

UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

1. AARGANG

REDAKTØR: PREMIERLØJTNANT H. EWALD

HÆFTE II

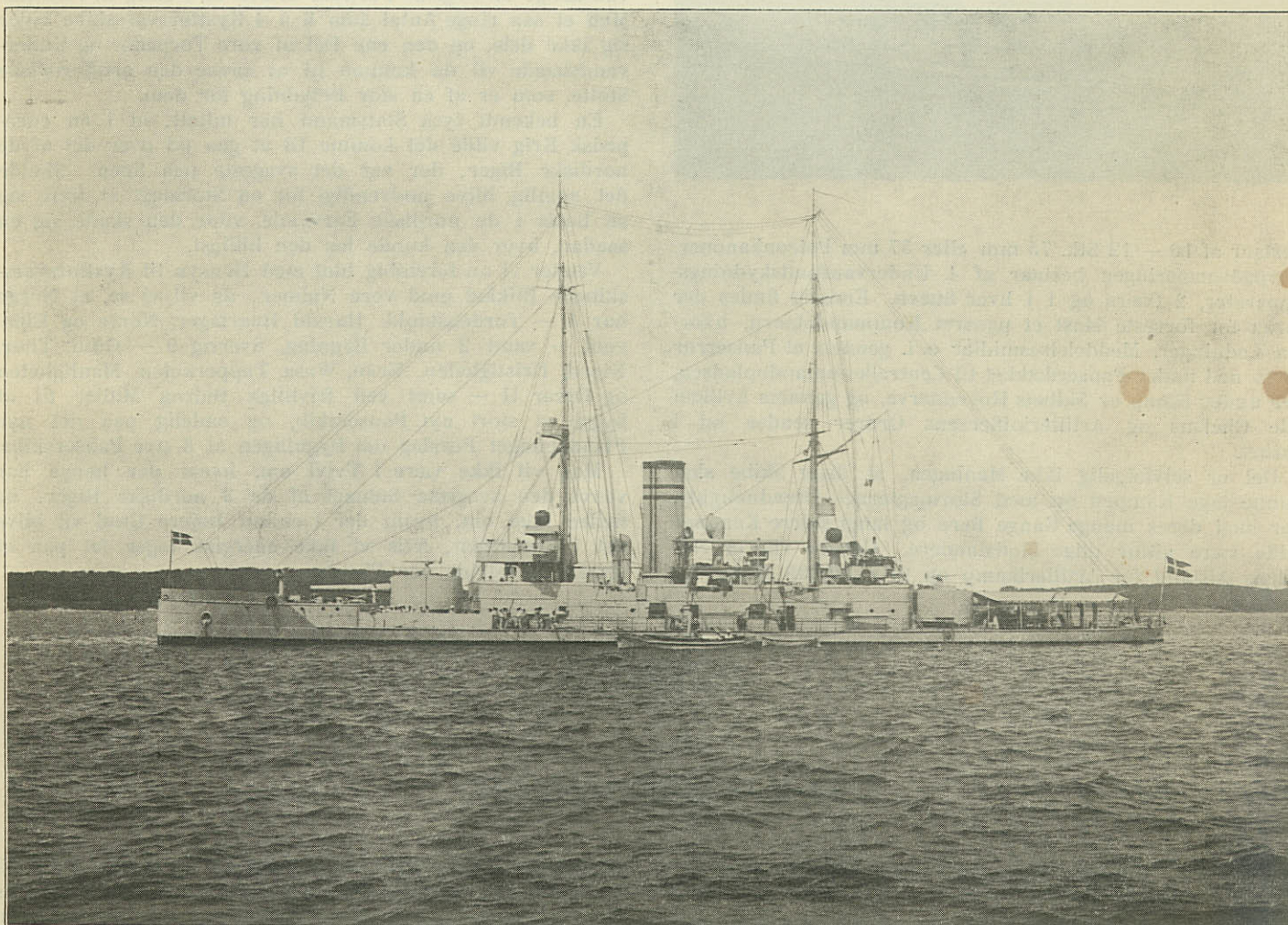
UDKOMMER
HVER MAANED

UDGIVER: MARINEFORENINGEN
EKSPEDITION: FORENINGENS KONTOR, CHR. IX.'S GADE 5¹

AARSABONNEMENT 3 KR.
ENKELTE NUMRE 25 ØRE

VOR FLAADE

II



Kystforsvarsskibet Herluf Trolle.

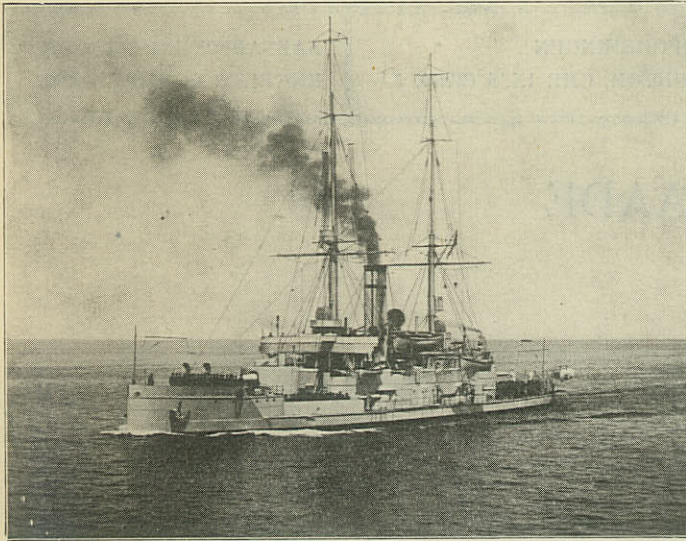
Vore Kystforsvarsskibe er smaa Panserskibe med saa ringe Dybgaende, at de med Fordel kan benytte vore læge Farvande. Da de ikke skal optræde paa aabne Have, kan der ved deres Konstruktion lægges mindre Vægt paa Sødygtigheden, saa at de kan gøres lave, hvorved de kun kommer til at frembyde et ringe Maal mod Fjendens Ild, og alt sættes ind paa at give dem en kraftig Panserbeskyttelse og en stærk Armering.

Vor Flaade har 3 Kystforsvarsskibe: *Herluf Trolle* (sat i Vandet 1899), *Olfert Fischer* (sat i Vandet 1900) og *Peder*

Skram (sat i Vandet 1908). Endvidere paabegyndes i den nærmeste Fremtid Bygningen af et fjerde Skib: *Niels Juel*.

De 3 førstnævnte Skibe er meget nær ens — c. 3 700 Tons store — og af Monitortypen. De er pansrede fra for til agter med et Sidepanser af Chrom-Nikkelstaal, der paa Midten er c. 200 mm tykke, og som strækker sig fra 1 m over til 1 m under Vandlinjen. Det afsluttes foroven af et c. 60 mm tykt Panserdæk. Indenfor dette pansrede Skibsskrog findes Maskiner, Kedler, Magasiner og Opholdsrum, der saaledes er godt beskyttede, og ovenpaa Panserdækket staar 4 pans-

rede Kassematter i hver sit Hjørne af en upansret Overbygning, der ikke gaar helt ud til Skibssiden. I hver Kasse er anbragt 1 — 15 cm Kanon, — Skibets mellemsvære Armering, — og foran og agtenfor Overbygningen er 2 24 cm Kanoner — den svære Armering — affuterede hver i sit pansrede Drejetaarn. Disse gaar med en Taarnstamme ned gennem Panserdækket og hviler i en Pivot paa Skibets Bund. Ovenpaa Overbygningen og paa Taarnene er den lette Armering — Antitorpedobaadsskytset — anbragt. Den



bestaar af 10 — 12 Stk. 75 mm eller 57 mm Patronkanoner. Torpedoarmeringen bestaar af 4 Undervandsudskydningsapparater, 2 tværs og 1 i hver Stævn. Endelig findes der foran for forreste Mast et pansret Kommandotaarn, hvorfra Ledninger, Meddelelsesmidler o. l. gennem et Panserrør føres ned under Panserdækket til Centralkommandopladsen, der under Kamp er Skibets Hovednerve, og gennem hvilken alle Chefens og Artilleriofficerens Ordre sendes ud i Skibet.

Det er selvfølgelig ikke Meningen, at disse Skibe skal kunne tage Kampen op med Stormagternes Dreadnoughts, der med deres mange Gange flere og langt større Kanoner vilde være altfor ulige Modstandere. Ganske vist er Nutidens Afstand for Artillerikamp op til c. 10 000 Meter, og

paa denne Distance vil et af vore Kystforsvarsskibe kun være en Streg i Horizonten og meget vanskelig at træffe, samtidig med, at dets Panserbeskyttelse vil være tilstrækkelig stærk. — Men vi kan gaa ud fra, at hvis vi er i Besiddelse af et kraftigt og effektivt Torpedo- og Mineforsvar, vil dette byde disse store Skibe for stor en Risiko til, at de overhovedet vover at vise sig i vore Farvande med fjendtlige Hensigter. I hvert Fald maatte Vejen først banes for dem ved Ødelæggelsen af vort maritime Forsvar med lettere Materiel, hvor Tabet af de enkelte Skibe ikke spiller saa stor en Rolle. Overfor Stormagternes lettere Krydsere, Jagere, Torpedobaade etc. er vore Kystforsvarsskibe de overlegne, og bag deres pansrede Ryg vil vore Torpedo- og Undervandsbaade i Nærheden af deres Operationsfelt kunne søge Dækning og Hvile, — vel at mærke, hvis vi har tilstrækkelig mange Skibe.

I Forsvarskommissionen udtalte Flaadens Tilforordnede, at det var nødvendigt mindst at have 6 Kystforsvarsskibe i Farvandseskadren. Søværnsloven fastsatte Antallet til 4, og i Øjeblikket har vi kun 3. Dette er meget uheldigt, thi Løsningen af Flaadens vigtigste Opgave — at imødegaa Landgangsforsøg — kan paa Grund af vore uheldige og vanskelige strategiske Forhold kræve en Deling af Flaaden. Men et saa ringe Antal som 3 à 4 Kystforsvarsskibe lader sig ikke dele, og den ene Del af vore Torpedo- og Undervandsbaade vil da komme til at savne den artilleristiske Støtte, som er af en stor Betydning for dem.

En bekendt tysk Statsmand har udtalt, at i en europæisk Krig vilde det komme til at gaa ud over det af de nordiske Riger, der var det svageste paa Søen. Skulde det nemlig blive nødvendigt for en Stormagt at sikre sig en Basis i de nordiske Farvande, vilde den skaffe sig en saadan, hvor den kunde faa den billigst.

Vender vi nu foreløbig blót med Hensyn til Kystforsvarsskibene Blikket mod vore Naboer, da vil vi se, at Norge har 4 — Tordenskiold, Harald Haarfager, Norge og Eidsvold — samt 2 under Bygning, Sverrig 9 — Odin, Thor, Niord, Dristigheten, Æran, Wasa, Tapperheten, Manligheten og Oscar II — samt ved frivillige Bidrag Midler til at bygge et stort nyt Panserskib, og endelig paa det nye Flaadebudget Forslag om Bygningen af 8 nye Panserskibe.

Man vil ikke være i Tvivl om, hvem der længe har været den svageste Sømagt af de 3 nordiske Riger, og heller ikke om, hvem der i endnu højere Grad vil blive det i Fremtiden, hvis vi ikke energisk tager fat paa at styrke og udvide vor Flaade.

HERMANN EWALD

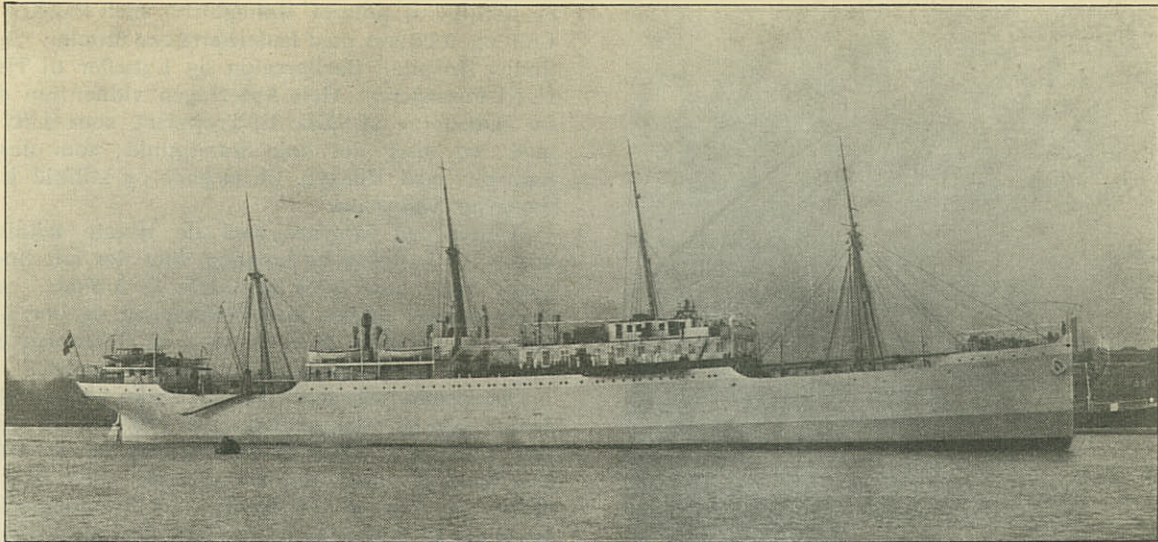


Ø. K.'S MOTORSKIBE

Den 14de Februar 1912, hvor den officielle Prøvetur blev afholdt med det første store Motorskib »Selandia« i Nærværelse af Repræsentanter for dansk og udenlandsk Skibsfart og Industri, var en betydningsfuld Dag for »Østasiatisk Kompagni«. Selskabet havde paa det Tidspunkt yderligere to store Motorskibe »Fionia« og »Jutlandia« under Bygning, der begge ligesom »Selandia« skulde have Dieselmotorer af »Burmeister & Wains« Konstruktion, endskønt der endnu ikke forelaa Erfaring for, hvorvidt Dieselmotoren kunde indrettes til Anvendelse i større Skibe. Denne Maskintype havde hidtil kun været anvendt til Landanlæg og om Bord i enkelte mindre Fartøjer, saaledes at »Ø. K.« var det første Selskab i Verden, som vovede den Risiko, der var forbunden med at indbygge Dieselmotorer i større Skibe, medens »Burmeister & Wain« var det første Skibsværft, som overvandt de dermed forbundne tekniske Van-

skeligheder. Prøveturen viste fuldt ud, at Ø. K.'s Tillid til Dieselmotoren var berettiget. Motorerne arbejdede særdeles tilfredsstillende med et ringe Olieforbrug, og Omskiftningen fra »Frem« til »Bak«, der var betragtet som en af de største Vanskeligheder, udførtes med Lethed, saavel under Manøvrer i Havn som i aaben Sø. De fremmede Teknikere, der havde overværet Prøverne, var begejstrede, for hvad de havde set om Bord i »Selandia«, og over hele Verden fremkom der Beretninger om de udmærkede Resultater fra Prøveturene.

Man fremhævede særligt de Fordele, der var opnaaede ved Indførelsen af Dieselmotoren, baade paa Grund af Pladsbesparelse og Økonomi. Pladsbesparelsen fremkommer, dels ved at Brændolien til Dieselmotoren kan opbevares i Skibets Bundtanke, og dels ved at Dieselmotoranlægget indtager en noget mindre Plads end de tilsvarende Maskiner



Motorskibet Fionia

og Kedler i et almindeligt Dampskib. Økonomien skyldes, at Dieselmotoren kræver et mindre Betjeningspersonel end det tilsvarende Dampmaskinanlæg, og at Olieforbruget kun er ca. 160 gr. pr. indiceret Hestekraft, medens Kulforbruget i et moderne Dampskib er ca. 600 gr. pr. indiceret Hestekraft. Brændselsudgifterne bliver saaledes mindre i Dieselmotorskibet, under Forudsætning af at Forholdet mellem Olie- og Kulpriserne er mindre end ca. 600 : 160.

For de Skibe, der sejler ude paa Østen, hvor Olien kan faas til billige Priser, vil dette Prisforhold næppe blive naaet, og der er derfor i »Selandia« indbygget saa store Brændselsolietanke, at Skibet efter at have fyldt Olie ude i Østen, kan foretage en Rejse til Europa og tilbage igen inden det atter behøver at forny sin Oliebeholdning, der er paa 900 Tons. Ø. K. er forøvrigt særlig gunstigt stillet med Hensyn til Anskaffelsen af Brændeolie, i det Selskabets forudseende Ledere allerede paa et tidligt Tidspunkt har afsluttet Kontrakt for flere Aar om Levering af Olie til Priser, der ligger langt under de nuværende høje Oliepriser.

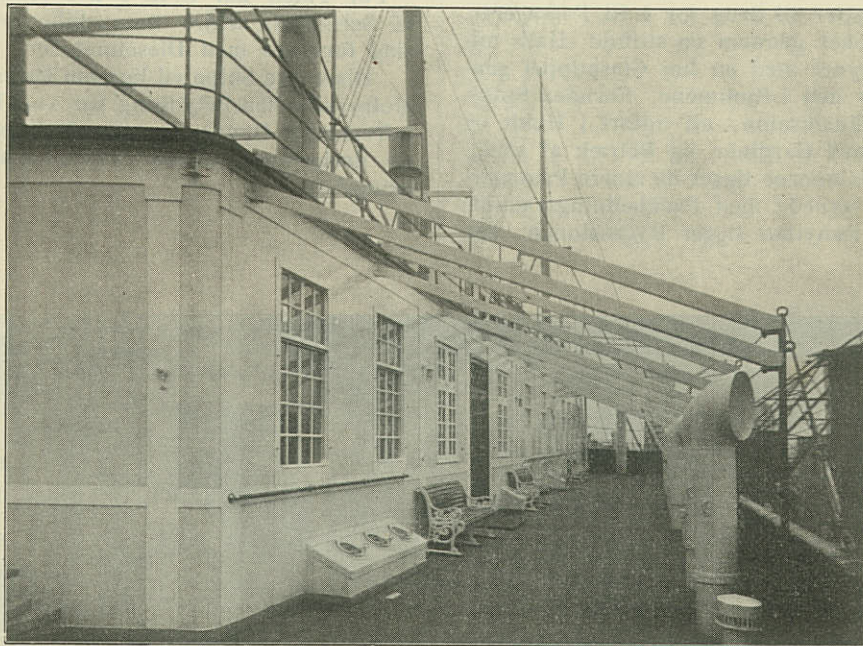
Siden den officielle Prøvetur i Sundet i 1912 har »Selandia« foretaget flere Rejser til Østasien, paa hvilke Dieselmotoren til Stadighed har arbejdet tilfredsstillende. Det samme har været Tilfældet med de to Søsterskibe »Fionia« og »Jutlandia«, af hvilke det førstnævnte Skib straks efter sin Færdiggørelse blev købt af Hamburg-Amerika Linien og fik Navnet »Christian X«; vistnok indirekte paa Foranledning af den tyske Kejser, der med Begejstring havde udtalt sig om de danske Motorskibe.

I 1913 har Ø. K. sat to nye Motorskibe »Siam« og »Annam« i Drift, der begge er byggede hos Burmeister & Wain. De er, som det fremgaar af ovenstaaende Tabel betydelig større end de tre Skibe af »Selandia« Typen og har to kraftige Motorer, som tilsammen kan udvikle ca. 3500 I. H. K.

Ø. K.s MOTORSKIBE

Navn	Længde i engelske Fod	Bredde i engelske Fod	Lastevne i Tons	Fart i Knob	Maskineriets indicerede Hestekraft
Selandia	370	53	7000	ca. 12	2×1250 IHK.
*Christian X(Fionia)	370	53	7000	ca. 12	2×1250 —
Jutlandia	370	53	7000	ca. 12	2×1250 —
Siam	427	55	9700	ca. 12,5	2×1750 —
Annam	427	55	9700	ca. 12,5	2×1750 —
Fionia	410	53	7000	ca. 14	2×2000 —

* Solgt til Hamburg—Amerika Linjen.

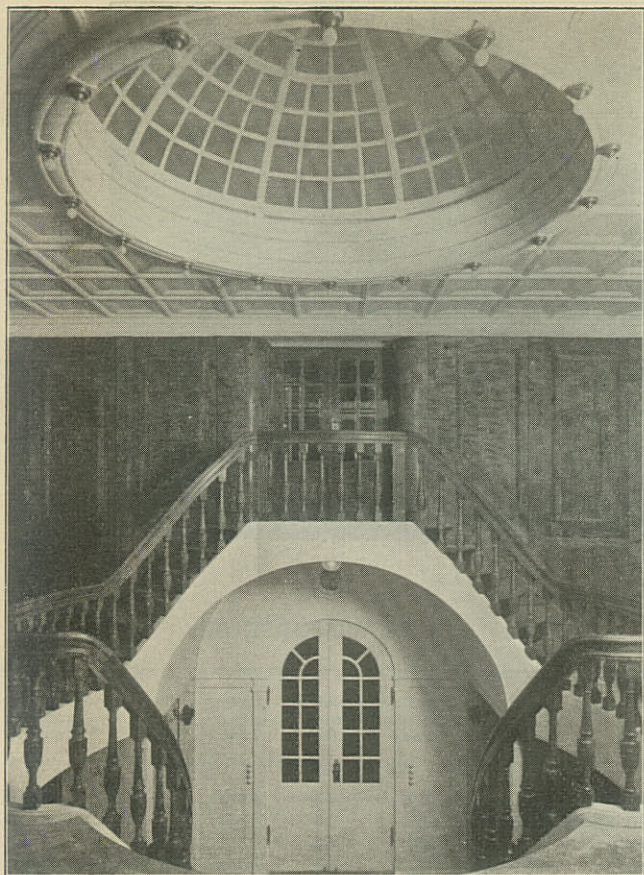


M. S. Fionia. Promenadedæk med Dækshus

Det ene af disse Skibe »Siam« har i Januar Maaned foretaget en Rejse Syd om Amerika og paa Vejen anløbet flere amerikanske Havne, hvor det overalt har vakt en lige saa stor Opsigt som »Selandia« i sin Tid i Europa. Denne Rejse, der endte i Havnebyen Los Angeles i Syd-Kalifornien i Nærheden af de store Oliekilder, maa betragtes som et Led i de Planer Ø. K. i Forbindelse med Burmeister & Wain og engelske Kapitalister har om Anlægget af et Skibsværft i Syd-Kalifornien. Værftet skal udelukkende indrettes til Bygning af Dieselmotorskibe, og vil efter

Panama-Kanalens Aabning kunne faa en meget stor Betydning, da den Kysttrafik, der til den Tid vil opstaa, med Fordel vil kunne besørge af Dieselmotorskibe.

Det nyeste af Ø. K.'s Motorskibe, »Fionia«, der for kort Tid siden har fuldendt sine Prøver, er bygget til Erstatning for den »Fionia«, som blev solgt til Hamburg—Amerika Linien. Dog er det nye Skib, som det fremgaar af ovenstaaende Tabel, noget længere end det oprindelige Skib af samme Navn, og Maskineriet er kraftigere og i Stand til at give Skibet en større Fart. Skibet er bygget til Fart



M. S. Fionia. »Hall« i Dækshuset

paa Bangkok og indrettet til at medtage et mindre Antal Passagere. Der findes midtskibs et højt Dækshus med elegante Saloner og Kahytter til Brug for I. Kl. Passagere. Indgangen til Salonerne sker gennem en stilfuld »Hall« udført af Birketræ og forsynet med en høj Glaskuppel gennem hvilken Lyset falder ned i Rummene. Foruden Spisesalon findes Dame- og Musiksalon, alt udført i Hvidt og mat Guld og udstyret med Gardiner og Betræk af smagfulde Stoffer. Ovenover Salonerne ligger de større Passagerkahytter, der alle er forsynede med Paaklædningsværelse og Baderum. Agtenfor Kahytten ligger Rygesalonen, der

er udført af poleret Mahognitræ med Paneler fra Gulv til Loft og udstyret med læderbetrakne Møbler. Agter i Skibet findes Hospital, Barbersalon og Lukaffer til Tjenerskab og II. Kl. Passagere. Hele Apterings vidner om den Erfaring for Indretning af Skibe til Tropefart, som Ø. K. sidder inde med, og viser det høje Standpunkt, som dansk Industri indtager med Hensyn til elegant og stilfuld Udstyrelse af moderne Skibsrum.

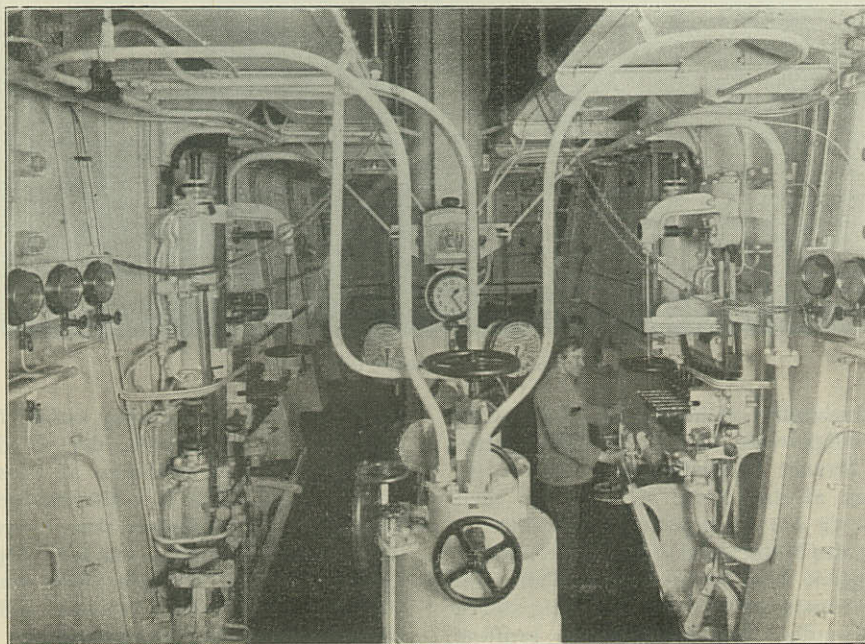
»Fionia« er forsynet med de nyeste tekniske Hjælpe-midler til Ladning og Losning, idet der ialt findes 12 elektriske Spil, som hver kan løfte 3—5 Tons. Ankerspil og Styremaskine drives med Elektricitet, og der findes Installation til traadløs Telegrafering og Køleanlæg til Fremstilling af Is og Afkøling af Proviantrummen.

Dieselmotoranlægget bestaar af 2 Stkr. 6 Cyl.-Firtakts-Hovedmotor med en Stempeldiam. paa 740 mm og en Slaglængde paa 1100 mm. Ved et Omdrejningstal af 100 pr. Minut kan hver af disse Motorer udvikle 2000 E. H. K. og give Skibet en Fart af 14 Knob. Til Frembringelse af Elektriciteten til Belysning og til Drift af Skibets Hjælpemaskiner og Luftkompressorer, findes 2 Stkr. Firtakts-Dieselmotorer, der er direkte koblede til Jævnstrømsdynamoer. Opvarmningen af Skibet sker ved Damp, som udvikles i en i Motorrummet anbragt oliefyret Dampkedel. Prøveturene med »Fionia«, der forløb fuldt ud tilfredsstillende, var imødeset med stor Interesse, fordi dette Skib har det kraftigste Maskineri og den største Fart af samtlige Motorskibe i Verden. Dieselmotorerne arbejdede roligt med usynlig Udblæsning og udviklede med Lethed deres fulde Hestekraft. Den eneste Fejl, der viste sig paa Prøveturen, skyldtes ikke Dieselmotorerne, men hidrørte fra Luftkompressorerne, som Burmeister & Wain paa Grund af Skibets korte Leveringstid havde maattet købe hos et udenlandsk Firma. Efter at denne mindre Fejl er afhjulpet, har »Fionia« som Nr. 5 i Rækken af Ø. K.'s Motorskibe for nogle Dage siden tiltraadt sin første Rejse til Østen.

For Tiden har Ø. K. 7 nye Motorskibe i Bygning, og 3 af Selskabets ældre Dampskibe er under Ombygning og skal forsynes med Dieselmotorer.

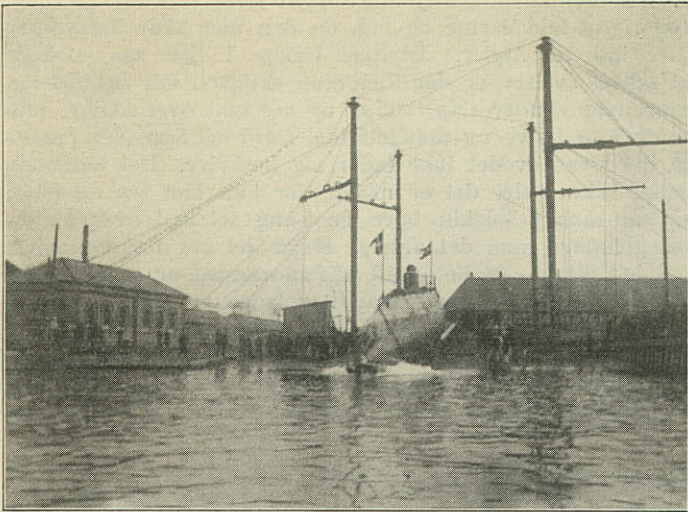
Disse nye Skibe vil ligesom Østasiatisk Kompagnis andre Motorskibe faa Betydning for vort Land ved at vise Flaget i fremmede Havne og udbrede Kendskab til dansk Industri og derigennem skabe Afsætningsmarked for dens Frembringelser.

H. P. C.



M. S. Fionia. Maskinrummet med Manøvrepladsen

UNDERVANDSBAADEN NYMPHENS STABELAFLØBNING



Den 10de Februar løb den danske Flaades 7de Undervandsbaad af Stabelen paa Orlogsværftet. — Efter at Værftets Autoriteter med Kontre-Admiral *Zachariae* i Spidsen var komne til Stede, hejstes Flagene i Baadens Stævne, og Baaden laa klar til at løbe ud i sit fremtidige Element.

Admiralen gav Tegn til at slaa den sidste Stoppebom bort, og Baaden gled — modtagende Navnet *Nymphen* — roligt og majestætisk ned ad Beddingens skraanende Egetømmer med Marinens rødhvide Splitflag smældende i Vinterens friske Kuling.

Baadens Besætning udgøres af 11 Mand.

Fuldførelsen af de mange sindrige, maskinelle Anlæg i Baaden er nærforestaaende, og efter Afholdelsen af forskellige Prøver vil *Nymphen* i Løbet af Foraaret indgaa i den søgaaende Undervandsbaadsflotille.

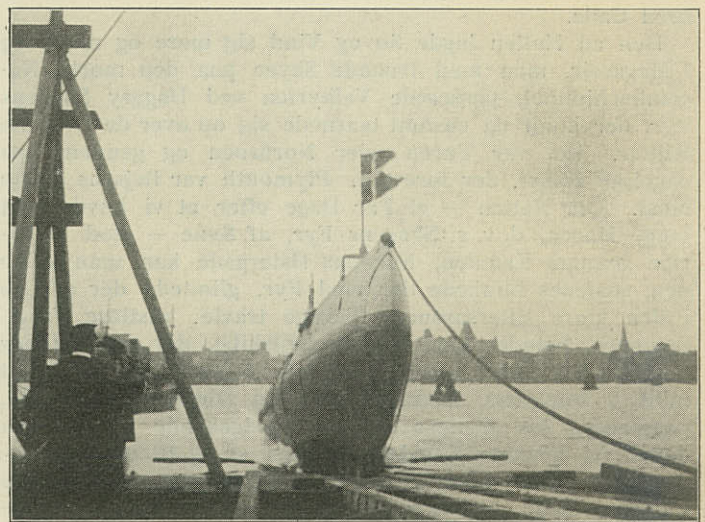
N. J.-B.

drivningen elektrisk med et i Baaden indbygget Akkumulatorbatteri som Elektricitetskilde, afgivende den elektriske Strøm til en 300 Hestes Elektromotor.

Armeringen bestaar af 2 Udskydningsapparater med dertil hørende 4 Torpedoer.

Baadens Besætning udgøres af 11 Mand.

Fuldførelsen af de mange sindrige, maskinelle Anlæg i Baaden er nærforestaaende, og efter Afholdelsen af forskellige Prøver vil *Nymphen* i Løbet af Foraaret indgaa i den søgaaende Undervandsbaadsflotille.

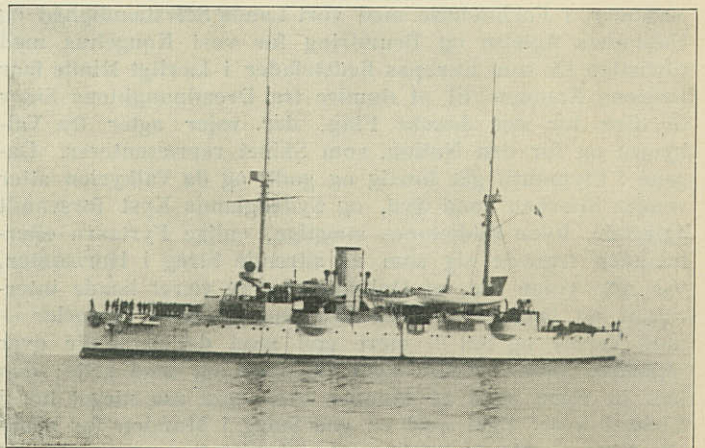


PAA VINTERTUR NU OG FOR 15 AAR SIDEN

I

KRYDSEREN VALKYRIENS MIDDELHAVSTOGT 1913—1914

I mellem alle de store, mørke, truende Orlogsmænd fra de mange forskellige Nationer, der i Vinter har besøgt Middelhavet, har Valkyrien med sit lille, sirlige, pæne, hvide Skrog og de smukke Linier egentlig passet udmærket. Vi sendte ikke noget truende Krigsskib ud for at repræsentere — for det første, fordi vi ikke havde noget, der egnede sig dertil, og saa kan vel forøvrigt de andre Grunde være ligegyldige; men havde vi nu endelig haft eet, saa vilde det jo iøvrigt have været ret meningsløst at sende det saa langt væk fra vore hjemlige Strande i Stedet for at beholde det hjemme til Nytte og Værn for vort Land. — Vi sendte Valkyrien ud — smuk og hvid som en Fredens Due med Bud hjemmefra, at vi danske er et fredeligt, flittigt og dygtigt lille Forretningsfolk, der vil have Lov til at handle, Lov til at være os selv i det lille selvstændige Land, hvori vi lever; og alt dette sagde Valkyrien netop af sig selv, uden at der behøvedes eet Ord til Forklaring til alle de mange, der saa den hvidmalede danske Orlogsmænd med det store Dannebrogflag agter. Det sagde Valkyrien allerede paa Hs kgl. H. Prins Valde-



mars minderige Togt til Østen, og det samme vil Valkyrien ogsaa sige, naar den til Efteraaret atter gaar paa Togt for

at repræsentere os ved Panamakanalen og i St. Francisco, og det skal Valkyrien have Tak for.

Efter rungende Hurraer for D. M. Kongen og Dronningen, hvori hele Besætningens Hjerter og Lunger havde Del, og efter at Knaldet fra Kongesaluttens sidste Skud havde tabt sig i en Larm af Dampfløjter, Burmeister og Wains Hamre, Baadsmandspibers Triller og Befalingsmænds Kommandoraab, stod Krydseren Valkyrien den 4de November om Eftermiddagen ud af Københavns Havn. Flaget smeldede i den nordvestlige Storm og viftede Skibets sidste Farvel ind over Langelinje og mange store og smaa Lommetørklæder i Land og om Bord viftede ikke mindre hjerteligt hinanden Farvel fra begge Sider. — Ja, at de kunde finde hinanden mellem de mange, kan jeg ikke forstaa, men jeg tror, de gjorde det. Valkyrien stod Sundet ud. Solen sank ned i et oprørt Hav og kastede sine sidste Straaler hen over Kronborgs gamle kobbertækkede Taarne og Tage, og de høje, slanke Spir tegnede sig som Silhouetter mod den mørke, stormfulde Efteraarshimmel, medens alle de mange Lygter og Lys inde over Helsingør og Helsingborg flimrede som utallige Lygtemænd paa hver sin Side af en bred Gade.

Hen ad Natten lagde Sø og Vind sig mere og mere, og i Magsvejr, men med truende Skyer paa den mørke Novemberhimmel, passerede Valkyrien ved Daggry Skagens Fyr, der koldt og ensomt taarnede sig op over de forrevne Klitter. Det var Turen over Nordsøen og gennem den engelske Kanal, der forestod. Plymouth var Rejsens første Maal. Om Natten — et Par Dage efter at vi havde tabt lange Maren, d. v. s. Skagens Fyr, af Syne — stod Valkyrien gennem Kanalen, Europas Østergade kan man kalde den, saaledes blinkede der med Fyr, glimtede der af Lys i den klare Eftersarsnat. Talrige travle, rastløse Fragtdampere, blandet med enkelte Sejlskibe, der som Minder fra svundne Tider endnu kæmpede deres Kamp for Livet midt i Dampens, Elektricitetens og Dieselmotorens Tid, passeredes for medgaaende og modgaaende Kurser paa deres Vej gennem Kanalen, medens af og til en eller anden stor »Liner« som et mægtigt illumineret, svømmende Palads lydløst gled forbi os. — En skønne Aften stod Valkyrien ind til Plymouth, Englands smukkeste Havn, Englands mægtige, næststørste Krigshavn, omgivet af maleriske, skovklædte Høje, smilende og venlige foroven, men forneden besat med kæmpestærke Fæstninger med moderne, langtrækkende Skyts, og bag den 1600 m lange Bølgebryder kastede Valkyrien Anker. 30 Million Kroner havde denne Bølgebryder kostet England at bygge, og 30 Aar havde man været om at fuldføre den. Nu stod den der som en Mur mod Havet; Atlanterhavets mægtige Søer, der milevidt har rullet frem og frem, alle maatte de her brydes, alle maatte de standses af Menneskers Værk, og bag ved laa tryk »the british navy«. — Tanken om vor svundne Storhed blandt de kæmpende og vor stigende Storhed blandt de handlende Nationer, i Forbindelse med vort Lands Selvstændighed og Udlandets Agtelse og Beundring for vort Kongehus med Christian IX som Europas Bedstefader i kærligt Minde faar Brittens Kanoner til at dundre fra Dreadnoughtens Sider til Ære for det danske Flag, der vajer agter fra Valkyrien og for den Nation, som Skibet repræsenterer. Dagen i Plymouth gik hurtig og godt, og da Valkyrien atter vendte Stævnen mod Syd, og Sydenglands Kyst forsvandt agterude, hvor Eddistones mægtige, enlige Fyrtaarn efterhaanden tegnede sig som en sitrende Streg i Horisonten, var alle enige om, at Opholdet havde været baade interessant og behageligt; men Syd paa gik alles Længsler — mod Varme og Sol — mere end mod det at skulle over »spanske Søen«. Uha! siger de fleste og med rette; den kan jo være slem at komme over som saa meget her i Livet, i hvert Fald med en god Smag i Munden for spanske Søens vedkommende; men denne Gang var virkelig den spanske Sø yderst imødekommende, og Cadiz naaedes efter 5 Døgns Rejse fra Plymouth. Besætningen stirrede paa den hvide By med Landlovsfornemmelser i Kroppen,

og hvor saa den ogsaa pragtfuld ud som den laa der med Solskin over alle de hvide Huse og Tage, og hvilken Forskel fra Plymouth alligevel. — Det var som en gnaven, ældre ulsterklædt Gentleman med Shagpipe ved Siden af en lille hvidklædt Balletdame. Men først skulde Valkyrien dog rigtig føle Varme og Sol, da den den 27de November stod ind til Algier. Utallige Gange i lige saa utallige Rejsebeskrivelser er den Stemning skildret, der betager en, naar man runder Cap Caxine og ser ned over Algier; alle er de kun halve og mangelfulde, fordi det Syn, der møder en her overhovedet ikke lader sig beskrive. Det lader sig heller ikke male, det er noget, der kun kan ses og føles, og har man i Solskin bare én Gang set ned over Algier, saa glemmer man det aldrig. Hvad det er, man beholder, ved jeg ikke — et Fotografi af Panoramæet er ganske misvisende for det Indtryk, man har faaet. — Det er Solskin og Glæde — det er Syden — det er Østerlandets Pragt. — Saa pludselig indhylltes det altsammen — hele dette farverige, sollyse Syn — i bølgende Røgmasser ikke alene fra Valkyriens Kanoner, der med 21 Skud saluterer det franske



La Valetta

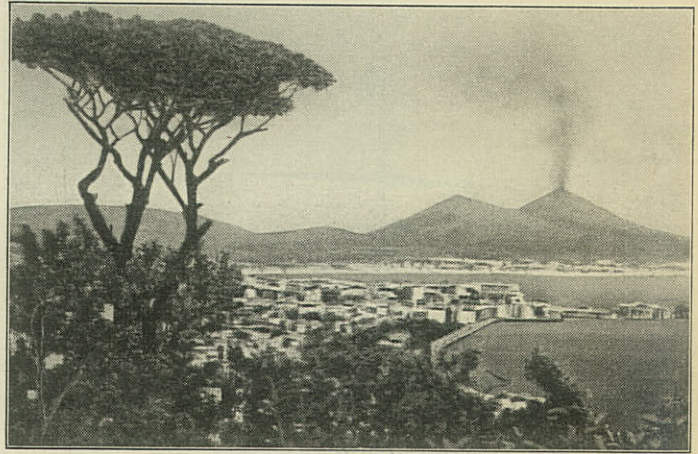
Flag, men i Krudtrøg fra en fransk Panserskibseskadre, der under Salut for Dannebrog, der i Røgen skimtes fra de tilsørede Staalmasters høje Toppe, byder den danske Nation velkommen, og Valkyriens hvide Skrog glider ind i Algiers Havn. Det var noget nyt for Matroserne at komme i Land her og se hele dette brogede Folkeliv, der rører sig paa Algiers Gader, hvor Araberen i sin folderige lange hvide Toga og med den hvide Turban omviklet med Snore af Kamelhaar paa Hovedet, og den tilsørede, hvidklædte Maurerpige med gnistrende sorte Øjne gaar omkring mellem moderne Franskmænd og parisermodeklædte franske Damer. Og midt i hele dette Virvar vrimler det med franske, engelske, hollandske, russiske og danske Matroser, alle fra Orlogsmænd i Havnen; det er som var man paa Karneval, og det føler Matroserne og gør store Øjne over alt det ny de ser, over Østerlandets Pragt og alle de mange Farver. Valkyriens Ophold i Algier forskønnedes ved Franskmændenes udsøgte Elskværdighed og ved vore Landsmænds Hjertelighed, de smukkeste Minder tog vi med os, da Valkyrien den 3die December forlod Algier for efter 3 Døgns Sejlads at naa Malta.

Ind i La Valetta Havn paa Malta stod Valkyrien den 6te December, og atter maatte Kanonerne dundre den internationale Honnør. Var der mange Orlogsmænd i Algiers Havn, saa var her dobbelt saa mange, og det var ikke forskellige Nationaliteter mellem hverandre, men det var England lige fra den ene Ende af denne ejendommelige, smukke Havn til den anden. Det var Dreadnoughts, pansrede Krydsere, Destroyers, Torpedobaade og Undervandsbaade, det var Englands knyttede Næve i Middelhavet, som man saa paa klos Hold. Ikke alene Valettas Havn, men hele Øen var én stor Fæstning, der tydeligt viste, at det var Englands bestemte Hensigt at værne denne Skat. Selv om Valkyrien her maatte føle sig lille blandt de store

Orlogsmænd, saa gjorde Englænderne, som de Gentlemen de er, alt for at vi ikke skulde mærke det i for høj Grad, og Opholdet, der blev gjort saa behageligt for os som muligt, forløb godt i alle Henseender. Fra Malta stod Valkyrien Nord paa i Adriaterhavet for at besøge den østrigske Flaadehavn Pola, hvor den danske Marine nedlagde en smuk Krans af Evighedsblomster paa Admiral Tegetthoffs pragtfulde Monument, og hvor vi nød en Gæstfrihed og Hjærtelighed, der var tydelige Beviser paa Sympati og Agtelse for Danmark og for den danske Marine. Julen nærmede sig og Mandskabet var allerede begyndt paa Julepynten til Træet; i Venedig skulde Valkyrien holde Jul og dertil ankom Krydseren den 23de December. Stemningsfuldt og smukt var hele Opholdet, og højtidelig var Juleaften, da de malmklare Klokketoners dybe Klang ringede Julebudskabet ud over Paladsernes By fra Marcuskirkens Klokketaarn — Venedigs Campanile, medens Valkyrien laa tæt ved Marcuspladsen med Julefest og Julestemning om Bord, og mørke Gondoler gled spøgelseagtigt og lydløst gennem Canale grande til Midnatsmesse i Katedralen. Al Ting i Verden hører op, ligesaa var Opholdet i Venedig for Valkyriens Vedkommende snart forbi, og den 26de December gik Krydseren til Neapel, hvortil vi ankom den 31te. At se Neapel og dø, siger man; — vi saa Neapel i Vinterpragt med et snedækt Vesuv. Hundekoldt var det, men vi døde da heldigvis ikke, og Italienerne her som i Venedig gjorde alt, for at vi kunde befinde os vel, og dette lykkedes fuldt ud. — Den 9de Januar ankom Valkyrien fra Neapel til Ville Franche, en af Rivieraens mest smilende Smaabyer midt mellem Nizza og Monte Carlo, og bygget op ad Bjergenes skovklædte Sider, hvor Villa ved Villa pranger i blomsterrige Havers evige Flor. Monte Carlo trak den ene Vej — Nizza med al sin Skønhed og Pragt den anden. Et dejligt Vejr gjorde Opholdet allevegne pragtfuldt, lige til Valkyrien den 15de Januar gik til Marseille, hvor der rigtig var hjemlig koldt med Sne paa Dækket og paa Huse og Tage i den travle, triste Handelsby. Herfra gik Valkyrien den 20de Januar til Gibraltar, for derfra at begive sig direkte hjem. Man huskede, da man for 2 Maaneder siden passerede Strædet ved Gibraltar for modsat Kurs; — nu var man for hjemgaaende i det smalle Stræde mellem de to Verdensdele; imponerende var Gibraltars kanonbesatte Klippe, og imponerende var den

store Havn fuld af Dreadnoughts, Krydsere, Torpedobaade og Undervandsbaade, med sine store Dokker og Kulpladser. Den 27de Januar forlod Valkyrien Gibraltar, og en heldig Sørejse førte allerede den 4de Februar om Aftenen den hvide Orlogsmænd ind paa Københavns Rhed efter et lykkeligt og vel overstaaet Vintertogt.

At vise Flaget i fremmede Lande og gøre Danmark og Danske kendt vidt udenfor vort Lands Grænser har altid været en af Marinens Opgaver til Gavn for vort Land, — hvadenten det har været for at slutte nye Handelsforbin-



Neapel

dels eller styrke de gamle, eller blot for at sprede Kendskab til den lille Nation oppe mod Nord, for at den ikke helt skal gaa af Glemme for Verden derude. Vi maa ikke undervurdere Betydningen deraf, — men huske paa, at vi lever i Konkurrencens og Reklamens Tid og ikke har Lov til at sidde stille hjemme med Hænderne i Skødet. Gør vi det, bliver vi glemte derude; — vi maa med — vi maa ud og vise Flaget og med det vort Land og vor selvstændige Nation. Agtet og æret er Dannebrog blevet, hvor det vist ude omkring — med Skam at sige ofte mere end af os selv herhjemme; og vi kan lære af danske i Udlandet, at elske vort Land og vort Flag.

O. L.

II

KRYDSER-FREGATTEN FYENS MIDDELHAVSTOGT 1898—99

Gamle Minder trænger sig paa, naar den lille Bog i sort Voksdugsbind med de kvadrerede Sider engang imellem kommer frem fra den Skuffe, som i snart 16 Aar har været dens Skjul, — min gamle Dagbog — eller rettere Natbog. Thi kun paa Hundevagterne blev der Tid til de sparsomme, lakoniske Notiser om Døgnenes Hændelser, der nu og før mange Gange bringer mig et frisk Pust fra dengang, jeg selv var med mellem dem, som var »under Dannebrog«. En lykkelig Tid vil de fleste af de gamle Mænd sige, — lykkelig ved sin Ansvarsløshed, ved vor egen pure Ungdom og ved Kammeratskabsfølelsen.

Det var i September 98 vi kom ombord i gamle Jylland. Komfortabelt i Nutidens Forstand var der jo egentlig ikke, hvis en Sammenligning skal drages med den nye Kaserne, men det var historiske Planker, vi satte Foden paa; — en af de sidste af Danmarks smukke Fregatter, med det imponerende lange, helt overskuelige Batteridæk, nu »tandløst« og fredeligt, men 34 Aar forud i sin fulde Kraft, — stort nok til at bringe Europa Besked om, hvad danske Skibe og danske Mænd formaaede paa lige Vilkaar mod Fjenden. Foran os laa Sjælland, agten for os Niels Juel. Aargang efter Aargang af Mænd havde her vandret deres første Skridt paa Skibsdækket og gjort deres første Bekendtskab

med Mysteriet »Køjen«. Hvor husker jeg ikke den første Aften ombord, da hver Mand stod med sin »Seng« i Armen — fin og hvid, med 3 smukke Stik regelmæssig fordelt paa den trinde Flade. I Jylland var der Kroge til Opsurringen af Stjerne, opskruede under Dæksbjælkerne, — og hvordan det gik eller ikke gik, — yderste Mand i den Række, hvortil jeg hørte, maa have sprunget en Krog over, for »Smeden«, min Sidemand og jeg, var enige om, at hvis dette Arrangement var rigtigt, saa fandtes der en bedre Løsning paa det, vi havde lært om, at »den rette Linje er den korteste Vej mellem to Punkter«. Og vi, som havde hørt, at intet Natteleje kom paa Siden af en Køje! — det vi havde faaet lavet sammen til at hvile vore Lemmer i, var højst mærkværdigt og mere egnet for et Slangemenneske end for nogen anden. Senere lærte vi jo Finesserne, baade med at »fjølse Svøbelsesbørnene« saa de lignede Bændelorm i Slankhed, og saa det med en Gaffelpind i hver Ende af Køjen — jo, det blev ganske herskabeligt efterhaanden. »Gamle Minder« er jo alle disse Smaating, men dog Minder som Tusinder har tilfælles. — Det er sagt, at faa Nationer finder sig saa hurtig tilrette i et Skib, som den danske. Sikkert er det, at hver Mand med mærkværdig Hurtighed fandt sin Plads i »Rullerne«. — Dagen gik

hastigt med al den megen nye militære Teori og Praksis, som skulde hældes paa os, og en skønne Dag blev det meddelt, at nu gjaldt det at strænge sig an, hvis man vilde gøre sig Haab om at komme med Fyen paa Vintertur. Omtrent samtidig indtraf Dronning Louises Død, og af den megen Gevæksersits og Marscheren ovre paa Værftet blev der taget Varsler og smedet fantastiske Rygter om Paraderen i Land ved Bisættelsen og lignende, relativt lyse Udsigter.

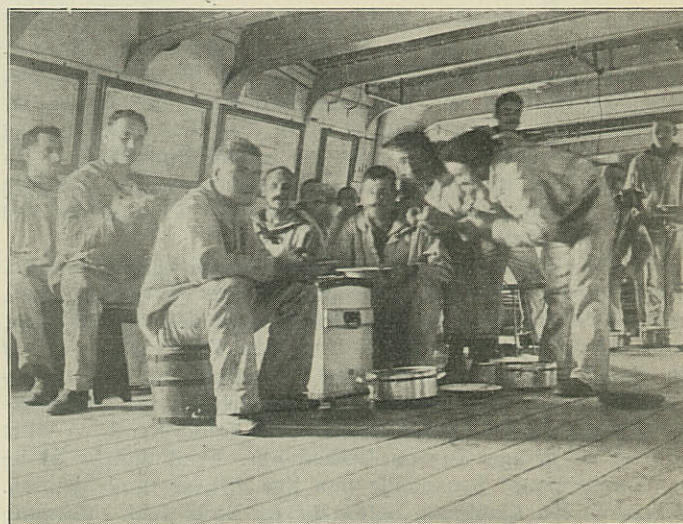


Flere Gange havde vi passeret Fyen under vor Eksersits, — den laa i Dokken med sine høje Rejsninger og svære Ræer, som rakte ind over Dokkens Sider, og rundt om hængte Værftets Folk og riggede til og pyntede op. Svært fin saa den ud, hvidmalet, med dybrød Bund og Vandgang. Vi kunde forstaa, at Tiden nærmede sig til Afrejsen, og vi, som skulde med, glædede os. Men Herreje for at Roderi ombord inden vi blev klar. Hvad Søfolkene tog sig til, ved jeg ikke, — de har vel slaaet Sejl under og øvet anden Daad, passende for »begede Gutter«; vi andre Landkrabber skibede Krødt ind i Pramme efter at have hentet det i Magasinerne, — det var et sødt Job, som vist mangan Gang faar det til at trække i Ryggen paa dem, som var med, og husker de tunge Zinkbeholdere med de altfor smaa Hanke, — og saa



Kanoneksersits

komme ombord, for sent til Middag, og faa kold Batteriforskrækkelse og Havfruer. Jeg har nu altid holdt meget af kold Sødsuppe, saa det kunde have været værre! Og Maden var god, — mere end god nok til mig. Der var Myreflid ombord og Opklaring overalt. Med en vis Respekt skævede man til de mange Ender, staaende og løbende, som, hver med sit paabundne Mærke, stod i Naglebænkene om Masterne og ude iborde — med dæmrende Anelser om, hvad Fremtiden vilde bringe os, og med stille Tvivl om Muligheden af at finde rede i alt det. Og nede paa Batteriet stod de store Kruppske 6 Tomme BK og ventede paa os, 2 til hver Kanonbesætning, og foreløbig surrede med Kæder i Dækket. Vi var kun 80 Artillerister til Betjeningen, medens vistnok betydelig flere var Normen, altsaa maatte vi, ihvertfald paa Batteriet, gaa fra Styrbords til Bagbords Kanon og omvendt under Betjeningen. Vi, der var med dengang, var vistnok de sidste, som kendte til det ældre System, — de efterfølgende Aargange kom i mere moderne Skibe med Taarne og lukket Batteri, — og Fyen kom ikke ud paa Togt mere efter vor Hjemkomst. Alle-rede dengang var den forældet, men af et Jærnskip at være i Besiddelse af mange af de gamle Sejlfregatters Skønheder i Skrog og Rejsning. Udviklingen gaar hurtig i vor Tid; i 1882 stod jeg som Dreng ovre paa Kastelsvolden og saa Fyen gaa af Stablen — og allerede 16 Aar efter var Udviklingen løbet fra den Skibstype — eller maaske før. Da jeg nu, selvanden, ved Marineforeningens Besøg paa Værftet i November ifjor fik Lov at komme ombord i mit gamle Skib, som nu er Kaserneskip, saa det ud, som om mange Togter endnu var det beskaaret naar Rig og Armering kom



Der skaffes under Kulfyldning

i; det er godt Kram Værftet bygger og godt Arbejde, der præsteres, nu som før, og det tjener Værftet til Ære.

Den 19de Oktober lagde vi ud fra Lejet, og den 20de Kl. 5^{1/2} Morgen lettede vi og gik nordpaa. Det var vist, hvad man populært kalder en slem »Afbrynder« for de fleste af os. Der havde vi ventet os en fin Landlov, og saa kom vi afsted uden Farvel til Slægt og Venner, og mange af os med Kluns iland, som var absolut uundværligt for os, — det mente vi da!

Saa gik vi ud gennem Sundet, og for første Gang gik det løs med Sejlmanøvre. Paa Planen, som var ophængt forude paa Batteriet, og paa hvilken hver Mands Plads i Riggen var afmærket, havde jeg med sælsomme Følelser fundet mit eget Nummer paa Bagbords Nok af Fokkeraaen, antagelig en 50 Fod over Vandet og mere end højt nok for en Ikke-Fagmand, navnlig da Vejen derop jo ikke i egentlig Forstand kunde siges at være »banet«. Nu, — det med den bestemte Plads gjaldt jo ikke mere, end at den, som kom først, snupede den bedste. Snart lærte man jo, at den som laa yderst kunde ligge og se »anstrengt« ud uden at bestille noget, medens de som laa længere inde mod Midten af Raaen maatte slæbe hele Bugen af Sejlet, naar det skulde gøres fast. Det var en forbavsende Hurtighed, vi kom op ad Vantet med, efter at denne Sandhed var aabenbaret os, dog ikke uden talrige Spark i Luften naar Foden traadte Fejl af Vævlingerne, og ikke uden at faa Mærker paa Knoerne af Overmandens solide Sko. For Sømanden — en dagligdags Ting at »komme op at se«, — for os en Begivenhed, og da vi først fik Sikkerhed og lærte at holde fast, blev der Tid til at se os om. Skibet under os blev saa mærkeligt langt og smalt, og fra min Plads, med det blanke Vand ret underneden, vel en 20 Fod udenfor Skibssiden, saa det ud, som om det hele kunde kæntre naarsomhelst. Artilleriet hørte til paa Fokkeraa og Storraa; højere tilvejs var »Tabu« for os, men saa stred vi jo en ærlig Kamp om, hvis Raa der blev først bemanded. Inde i Bugen stod Overmatroserne eller Overkonstablerne og appellerede til vore bedre Følelser m. H. til at sætte de smaa Damefingre i Dugen, — det var jo ikke af den Slags Dug vi plejede at tage paa hjemme; haardt og stift som Træ var det, — men op kom det. Nede paa Bakken stod den ældste Premierløjtnant med sin Raaber i Haanden, den han engang imellem dunkede i Rækværket for at opmuntre sig selv og os, saa den til Slut lignende en bulet Blikspand. Den 23de Oktober laa vi paa Doggerbanken og vuggede i lange Dønninger — og Søsnygen meldte sig. I min Bakke var der kun een Mand, — han er nu død, — som maatte give op, og i øvrigt saas kun hist og her en medtagen Stakkel, hvis højeste Ønske var det faste Land under Fødderne. Af mere humoristisk Virkning var vor Grise-Oppassers Kamp imod Neptuns Herredømme over hans Indre. Melankolsk lænet til Grisehuset, som stod forude om Bagbord, og grøngul i sit i Forvejen blege Aasyn, taalmodig overfor den godmodige Drillen i Form af Tilbud om diverse fede Fødevarer, som kom fra Kammeraterne, imødesaa han bedre Tider. Han passede stille sine to Yndlinge og kradsede de tørrede gule Ærter af Ryggen paa dem. Vore Madrester gik jo i Svinetruget, men naar Truget ikke kunde rumme mere, østes Resten ind i Huset efter bedste Beskub. Hvem

skulde have troet om ham, at han senere, under Julen i Grækenland, ved sin udmærkede Optræden sammen med en af Underbaadsmændene, skulde fralukke selve hans hellenske Majestæt en hjertelig Latter. Guddommeligt var ogsaa den lune Værdighed, hvormed Rasmus — eller Ulrik som hans Kælenavn var — førte sig, naar vi, iagttagende alle Regler for Skibshøflighed og »Faldreb« pøb ham ind paa — og atter ud af Gallionen. Ulrik var god nok — maaske Mand for at dreje os alle en Knap, hvis det kom til Stykket, utvivlsomt en stor Filosof, som ansaa denne onde Verden som et Gennemgangsled til større og rigere Goder, og derfor med uforstyrrelig Sindsro fandt sig i alt.

Den 26de saa vi de hvide Klipper ved Dover og den 27de laa vi for Anker udfør Cowes paa Wight, den 28de og 29 havde vi første Gang Kulsjov. Jeg tror ikke saa let det glemmes igen af dem som deltog; alle Kullene toges ind gennem vore Kanonporte midtskibs, og da Dækslerne til Kulbunkerne laa lige under Kanonerne der, maatte disse forhales for- og agterefter og gives Broge paa medens Batteriet afdeltes med Sejldugsforhæng for at begrænse Griseriet til det mindst mulige og dog knasede Kulstøvet imellem Tænderne paa os Dagevis efter. Den 30te om Morgenen laa vi udfør le Havre og ventede paa Floden for at komme ind i Havnen. Kl. 9 gik vi ind efter at have saluteret det franske Flag — og uforglemmeligt var det at iagttage den Masse Mennesker, som oppe fra de høje Kajmure kunde se lige ned paa Dækket til os, og som vinkede og viftede med Huer og Hatte, medens vi langsomt gled op gennem den lange Havn. Skansevagten stod opmarscheret, og Musikken satte i med Marseillaisen. Franskmandene fulgte troligt med og Begejstringen oppe paa Land syntes stor. Den 1ste November var mit Kvarter, Dronningens, første Gang iland, og 4 Mand høj indtog vi en Dejeuner i en smuk lille Restaurant, Bras d'Or hed den, og fin var den, og vi klarede os stolt med vore franske Brokker. Saa turede vi rundt i Byen og kom ogsaa til den Tovbane, som nede fra Byen fører op til de bratte Højder, som ligger bagved. Manden som betjente Køretøjet var ualmindelig tvær — vi var enige om, at han vist antog os for Tyskere, — men da vi havde givet ham en Cigar og fortalt ham, at vi hørte til »Croisseur danois dans la porte«, blev han lutter Venlighed og Smil og pludrede en hel Mængde, som vi ikke forstod et Muk af. Saa skiltes vi i al Venskabelighed. Et Par Gange til var jeg iland — med Chefshovmesterens Kurv paa Armen, — et fint Job, som ganske ufortjent faldt i min Lod, og paa en af disse Ture kom Hovmesteren og jeg ind i en Smør- og Ægforretning, hvis Indehavere til min Overraskelse viste sig at være gode danske Folk, som her sad i en stor Forretning og modtog os med megen Venlighed. Hvis Hrr. og Fru Hansen i »Aux fermes de Normandie« kunde læse disse Linjer, vilde de vide, at jeg endnu husker det Stykke Schweitzerost, som Fruen stak til mig ved Afskeden, og som hele Bakken nød i smaa Bidder som det sjældne Stof, det var for os.

(Forts.)

E. W. MARSTON,
Arkitekt,
Værnepligtig 1898, Nr. 450,
6. Artilleribakke, Fyen

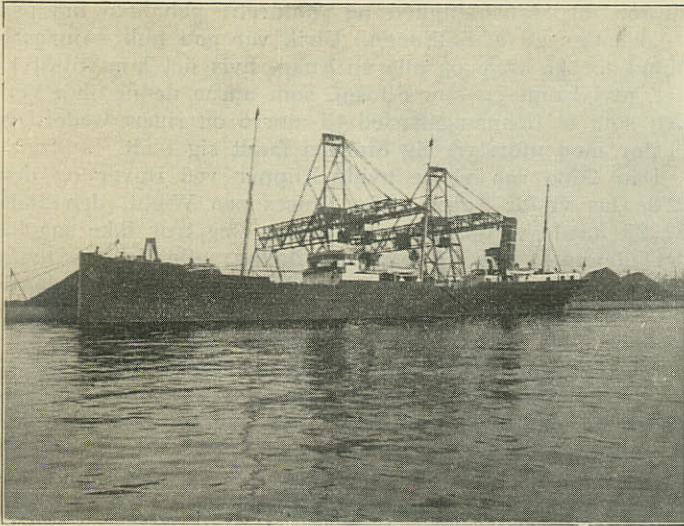


INDGIVNING AF KUL TIL SKIBSBRUG I KØBENHAVNS HAVN

København har ved sin enestaaende gode Beliggenhed ved Sundet altid frembudt en yndet Anløbsplads for Skibe til og fra Østersøen, naar disse behøvede Proviant og Kul. Kommende Nord eller Syd fra, er det lige paa Vejen at løbe ind til København, og da Yderhavnen er let tilgængelig Dag og Nat, vil det hurtig ses, hvilke Fordele København kan byde Skibe. Herværende Købmænd har da og-

saa til alle Tider haft Øjnene aabne for dette Forhold, men det blev først ved Dampskibenes Fremkomst, at Initiativet kom rigtig frem. Dampskibsudviklingen medførte, at Skibene nu foruden Proviant ogsaa maatte forsyne sig med Kul, naar Beholdningerne grundet paa daarligt Vejr paa Rejsen eller andre Forhold var aftaget, og der dannedes da hurtigt flere Kulfirmaer.

Efterhaanden som Dampskibenes Antal voksede, blev ogsaa Omsætningen i København større, og Byen blev snart bekendt som Kulstation. Tidligere blev Kullene indgivne fra Pramme, men da Refshaleøen blev fyldt op, sikrede herværende Kulfirmaer sig straks nogle af Pladserne med



Kajplads ud til Yderhavnen. Herfra blev nu Kullene leverede til Skibe, som kom langs Bolværket. Kullene blev indgivne med Kurve eller Tønder, og saaledes gik det i en lang Aarrække. Efterhaanden voksede imidlertid Omsætningen, og det kneb til sidst med at ekspedere den stadig voksende Tonnage, saa meget mere som Indgivningen med Haandkraft var meget middelmaadig i Henseende til Hurtighed og Paalidelighed. Der kunde kun indgives ca. 10/20 Tons i 1 Time og det hændte ikke sjældent, at Skibene maatte ligge og vente. Dette Forhold var selvfølgelig til stor Skade for Havnen, da Skibene, naar de en Gang havde lidt en saadan Forsinkelse, blev borte og ikke gerne løb herind igen. Udviklingen førte da med sig, at man maatte søge at finde andre Midler til Indgivning, saaledes at København blev i Stand til at byde Skibene gode Betingelser, og Resultatet blev, at Firmaerne C. K. Hansen og Schach Steenberg & Co. i Efteraaret 1911 udskilte deres Kulafdelinger fra deres øvrige Forretninger og af disse Kulafdelinger dannede et nyt Selskab ved Navn ^{A/s} Københavns Bunkerkuldepot, der traadte i Virksomhed 1. Januar 1912.

Den tidligere Maade at give Kul ind paa blev da forladt og elektriske Kraner blev byggede, med de bedste udenlandske Kulstationer som Mønstre.

Krananlægget paa Refshaleøen vil sikkert af Udseende være de fleste bekendt, da de er synlige i lang Afstand og straks giver Havnen sit Præg ved første Øjekast. Der er 3 Kraner, 2 paa nordre Depot og 1 paa søndre Depot, adskilt ved den mellemliggende Petroleumshavn. Paa selve Depoterne maatte foretages en gennemgribende Forandring, inden Kranerne blev byggede, idet Bolværket blev forstærket, og Grunden, hvor Skinnerne skulde ligge, blev underlagt med Cement.

Kranerne, der er byggede her i Landet af ^{A/s} Titan, hviler paa 4 Ben, hvert endende i et svært Hjul, som kører paa en Skinnebane langs Kajen. Kranens Højde over Vandfladen er ca. 15 m, og Udlæggerarmen, ud ad hvilken

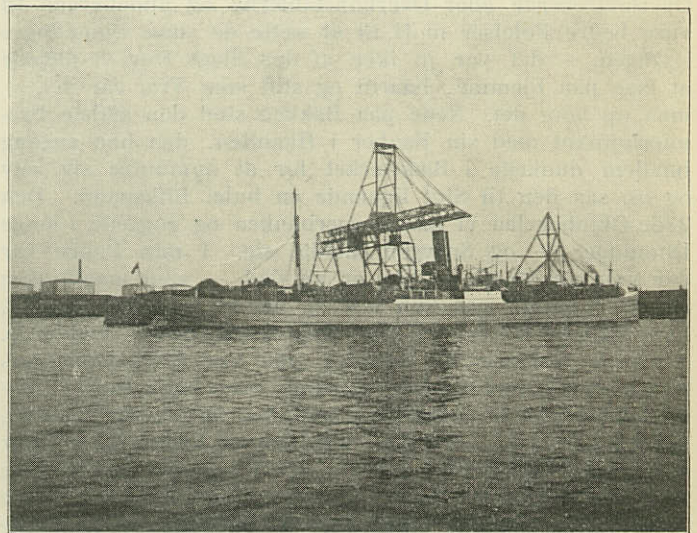
Maskinhuset og Grabben kører, strækker sig 21 m ud fra Kajen, saaledes at to Skibe magelig kan ligge ved Siden af hinanden under Udlæggeren. Afstanden mellem For- og Bagskinne er 32 m, Grabben løfter 2 Tons ad Gangen. — Naar nu et Skib skal have Kul, lægger det til ved Kajen, og Udlæggerarmen, der er hejst lodret i Vejret, naar Kranen ikke benyttes, sænkes ned i horisontal Stilling, hvorefter Vejerhuset køres ud over det Sted paa Skibet, hvor Kullene skal falde. Grabben sænkes i Kulbunken, løftes og føres ud over Tragten ved Vejerhuset. Her styrtes Kullene i Tragten, hvor de forbliver et Øjeblik, indtil Vejningen er foretagen. Vejeren aabner da et Spjæld, og Kullene styrter ned i Skibets Kulkasser. For hver Grabbe Kul faar man Vægtseddel, der tages i duplo, af hvilke Maskinmesteren paa vedkommende Skib faar den ene, og Aktieselskabet beholder den anden. Herved opnaas, at Mesteren er i Stand til at kontrollere Udfyldningen paa ethvert Trin af Indgivningen.

Hver Kran kan indgive op til 100 Tons i Timen, hvilket med 3 Kraner i Brug i 24 Timer giver ca. 7,200 Tons i ét Døgn.

Paa Pladserne er der bygget Boliger til Funktionærerne, som arbejder under overordentlig gode Vilkaar. Ligeledes har Selskabet faste Arbejdere til alt forefaldende Arbejde.

Damperne »Smut« og »Robert«, som tilhører Aktieselskabet, løber i fast Fart mellem Østengland og København, og disse to Skibe i Forbindelse med talrige befragtede Baade bringer Kullene frem til Depotet.

For Københavns Havn spiller dette moderne Anlæg en stor Rolle, idet den hurtige Bunkeringsmaade drager en Mængde Skibe hertil, der ellers vilde være passerede gennem Sundet, og det er konstateret, at Tonnagen, som har anløbet København for Kul i den korte Tid, Selskabet har arbejdet, allerede i første Halvdel af indeværende Aar er blevet betydelig forøget.



For Marinen er det selvfølgelig af største Interesse at vide, at der findes et saa moderne Anlæg til Indgivning af Bunkerkul, og da Lageret som Regel er ca. 20,000 Tons, vil selv en stor og pludselig Efterspørgsel let kunne imødekommes uden foregaende Varsel.



FLAADENS BEVÆGELSER

Krydsren *Valkyrien*, Kommandør *Evers*, er i Begyndelsen af forrige Maaned vendt tilbage til København efter siden Efteraaret at have været paa Togt til Middelhavet. Krydsren er nu oplagt ved Orlogsværftet, hvor den forbliver Sommeren over, indtil den forhaabentlig til Oktober atter lægger ud, denne Gang for at vise sit smukke hvidmalede Skrog i det store internationale Stævne af

Orlogsskibe, der den 1ste Januar 1915 skal aabne den nye Trafikvej mellem Atlanterhavet og det stille Ocean. — Kommandør *Evers* er fra 9de Marts udnævnt til Kontreadmiral og samtidig til Chef for Københavns Soforsvar i Stedet for Kontreadmiral *Middelboe*.

Kystforsvarsskibet *Herluf Trolle*, Kommandør *Nyholm*, og Krydseren *Hejmdal*, Kaptajn *da Cunha Sotto Maior*, har i Februar haft Station ved København af Hensyn til det faste Mandskabs skolemæssige Uddannelse om Bord og paa Orlogsværftet. Med begge Skibe har der i Maanedens Løb været afholdt Alarmeringøvelser, samt Øvelser i Forbindelse med Københavns Søforter. *Hejmdal* er Skoleskib for Reservekadetterne, der her faar deres væsentligste Uddannelse, inden Udnævnelse til Reserveløjtnant finder Sted.

Torpedobaadene *Spækhuggeren*, Kaptajn *la Cour*, *Hvalrossen*, Kaptajn *Dirckinck-Holmfeldt* og *Delfinen*, Premierløjtnant *Mourier*, har nu afsluttet deres Vinterkampagne og gennemgaar for Tiden Eftersyn ved Orlogsværftet, inden de atter klargøres til Togt.

Undervandsbaadene *Havfruen*, Kaptajn *Rechnitzer*, *Najaden*, Premierløjtnant *Juel-Brockdorff* og *2den April*, Premierløjtnant *West*, er nylig hjemkomne efter et 14 Dages Besejlingstogt rundt i danske Farvande. Undervejs har der været aflagt Besøg i 10 Provinsbyer, hvis Beboere i rigt Maal har benyttet sig af Tilladelsen til at bese Baadene. Besætningerne har under Togtet udelukkende levet paa den ombordværende Konserverbeholdning, uden at det har været nødvendigt at ty til Indkøb af Provisioner fra Land. De øvrige Undervandsbaade har i Februar haft Station ved København og foretaget Øvelser i Sundet og nærmeste Farvande.

Inspektionsskibet *Islands Falk*, Kaptajn *Saabye*, højste Kommando den 28de Februar og afsejlede umiddelbart efter til Island for at varetage Tilsynet med Fiskeriet ved Øen. Inspektionsskibet *Beskylteren*, Kaptajn *Bendsen*, har stadig Station ved Færøerne, ligesom Inspektionsskibet *Absalon*, Kaptajn *Lorck*, vedblivende er under Kommando i danske Farvande for at føre Tilsyn med Fiskeriet.



UNDERVANDSBAADSDIVISIONENS FODBOLDKAMP OM MARINEFORENINGENS POKAL

Marineforeningen har modtaget mange Indmeldelser af danske i Udlandet, som med Interesse følger Foreningens Virksomhed og anser denne for at være af stor Betydning for det Fædreland, de alle elsker og længes tilbage til. Men ogsaa Udlændinge med danske Forbindelser ønsker at støtte Foreningens Opgaver. En af disse er ved Præmier at belønne og opmuntre Flaadens Mandskab og andre Sømænd, og da Foreningens Midler endnu er smaa, var det den derfor en stor Glæde til dette Formaal at mod-

Ved mange Lejligheder har Undervandsbaaddivisionens Officerer, Underofficerer og Mandskab — med Divisionschefen, Kaptajn *Rechnitzer* i Spidsen — vist Marineforeningens Medlemmer stor Venlighed og Gæstfrihed — baade under Besøg paa Orlogsværftet og i Provinserne. Det var derfor med stor Tilfredshed, at Marineforentngen erfarede, at det — ved Mr. Martins Besøg i København — vilde blive de 2 Undervandsbaadsdelinger: *Havfruen*, *Najaden* og *Dykkeren* mod *Haymanden*, *Thetis* og *2den April*, der skulde kæmpe om Pokalen.

Det er ikke megen Motion, man kan faa i en Undervandsbaad, og i den Anledning er der paa Orlogsværftet blevet indrettet en iøvrigt ret primitiv Fodboldbane, hvor Undervandsbaadenes Befalingsmænd og Menige i smuk Forening daglig faar sig en Match.



tage en meget smuk Sølvpokal fra Mr. *Martin* i Yokohama, der er gift med en Datter af afdøde Bankdirektør *Tegner*. Giveren udtalte Ønsket om, at den til Opmuntring for Interessen for Sport blandt Flaadens Mandskab maatte blive udsat som Præmie ved en Fodboldkamp.



Kampen var fastsat til d. 14de Februar Kl. 10 Fm. paa Orlogsværftet, og trods det ugunstige Vejr havde en Del Medlemmer med Formanden og Næstformanden i Spidsen fulgt Indbydelsen til at overvære den. Som Dommer fungerede Premierløjtnant *West*. Chefen for Orlogsværftet, Kontreadmiral *Zachariae*, Ekvipagemesteren, Kommandør *Hammer* og mange andre af Orlogsværftets Officerer og Embedsmænd fulgte med Interesse Kampens Gang. Der blev spillet livligt og godt, og da der var gaaet 1½ Time, havde 1ste Deling 5 Maal mod 1.

Formanden, Kommandør *Maegaard*, overrakte derefter Pokalen til den ledende af det vindende Hold, Marineingeniør *Bork*.



MARINEFORENINGEN

Den ordinære Generalforsamling afholdes i København, i Nationalselskabslokaler, Torsdag 23de April Kl. 8.

DAGSORDEN:

1) Valg af Dirigent, 2) Hovedbestyrelsens Aarsberetning, 3) Afleggelse af det reviderede Regnskab, 4) Valg af Bestyrelsesmedlemmer, 5) Valg af Revisorer, 6) Forslag fra Lovudvalget om Love for Marineforeningen.

Regnskabet er fremlagt paa Marineforeningens Kontor 10—3.



Marineforeningen kan stadig glæde sig ved stor Tilgang af Medlemmer og flere og flere Lokalkredse dannes rundt i Landet. Disse træder i Virksomhed fra det nye Regnskabsaars Begyndelse, d. 1ste April, og forhaabentlig vil deres faste Organisation og deres Forhold til Hovedbestyrelsen blive ordnede ved Vedtagelsen af det Forslag til Love, som Lovudvalget har udarbejdet, og som har været tilsendt de forskellige Lokalkredse til Udtalelse. Medlemmerne af de Lokalkredse, der har valgt Repræsentanter i Henhold til Lovens § 14, kan afgive deres Stemme paa Generalforsamlingen ved Repræsentanterne.

Paa Grund af en Del Kontingentrestancer henleder Bestyrelsen Opmærksomheden paa Lovens § 22.



Fra Lokalkredsene er modtaget følgende Meddelelser:

FAABORG: Den 30te Januar blev der, paa et af gamle Marinere paa Rasmussens Hotel afholdt Møde, stiftet en lokal Marineforening under Navn af »Marineforeningen for Faaborg og Omegn«. Jernstøber C. C. Jensen gav Oplysninger om Foreningens Maal og Virken.

Til Bestyrelse valgtes C. C. Jensen (Fmd.), Købmand Larsen, Fjellebroen pr. Vesterskerne (Næstf.), Plantør Th. Jørgensen, Faaborg, Kasserer og Sekretær, Smedemester Lyndorff, Brahetrolleborg pr. Korinth og aut. Installatør I. C. O. Jensen, Faaborg.

Forhenværende Skipper Lars Poulsen i Faaborg og Smedemester Jørgen Nielsen, Bøjden pr. Faaborg, som begge er Veteraner fra Helgoland, vedtoges det at optage som Æresmedlemmer af Lokalforeningen. Lars Poulsen gjorde Tjeneste som Overflagmand paa Fregatten Jylland og Jørgen Nielsen var med paa Niels Juel. — Det vedtoges at arrangere en Fællestur til Hovedstaden i Anledning af »Helgolandsdagen« den 9de Maj. — Man vedtog sluttelig at agitere for saa stor Tilslutning til Foreningen som mulig baade fra By og Land.

NYKØBING F.: Nykøbing F. Afd. af Marineforeningen har paa en Generalforsamling d. 3die Marts konstitueret sig og valgt følgende Bestyrelse:

Sagfører Olivarius, Formand; Kapt. Petersen, Næstformand; Havnef. Schiøltz, Kasserer; Købmd. Dencker, Sekretær; Hollænder Hansen.

Til at deltage i det i April Maaned afholdte Repræsentantskabsmøde (Generalforsamling) valgtes:

Hovmester Jørgensen, Badehusejer Olsen, Lærer Poulsen og Kapt. Rasmussen.

SVENDBORG: Marineforeningen Svendborg Afdeling afholdt Generalforsamling paa Wandalls Hotel i Svendborg Lørdag den 7de Marts Em. Kl. 3.

Til Bestyrelse valgtes:

Navigationsskolebestyrer Aage J. Tuven, Fmd.; Borgmester O. F. Smith, Direktør Vald. Hansen, Gaardejer Niels Larsen, Edelsgaard; Redaktør H. R. Egebjerg, Mægler R. S. Hansen, Thuro; Havnefoged Fritz Jensen, Kasserer og Forretningsfører; Grosserer Hans G. Harder, Sekretær.

Det overlodes Bestyrelsen at supplere sig med et Medlem, helst søfarende, eller som ihvertfald har faret til Søs, fra Troense, hvorfra Foreningen savner Tilgang.

Efter Generalforsamlingen en Times hyggeligt Samvær ved Kaffe-bordene.

ODENSE: Søndagen den 8de Marts Kl. 8 Aften dannedes en ny Lokalkreds af Marineforeningen for Odense og Omegn. Der var mødt 2 à 300 Mennesker, mest gamle Marinere, og Stemningen var højt oppe hos mange af disse. Det viste sig igennem mange Udtalelser, at de gamle Marinere længe har følt Savnet af en Sammenslutning.

Telefonmester Buchgreitz indledede og bød Velkommen, hvorefter Sekretæren i Hovedbestyrelsen, Hr. Premierløjtnant Ewald holdt et udmærket tilrettelagt Foredrag om vor Flaade, ledsaget af gode Lysbilleder. Efter Foredraget viste Forsamlingen sin Tak til Hr. Ewald ved alle som een at rejse sig op. Herefter udspandt sig en livlig Forhandling om Dannelsen af en Lokalkreds, og mange af de forhenværende blaa Gæster udtalte deres Glæde over at kunne være med hertil, og Resultatet blev, at 64 nye Medlemmer tegnede sig straks, og flere vil hurtigt følge efter. Der nedsattes et Udvalg, bestaaende af 5 Medlemmer, til at fungere som midlertidig Besty-

relse. Udvalget blev Telefonmester Buchgreitz, Overværkerfører Grundtmann, Sparekasseassistent Jørgensen, Kontorchef Kyed og Skomagermester Søderlund. Disse konstituerede sig straks efter Modet med Buchgreitz som Formand, Kyed som Sekretær og Jørgensen som Kasserer.

Efter Modet samledes Damer og Herrer om et fælles Kaffe-bord, der senere afløstes med et lille Panchesold, og Kl. blev 1, førend man brød op efter den udmærkede tilbragte Aften. Ved Bordet herskede en glad Sømandsstemning, og Talerne fulgte Slag i Slag. Alt i alt varslede den første Aften i Marineforeningen om en god Fremtid for denne, og vort Haab her i Odense er: At der rundt i Landet vil rejse sig Kredse i stort Antal.

NYBORG: Lokalkredsen har konstitueret sig med følgende Bestyrelse:

Ingeniør, Baron F. Haxthausen, Fmd., Malermester Chr. Petersen, Næstfmd., Købmand H. Chr. Jensen, Kasserer, Lods R. Albertsen, Vinhandler C. Kjellerup, Speditør H. Basballe, Sekretær.



Marineforeningen og dens Lokalkredse har Tilladelse til at benytte Orlogsflaget med Foreningens Emblem i øverste Stanghjørne som Flag eller Banner, men kan indtil videre ikke hejse dette paa eller ved Bygninger eller Fartøjer.



Marineforeningens Medlemmer af Søværnets Personel har i Uniform Tilladelse til at bære Foreningens Emblem ved Foreningens Sammenkomster eller ved andre Lejligheder, hvor den er repræsenteret gennem sin Bestyrelse.



HELGOLANDSDAGEN

Den 8de—10de Maj vil Mindet om Kampen ved Helgoland blive fejret af Marineforeningen i Forbindelse med Søofficersforeningen og Sounderofficersforeningen »Ørnen« og Godsejer E. Schou til Palsgaard ved en Fest dels i København, dels ved Juelsminde, hvor Fregatten Jylland ligger forankret. De 3 Foreninger har valgt henholdsvis Premierløjtnant Ewald, Premierløjtnant Bardenfleth og Baadsmænd Petersen som Repræsentanter i et Udvalg, der er tiltraadt af Godsejer Schou, og hvor de nærmere Planer for Festen udarbejdes med Assistance af flere Underudvalg fra de forskellige Foreninger.

Festens Centrum bliver selvfølgelig Deltagerne i Kampen ved Helgoland d. 9de Maj 1864, og til hver enkelt af disse vil der udgaa Indbydelse til at komme til København d. 8de Maj. Trods ihærdigt Arbejde fra Udvalgets Side er det ikke lykkedes at skaffe alle Adresserne paa de nulevende Deltagere i Kampen, hvorfor de af dem, der ikke inden 1ste April har modtaget nogen Indbydelse, bedes opgive deres Adresse og Skibsnr. til Marineforeningens Kontor, hvor de gamle Ruller findes. De af Deltagerne i Kampen, der ønsker det, vil blive indkasererede paa Søværnets Kaserne. Den 8. Maj Kl. 2 Em. vil der i Odd-Fellow Palæet finde en Mindefest Sted med Kantate og Tale af Forfatteren Erik Skram. Kl. 4 vil Palæet blive aabnet for alle mod en lille Entré, og en smuk maritim Udstilling, Biorama af Kampen, Jyllands Banjer og meget andet vil sikkert tiltrække sig almindelig Opmærksomhed. Der vil desuden blive solgt en smuk Platte, et Samlermærke og en pompos Marsch, som Overhornblæser Bendsen i Marinen har komponeret og tilegnet Marineforeningen.

Om Aftenen vil Deltagerne fra Kampen blive samlede til en Fællesspisning. Den 9de Maj vil om Formiddagen Holmens Provst holde Mindegudstjeneste i Holmens Kirke, derefter vil der blive Omvisning i nogle af Flaadens Skibe. Deltagerne i Kampen indbydes til Frokost i Odd-Fellow Palæet. Kl. 6 sejler en Dampet med Deltagerne i Kampen, samt en Representation fra de 3 Foreninger m. fl. som Godsejer Schous Gæster til Juelsminde og d. 10de vil der her blive afholdt forskellige Mindefester, hvortil Marineforeningens jydskke Medlemmer er velkomne. Imedens vil der i Odd-Fellow Palæet blive afholdt Foredrag og Koncert, idet Palæet vil være aabent d. 10. incl. Marineforeningens Medlemmer har gratis Adgang.



Agitér for Tilgang til Marineforeningen

Som ordinære Medlemmer kan optages uberygtede Mænd, der har aftjent deres Værnepligt i Marinen, og Befalingsmænd samt Funktionærer, der er eller har været tjenstgørende i Marinen.

Som ekstraordinære Medlemmer kan optages uberygtede Mænd med Interesse for Orlogs- og Handelsflaaden og de dermed beslegtede Erhverv.

Aarskontingent 3 Kr. — Indmeldelse 1 Kr.

BESTYRELSEN