.

»Hvad siger Du til en rigtig Sommerfrokost derinde paa Terrassen«, sagde han.

»Uh ja, hvem der bare kunde«, svarede jeg.

»Hummer au naturel med ristet Brød, derefter en saftig Tourne-dos bearnaise — hvad skal vi drikke til?«

»Porter og Pilsner«.

»I Kande«.

»Ja, lad det kun være i Kande, ganske vist gaar noget af Geisten af Øllet, men det ser saa fint ud, og hvad saa mere?«

»Saa skal vi ha' Ost og Brød og nye Radiser og saa Kaffe og Smørkage og Meukow 42!«

»Meukow 42?«

»Ja, Skidt, det koster jo ligemeget!«

Saa lo vi begge to. Vi syntes ligefrem, vi kunde smage de Lækkerier Hr. Obers Fantasi havde fremtryllet.

Da vi passerede Marienlyst fik vi os en deilig Diner, raffineret sammensat og med de lifligste Vine.

Det blev ligefrem en Specialitet hos 64, naar store Peter Sandgraver ikke kunde faa Humøret op hos mig, saa serverede han de herligste Maaltider for mig. Jeg behøvede bare at udtale et Ønske.

Men Livet er jo ikke bar Lagkage, som Digteren siger; da vi kom ud for Hornbæk, hvor vi in effigie skulde have indtaget en fiks lille dejeuner dinatoire, var 64 ynkværdig søsyg. Peter Sand-

graver og jeg tog os af ham, saameget vi kunde, men hvad er der at gøre mod Søsye. Den maa rase ud, det er den eneste Kur. Skuden stak Næsen i Søen og tog en Masse Vand over, den duvede og rullede som en anskudt Hval og samtidig strømmede Regnen ned.

64 var efterhaanden kommen til at ligne os andre. Vi havde jo nemlig flere Gange været med til at lempe Kul og haft Bakstørn mange mange Gange, saa det var ikke saa underligt, at vi til sidst havde faaet en Patina, som ellers kun erhverves af Broncestatuer, som har staaet i al Slags Vejr i hundrede Aar.

Nu var der ingen Anledning mere til at kalde 64 for »Strygejomfruen«. Stakkels »Hr. Ober« havde næsten ikke andet tilbage af fordums Glans end sin sirlige Frisure, men den beholdt han ogsaa under alle Omskiftelser.

Endelig var vi færdig med Øvelserne i Kattegat og kastede Anker ud for Korsør.

64 var imidlertid bleven en hel Sømand, og naar vi var ved at krepere af Kedsomhed, og naar vi havde faaet Vandgrød og Klipfisk til Middag, satte vi Menuer sammen til stor Ærgrelse for Peter Sandgraver, der ikke var saa fantasifuldt anlagt.

En Aften var jeg Jolle-Bavian i Dampbarkassen, som i en uaaadelig lang Fangline laa og rullede agterude. Jeg kunde ikke ganske fatte Nyttens af min Tilstedeværelse i Dampbarkassen, for jeg havde ingensomhelst Indsigt i Brugen af Maskinen. Hvis Dampbarkassen rev sig løs fra Moderskibet og drev af, saa kunde jeg drive med, men det var ogsaa alt, hvad jeg kunde.

Jeg satte mig ned paa Fyrstedet for at opsnappe lidt af den Varme, som endnu fandtes ved Maskinen, og herfra kunde jeg følge Færgerne, som med lysende Køjne strøg forbi.

Nu sad Passagererne naturligtvis ved Bordet, og for mit indre Øje passerede alle de kolde Retter, og den varme, Revue; jeg manglede blot min Hr. Ober, for at specificere det Hele.

Derinde laa Korsør med mange blinkende Lys. Oprigtig talt, saa har Korsør egentlig aldrig staaet for mig som det Kulturcenter, hvortil et ungt Menneske higede med ubændig Længsel, men for en stakkels Jolle-Bavian midt ude i Storebelt en mørk og regnfuld Efteraarsaften blev det til en Verdensstad, fyldt med Liv og Lyst og Bægerklang og skønne unge Kvinder!

Da, oh Rædsel, mærker jeg, at jeg har siddet paa en Glød, som maa have gemt sig i Asken, jeg farer op og sporer nu den svedne Lugt, som tydeligt fortæller, at mine Pantaloner har faaet et Grundskud under Vandlinjen.

Det var nu ikke saa rart, for vi skulde jo ved Hjempermitteringen erstatte al Beskadigelse udover Slidet.

Jeg var derfor i lidt daarligt Humør, da jeg efter Afløsningen slangede mig paa Dækket forude. Stortrøjen var anbragt om Skorstenen for at tørres, men Tøjet, som jeg havde paa, var gennemvaadt.

Da kom 64, Hr. Ober, som en frelsende Engel. Vi havde nemlig en Kalamitet fælles, som bragte os nærmere til hinanden. Paa Grund af den megen Væde var vore Sko krøbet ind i den Grad, at vi ikke kunde have Fødderne i dem, naar vi havde Sokker paa. Der var derfor ikke andet at gøre end at gaa med bare Ben i Støvlerne og stikke Uldsokkerne i Lommen. Det var ganske vist en Trøst, at vi var to om det samme Uheld, men vi følte os den Aften saa ualmindelig snavsede; vi havde om Formiddagen ffolset Kanon, saa vore Hænder var brune og blanke indeni som Abehænder, vort Overtrækstøj var mildest talt uappetitligt, der osede tungt i det lave Rum af vaad blaa Vadmøl og dertil bare Ben i Støvlerne . . .

»Naa op med Humøret 40, jeg synes Du hænger med Næbet«, sagde 64, »nu skal jeg lave Dig en flot lille Diner!«

»Skal I nu lave Mad igen«, sagde Peter Sandgraver, »I maa jo være tossede«, føjede han til med Foragt og rullede sig et Stykke bort fra os henad Dækket.



»Hvad mener Du om vi begyndte med en lille klar Suppe f. Ex. Consommé à l'Italie med et lille Glas St. Laurent.«

»Storartet«, sagde jeg oplivet, »og saa skal vi ha' en Fiskeret«,

»Ja, jeg har tænkt en Cabliau à la Meunier med en kold Niersteiner.«

»Og saa en Gang Tunge.«

Hvordan er det Du udtrykker Dig, »en Gang Tunge?« — Du mener vist Langue de Veau med en Marquis de Therme,« sagde Hr. Ober med Værdighed.

»Ja selvfølgelig — sig mig — hm — skal vi slet ingen Pande-kager have?«

64 maalte mig med et iskoldt Blik og uden at værdige mig et Svar, fortsatte han, »Derefter Caneton nouveau roti med Piper Heidsieck sec.«

»Undskyld,« vovede jeg at indvende, »nouveau betyder jo nye, det var vel ikke Meningen at vi skulde have gamle Ænder.«

»Du kan da nok tænke Dig, at i dette Tilfælde betyder det unge; unge Ænder! Hvadbeha'r!«

»Ja det er jo flot«, sagde jeg ganske imponeret.

»Og saa naturligtvis, Is, Frugt, Konfekt, Kaffe og Likør!« Han ligefrem smækkede med Tungen og sendte indbildte blaa Havanne-serringe op fra sin lille, sure Snadde.

»Sikken Du kan lave Menuer«, sagde jeg beundrende.

»Naa, det er nu egentlig ikke mig men min Gamle, som er en Mester i at sætte en Diner sammen.«

»Din Gamle er maaske ogsaa ved Faget?«

»Ved Faget? Hvilket Fag?«

»Restaurationsfaget.«

»Naah — næh — nej, den Gamle er Kammerherre.«

»Hvad er han? Kammerherre?!«

»Ja, og Godsejer til Ruggaard og Skjoldnæsholm.«

»Du er altsaa ikke Kelner!«

»Nej — jeg er Stamherre.«

»Stamherre, ha — ha — ha — med bare Ben i Støvlerne og Uldsokkerne i Bukselommerne, jo Du er virkelig en gennemtrængende Baadsmandsfløjte bragte vor Samtale til at forstumme og vore Trommehinder til at vibrere og et Ansigt viste sig i Skylightet udtordnende:

»Klar ved Køjerne!«



FRA VALKYRIENS TOGT TIL ØSTASIEN

1899—1900

(SLUTTET)

PAA TOGT MED »VALKYRIEN«

Uddrag af en Dagbog
ført om Bord af
»457«

(Meddelt ved H. Hjorth).

⁸/7. Søndag med heftig varmt, klart og stille Vejr, saa at vi nu med næsten tolv Miles Fart kløver Atlanterhavets azurblaa Vande, og venter at staa Kanalen ind i Eftermiddag. En Mængde med- og modgaaende Dampere og Sejlere lavede svært op i Farvandet, og efter den sædvanlige Parade og Gudstjeneste nød vi Friheden Resten af Dagen. Ved Firetiden fik vi Landsend i Sigte og Klokkeren syv var vi tværs af Lizard Fyr, hvorfra Kursen, med mindsket Fart, sattes mod Havre, hvor vi ikke gerne maa være før Tirsdag Morgen, idet vor egen Prinsesse og en festlig Modtagelse venter os der.

⁹/7. Rengøring og Pudsning overalt for at Skibet ved vor Ankomst til Havre kan tage sig saa fordelagtig ud som muligt. Ved Middagstid var vi tværs af Cherbourg, og Klokkeren fire fik vi fransk Lods om Bord og stod derpaa langsomt ind mod Land for at finde en passende Ankerplads for Natten; men inden vi naaede Stedet, varskoede Udkiggen for en lille Damper, der holdt ned paa os, og inden længe lød det over hele Skibet: »Prinsesse Marie kommer«.

Jeg skal love for at vi fik travlt. I al Hast firedes der et Fartøj af, og faa Minutter efter var Chefen paa Vej over mod den lille Damper for at nyde Gensynets Glæde. Lidt efter lagde Fartøjet til hos os, Musiken stemte i med »Kong Christian«, og under mægtige Hurraraab fra hele Besætningen steg den populære Prinsesse om Bord. Fire Herrer: Admiral Meldahl, Prltnt. Moltke Hvidtfelt, Dr. Thulstrup og den danske Konsul i Havre ledsagede Chefens Hustru. Efter at have hilst paa de forsamlede Officerer, besteg det lille Selskab Broen, og fremad gik det igen for at naa vor Ankerplads. En uventet Omdeling af Post vakte vild Jubel; selvfølgelig skyldtes denne glædelige Overraskelse den betænksomme Prinsesse, som ikke ved alt det gode, hun vil gøre os. Klokkeren ni faldt Ankret tæt uden for Havnen, de Fremmede gik fra Borde, og vi kom omsider til Ro.

¹⁰/7. Lettede Klokkeren syv, og hilste straks efter det franske Flag med 21 Skud, hvorpaa vi langsomt dampede ind i Havnen.

Efter at vi havde gjort rent om Bord, fik en Del Notabiliteter Lov at komme om Bord, bl. a. den danske Minister i Paris med Frue, Paa Kajen vrimlede det med interesserede Tilskuere, som højlydt udtalte deres Beundring over vort smukke Skib, en Ros, der højlig glædede os alle. Kongens Kvarter fik Landlov, og vi tilbragte en herlig Eftermiddag i denne smukke og livlige By. Folk troede først, vi var Russere, men da de hørte, at vi var danske, søgte de ligefrem at overbyde hinanden i Elskværdighed og Tjenestevillighed.

Forlystelser, Restaurationer og overhovedet alt, hvad der tjener til at lokke Sømanden af med hans faa Skillinger, var der sandelig ingen Mangel paa, men med lidt Forsigtighed styrede de fleste af os klar af disse Skær, og mødte om Bord i rette Tid. Enkelte var dog saa dumme at »brænde den a« og for deres Vedkommende bliver Efterspillet ikke videre morsomt.

¹¹/7. I det smukkeste Vejr og i en smeltende Varme stillede hele Besætningen til Parade, og paa Slaget ti lagde Chefens Slup til Borde med Hertugen af Chartres og dennes Søn. Ledsaget af Chefen og Prinsesse Marie, passerede Hertugen, venligt hilsende, langs Paradens Front

og deltog derpaa, efter at have beset Skibet, i en større Frokost agter.

¹³/7. Gjorde klar til at lette; Prinsessen tog Afsked med os, og paa Slaget ti smed vi los og blev langsomt bugseret ud gennem Havnen. Inde paa Kajen tilviftede en mægtig Menneskemængde med Prinsesse Marie i Spidsen os et sidste Farvel, medens et stort Militærorkester stemte i med »Kong Christian«, som vi selvfølgelig besvarede med »Marsaillaisen«, medens Skansevagten præsenterede og den øvrige Besætning, opstillet langs Rælingen, besvarede de mange Hilsener med taktfaste Hurraraab.

¹⁴/7. Efter at have rundet South Foreland ankrede vi ved Totiden for at afvente Lodsens Komme. Da denne Gentleman var kommen om Bord, lettede vi Klokkeren otte og stod ind paa Floden. Det mærkedes straks, at vi nærmede os et af Verdenshandlens Centre, thi Trafikken var overvældende. Dampere og Sejlere af alle mulige Typer, Lægttere og Pramme, passerede os i en Uendelighed, og kun med den yderste Forsigtighed banede vi os Vej gennem dette Virvar. Lidt før Gravesend sagtede vi Farten, gled forbi nogle svære Forter, og afgav derpaa vor Salut, der straks besvarede og yderligere efterfulgtes af 21 Skud til Ære for vor Chef. Ved Middagstid var vi vel fortojede i en Bøje, lige ud for Gravesend.

¹⁵/7. Chefen, næsten alle Officererne og en Del af Underofficererne, tog op til London, og Dronningens Kvarter fik Landlov, dog uden Forstrækning, Da Søndag som bekendt er en kedelig Dag i England, foretrak de fleste at blive om Bord. Vejret er bedre, og en Mængde Lystdampere, stuvende fulde af Folk, løber hvert Øjeblik forbi og hilser os med begejstrede Hurraraab. Mange Mennesker, mest Damer og Soldater, aflagde Besøg om Bord, saa at vi havde nok at gøre hele Eftermiddagen med at vise Folk omkring.

¹⁶/7. Tøjvask og Rengøring, derefter Landlov for Kongens Kvarter fra et til seks. Ved Næstkommanderendes Velvillie fik jeg og et Par Kammerater Lov at gaa fra Borde allerede Klokkeren elleve, og da det gjaldt om at benytte Tiden, tog vi straks op til London. Efter en interessant Køretur over Broer, gennem Tunneler og ovenover Husene, landede vi omsider i Charing Cross. Lidt fortumlede af den uvante Fart og det usædvanlige Liv og Røre rundt om os, begav vi os paa Vej til Westminster Abbedi. I denne prægtige Bygning, der rummer saa mange verdensberømte Mænds Grave, opholdt vi os en Timestid, men løsrev os omsider og begav os ad den nærmeste Vej til Trafalgar Square.

Vore hvide Uniformer vakte overalt en næsten generende Opsigt; Folk spurgte og spurgte i det uendelige, hvad vi var for Landsmænd, og stod vi et Øjeblik stille, blev der straks et helt lille Opløb. Alt, hvad der smager af Marine maa være meget populært i England, at dømme efter den Opsigt, vi vakte og den Velvilje, vi mødte overalt. Efter at vi havde beset Trafalgar Square og Nelsons mægtige Monument, gjorde Naturen sin Ret gældende, og vi tyede ind paa et mindre Spisehus, hvor vi, for rimelig Betaling, indtog et solidt og i alle Maader vel tillavet Maaltid med tilhørende Øl og Kaffe. Saaledes styrkede satte vi Kursen ned igennem Strand, Londons mest befærdede Gade, besaa derefter St. Pauls Cathedral, men maatte desværre stryge et paatænkt Besøg i den gamle Fæstning Tower, da Tiden allerede var langt fremskreden.

¹⁷/7. Ved Middagstid kom Chefen om Bord og Klokkeren tre smed vi los fra Bøjen og stod ned ad Floden. Glæden over at være paa Vej mod den hjemlige Kyst var almindelig, og da vi henad Aften, kvitterede Lodsens, og i det herligste Sommervejr satte Kursen mod Hanstholm, ilede Tankerne sikkert hos mange, i glad Forventning om den

nære Hjemkomst, langt forud for Skibet, der dog, i den lune Sommernat, støt kløvede Nordsøens grønne Vand, og for hvert Minut bragte os nærmere til vore Længsler Maal.

^{18/7.} Præsentation for Chefen i BajonETFægning og Eksercits, og derpaa Tøjmonstring Resten af Dagen. Vejret er herligt, stille og varmt, og en Mængde Sejlere og Dampere bringer stadig Afveksling i Sejladsen.

^{19/7.} Tøjvask og Mønstring efter de forskellige Ruller. Ved Middagstid var vi tværs af Hanstholm, og nogle Timer senere ud for Hirtshals, hvor vi satte vore Kendingssignaler, men forgæves maatte vente paa Svar. Dampfløjten hjalp ikke, der kom stadig intet Svar, hvorfor Chefen befalede at affyre et Skud. Endelig vaagnede de af deres Middags-søvn derinde, men har sikkert været lidt flove, da de saa, det var »Valkyrien«. Nu dikker Telegrafens lystigt, og om faa Timer ved hele Landet, at vi er hjemme igen. Ved Syvtiden rundede vi, under rungende Hurraraab, Skagens Fyrskib, Et Par Timer senere varskoede Udkiggen for en Torpedobaad, som straks efter, pr. Lyssignal, meddelte at den medbragte Depecher til Chefen. Det var »Narhvalen«. Saa snart den havde forrettet sit Ærinde, forsvandt den igen, og vi stod videre Syd paa i den smukke, lyse Sommernat.

^{20/7.} Straks efter Udpuurring ankrede vi udfor Aalsgaarde, og nød med Glæde Synet af vort Fædrelands grønne og smilende Kyster. En mægtig Rengøring indledede Dagen, og lige til Middag tumlede vi med Vand og Sæbe, Klude og Koste; det gælder jo om, at Skibet kan præsentere sig saa smukt som muligt ved Hjemkomsten. Vejret er varmt og stille, og en Mængde Baade, fyldte med Damer og Herrer, omsværmer Skibet, men ingen faar Adgang, hvorfor vi maa nøjes med at udveksle Hilsener paa Afstand. Vi vader ligefrem i Roser; alle Baadene medbringer nemlig et Utal af disse smukke Blomster, og man hiver dem uden videre over til os. Begejstringen er lige stor paa begge Sider, og Folk formelig kappes om blot at faa Lov at røre ved Skibet. Thor Goldschmidt, Holmblad og Svedstrup kom om Bord og modtoges med rungende Hurraer af hele Besætningen. Tøjfetersyn, senere Punch, og i Anledning af vor lykkelige Hjemkomst lukkede man Øjnene, for en højest ureglementeret Sammenkomst ude paa Fordækket, hvor Sang, Musik og Bægerklang vedvarede næsten lige til Midnat.

^{21/7.} Lette ved Ottetiden og stod Sundet ind under Salut for Kronborg, hvor et Musikkorps spillede, medens en talrig Menneskemængde tilviftede os en Velkomsthilsen. Ankrede ved Helsingør for at tage Prinsesse Marie og alle Børnene om Bord, og blev liggende der til Middag, hvorpaa Farten igen gik Syd paa mod vore Længsler Maal, Hovedstaden. Prinsessen benyttede Tiden til at tage flere Billeder af Chefen og alle Officererne henne paa Agterdækket, indtil Københavns Taarne dukkede op forude og alle derfor fik andet at tænke paa.

Omklædte i hvidt Paradetøj modtog vi, opstillede langs Rælingen, den Flaade af overfyldte Dampere og Fartøjer, der nu kom os i Møde, og besvarede alle de mange Velkomsthilsener, der ustanseligt lød over til os, med taktfulde Hurraraab. Fra Havnevæsenets Damper »Grane« bød en ældre Herre, paa Byens Vegne, i velvalgte Ord os et officielt Velkommen, som af Chefen besvarede med nogle dybe Buk, efterfulgt af Hurraraab fra hele Besætningen. Paa Trekroner spillede Musikken, de opstillede Soldater, præsenterede Gevær, og under Saluttens øredøvende Torden gled vi langsomt ind paa Rheden, medens Hurraraabene fra den paa Langelinie og ved Toldboden forsamlede Menneskemængde lød ud til os.

Næppe var vi vel fortøjede ved Bøje No. 2, før Saluten igen bragte løs og de kongelige Herskaber, under reglementeret Honnør, steg om Bord for at byde os velkommen hjem fra vor lange Rejse. H. M. Kongen med Følge passerede langs Fronten af det til Parade opstillede Mandskab, hilste venligt paa os alle, talte med adskillige, og besaa derpaa hele Skibet, oppe og nede. Efter at den kongelige Visit var vel overstaaet, og de høje Herskaber, under fornyet Salut og dundrende Hurraraab, saavel fra Besætningen

som fra den i Land forsamlede Mængde, igen var gaaet fra Borde, satte vi vore Fartøjer ud, og Chefen gik i Land for at melde sig i Marineministeriet.

Klokken fem fik Folk Lov at komme om Bord, og inden længe nød Størsteparten af Besætningen Gensynets Glæde med Slægtninge, Venner og Bekendte. Som aldrig før paa vor lange Rejse rørte der sig, lige til Køjetid, et broget Liv om Bord. Folk var helt overstrømmede i deres Venlighed, og selv vi stakkels Jyder, hvem ingen ventede, nød godt af den almindelige Begejstring og modtog af vildfremmede Folk, adskillige Invitationer til Middag den følgende Dag, Søndag. Det blev sent, inden vi fik alle de mange Mennesker fra Borde.

^{23/7.} Efter en uforglemmelig Landlov Søndag Eftermiddag, lettede vi i Morges Klokken fire og stod ned igennem Drogden. Admiral Ulldal var nemlig kommen om Bord den foregaaende Aften for i Dag at afholde den sædvanlige Inspektion, hvormed et hvert Togt slutter. Ved Syvtiden tog Øvelserne deres Begyndelse; alt hvad vi havde lært, blev gennemgaaet, og vandt Admiralens fulde Bifald.

^{24/7.} Tirsdag Formiddag Øvelser i at sætte Fartøjerne ud, fingeret Brand i Land og Udskibning af Landgangskompagniet med tilhørende Maskinkanoner. Admiralen var mere end veltilfreds med vore Præstationer, og efter Middag lettede vi og stod ind paa Inderreden. Her kom Krudtpræmmere paa Siden og henad Aften, da dette Arbejde var endt, gik vi ind i Flaadens Leje og fortøjede ved Dokøen.

^{29/7.} Hele Ugen har vi slidt tappert med at rigge Skibet af, bringe de mindre Kanoner og alt Inventar i Land, og i Dag, Søndag skal vi ind og paradere ved Afsløringen af Kong Christian den 4des Statue i Nyboder. Ved Middagstid var vi færgede over til Toldboden, og sammen med en lignende Styrke fra »Odin« og »Helgoland«, ialt 150 Mand, marscherede vi, formerede som et Kompagni med Fane og Musik, gennem Grønningen til Nyboder. Efter en kedsommelig Ventetid, ankom omsider de kongelige Herskaber, Dækket faldt for Statuen, og under livlig Bifald fra Publikum, der bogstavelig talt omringede os, og derved i høj Grad sinkede vor Marsch, naaede vi omsider tilbage til Toldboden og faldt paa Fartøjerne. Ved Firetiden fik vi endelig den hele Ugen saa længselsfuldt ventede Landlov, og tilbragte atter nogle herlige Timer blandt Venner og Bekendte i den store By.

^{30/7.} Ved Ellevetiden blev hele Besætningen pebet op til Parade, og Chefen uddelte personlig Dannebrogsmændenes Hæderstegn til flere af Officererne, Underofficererne, Fyrbøderne og seks af Skibets menige Besætning. Efter at denne lille Højtidelighed var vel overstaaet, fik vi fri Resten af Dagen for rigtig at faa os vadsket og pudset til den store Fest i Koncertpalæet. Klokken fem traadte vi an paa Dækket, og efter en lille Formaningstale af Chefen, i hvilken han indtrængende bad os om at gøre ham Ære og vel vogte os for Udskejelser af nogen Slags, faldt vi paa Fartøjerne og blev landsatte paa Kvæsthusbroen, hvorfra vi, under mægtig Begejstring fra Publikums Side, afmarscherede til Koncertpalæet i Bredgade. Vagten om Bord besørge den Nat af Mandskab fra »Sjælland«. Den smukke og stilfulde Fest forløb yderst vellykket fra først til sidst. Chefen havde kun Glæde af sine Folk der, alle som en, stræbte efter at gøre sig værdige til hans Tillid og i alle Maader opførte sig upaaklageligt.

^{31/7.} Tirsdag den 31te Juli blev Kommandoen strøget, og alle vi Gutter, der i over ni Maaneder havde delt ondt og godt sammen paa dette i den danske Marines Annaler ret enestaaende Togt, spredtes for alle Vinde, de fleste af os for sikkert ikke at mødes mere. Men selv om vi aldrig mere samles, binder de mange smukke Minder fra den Tid, vi tjente under Dannebrog, os dog sammen, og saalænge vore Hjærter slaar, vil vi altid med Agtelse og Kærlighed se op til vort smukke, gamle Flag, og i vort stille Sind gentage de Ord, der saa ofte lød for os paa det lange Togt:

»Gud bevare Kongen«.

Ende.