

UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

ORGAN FOR SØVÆRN OG SØFART

5. AARGANG

REDAKTØR: KAPTAJN H. EWALD

HÆFTE XI

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

Paa vor Æresformand, Hans Kongelige Højhed Prins VALDEMARS Fødselsdag den 27. Oktober afsendte Marineforeningens Formand, Kommandør MÆGAARD, paa Bestyrelsens Vegne telegrafisk Foreningens Lykønskning til Hans Kongelige Højhed, fra hvem Formanden derpaa modtog følgende Telegram:

Hjertelig Tak og bedste Hilsen til Marineforeningen for venlig Erindring.

VALDEMAR.

FRA ODENSE-KREDSEN

I Anledning af vor høje Æresformands 60-aarige Fødselsdag, afsendte Kredsen et saalydende Telegram til hans kongelige Højhed:

Marineforeningen for Odense og Omegn sender vor Æresformand, Deres kongelige Højhed, vor hjertelige Lykønskning i Dagens Anledning.

P. B. V.
Buchgreitz,
Telefonmester.

Dagen efter modtog Kredsen følgende Telegram fra hans kongelige Højhed:

Telefonmester Buchgreitz, Odense. Hjertelig Tak for venlig Hilsen til Marineforeningen for Odense og Omegn.

Valdemar.



VEJLE-KREDSEN

Vor lille Kreds er bleven to gamle Marinere mindre, idet vi har haft den Sorg at miste to af vore ældste Medlemmer, som med en Maanedes Mellemrum er afgaaet ved Døden, nemlig Stolefabrikant Bruhn, der blev begravet den 22. Septemeer d. A. og Particulier, Bestyrelsesmedlem Rs. Jensen, der blev begravet den 22. Oktober d. A. — Ved begge Begravelserne var stor Tilslutning fra Marineforeningen, som med vor smukke Silkefane i Spidsen fulgte de Afdøde til deres sidste Hvilested. —

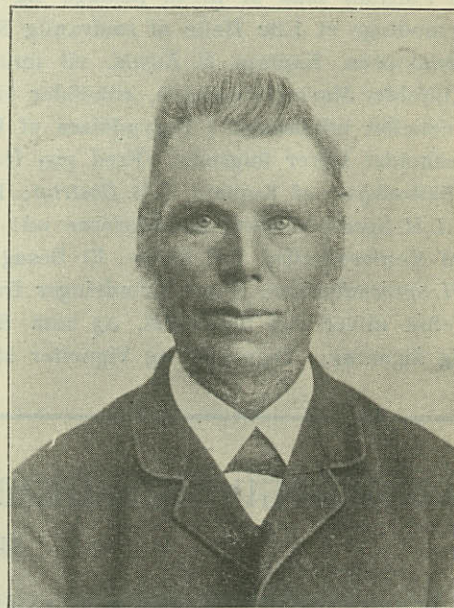
De Bortgangne var meget afholdte indenfor Foreningen, og deres Fraværelse ved vore fremtidige Sammenkomster vil blive et stort Savn, men deres Minde vil dog stedse bevares som brave og gode Kammerater. —



FREDERIKSSUND-KREDSEN

Den 22. Oktober fejrede Kredsen sin første selskabelige Sammenkomst paa Hotel »Isefjorden« i Frederikssund. Der var samlet ca. 100 Gæster i Salen, der var dekoreret saaledes, at man havde Fornemmelsen af at befinde sig paa et Skibsdæk.

Da Pladserne ved Bordet var indtaget, pøb Formanden, Slagtermester Lund, Jægerspris: »Klar ved Flag og Gjø« og til Fanemarchens Toner gik Dannebrog til Tops.



Veteran, Smed P. Petersen.

Formanden bød Forsamlingen Velkommen. Tilstede var foruden Medlemmer af Frederikssund-Kredsen Medlemmer af Kystartilleri-foreningen og som Repræsentanter for København-Kredsen Overretssagfører Schoustrup og Grosserer Valdemar Schou. Derefter fandt en lille Højtidelighed Sted, idet en gammel Veteran, Smed P. Petersen, Græse, der til Orlogs deltog i Krigen i 1864, blev optaget som Æresmedlem i Foreningen. Formanden talte smukt og hjerteligt for ham, og bød ham Velkommen blandt Kammeraterne. Derpaa blev der pebet: »Skaffe«.

Ved Bordet talte Mejeriforpagter Arpe for Kongen, Formanden for København-Kredsen, Overretssagfører Schoustrup for Veteranen, Mejeribestyrer Larsen Langager for Flaget, Slagtermester Lund for Foreningen, Hotelejer Ingholt for Damerne, Trafikassistent Andreasen, Formand for Kystartilleri-foreningen, for godt Samarbejde mellem

de to Foreninger og Fru Traffkassistent *Andreassen* for godt Kammeratskab mellem Mand og Kvinde.

Efter Bordet gik Dansen livligt til Kl. 1, da der blev pebet: »Klar ved Køjerner«.

KLAGER

over Bladets Ekspedition bedes anmeldt til nærmeste Postkontor.



NYE MEDLEMMER

Aarg. f. aftj. Værnepl.	Navn	Stilling	Adresse	Aarg. f. aftj. Værnepl.	Navn	Stilling	Adresse
19 ¹⁵ / ₁₇	Aadersen, Aage — , H. C.	Tandlæge Bankbogholder	Silkeborg Gentofte	19 ¹⁶ / ₁₈	Laursen Lolle, Reinholdt Lund, E. F. S.	Bankdirektør Hovmester Museumsdirekt. Dampbaadfører	Kolding Kbh. Helsingør Vejle
1917	Christensen, Martin Frølund, C.	Mejerist Cyclehandler	Brunbjerg pr. Høve St. Frederikssd.	1887 Veteran	— , P. Petersen, P.	 fhv. Smed	 Græse
1891	Hansen, H. O. E. — , Jul.	Cigarhandler Købmand	Kbh. Køge	1893	Rasmussen, Erik	Lods	Helsingør
1913	Horn, P. Kristensen	stud. elektrot.	Randers	1896	Salomon, Carl	Repræsentant	Kbh.
1895	Hørdum, Joh.	Mejeribestyrer	Gandrup	1905	— , Wilh.	—	Kbh.
1898	Jensen, H. P.	Tjener	Kbh.	1906	Weinschenk	Maskinmester	Helsingør
1913	Jul, P. Jensen	Matros	Helsingør	19 ¹⁷ / ₁₈	Winther, Hans	Murer	Kbh.
1901	Kjærsgaard, V. F.	Mejeribestyrer	Kolding				

UNDER DANNEBROGS JULEHEFTE

Da Under Dannebrog's Julehefte i 1917 gav et betydeligt Underskud, har Forretningsudvalget ment under de nuværende Forhold ikke at turde paatage sig Ansvar for Udgivelsen af et Julehefte iaar. Medlemmerne vil i den Anledning modtage et 12te Hefte af sædvanlig Størrelse i December.

Redaktøren, Kaptajn *H. Ewald*, vil imidlertid for egen Regning udgive Juleheftet 1918, og da det eventuelle Overskud tilfalder Marineforeningen, anbefaler vi Medlemmerne at støtte Sagen ved at virke for Salget af det smukke Hefte.

Juleheftet udkommer i Begyndelsen af December og forhandles i alle Boglader til en Pris af 2 Kr. 25 Øre.

Indholdet bliver følgende: »Fred paa Havet«, Digt af *Axel Juel*; Ved Juletid i Angmagsalik 1884, af Kommandør *G. Holm*; Skibsskyts, af Kaptajn *C. G. Bastrup*; Paa Rejse under Verdenskrigen, af Kaptajn *H. Ewald*; Udve og Hjemve, Digt af *C. I. H. Speerschneider*; Bunkaarerne ud! af Viceadmiral *C. F. Wandel*; Med Isbryder gennem Troperne til Wladivostock, af Kontreadmiral *T. V. Garde*; Et Besøg hos Kongen af Portugal, af Kaptajn *V. Prom*; De gamle Minder af Kaptajn *C. I. H. Speerschneider*; Nogle Erindringer fra mine første Togter til Søs, af Kommandør *C. F. Drechsel*.

Heftet bliver rigt illustreret, og som Bilag medfølger et Billede af Prins Knud som frivillig Lærling og med egenhændig Signatur. Tegninger og Vignetter af Komtesse *Suzanne Raben Levelzau*.

SØKRIGSBEGIVENHEDERNE I NORDSØEN OG ATLANTERHAVET

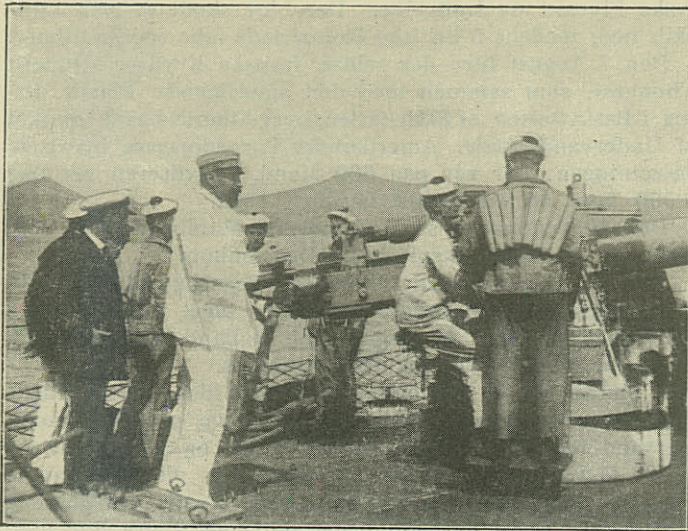
JULI—SEPTEMBER 1918

Af alle Krigsskuepladser er Nordsøen ubetinget den vigtigste, fordi det er Centrum for Søherredømmet. Hvis Tyskland straks ved Krigens Begyndelse havde erobret Søherredømmet, vilde det sige det samme som, at Krigen vilde have været sluttet straks til Tysklands Triumf. Hvis Tyskland havde faaet Herredømmet til Søs, vilde der i høj Grad have været muligt, at sejrriige tyske Tropper var vendt tilbage til Julen 1914; men Tyskland kunde, al Dygtighed til Trods, med sin underlegne Flaade ikke erobre Havet. Dette forstod man slet ikke i Tyskland, der afgjort er en landmilitær Magt og ser alting fra dette Synspunkt. Man forstod ikke dette, at naar England kom med i Krigen, er det kun ved Sømagten, at Krigen kan vindes. Til Trods for den landmilitære Viden-

skabs epokegørende Fremskridt stadfæster det sig atter og atter, ligesom for 100 Aar siden i Napoleonskrigene, at Herredømmet paa Havet er Nøglen til at vinde Sejr i Krigen.

Da det fjerde Aar af Verdenskrigen løb ud, var der en Streng, som sprang paa den ene krigsførende Magts Bue. Det var Undervandsbaadernes Kamp mod Tonnageproduktionen.

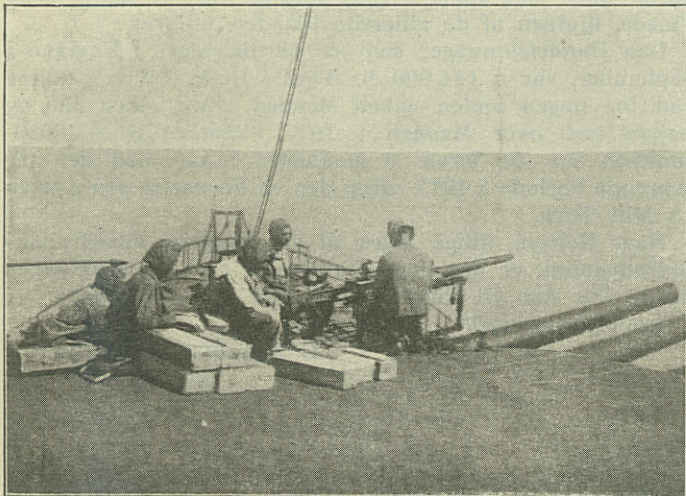
I andet Kvartal af 1918 havde nemlig Tonnageproduktionen et Overskud af 300 000 Tons; Maaned for Maaned er der bygget mere og sænket mindre, indtil de Allierede har naaet at faa et Overskud, som man sikkert, henset til De Forenede Staters vældige Skibsbygning, stadig vil forøge, og naar man samtidig husker paa, at Fortalerne for



Kanoneksercits i den franske Flaade.

den uindskrænkede U-baadskrig i Februar 1917 udtalte, at Undervandsbaadene vilde bringe Afgørelsen i Løbet af nogle Maaneder, medens der nu er gaaet 1½ Aar, uden at U-baadene kan fremtvinge en Afgørelse, og ikke vil kunne fremtvinge den, saa har man en vis Ret til at sige, at denne Streng sprang for Centralmagterne. Denne Sejr for de Allierede gælder mere end et vundet Slag paa Vestfronten, thi dens Følger vil spores længe efter Krigens Afslutning.

Efterhaanden er Antallet af Arter af Undervandsbaads-Jagerne vokset, indtil de nu bestaar af Krydsere, Destroyers, Undervandsbaade, Torpedobaade og Patrouillefartøjer, saavel som Flyvebaade, Luftskeibe etc. Ogsaa Ødelæggelses-



Klar til Skydning.

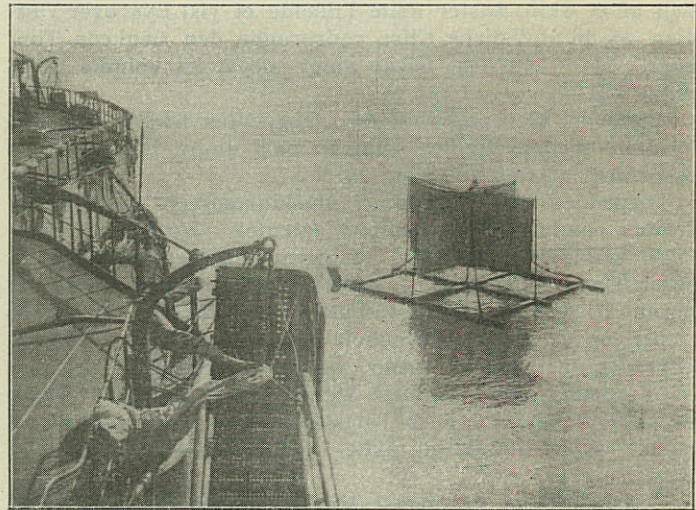
midlerne er bleven udviklede, og særlig har man kastet sig over Benyttelsen af Dydbomber. Undervandsbaaden er jo ret saarbar med sin tynde Skal og skrøbelige Mechanismer, og dens Felt indskrænkes mere og mere, efterhaanden som der kommer flere og flere Minefelter.

En Undervandsbaad kan ikke angribe uden at vise sit Periskop. Naar en Destroyer ser dette, kaster den Dydbomber over Stedet. Disse Dydbomber er overordentlig kraftige, de indeholder c. 100 kg Sprængstof, og ved Tidsbrandrør bringes de først til Eksplosion, efter at de er komne ned til eller under den Dybde, hvori U-baaden gaar. Eksploderer en saadan Bombe indenfor 15 Meter fra Undervandsbaaden, vil denne sandsynligvis ødelægges, og selv om der ikke foraarsages materiel Skade, vil de tordenlignende Eksplosioner i høj Grad indvirke paa U-baads-Besætningens Nerver, særlig hvis den bestaar af uøvede Folk.

Den 27. Juni blev Hospitalsskibet »Llandovery Castle« torpederet af en Undervandsbaad omtrent 116 Sømil Sydvest for Fastnet. Skibet, som viste det reglementerede Lys, sank i Løbet af en halv Snes Minutter. Af den 258 Mand store Besætning blev kun en Baad med 24 Personer reddede. Damperen var charteret af den kanadiske Regering for at bringe Syge og Saarede fra England til Kanada.

I Juni Maaned bestemte den hollandske Regering sig til at sende en Konvoj til Ostindien med Regeringens Passagerer og Gods og dækket af Orlogsflaget. Man bekendtgjorde samtidig, at Konvojchefen ikke maatte tillade nogen af de krigsførende Magters Orlogsskeibe at undersøge Konvojen, dog vilde de krigsførende inden Afsejlingen faa de nødvendige Oplysninger med Hensyn til Dokumenter, Passagerer og Gods.

I samme Anledning meddelte den britiske Regering, at der ikke kunde ses bort fra den Ret til at undersøge Skibe,



Skydeflaaden sættes ud.

som Storbritannien havde hævdet i Aarhundreder. Efter nogle Forhandlinger erklærede den britiske Regering, at hvis Holland vilde lade britiske Autoriteter undersøge Konvojen før Afsejlingen, saa vilde man ved denne Lejlighed ikke foretage yderligere Undersøgelse, dog galdt denne Tilladelse kun for dette ene Tilfælde. Da Holland gik ind herpaa, afsejlede Konvojen den 4. Juli.

Den 2. Juli angreb og beskød tyske Flyvere to engelske Submarines i Themsens Munding.

Den 12. Juli eksploderede det japanesiske Panserskib »Kawachi« i Bugten ved Tolouyama og sank. Af den c. 1000 Mand store Besætning blev 400 Mand reddet. »Kawachi«,



Ved en fransk Flyvebaadsstation, Dykker gaar ned.

som var paa 21 000 Tons, løb af Stabelen i 1912. Det var bl. a. armeret med tolv 30.5 cm Kanoner, 20 mindre Kanoner samt 5 Torpedorør.

Den 20. Juli sank den amerikanske Panserkrydser »San Diego« sandsynligvis ved at støde paa en Mine, da der blev fundet flere Miner i Nærheden. Krydseren var paa 13 500 Tons og bygget i 1907. Der blev ikke set nogen Undervandsbaad. Imidlertid var der stadig tyske Undervandsbaade i de amerikanske Farvande, idet en Bugserbaad og 3 Pramme den 21. blev sænket af en saadan ved Kap Cod.

Efter en tysk Meddelelse blev Damperen »Leviathan«, tidligere tysk »Vaterland«, den 20. Juli sænket ved Irlands Nordkyst. Imidlertid kunde den franske Regering straks efter det tyske Telegram oplyse, at »Leviathan« ikke var sænket. Tyskerne havde forvekslet deres eget tidligere Skib med den 20 000 Tons mindre Damper »Justicia« tilhørende White Star Linien og oprindelig bygget for hollandsk Regning. Selv om en U-baads Chef let kan tage Fejl af et Skib, kaster dette Tilfælde et vist Lys over Værdien af de statistiske Cifre vedrørende den sænkede Tonnage. Man kan paa begge Sider meget let komme til at regne fejl.

»Justicia« blev angrebet med Torpedoen Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Em. den 19. Juli, medens Skibet sammen med andre Fartøjer blev eskorteret af Destroyers m. m.

Torpedoen eksploderede i Maskinrummet, som straks fyldtes sammen med Rummet agtenfor. Skøndt de vandtætte Skodder holdt, blev Fartøjerne dog provianierede og affirerede til Lønningen, medens Bugserbaade holdt sig parat. Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Em. affyredes atter to Torpedoen, som ikke ramte, og derpaa blev »Justicia« taget paa Slæb. Kl. 8 Em. affyredes en fjerde Torpedo, og Kl. 4 $\frac{1}{3}$ Fm. d. 20. ds. saas en Torpedo passere Skibets Stævn. Kl. 9 $\frac{1}{4}$ Fm. blev Damperen endelig ramt af 2 Torpedoen, der hver ramte i sit Rum. Skibet kunde nu ikke holdes længere, men sank Kl. 1 Em.

I Begyndelsen af August traadte Chefen for den tyske Admiralstab, Admiral v. Holtzendorff tilbage, og Chefen for Storsøflaaden, Admiral Scheer blev hans Efterfølger.

I disse Dage blev 2 engelske Destroyers og en Jager sænkede ved at løbe paa Miner.

Der foregaar utvivlsomt stadig en vis britisk Virksomhed i Helgolands-Bugt enten for at udlægge Miner, vedligeholde Spærringerne eller for at rekognoscere. Den britiske Marine har oprettet et Elitekorps, der med særlig hurtigløbende Fartøjer om Aftenen søger ind i Bugten for at gaa ud igen ved Daggry. Man paastaar, at disse Mineudlæggere endogsaa har været indenfor de tyske Minespærringer og udlagt Miner der. Den 11. August blev saaledes nogle lette briske Skibe, der rekognoscere i Bugten, angrebet af

tyske Flyvere og Luftskeibe. Der blev skudt et tysk Luftskeib ned, medens 6 britiske Motorbaade ikke vendte tilbage.

Den 7. August blev den ældre, franske Krydser »Dupetit Thouars«, som sammen med den amerikanske Flaade deltog i Beskyttelsen af Skibsfarten over Atlanterhavet, sænket af Undervandsbaade. Amerikanske Torpedojagere bjærgede Besætningen, der var paa 600 Mand. Krydseren var paa 9 500 Tons og var bygget færdig i 1902.

Den 10. September sank en engelsk Monitor i Havn som Følge af en indre Eksplosion. Der omkom 77 Mand.

Den 25. bestemte den hollandske Regering, at det tyske Patrouilleskib »Nürnberg«, som blev taget af hollandske Torpedobaade den 21. August paa hollandsk Territorium Nord for Terschelling, skulde interneres.

I Slutningen af September meddelte den norske Regering, at selvvirkende Stødminer vil blive udlagt i norsk Farvand mellem 59° 8' og 59° 25' N. Br. og tillige Vest for 5° 10' Ø. Lgd. Paa Grund af Minefaren vil ovennævnte Farvand være spærret for almindelig Trafik fra Mandag 7. Oktober. Dette Farvand ligger omkring Utsire Fyr mellem Skudenæs og Røværsholmen Fyr.

Med denne Spærring lukkes Nordøen helt med Miner, idet en engelsk Spærring gaar fra Orkney-Øer over til norsk Soterritorium, hvor den nu støder til den norske Spærring. Herefter kan de tyske Undervandsbaade ikke komme ud i Atlanten uden overalt at risikere Sejlads gennem Minefelter.

Offentligheden lægger uvilkaarligt Mærke til, naar et Krigsskib eller en Konvoj bliver torpederet og særlig naar et Hospitalsskib bliver sendt til Bunds, det sidste maaske snarest fordi det er en saa forfærdende Handling; man tænker ikke paa, at Tusinder af Skibe samtidig kommer sikkert frem. Millioner af Folk og Millioner af Godstons bliver ført over Havet med saa ringe Tab, at Fremtiden sikkert vil komme til at se paa dette Arbejde med Beundring. For Øjeblikket udføres denne Tjeneste i Stillehed, derfor aner man knap, hvilket mægtigt Arbejde den britiske Flaade, hjulpen af de allierede Flaader, udfører.

Den Handelstonnage, som er færdigbygget i England i September, var c. 144 000 Br. Tons. Dette Tal var højere end for nogen anden enkelt Maaned i Aar siden Maj og højere end hver Maaned i 1917. Sammenlignes Totalsummen for de første 9 Maaneder i Aar med den tilsvarende Periode i 1917 viser den en Forøgelse paa næsten $\frac{1}{2}$ Mill. Tons.

Naar Hensyn tillige tages til den mægtige amerikanske Skibsbygning, er der ingen Tvivl om, at Verdenstonnagen om et Par Aar vil være lige saa stor som før Krigen.

Den 5. Oktober 1918

C. I. H. SPEERSCHNEIDER

Kaptajn



VEDBÆK KIRKESKIB

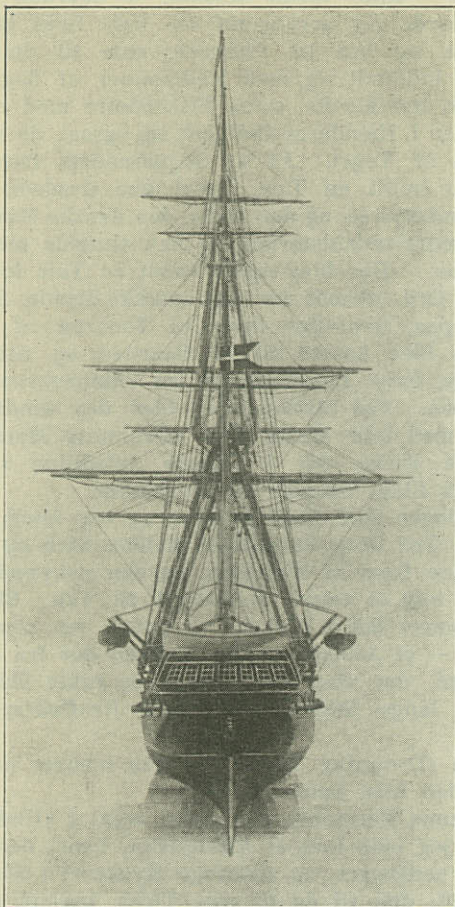
Jeg tilbragte for en Del Aar siden en Sommerferie i Gilleleje og besøgte ofte Nakkehoved Fyr, hvor jeg blev bekendt med en af Fyrassistenterne, som var flink til at lave smaa Modelskibe.

De Skibe, Fyrassistenten lavede, var nok ganske pæne, men langt fra hvad jeg forbandt med Begrebet »Modelskib« i Udførelse; dog en Aftenstund spurgte jeg ham, om han ikke kunde lave mig et rigtig fint, stort Skrog til en Fregat — jeg skulde nok selv besørge Rigningen. Om det nu var fordi Manden var bange for mine stærke Fordringer i Retning af Udførelse, eller af anden Grund, ved jeg ikke, men til min Overraskelse og Skuffelse erklærede han,

at han havde ikke Tid, men der boede nede i Gilleleje en gammel Fisker, som havde faret med Fregatterne og kendte disse nøje, han kunde nok lave Skroget, da han var dygtig til alt Træarbejde.

Næste Dag gik jeg rundt blandt Fiskerhusene i Byen og spurgte efter gamle N. N. — Jeg fandt ham tilsidst oppe paa hans eget Loft, hvor han paa en Dyng gamle Sejl fik sig en Middagslur saa dyb og sund, at det var med noget Besvær, jeg fik ham purret og stillet det Spørgsmaal, som jeg nu bagefter godt forstaar overvældede ham meget: »Kan De lave mig en Fregat?«. Det varede længe, før det gik op for den brave Fiskermand, hvad det var

jeg ønskede; han betænkte sig længe, saa endelig sagde han: »Kendte Herren Dronning Marie?«, og jeg, der straks vidste, at det ikke var Sjette Frederiks højsalige Gemalinde selv han mente, men den gamle Bekendt fra Flaadens



Leje, bekræftede mit Bekendskab. Saa sagde han efter en Pause: »Hun var yndig under Vandet«, hvormed han selvfølgelig mente, at Skibet var velsejlende og havde smukke og gode Linier under Vandet,—

Vi blev hurtigt enige om, at det Skib, jeg skulde have, skulde være en »Dronning Marie«.

Han forklarede nu omstændeligt, at naar Skibet skulde være saa stort som jeg forlangte, maatte han selv ud i Grib Skov for at finde passende Træ stort nok til at hele Skroget kunde udhules af eet Stykke, men saa maatte det hele vente til Vinteren til Træfældningstiden, og da jeg syntes, at det klang svært romantisk, dette med at fælde Trær i Grib Skov til Skibets Bygning, gik jeg ind herpaa.

Sommerferien gik til Ende, det daglige Arbejde i København begyndte igen, Efteraaret kom, og jeg havde næsten glemt Aftalen om »Dronning Marie«, da det en Aftenstund ringer paa min Dør og en pæn, gammel Mand i sine Søndagsklæder med »Tro Tjeneste« og andet Ordensbaand i Knaphullet træder ind, præsenterende sig som forhenværende Baadebygger N. N. i Marinen. Han spurgte, om det ikke var mig, der havde bestilt et Skrog til en »Dronning Marie« i Gilleleje, og hilste fra min Ven Fiskeren, der bad sige, at han ikke havde Tid til at udføre det bestilte Arbejde, derimod vilde han anbefale sig selv til dette.

Vi snakkede lidt om Tingene, og han afviste med Foragt den Tanke at lave Skroget ved en Udhuling af et Stykke Træ paa Indianer-Vis — nej, Skibet skulde »bygges« som det sømmer sig for en Orlogsmænd. Da jeg syntes om den gamle, ivrige Mand, slog jeg til og traf Aftale med ham om Bygningen.

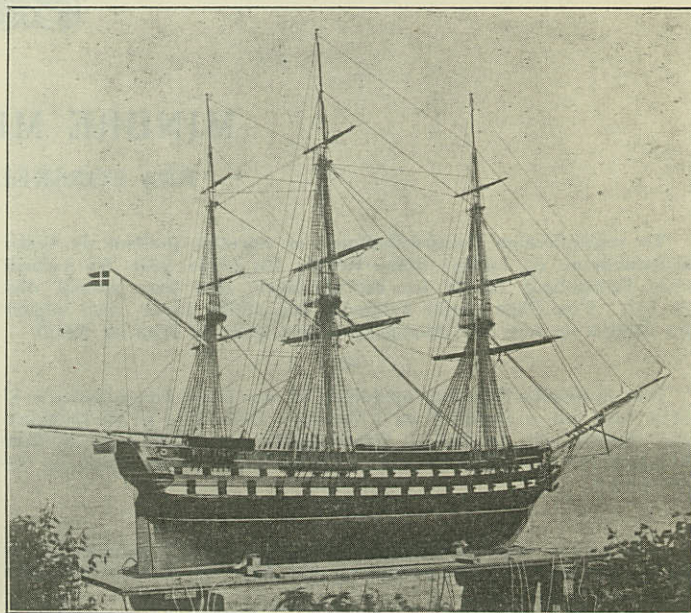
Nu skulde det gaa rigtigt til, og han bad mig derfor

skaffe Tegningerne af Linieskibet »Dronning Marie« fra Orlogsværftet.

Jeg studsede noget ved dette lidt fordringsfulde Forlangende, men lovede dog at se, hvad jeg kunde gøre. — Et Par Dage efter henvendte jeg mig til selveste Chefen fra Orlogsværftet, der med stor Elskværdighed hørte paa mit Andragende om at maatte faa Lov til i ovennævnte Øjemed at lade tage Kopier af de gamle Tegninger. Til min store Glæde blev det tilladt en af Holmens Tegnere for min Regning at kopiere Bygningstegningerne til mig, og kort Tid efter modtog jeg ogsaa Kopierne — den gamle Baadebygger og jeg var henrykte. — De smukke Tegninger, visende alle Detailler i det store Skib, maatte fryde enhver Sømands Hjerter — man kunde af Tegningerne ligefrem se »hvor yndig hun var under Vandet«, og det, der var oven Vandet var sandelig heller ikke ilde. Kisteglad tog min gamle Ven Baadebyggeren fat paa Værket, og nu kom der en Tid, hvor jeg aflagde hyppige smaa Visitter ovre paa et Loft i et af Nyboders Huse, hvor Manden boede. Hver Gang jeg kom, saa jeg, hvorledes Arbejdet skred frem. Husker jeg ret, gik der noget over 2 Aar før den Dag oprandt, da en Vogn holdt udenfor min Bopæl, og et dejligt stort, fuldt færdigt Skrog til et Linieskib blev baaret ind i min Stue. Aftalen med den gamle Baadebygger gik ud paa, at han skulde bygge Skroget, lave Master og Rundholter, saa skulde jeg nok selv besørge Rigningen — til hvilket Arbejde jeg glædede mig som et Barn. — Den Fritid, mit store daglige Arbejde levnedede mig, kunde jeg paa Grund af Overanstrengelse sjældent udnytte ved Læsning eller anden aandelig Beskæftigelse, og derfor skulde Pillearbejdet med Tilrigningen af Skibet blive min kæreste Sysselsættelse i den Tid, der nu kom.

Da jeg altid havde haft Interesse for de store, gamle, fuldriggede Orlogsmænd, havde jeg ganske godt Begreb om Rigningen og mente, at jeg nok paa egen Haand skulde kunne gøre det hele.

Den staaende Rig med sine Stag og Vanter med Vævlinger etc., fik jeg ogsaa sat rigtig pænt, og det glædede mig at høre de Udbrud af Forundring, som min gamle Ven Baadebyggeren — hvis Tur det nu var bleven at komme over til mig og se, hvordan det gik med vort Kælebarn — kom med, over hvad jeg fik lavet. Han kunde



ikke faa ind i sit Hoved, at en Landkrabbe af en Kontormand kunde splidse, klæde Splidsningerne med Garn og ansætte Vant og Stag.

I Løbet af en Vinter var hele den staaende Rig færdig

— men nu led jeg en Skuffelse. Det viste sig, at den korrekte Rigning af den løbende Rig laa over mine Kundskaber. Den Uendelighed af Blokke, ofte saa smaa at de rent forsvandt mellem Fingrene paa En, den Masse Fald, Giytove, Skøder og andre Ender, kunde jeg ikke klare som det skulde gøres, og jeg maatte give op — og overlade den løbende Rig til en Fagmand fra Marinen, som min Ven Baadebyggeren kendte. I Løbet af et Par Maaneder fuldendte denne Mand Arbejdet, og det var, som hosstaaende Billede giver en Forestilling om, et flot Syn at se det færdige Linieskib ude i den Butik i Hindegade, jeg maatte leje til Arbejdslokale for Riggeren.



Nu var Skibet altsaa færdigt, og da jeg hele Tiden havde haft en bestemt Hensigt med det, skrev jeg til Søllerød Sogneraad som Ejer af Vedbæk Kirke, hvor jeg var kommen i 20—30 Aar, og i hvilken jeg havde holdt Bryllup, men hvilken Kirke intet Kirkeskib ejede, og tilbød mit Skib som Gave. For at Sogneraadetsmedlemmerne, der skulde afgøre Skibets Skæbne, kunde danne sig et Begreb om, hvad det drejede sig om, opgav jeg Skibets Dimensioner og føjede til for at de kunde forstaa, at det ingen Legetøjsskib var, hvormange Hundrede Kroner det stod mig i. — Til min Glæde modtog jeg en nydelig Skrivelse fra Sogneraadet, der ikke alene modtog Gaven, men ogsaa takkede paa det hjerteligste og udbad sig Besked om, hvor

og hvornaar Skibet kunde afhentes, idet man ønskede, at dette skulde ske paa gammel, god Vis, ved at Fiskerne fra Vedbæk hentede Skibet og i Procession med Faner og Musik bar det til Kirken. Dagen blev fastsat til Søndagen d. 21. Juni 1908, hvilken Dag oprandt med det allerprægtigste Vejr — stille varmt Solskin. I Gaarden hjemme i Vedbæk havde jeg arrangeret en halv Snes Borde med Kransekage og Vin til Fiskerne, som til det bestemte Klokkeslet indfandt sig med Medlemmer af Sogneraadet i Spidsen; to hvidklædte, smaa Fiskerdøtre med røde Skærf og Blomster i Hænderne indfandt sig ogsaa; de skulde gaa i Spidsen af Toget. Et af Sogneraadets fremtrædende Medlemmer holdt en Tale, hvori han dvælede i Minder om Øresundskysten og den Rolle, den danske Marine havde spillet i Fædrelandshistorien, og han sluttede med et Leve for Marinen. — Der blev ogsaa holdt en Tale for Giveren, som i faa Ord takkede for den smukke Maade, Skibet blev modtaget paa, hvorefter dette til Tonerne af »Holmens faste Stok« blev baaret ud af Gaarden og ned gennem Vedbæk By, hvor Landliggerne fra Villahaverne tilviftede Processionen. Ved Stationsvejen blev der vendt omkring og stadig med fuld Musik blev »Dronning Marie« baaret til Vedbæk Kirke, der i Dagens Anledning var smukt pyntet med Flag, Vimpler og Guirlander.

I Kirkedøren stod Sognepræsten og tog imod, idet han i velvalgte Ord drog Paralleller mellem Skib og Kirke, jeg blev trukket frem af Mængden, og den elskværdige, gamle Præst gav mig et varmt Haandtryk til Tak. Skibet blev derefter baaret ind i Kirken og under ret stort Besvær hængt op — et Arbejde under hvilken der fra de asende Fiskermænd, der stod paa Tærne og rakte Skibet op til Folk paa lange Stiger, faldt flere Kraftudtryk af Anstrengelse.

Op kom »Dronning Marie«, og hun hænger nu godt og sikkert i den lille, kønne Kirke.

Naar denne Beretning har været trykt i »Under Dannebrog«, vil jeg lade lave et Blikhylster, hvori den sammenrullet kan nedlægges, og anbringe Hylsteret i Skibets rummelige Last; den vil da til sene Tider berette om, hvorledes Skibet kom i Kirken.

En af Aargangen 1895.



MINDRE MEDDELELSER

FRA FORSKELLIGE FARVANDE

To regelmæssige Dampskibslinier er oprettet mellem de tyske Østersøhavne og Libau—Riga—Reval. En Linie gaar fra Lybæk over Königsberg til de tre nævnte Byer; den blev aabnet den 20. Juli. Fire Dage senere aabnedes den anden Linie, som udgaar fra Stettin og som via Danzig og Memel gaar til Riga og Reval.

Den italienske Regering meddeler, at der i det første Halvaar af 1918 blev sat c. 53 000 Tons i Vandet. Endvidere er 23 Dampere paa 166 000 Tons, forskellige Staaelsejlskibe paa 71 000 Tons og flere Trædampere og Sejlskibe paa c. 16 000 Tons under Bygning for Øjeblikket.

Den norske Handelsflaades Krigsforlis var ved Ugangen af det fjerde Krigsjaar 611 Dampskibe og 191 Sejl- og Motorskibe. Ialt

802 Skibe paa tilsammen 1173 454 Reg. Tons. Der omkom ved disse Forlis ialt 1025 Mænd, Kvinder og Børn.

Den brasilianske Regering har beslagnet 46 smaa Kystfartøjer med en samlet Tonnage paa c. 14 000 Tons. Disse Skibe tilhørte tyske Selskaber men sejlede under brasiliansk Flag.

To af de største Jernværker i Sverige fremstiller nu Støbestaalsankre og ligger inde med store Bestillinger særlig fra Norge. Man paatenker ogsaa i Sverige at anlægge en Fabrik til Fremstilling af Ankerkæder op til de største Dimensioner.



TRE MAGISKE TRYLLEORD.

Ovre i London mødes jo Alverdens Sømænd, og selv om de vel nok forstaa hinanden bedst paa »Sømands-Engelsk«, saa holder dog instinktmæssig Skandinaverne mere sammen end saa mange andre.

Den svenske Missionspræst *Brundin* fra Upsala og den danske Pastor *Storm*, der nu residerer i Kastellet, var i deres unge Aar knyttet til Sømandsmissionen i Londons Dokker, og mange er de Oplevelser og Historier, som de to sympatiske Præster har at berette om den Tid.

Af de nordiske Rigers Søfolk har de Danske det mest med at hygge sig og have det godt sammen. De Danske har et fortræffeligt Arrangementstalent ved deres smaa og større Sammenkomster. Og man morer sig kongeligt, naar man samles.

Det vidste de andre ogsaa godt.

Og aldrig var der saa fuldt af de »danske Sømænd«, som naar der kaldtes til Fest hos dem i London.

Det kunde nu være, hvad det var. Men det viste sig, at det ikke var *Danskere* allesammen. Der var gaaet baade Svenskere og Nordmænd med ind Gang efter Gang. Og de var hjerteligt velkomne, men — alligevel —!

Længe spekulerede man paa et Identifikationsbevis — saa fik et lyst Sømandshoved en fortrinlig Idé! Næste Gang der skulde holdes Fest, blev ingen indladt med mindre han korrekt kunde udtale tre danske Ord.

De magiske Trylleord var:

»Rødgrød med Fløde«!

Og det kan kun en rigtig ægte Dansker udtale paa den rette Maade.

Men en Aften kom den »Vagthavende« tilbage fra Indgangsdøren og meldte, at der var en dansk Sømænd, men han kunde ikke udtale de magiske Trylleord rigtigt, han sagde nemlig:

»Røgrø mæ Fløe«:

Heldigvis var der i Forsamlingen en Fynbo som straks forstod, at her var en rigtig Landsmand, som efter fynsk Skik sløjfede alle d'er. Det viste sig endda, at de begge var fra Fyns Hovedstad »O'ense« og saa gjorde det aldeles Ingenting, at der intet *d* var hverken i »Røgrøen« eller »Fløen«!

A. T.



ERINDRINGER

MED KORVETTEN DAGMAR

1887—1888.

Har mon ikke nogen af Marineforeningens Medlemmer været med Korvetten *Dagmar* i Middelhavet Vinteren 87—88. Maaske for disse, men ogsaa for andre af »Under Dannebrog«s Læsere følgende Smaaoplevelser kunde have Interesse.

Som Helbefaren havde jeg Plads i Chefens, gamle Admiral Carl Bruuns Chalup, som selvfølgelig benyttedes — og benyttedes hyppigt — paa hver fremmed Plads, vi kom til; for det siger sig selv, at Chefen gik iland hvert eneste Sted for at hilse paa Militærautoriteter og de danske Konsuler. Præcis Kl. 10 Aften skulde Fartøjet igen ligge klar til at afhente ham; men hvem der aldrig kom Kl. 10 var Chefen. Et Bud eller en Tjener mødte med Besked om, at vi kunde gaa iland en Timestid eller to, og denne Aftenlandlov var ikke den mindst interessante. I de Tider skulde de menige som absolut Regel være om Bord »til Køjerne«, ca. Kl. 8 — senest; det var da lyst endnu, og det er derfor ganske forstaaeligt, at unge Mænd paa 20—25 Aar havde stor Fornøjelse af at »slaa et Slag« gennem de mange, fremmede Byer ved Aftenstid. Og hvad der særlig vakte vor udelte Beundring var Barcelona, som allerede dengang, altsaa for 30 Aar siden, havde elektriske Buelamper gennem en herlig, lang Palmealle.

Det var i det hele en fornøjelig Tur for os Sluproere, men gennemgaaende var Besætningen yderst tilfreds, skønt Vejret ikke altid var blidt. Paa Vejen til Middelhavet knækkede vi saaledes Klyverbommen under en Storm i Kanalen; og paa Hjemvejen forhindrede Isen os i at naa Kbhvn. til den fastsatte Tid. Først laa vi 14 Dage i le'Havre og derpaa 3—4 Uger i Christianssand for Isen; men denne Forlængelse af Togtet var der ingen der var ked af; for baade paa den franske og den norske Plads var der rigelig med Landlov, Sømandens bedste Fryd, og begge Steder stiftedes mange Bekendtskaber, ikke mindst blandt den kvindelige Ungdom, der godt kunde lide de danske Orlogsgaster.

I Julen laa vi, som Middelhavsskibet sædvanlig plejede, i Piræus, hvor en stor Del af Besætningen straks efter Ankomsten var med til Slukning af en stor Brand i Land. Det var under et Slagsmaal i en Vinstue ved Havnen, at Branden opstod; og baade de franske og de russiske Orlogsskibe, som laa sammen med os, sendte foruden *Dagmar* sit Landgangsbrandkorps iland, hvor de gjorde god Gavn, da Grækerne som bekendt er noget indolent anlagte og saa til, imens vi andre arbejdede.

Vore Anstrængelser kronedes ikke med noget særligt Held, da 3 Bygninger nedbrændte til Grunden. Et Minde tog vi dog med os ombord; det var en Hund som naturligvis kom til at hedde Piræus.

Juleaften var den græske Konge og øvrige kongelige Familie ombord, Jeg tror ikke, der serveredes Ærter og Flæsk til Middagen hos Chefen, men det var ellers en almindelig Regel, at en Tal'erken blev præsenteret, naar Kongen tilfældig var ombord paa en af Mændernes »Erte-dage — og Kongen var ofte ombord. Efter Julemiddagen opførtes en Revu af yngre Underofficerer og Elever, som selv havde skrevet den; og for en Gangs Skyld var Disciplinen strøget, for som bekendt har en Revy ikke netop til Hensigt at fremhæve den enkeltes gode Sider, tværtimod; men alt foregik paa en godlidende og fornøjelig Maade, og i øvrigt var Revyen paa Forhaand censureret af Næstkommanderende. Efter Revuen kom et stort Optog af Gud ved alle de forskellige Karrikaturer, og sluttelig Bal, hvor alle deltog; og de kongelige Damer var ikke de mindst ihærdige, undertegnede havde saaledes Æren af at danse baade med Dronningen og den senere Storfyrstinde Paul.

Ved Nytaarstid laa Korvetten ved Smyrna. En fuldkommen orientalsk By, hvor Snigmord ialtfald dengang hørte til Dagens Orden, hvorfor ingen Menig fik Landlov. Desværre. Undertegnede var nemlig i Land to Gange med Chefen, og var Moralen blandt Befolkningen end slap, kan det dog ikke nægtes, at Byen øvede stor Tiltrækning med sine maleriske Kameloptog, sine Moskeer og Bazarer, Vegetationen og det hele fremmedartede Præg, ogsaa forskelligt fra de øvrige Middelhavsbyer, vi havde gæstet. Under den første Tur iland med Chefen aflagdes sammen med den danske Konsul Besøg i en af Moskeerne. Selve Gudsdyrkelsen i en saadan er vidtforskellig fra, hvad vi er vant til at se, at den ikke kan andet end interessere. Prædiken eller Messe ser man ikke som hos os, eller rettere hører. Hele Menigheden gentager udelukkende Præstens ensformige, monotone Anraabelse af Allah, og kun afbrudt ved af og til at falde paa Knæ og dunke Panden mod Gulvet. At det er en alvorlig Handling og tages meget højtideligt fik vi snart Bevis paa. At vi inden Indtrædelsen maatte aftage Fodtojet, var jo egentlig ikke morsomt, men efter en lille Tid at have set disse hyppige

Knæfald og Hoveddunk og hørt denne idelige, brægende Anraabelse kunde vi daarlig fornægte vor medfødte, typisk danske Unode: at grine, hvad der medførte at vi øjeblikkelig blev vist ud, og jeg tvivler om, at vi var sluppet med Udvisningen, om Konsulen ikke havde kunnet gøre sig forstaaelig og forklaret hvilken Rangsperson, Chefen var. Det var nemlig alt andet end blide Øjekast vi fik.

Nytaarsmorgen skulde Chefen aflægge Afskedsvisit hos Konsulen. Da det danske Flag var hejst paa Konsulens Hotel og synligt fra Borde, mente jeg det ikke vanskeligt at vise Chefen Vej hertil, hvad jeg havde faaet i Opgave. Men oh Skræk! Da vi er kommen iland og gennem nogle snævre Gyder, opdager Kommandøren et Skilt af Facon og Udseende som Konsulaternes herhjemme. »Det maa vel være her«, siger han saa. »Javel, Hr. Kommandør«, og derpaa slaar han Allarm med Dørhammeren, medens jeg gør en Svingning, ikke saa lidt urolig ved Situationen, da jeg, tiltrods for at have navigeret i Retning af Flaget, dog ikke har kunnet opdage dette. Og den *er* ogsaa gal. Fra et Gavlvindu vinker nemlig en ung Skønhed ad mig, og da jeg kommer nærmere og mellem hendes frygtelige, halsbrækkende Pludren dog forstaaer »Consulate danoise« og samtidig bemærker hendes ivrige Gestikuleren i en helt anden Retning, kryber Hjærtet op i Svælget af Skræk. Og bedre bliver det ikke, da Chefen i det samme kommer ud, rød i Hovdet, og i opbragt Tone udbryder: »Du er F. g. mig en nydelig Vejviser; det er jo en Lotterikollektor!!!« Skamfuld dirigerer jeg ham nu i Retningen, den tyrkiske skønne har vist, og til alt Held toner det gode, gamle Dannebrog nu pludselig frem, hvorefter Chefen, ligesaa pludselig, bliver lutter Smil, og der falder en forsonende Bemærkning om, at ingen F. heller kan finde rundt i alle de Krinkelkroge.

Ja, kun disse Smaatræk var det, jeg vilde fortælle, og læser nogle af de gamle Dagmar-Gaster dem, vil de vist ogsaa kalde frem i Erindringen Minderne fra dette Togt, som baade var mange og gode, fordi vi først og fremmest havde en god og forstaaende Chef. Og de vil vist erkende, at det Leve og Ønskerne om godt Nytaar som Chefen fik, da han kom paa Dækket og blandede sig mellem sine Gutter Nytaarsnat, var saare velmente. 1647.



AGITÉR

for

Tilgang til Marineforeningen.