

UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

3. AARGANG

REDAKTØR: KAPTAJN H. EWALD

HÆFTE IX

AARSABONNEMENT 3 KR.

UDGIVER: MARINEFORENINGEN
EKSPEDITION: FORENINGENS KONTOR, CHR. IX'S GADE 5¹
ANNONCEEKSPEDITIONER: THIESENSVEJ 10 KORSØR
HANS TAUSENSGADE 14 ODENSE

ENKELTE NUMRE 25 ØRE

FORENINGSMEDDELELSER M. M.

VED E. W. MARSTON, VALDEMAR SCHOU OG AXEL JUEL

I følge Tilladelse fra Chefen for 1ste Eskadre har Marineforeningens Medlemmer Adgang til at aflægge Besøg i Kystforsvarsskibet „Olfert Fischer“ Mandag den 9. Oktober førstk.

Mødestedet er: Toldboden Kl. 2 Eftm., hvor Skibets Fartøjer vil afhente Deltagerne.

Emblem maa bæres.

Samme Aften Kl. 8 forevises for Medlemmerne i Studenterforeningens store Sal de ved Flyverfesten i Tivoli viste Lysbilleder af Flyvernes Virksomhed.

Derefter kammeratligt Samvær.

For at give Medlemmerne Lejlighed til at stifte nærmere Bekendtskab og derigennem fremme det kammeratlige Forhold har Bestyrelsen lejet Lokale paa »Gimle«, Grundtvigsvej 14, fra Kl. 7 Aften paa *de Dage*, som findes angivne paa *hosstaaende Skema*. Lejemaalet omfatter *Selskabslokaler, Keglebane og Salonskydebane*.

Adgangen til at deltage staar aaben for *alle* Medlemmer, men for Skydningens Vedkommende dog saaledes, at der vil blive oprettet et Skyttelav med en særlig Lavsbestyrelse, da Skydningen kræver en vis Organisation. De, der ønsker at deltage i Skydningen, maa anmelde sig som Deltagere i Skyttelavet samt erlægge et Indskud af 2 Kr. som Bidrag til Dækning af Anskaffelse af Rifler, Skydekasser m. m. Patroner kan paa Skydeaftnerne købes i Æsker á 100 Stk. for 2 Kr., og Afgiften til Skyttelavet er sat til 1 Øre pr. Skud til Dækning af Udgifter til Markør etc.

Anmeldelse om Deltagelse i Skydningen kan ske første Mødeaften d. 20. Oktober.

Foruden disse Aftener vil der i Lighed med forrige Sæson blive afholdt Sammenkomster i Studenterforeningen med Foredrag eller lign. Underholdning, hvorom Meddelelse vil fremkomme her i Bladet, hvorfor man indtrængende anmodes om at efterlæse *Foreningsmeddelelserne*.

SKEMA

for Møder paa »Gimle«, Grundtvigsvej 14, Kl. 7 Aften

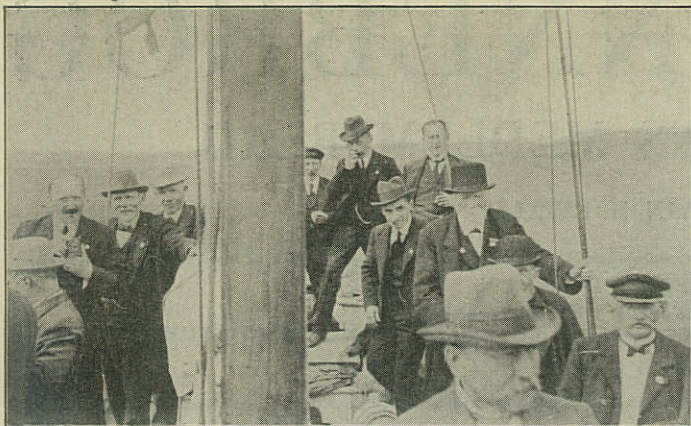
	Oktober	November	December
1916	Fredag den 20.	Fredag den 24.	Fredag den 15.
	Januar	Februar	Marts
1917	Fredag den 19.	Fredag den 23.	Fredag den 16.

KOLDING KREDSEN

føretog den 18. August sin Sommerudflugt.

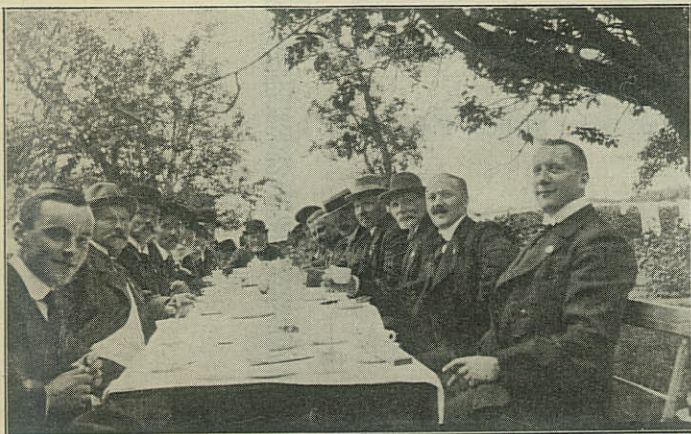
Mandskabet mødte paa Havnen, og Kl. 2 pr. lod Kaptajn *Klaaborg* Baadsmanspiben lyde til Ære for Chefen, Herredsfoged *Nielsen*, som da gik om Bord.

Efter Kommandoen: »Los agter« dampede Motorfartøjet »Kanoen« af Kolding ud af Havnen, og kort efter blev der pebet »Alle Mand paa Dækket«, hvor der serveredes Sodavand.



Sejladsen gik til Gl. Aalegaard, hvor der i Baade gjordes Landgang og i en skyggefuld Have arrangeredes et udmærket Kaffe-bord.

Herfra gik Turen til Kidholmene, hvor der blev pebet »Landgang«. Efter at man havde inspiceret Øen og navnlig undersøgt de sjældne Arter Træer, som findes her, blev der pebet »Alle Mand skaffe«, og Selskabet lejrede sig paa en dejlig Plet. Værten, Hotel-ejer *Nielsen*, Hotel Kronborg, der som Befalingsmand i den danske Marine har været paa Togt til Vestindien og ligget der i tre Maaneder, og som herfra er kendt med at servere i Varmen, forestod i Skjorteærmer og assisteret af Hjælpere Serveringen, der gik stor artet. Først var der varme Retter, derefter koldt Bord og som Dessert Is, saa Forplejningen var udmærket. Taler blev der ikke holdt (»Vi Sømand gør ej mange Ord«).



For Bordenden Veteran fra Helgoland Hr. Thinggaard

Efter at det yngre Mandskab havde vist sin Færdighed i forskellige Idrætsovelser med de Ældre som Tilskuere, lod Baadsmandsfløjten: »Alle Mand om Bord«, og Sejladsen gik hjemefter med smaa Afbrydelser: »Alle Mand paa Dækket«, hvor der serveredes forskellige Forfriskninger.

Kl. 9 lagde Skibet til ved Bolværket, Baadsmandspiben lod: »Chefen gaar fra Borde«, og der blev taget Afsked med Tak til Ledelsen for det udmærkede Togt, hvor den gode danske Sømandsgemytlighed havde været særlig fremtrædende.

De forskellige Stænder og Aldere havde her været repræsenteret, der var Deltagere fra 64 og unge raske Gutter, der paa slap Line løb op til Skibets Mastetop. I det hele en original og fornøjelig Tur, af hvilken Bestyrelsen har Ære. — n.

ROSكيلDE KREDSSEN

foretog den 4. September, i et Antal af 40 Herrer og Damer, Udflugt til København for at bese Orlogsværftet. Kl. 1 samledes man paa Værftsbroen, hvor Selskabet blev modtaget af Løjtnant *Jacobsen*, der viste om paa Værftet. Først besaa man Arsenalet, Modelsamlingen og Kasernen og gik derefter om Bord i Logiskibet »Fyen«. I Marketenderiet serveredes Forfriskninger. Her bød Formanden, Portør *Fr. Christensen*, Velkommen og takkede for Tilslutningen, samt takkede Orlogsværftet for den Imødekommenhed, der altid

vistes Marineforeningen; ligeledes rettedes en Tak til Løjtnant *Jacobsen* for den Elskværdighed, han havde vist Selskabet.

Løjtnant *Jacobsen* takkede paa Marinens og egne Vegne og udtalte sin Glæde over, at gamle Marinere vilde besøge Orlogsværftet.

Ved 5-Tiden forlod Selskabet Orlogsværftet, alle enige om at have tilbragt en behagelig og interessant Dag i kendte Omgivelser.



For den bedste Skytte i hver af de to udrustede Eskadrer har Marineforeningen udsat en Ærespræmie, et Sølvbæger med Inskription, som ovenstaaende Billede viser.

Efter at de enkelte Skibes Skyderesultater er blevne nøje opgjorte, har det vist sig, at de to bedste Skytter var: Underkanoner *N. P. O. Hansen* i Kystforsvarsskibet *Olfert Fischer* og Artillerioverkonstabel *E. Hansen* i Kystforsvarsskibet *Herluf Trolle*.

Disse har da ved Parade faaet de hæderfulde Præmier overrakt af de respektive Eskadrechefer. I *Olfert Fischer*, der viste sig at have vundet Marineministeriets Udmærkelsestegn for god Skydning, blev ved samme Lejlighed dette, et Sølvskjold, tildelt Skibet, hvis Chef er Kommandør *Scheel*, og hvis Artilleriofficer var Kaptajn *Ewald*.

Fra Eskadrecheferne har Marineforeningen modtaget en Tak for de udsatte Ærespræmier.



KGL. KAMMERSANGER EMIL HOLM

I Oktober Maaned fejrer vort skattede Medlem, Kgl. Kammer-sanger *Emil Holm* sit 25-Aars Jubilæum som Sanger.

For Deltagerne i vor Aarsfest den 30. April 1916 vil Kammer-sangerens velvillige og fortrinlige Medvirken sikkert endnu være et frisk Minde.

Vi kunde dengang med Glæde notere, at Kammer-sangeren, som den gode danske Mand, han trods sit 15aarige Exil er vedblevet at være, og som gammel Mariner, straks meldte sig i vore Rækker, og ved den første højtidelige Lejlighed villigt gav sit vægtige Bidrag til Glæde for os alle.

Til de mange Lykønskninger som Jubilæumsdagen den 19. Oktober, sikkert vil bringe ham, føjer vi paa Forhaand vor, med Ønsket om at han endnu i en lang Aarrække maa bevare sin prægtige Stemme og med sin kloge, lune danske Humor kunne færdes blandt os.



VORE MOTORREDNINGSBAADE.

I en tidligere Artikkel gav vi en Beskrivelse af de to Motorredningsbaade, der var bygget paa Orlogsværftets Baadebyggeri, nemlig »Skagens Havn«, bygget efter engelske Tegninger, og »Østerby«, bygget efter amerikanske Tegninger, som begge leveredes til Redningsvæsnet i 1914.

»Skagens Havn« har vist sig udmærket anvendelig; men dens Størrelse og Vægt umuliggør, at den kan sættes i Vandet eller tages paa Land andre Steder end netop i en Havn, og da der ikke findes mange af disse paa hele Jyllands Vestkyst, er Baaden henvist til at virke i Nærheden af sin Station: Skagen.

Østerby-Baaden synes derimod at have større Betingelser for at kunne anvendes fra flad Strand, idet den jo er let nok til paa Vogn at kunne transporteres til Strandingsstedet og der sættes i Vandet. Imidlertid har det desværre i Praksis vist sig, at Baaden er særlig saarbar for Skruernes Vedkommende. Disse, der som tidligere omtalt, er anbragt uden paa Baaden, en paa hver Side, er, til Trods for, at de kan klappes op langs Baadsiden, meget udsatte for Havari under Baadens Udsætning fra Stranden. Den konstruktive Styrke har heller ikke vist sig stor nok til at taale de Paavirkninger, der er uundgaaelige, naar Fartøjet skal sættes i Vandet fra flad Strand under høj Sø. Motoren kan tillige, under disse vanskelige Forhold, komme i Uorden og nægte at funktionere. Denne Baad er desuden temmelig spinkelt bygget til at kunne anvendes paa Jyllands Vestkyst.

Resultatet af de praktiske Forsøg med disse to Baadtyper kan siges at være:

»Skagens Havn« udmærket anvendelig i Nærheden af Havn, men ret bekostelig.

»Østerby« noget for spinkelt bygget.

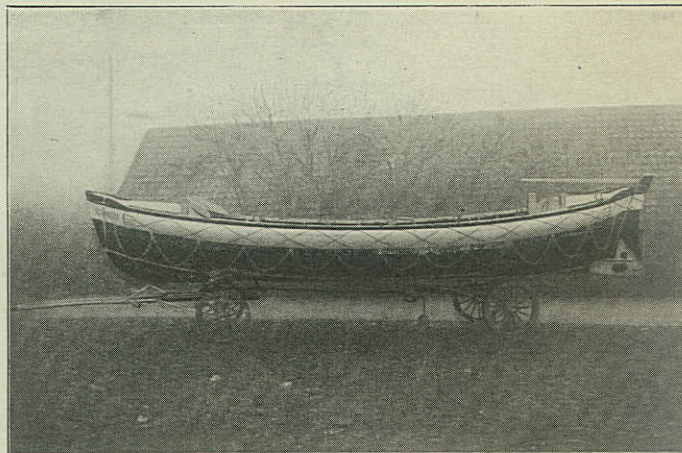
Paa Grundlag af disse Erfaringer, der viser, at Skruen, arbejdende i en Tunnel var betydelig mere beskyttet, end naar den var anbragt udenbords, begyndte nu Orlogsværftets Konstruktionskontor at udarbejde Planer til en helt ny Type Motorredningsbaade af tilstrækkelig Styrke og Lethed til at kunne udsættes fra aaben Strand.

Efter disse Planer er der paa Orlogsværftets Baadebyggeri blevet bygget en Motorredningsbaad til Stationen »Klitmøller«. Baaden, der er 10,2 m lang, 3,1 m bred uden paa Korkbælterne, har et Dybgaende af 0,4 m. med en Vægt af 3,2 Tons. Besætningen er 12 Mand. Den er forsynet med en 12 B.H.K. Ferro-Benzin Motor, som giver Baaden en Fart af 5,5 Knob. Benzinbeholdningen er 40 kg og Forbruget ca. 5 kg pr. Time.

Skruen, hvis Aksel ligger i Baadens Vandlinie, er anbragt i en Slags hævertformet Tunnel, fuldstændig beskyttet mod Beskadigelser ved Udsætning og mod Vragstumper samt ufarlig for Skibbrudne i Vandet. Tunnellen er ført saa

langt agterefter og saa dybt ned som muligt, hvilket er af største Betydning for at hindre Luften i at trænge ind i den under Søgang.

For og agter er indbygget vandtætte Tværskodder, rækkende fra Essing til Køl, og et hvælvet Dæk, saavel For som Agter, danner Afslutning paa et vand- og lufttæt Rum i hver Ende af Baaden. Imellem disse Skodder er indbygget et vandtæt Dæk, strækkende sig fra Bord til Borde.



Klitmøller-Baaden

Overalt, hvor det er muligt, er der anbragt Kobberluftkasser, saavel over som under Dækket, saaledes at Baaden er fuldstændig synkefri.

Motoren er anbragt midtskibs i et vandtæt Rum, hvortil Luften føres gennem to i Forrummet og to i Agterrummet anbragte Luftventiler, der lukker automatisk for Vandets Indtrængen i Luftledningen, naar Styrtserne slaar ind over Fartøjet. Luften ventilerer samtidig alle Rummene under det vandtætte Dæk, hvilket er af stor Betydning for Baadens Holdbarhed i Aarenes Løb.

Motorredningsbaaden Klitmøller, der blev afleveret fra Orlogsværftet i Februar Maaned d. A., har i Praksis vist sig at svare til de Forventninger, man stillede til den. Den er farefri, driftsikker og fuldt ud anvendelig fra aaben Strand, idet den er tilstrækkelig let til at kunne transporteres paa Vogn langs Kysten hen til Strandingsstedet og der sættes i Vandet, en Opgave Skibskonstruktører hele Verden over længe forgæves har søgt at løse.

Det maa saaledes siges, at Udviklingen af vort Redningsmateriel tjener Orlogsværftets Konstruktører og Baadeværft og dermed vort Land til megen Ære.



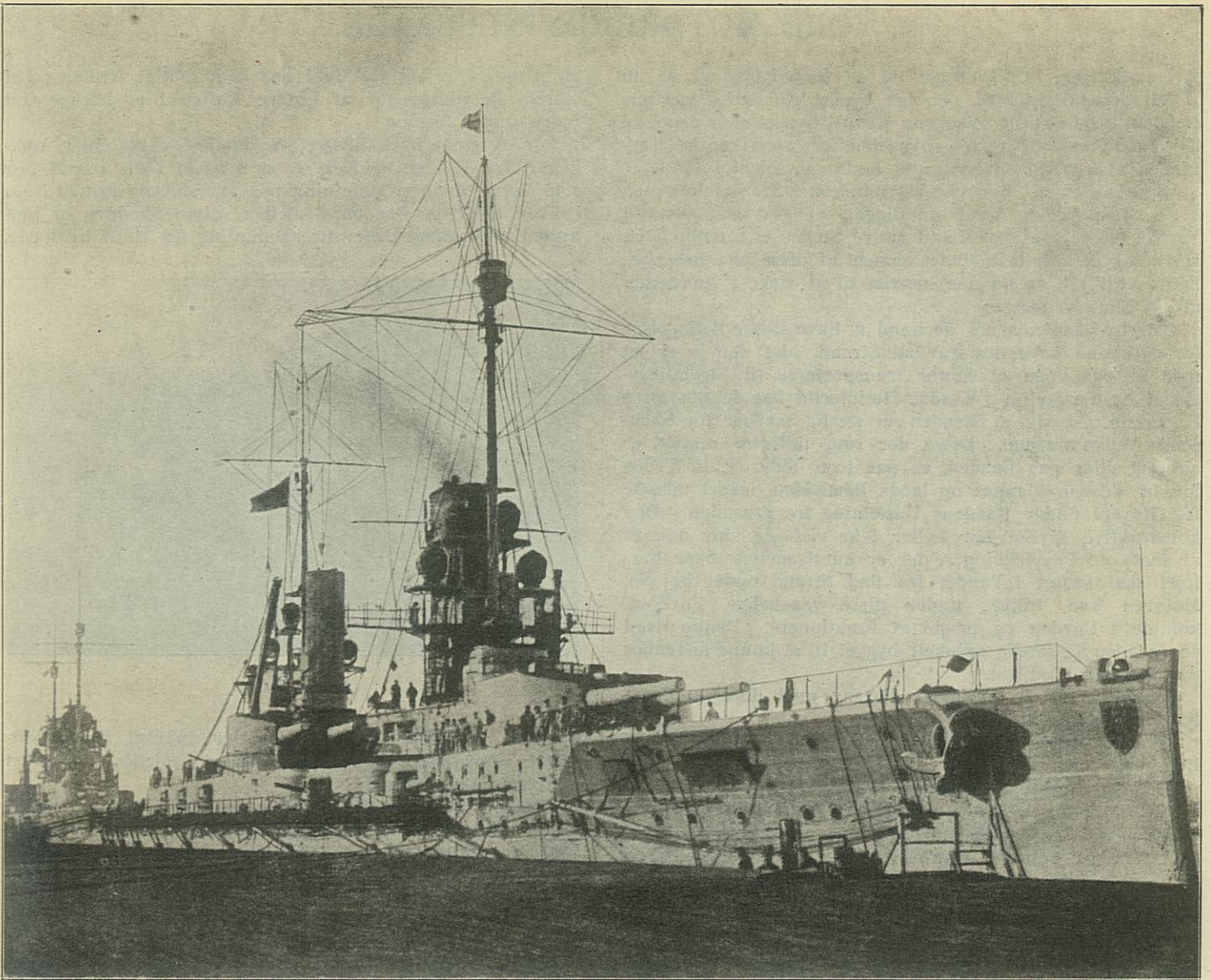
SØSLAGET VED JYLLAND DEN 31. MAJ 1916

Efterfølgende Beskrivelse af Søslaget er udarbejdet paa Grundlag af det hidtil fremkomne Materiale. Denne Beskrivelse kan selvfølgelig ikke anses for at være aldeles korrekt, men da man næppe faar mere at vide, i det mindste under Krigen, kan en paa de foreliggende Oplysninger kritisk udarbejdet Fremstilling dog foreløbig have sin Berettigelse.

Onsdag den 31. Maj Kl. c. 4 Fm. forlod hele den tyske Højsøflaade Cuxhafen og Wilhelmshafen under Kommando af Admiral *v. Scheer*, medens Krydsereskadren var kommanderet af Admiral *Hipper*. Flaaden var ledsaget af lette Krydsere, Torpedofartøjer og Undervandsbaade og stod Nord

paa langs Jyllands Vestkyst. Mellem Dogger Banke og Horns Rev blev den antagelig set af Forpostskibe fra Admiral *Beatty's* Eskadre af Slagkrydsere, som laa i Nærheden af Dogger Banke. Endnu Kl. 2 Em. dampede Preusserne mod Nordvest og befandt sig da, efter Opgivelse fra en hollandsk Trawler, paa $56\frac{1}{2}^0$ N. Br. og $6\frac{1}{4}^0$ Ø. Lgd., omtrent 50 Sømil fra Bovbjerg.

Vejret var ret usigtbart, og det var for Engleskmændene umuligt at danne sig et Begreb om Fjendens Styrkeforhold. Admiral *Beatty* har vel radieret til den engelske Hovedstyrke, som under Admiral *Jellicoe's* Kommando synes at have ligget nær ved Scapa Flow, som den havde forladt



Tysk Kampskib af Kejserklassen

den 30. Maj, og Admiral Beatty optog da Kampen for at binde Fjenden fast og for derved at give Hovedflaaden Tid til at naa Kamppladsen.

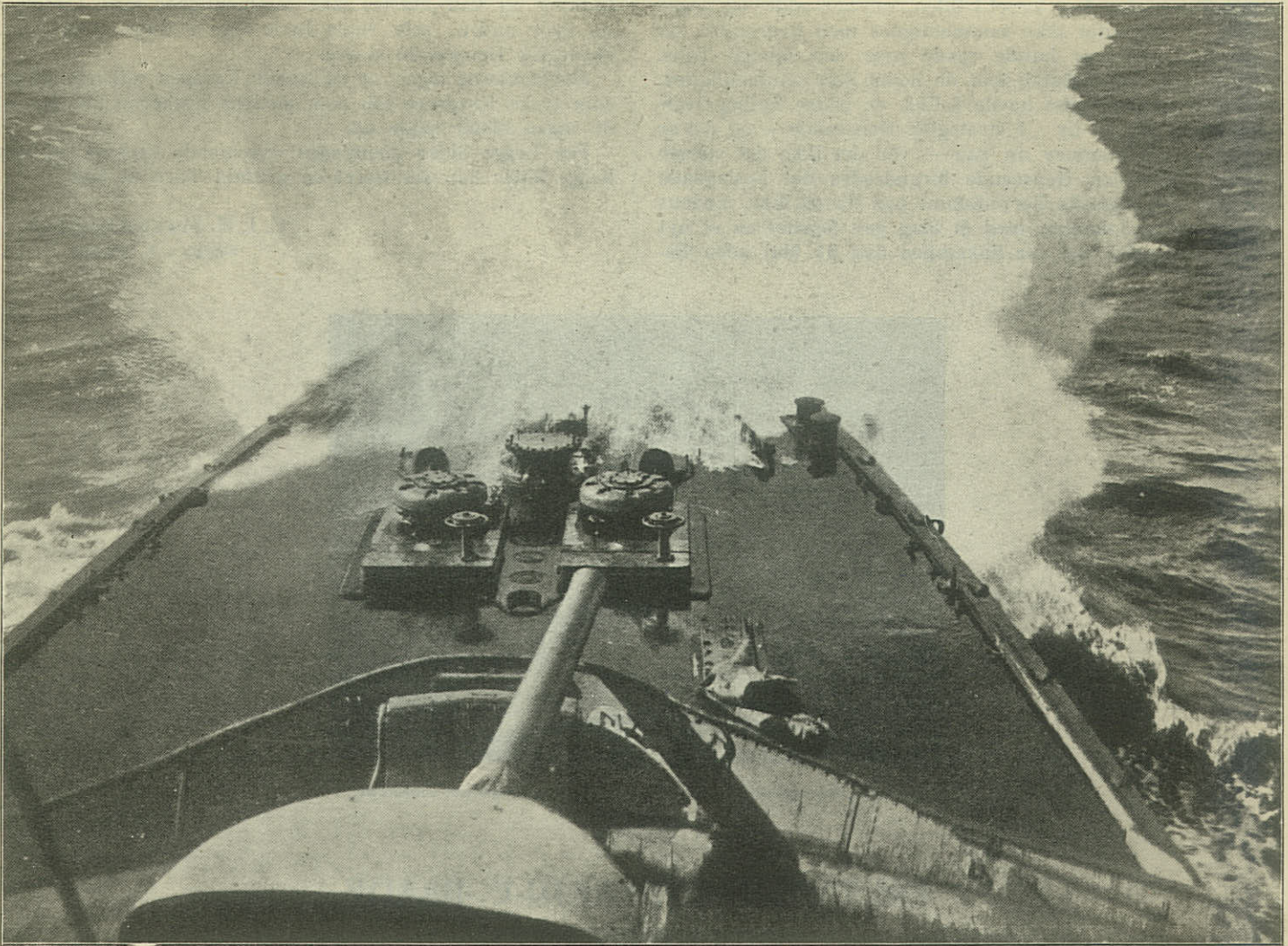
Omtrent Kl. 4 Em. maa Kampen med den fra Dogger Bank kommende engelske Slagkrydsereskadre være begyndt, maaske paa c. 5 Sømil Afstand og omtrent en Snes Sømil nordligere end den hollandske Trawlers Plads. Ved 6 à 7 Tiden kom endvidere 4 hurtige engelske Slagskibe til, som vistnok hørte til Admiral Beatty's Eskadre og som Tyskerne antog for Avantgarden for den engelske Hovedstyrke, hvorfor de satte Kursen Syd efter. Først Kl. 2 Fm. menes den engelske Hovedflaade at have passeret den preussiske Flaades Vendepunkt. Efter dette kan hele den engelske Hovedflaade ikke have været i Kamp med Tyskerne, som de straks paastod, og paa dette Punkt har deres Efterretningsvæsen ikke givet dem nøjagtig Underretning. Engelskmændene siger, at foruden de 4 Slagskibe, »Warspite«, »Malaga«, »Valiant« og »Barham«, som opererede i Forbindelse med Admiral Beatty, kom kun 7 engelske Slagskibe til at tage Del i Kampen.

Nogle af Torpedojageren »Shark«s Besætning blev reddet af dansk Damper »Vidar« den 1. Juni Kl. 10 Em. c. 20 Sømil Sydvest for Lister paa c. 57° N. Br. og 6° Ø. Lgd., og samme Sted saas et halvt sunket Krigsskib, som stod med Stævnen næsten lodret i Vandet; Kaptajnen ansaa Skibet for preussisk, da der var Metermærker paa Boven. Dette Skib kan af Strømmen i 24 Timer være ført en Del nord-

ligere, og det har maaske været nordligere end Hovedstyrken, men alt synes da at tyde paa, at Centret for den egentlige Kampplads har ligget udfør Mundingen af Skagerak, eller netop Vest for Jydske Rev.

Det siger sig selv, at Admiral Beatty's Eskadre blev haardt engageret og var i alvorlig Fare, før Jellicoe's Flaade kom nærmere og reddede Situationen. Det var vel Panserkrydsere men med forholdsvis lettere Pansring, som kæmpede med Slagskibe med svært Panser, og at hele den tyske Højsøflaade var mod de engelske Krydsere, opgives jo fra tysk officiel Side. Beatty kunde selvfølgelig have undraget sig Kampen i Tide, men det maa betragtes som en fuldt ud rigtig Tanke, at han angreb. Skulde Jellicoe's Flaade have Udsigt til at naa Preusserne, maatte hans Krydsere opholde Fjenden, selv om de skulde lide svære Tab. Dette er maaske Eksempel paa, hvad Tradition vil sige for en Marine. Disse engelske Krydsere har da maattet udholde Ilden fra hele den tyske Højsøflaade, som havde forholdsvis let Spil med de svagere Skibe, der dog holdt sig paa Kamppladsen som Terriers, der bed sig fast i Byttet, til Jægeren kom op. Under denne Kamp blev bl. a. Slagkrydseren »Queen Mary« skudt ned af nogle faa Salver.

Den tyske Højsøflaade vendte imidlertid, hvorfor den engelske Hovedflaade paa Grund af det disede Vejr kun fra Tid til anden kunde faa Føling med nogle af de tyske Skibe.



Engelsk Krydser i haardt Vejr

Den engelske Hovedflaade blev paa Kamppladsen, som mod Slutningen strakte sig helt ned til Horns Rev, indtil den 1ste ved Middagstid og eftersøgte Havet, indtil der ikke mere var nogen Fjende at se. Hovedflaaden gik da tilbage til sin Basis, 400 Sømil borte siges der, hvilket viser, at Engelskmændene har været omtrent helt nede ved Horns Rev.

De engelske Torpedojagere forfulgte Fjenden og skød om Natten et preussisk Slagskib ned. Forbitrede Torpedobaadsangreb fandt dog Sted fra begge Sider og flere Gange i Løbet af Natten; i disse Kampe gik Krydserne »Frauenlob« og »Elbing« ned og muligvis et tysk Panserskib af Kaiser-Klassen, hvis Tab endnu forties af militære Grunde. Ogsaa »Marlborough« blev ramt af en Torpedo fra en tysk Undervandsbaad, men naaede dog i Havn.

Nogle mindre tyske Skibe, vistnok Jagere, flygtede ifølge norske Blade ind gennem Skagerak.

Det siger sig selv at mange, baade engelske og tyske Skibe indkom med svære Beskadigelser; man deltager jo ikke i et Søslag uden at faa Knubs. Imidlertid var den engelske Hovedflaade atter den 2. Juni Kl. 9^{1/2} Em. klar til at gaa til Søs, medens den preussiske Flaade tog Station i sine Havne.

De engelske Skibstab var følgende:

Panserkrydseren »Queen Mary«
— »Indefatigable«
— »Invincible«

Krydseren »Warrior«
— »Black Prince«
— »Defence«

Torpedojagere: 8.

De Skibe, som ikke sank, havde 161 døde og 137 saarede. Tabet var ialt c. 5500 Mand, deriblandt Admiralerne Hood og Arbuthnot.

De tyske Skibstab var efter officiel Meddelelse:

Linieskibet »Pommern«
Panserkrydseren »Lützow«
Krydseren »Wiesbaden«
— »Elbing«
— »Rostock«
— »Frauenlob«

Torpedojagere: 5.

Mange Skibe kom ind med svære Beskadigelser, men ingen Zeppeliner blev skudt ned.

I Admiral Jellicoe's Beretning anslaaes de tyske Tab til 3 Slagskibe, 5 Krydsere, 6 Torpedojagere og 1 U-baad. Endvidere er 2 Panserkrydsere, 1 Slagskib og 3 Jagere bleven sete i saa alvorlig beskadiget Stand, at deres Tilbagekomst til Havn var overordentlig tvivlsom.

Naar man har betegnet Slaget som det største Søslag, der endnu har fundet Sted, er det nærmest en Overdrivelse. Betyder »det største Søslag«, at det er det største

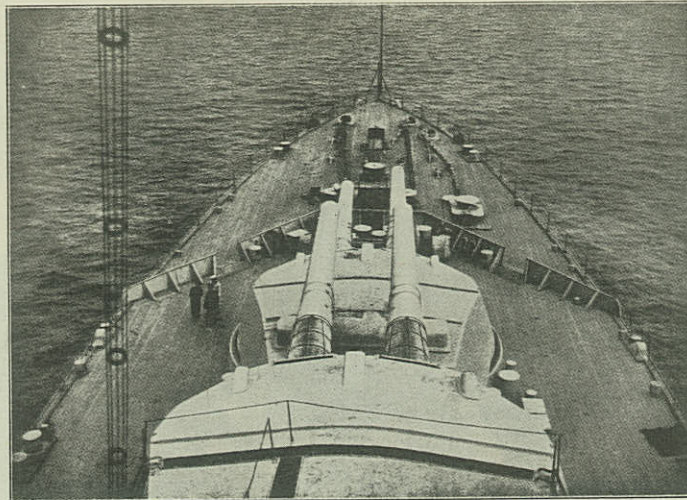
Antal Tons, som har været i Ilden, saa kan ældre og yngre Søslog overhovedet ikke sammenlignes med hverandre, da man ikke tidligere kunde raade over saa mange Tons. Med Hensyn til Skibstab kan de heller ikke sammenlignes; i Antal kaprede Skibe havde f. Eks. de ældre Søslog Overtaget frem for de ny. I strategisk Henseende — og det er vel dette, det kommer an paa — var det ikke det største Søslog; thi i den Henseende forandredes det bestaaende Forhold (det engelske Herredømme paa Havet) ikke, medens mange ældre Søkampe med ét Slag gav Sejrherren et nyt Plus. Strategisk set var Søkampen den 31. Maj uden Be-

tydning og kan aldeles ikke sammenlignes med Trafalgar og flere andre, selv Niels Juels Sejr i Køge Bugt var i strategisk Henseende større.

Englænderne siger, at de under Kampen udlagde Miner, som tyske Krydsere løb paa, medens Tyskerne hævder, at de ingen Miner lagde ud.

Fra begge Sider kæmpedes overmaade tappert, og paa begge Sider har det været en grufuld Tørn at tage.

C. I. H. SPEERSCHNEIDER,
Kaptajn u. T. i Flaaden



Dækket af den engelske Superdreadnought »Revenge«, fotograferet umiddelbart inden Slaget

DE TYSKE KOFFARDI-U.-BAADE

FRANSKE BETRAGNINGER

Overalt i Verdens-Pressen — altsaa ikke blot i Centralmagternes Blade, men ogsaa i de Allieredes og de Neutrales — er den tyske Koffardi-U.-Baad »Deutschland«s Fart fra tysk Havn til Baltimore over — eller rettere under — Atlantens endeløse Flade betegnet som en i hvert Fald enestaaende Præstation i *Sportens* Historie. Men her hører ogsaa Enigheden op.

Medens man i Tyskland jo har tillagt denne Begivenhed særdeles vidtrækkende Betydning, ser man — hvad man vel nok kan forstaa — i Frankrig anderledes paa Sagen. Det vil utvivlsomt være af Interesse for dette Blads Læsere at se, hvilke Betragtninger den franske Presse har gjort gældende; vi skal derfor i nedenstaaende Linjer give Hovedindholdet af disse.

Efter en Omtale af den Sensation, som U-Baadens Ankomst til Baltimore vakte overalt i Amerika, hedder det: Det maa i Virkeligheden anses for ganske givet, at »Deutschland«s Rejse ikke vil faa nogen som helst Indflydelse paa de Allieredes Blokade ligesaa lidt som paa disses Agtpaa-givenhed overfor Skibe, der maatte medføre Krigskontrebande. De forholdsvis saa faa Tons Varer — ja lad disse endogsaa være i særlig Grad værdifulde — hvoraf Ladningen af det »foregivne« Koffardifartøj bestaar, vil ikke være i Stand til paa nogen som helst mærkbar Maade at hemme den økonomiske Standsning eller løse den Sammen-snrøring, som Dag for Dag vanskeliggør Samfunds-Livet i Fjendens Land.

I Verdenskrigen, hvor alt er saa forfærdende, alt saa gigantisk — lige fra Soldaternes Dødsforagt til de Summer, der medgaar — er Tallene saa enorme, skrives med saa talrige Nuller, at Fantasien ikke evner at skabe en Forestilling om, *hvad* disse Tal repræsenterer. Gik man ud fra, at »Deutschland« kun havde Levnedsmidler som Fragt,

vil hele dens Ladning kun sikre Centralmagterne Levnedsmidler i — 2 *Minutter!* Frankrigs Fjender er hverken saa uvidende eller saa taabelige, at de paa dette Punkt hengiver sig til store Illusioner. De regner sikkert kun med *den moralske Virkning*, som øves i deres egen Befolkning.

Lad os imidlertid se lidt paa Spørgsmaalens tekniske Side, for saa vidt det kan fremstilles »populært«.

Kan en U-Baad, som fremfor alt er *en Krigsmaskine*, fornuftsmæssigt anvendes til Varetransport, naar der er foretaget passende Forandringer ved dens Konstruktion og dens oprindelige Installationer?

For at besvare dette Spørgsmaal maa man, ihukommende Archimides' gamle Sætning, opstille som Lov, at Summen af Vægten af et Skib og af dets Ladning er nøjagtig lig med den Vandmængde, Skibsskroget forskyder.

Naar Talen er om et Koffardiskib, beregner man dets Deplacement som Summen af følgende to Ting: først Vægten af Skibsskroget med alt dets Tilbehør: Maskinerne, Kedlerne, Proviant, Brændsel, dets indre Udstyr og Mand-skabet — det er tilsammen alt det, som kaldes »Dødvægten« — og dernæst af det, som kaldes »det nyttige Deplacement« — »Nyttevægten« — d. v. s. Vægten af den virkelige Ladning.

Ved Konstruktion af Koffardiskibe bestræber man sig — ganske naturligt — paa at indskrænke »Dødvægten« og paa at forøge »Nyttevægten«. Denne Indskrænkning er naturligvis mindre udpræget i Paketbaade, som jo særlig skal udmærke sig ved deres Hurtighed.

Fordelingen af »Vægt«-Arterne i et Krigsskib er ikke i væsentlig Grad forskellige, endskønt der ikke i egentlig Forstand er nogen Ladning at bære. Det, som i Marinen kaldes Deplacement, kan da udskilles 2 Dele: Den ene Del bestaar af de samlede fixerede Vægtdele: Skibsskroget,

Fremdrivningsapparaterne og Brændselsmaterialet, den anden bestaar af: Armeringen, Kanoner, Torpedoudskydningsrør, Ammunition og desuden »Beskyttelses-Vægten«: Panser, Taarne, m. m.

Det er altsaa, maa man sige, umiddelbart indlysende, at der ingen som helst Plads er i et Krigsskib til nogen Koffardi-Ladning. Men giver man Afkald paa, at et saadant Fartøj skal kunne gøre Fyldest i den militære Rolle, som er tiltænkt det, hvis man fjerner dets Ammunition, dets Udskydningsrør, dets Taarne, dets Panser og alt dets Artilleri, letter man det i væsentlige Henseender, og den Vægt, der saaledes bliver fri, kan anvendes til at bære Ladning.

Med Hensyn til Undervandsbaade stiller Spørgsmaalet sig paa en noget særegen Maade. I Forhold til deres hele Deplacement har Fartøjer, der er bestemte til at sejle i neddykket Stand, kun en meget svag Armering. Hele Krigsudrustningen overstiger neppe en Hundrede Tons i en U-Baad paa 800 Tons. Udeladelsen af hele den militære Armering frigiver da ikke i den Art Baade nogen Vægt, der er tilstrækkelig til at give Plads for betydelige Vare-mængder. Paa den anden Side — for at give U-Baaden en stor Offensiv-Styrke — forsyner man den med særdeles vægtige Motorer, som giver den en Fart, der kan naa op til 16 ja, 18 Knob. Ombord anbringes desuden Akkumulator-Batterier, som er overordentlig tunge, for at den — i neddykket Stand — kan forfølge sit Bytte, og for at den ligeledes kan være i Stand til i flere Dage at holde sig skjult i Vandet.

Hvad U-Baade i særlig Grad har Brug for er: Hurtig Fart. Fremfor alt gælder det for dem ikke at blive sinket under Vejs.

For at kunne naa den beskedne Fart af 8 à 9 Knob — den Hastighed, som just »Deutschland« maa have holdt paa sin Overfart over Atlanterhavet — maa den være i Besiddelse af middel-kraftige Motorer, som vil kunne bringe den til Bestemmelsesstedet efter en forholdsvis lang Tid, men ogsaa med forholdsvis stor Sikkerhed og forholdsvis ringe Brændselsforbrug. Man vil herved — saa vel paa Vægten af Oliemotorerne som paa Vægten af selve det flydende Brændsel — indvinde et halvt Hundrede Tons, maa-ske — naar dertil føjes Vægten af det militære Materiel — en 80 Tons ialt. Desuden, hvis U-Baaden er et Fartøj,

der kun skal være anvendeligt til Fredsbrug, behøver den ikke at være i Stand til at udvikle en saa stor Hastighed i neddykket Stand. Er dens Karakter af Koffardifartøj virkelig ægte, er det nok, om den kan dykke ned for at undgaa Fjenden. I neddykket Stand behøver den ingen betydelig Fart, hvorfor dens Akkumulator-Batterier kan være væsentlig lettere. Man indvinder herved næsten 80 Tons.

Kort sagt — man kan ved en U-Baad paa 800 Tons naa at frigøre $\frac{1}{5}$ af Deplacementet og derved blive i Stand til at medføre 160 Tons Varer. Under Forudsætning af, at »Deutschland« har et Deplacement af 2000 Tons, er det et simpelt Reguladetri-Stykke, at Maximum af den Ladning maa være 375 Tons.

Som det vil ses, er der rent teknisk set intet umuligt i, at en U-Baad — i passende Grad lettet — kan rumme en Ladning. Men man maa saa spørge, om en saadan Baad i Virkeligheden er et Handelsfartøj. Ved »Handels-« maa nødvendigvis forstås: Rentabelt. Men det er saare let at regne ud, at en Koffardi-U-Baad er ganske ude af Stand til blot at dække sine Fart-Omkostninger.

En regnlmæssig Fart, iværksat ved Hjælp af saadanne Fartøjer, vilde blive en kostbar Fornøjelse. Selv bortset fra Udgifterne til Brændselsmateriale og Mandskab — som er særdeles betydelige — vilde et Foretagende af denne Art — under Hensyn til den ringe Fragtindtægt — bogstavelig talt allerede være knust i sin Begyndelse baade ved de almindelige Omkostninger og i Særdeleshed ved Udgiften til Amortisation af den deri bundne Kapital. I saa Henseende vil et Par simple Tal sige mere end mange og lange Ord: For at transportere 375 Tons Varer, er en almindelig 700 Tons Fragtdamper tilstrækkelig. Den koster i det højeste $\frac{1}{2}$ Million Fr. Undervandsbaaden paa 2000 Tons, der ikke kan transportere større Ladning, koster 8 à 10 Millioner Fr. eller er med andre Ord op mod 20 Gange saa dyr. —

Det er derfor udenfor al Tvivl, at saaledes som U-Baade nu kan konstrueres, vil de ikke kunne tjene som rentable Fragtbaade, og disse Betragtninger har for saa vidt Ret. — Men vil Fremtiden ikke ogsaa ændre dette?

SIGURD FROM

GULDKYSTEN

For ca. 200 Aar tilbage opførtes i den danske Koloni paa Guldkysten i Afrika Fæstningen »Christiansborg«.

Denne Fæstning, der tillige med hele Kolonien i Aaret 1850 solgtes til England, og som nu er den engelske Guvernørs Residens, bærer dog stadig det oprindelige Navn, og over Portaler og Døre findes endnu Christian den 7des Navnetræk.

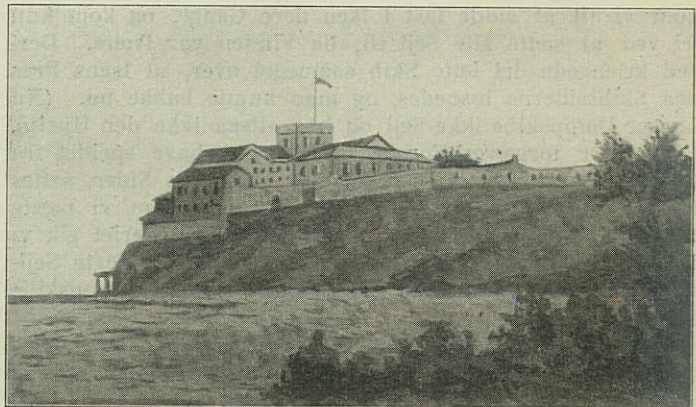
Fæstningens Beliggenhed er saare gunstigt valgt, idet den blev anlagt paa et højtliggende og mod Havet frem-springende Klippeparti, og saaledes, at den kun kunde angribes fra to Sider.

Omgiven af høje og ca. 3 Meter tykke Mure med Skyde-skaar og Skydehuller, og armeret med et halvt Hundrede Jernkanoner, maatte Fæstningen anses for uindtagelig.

Jernkanonerne er selvfølgelig nu af Engleskmændene kasserede og de er nedstyrtede fra Fæstningen, men paa øverste Plateau staar endnu 6 smaa Malmkanoner, bærende Frederik den Femtes og Chr. d. 7des Navnetræk.

Tager man i Betragtning at alt Materialet til Opførelsen af denne Fæstning maatte importeres den lange Vej fra Europa, maatte oplooses paa en Kyst, hvor Atlanterhavets aldrig hvilende Dønning former sig til en mægtig Bræn-

ding, hvor Forbindelse mellem Kyst og Skib kun kan op-naas med dertil egnede Brændingsbaade, som, trods de Indfødtes vidunderlige Færdighed i at styre dem, naar de som Pile paa Brændingstoppen suser mod Land, ofte



Christiansborg

vælter inden Strandbredden naas, vil man forstaa, at det er et ret imponerende Stykke Bygningsarbejde, der her er udført. I Nærheden af Fæstningen, og omgivet af en ca. 2 Meter høj Mur, ligger Resterne af den danske Kirkegaard.

Fem Gravstene staar endnu ganske velbevarede, deraf to over Guvernører. Disse bærer følgende Inskriptioner:

Gouvernør	LUDVIG VINCENT
B. I. C. WILKENS	VON HEIN.
Pr. Lieutenant i Søetaten	Gouvernør, Kammeriunker
Ankom til Christiansborg	Ridder af Dannebrog
Den 18 Mai 1842	Fød 20de Mai 1799
Døde i sin Alders 33te Aar	Fød 20de Mai 1799
Den 26de August samme Aar	Død 21de Oktober 1830.

Klimaet var tidligere meget usundt, og man hører den Dag i Dag denne Del af Afrikakysten benævnet »the white mans grave«, dog med Urette, thi Dødeligheden blandt de hvide er nu kun ringe.

Efter Slavehandelens Ophør formaaede Danmark intet at udrette med Kolonien. England derimod, med sin berømte Evne for Kolonisering, har her skabt sig en blomstrende Handel som tiltager Aar for Aar. Fra Byen »Accra« (ca. 3 engelske Mil fra Christiansborg) er anlagt Jernbane et Par Hundrede engelske Mil ind i Landet.

Paa Rheden ankommer og afgaar næsten hver Dag store Dampskibe.

I Aaret 1913 udførtes alene herfra 56 000 Tons Cacao, foruden Guld, Elfenben, Palmeolie, Mahognitræ etc.

For at raade Bod paa den af Brændingen vanskeliggjorte Transport af Varer til og fra Skibene er nu under Konstruktion en lang Bølgebryder bag hvilken Baadene med Sikkerhed skal kunne lande.

Den mandlige Del af den indfødte Befolkning er, i Modsetning til Nabokysternes, meget doven. Som Baadfolk er disse Folk ypperlige, men den største Del af Arbejdskraften i Land maa indføres andetsteds fra.

Kvinderne derimod er gode til Arbejde, og billige kan man ogsaa nok sige, idet de erholder 45 Øre pr. Dag.

De fleste af dem bærer Haaret i en kunstig høj Frisure ovenpaa Hovedet; dette synes meget mærkværdigt, da Negerkvinder som bekendt har kort, krøllet Haar ligesom Mændene, men kommer man en Tur paa Markedet faar man straks Løsning paa Gaaden, da her falbydes større Partier Madraskrølhaar.

Man kan blandt de Indfødte træffe adskillige med danske Navne.

Saaledes ser man over en sort Marskandisers Butik Navnet »Thomas Hansen«, og over en sort Uhrmagers »J. Svanekier«.

Skade, at det ikke længere er Dannebrog, der vajer over Kolonien.

E. NISSEN



ERINDRINGER FRA ET LIV PAA SØEN

EN VINTERVISIT PAA BORNHOLM

MED ILLUSTRATIONER AF FORFATTEREN

I Halvfemsjerne havde man endnu Isvintre, saa Sund og Bælter overalt var tilfrosne og opfyldte med svær Is, og København var afskaaret fra al Dampskibsforbindelse i en Maanedstid. De Skibe, der kom gennem Isen i Kattegat, maatte baade losse og lade i Helsingør, da Sundet var ufremkommeligt. Der var den Gang Tale om at udvide Helsingørs Havn, med Isvintre for Øje. Siden de Aar — 1893—95 — har man kun haft lettere Is i Sundet, saa denne Tanke er ikke senere kommen frem.

Jeg kom i Januar 1893 fra Libau med en Ladning Hør. Skibet laa derfor meget let. Ved Hammershus, i tæt Sne og usigtbart, maatte vi helt ind under Fyrbanken og bruge Dampfløjten, før Signalstationen opdagede os. Her blev det os meddelt, at Sundet var ufremkommeligt, og jeg satte derfor Kurs efter Bæltet. Her mødtes snart Is til alle Sider, og da vi naaede saa langt som op imod Gedser, kom vi til at sidde fast i Isen flere Gange, og kom kun fri ved at sætte alle Sejl til, da Vinden var tværs. Der ved krængede det lette Skib saameget over, at Isens Pres paa Skibssiderne løsnedes, og man kunde bakke ud. (Nu bruger Dampskibe ikke Sejl og har altsaa ikke den Hjælp). Efter flere forgæves Forsøg og efter at have spejdet fra Fortoppen og set, at der var tæt Is til alle Sider, sattes Kursen efter Rønne—Bornholm. Hertil ankom vi næste Dag, og efter telegrafisk Underretning til Rederiet gik vi ind i Havnen, hvor der, foruden en Mængde oplagte Sejlskibe i Indrehavnen, laa flere andre større Dampskibe foruden os.

Her laa vi i 6 Uger, og i 4 Uger var al Forbindelse med Omverdenen afbrudt; thi foruden at Isen laa i Sund og Bælter, var Kysten af Sverrig ogsaa spærret og Forbindelsen med Ystad afbrudt.

Man laa imidlertid godt i Rønne, der var ingen Mangel

paa Proviant; det eneste paa Øen, der kunde blive Mangel paa, var Petroleum; det hed sig, den var ved at slippe op. Man gjorde her mange Bekendtskaber og traf gamle Venner. Bornholmerne er meget gæstfri Folk, man blev alle vegne mødt med stor Hjertelighed og jeg nød endogsaa



Rønne Havn blokeret

den Ære ved et Skipperbal at blive præsenteret for Øens Konge, den gamle Amtmand *Hollen*. Tilfældig kom jeg ved Bordet til at sidde ved Siden af Byfogden, der var strengere, idet han meddelte mig, at Politibetjenten havde rapporteret, at vor Skibshund af og til løb i Land, og at den

vilde blive skudt, hvis det oftere skete. En anden Overraskelse fik jeg efter den første Tale — formodentlig for Kongen — idet jeg troede, at der blev saluteret. Men da jeg skulde sætte mig igen, opdagede jeg min Fejltagelse. Man sad paa lange Bænke, en Snes Mennesker paa hver, og idet man rejste sig, væltede alle Bænke i hele Lokalet bagover og frembragte stærke Brag.

Jeg var bleven indmeldt i Borgerklubben og var med til et Laksegilde, og her gjorde jeg Bekendtskab med en Sagfører, der var saa venlig at invitere mig med paa en Slædetur tværs over Øen til Svanneke og Nexø. Det frøs en halv Snes Grader, og Sneen laa over Veje og Marker, saa Retningen vi skulde køre i var mærket som paa Vandet, Pæle med en Halmvisk paa Toppen. Da vi kørte fra Svanneke, begyndte det at blæse op fra N. Ø. med Sne, saa det bed i Øjnene, men ved en god Middag i Nexø tøede man op igen, og var med Kontrollør *Stub* nede at se paa den ny Tørdok, der var hugget ud i Klippen. Paa Turen herfra til Aakirkeby tiltog Snefoget og Stormen, og ved Kaffen og den berømte Sandkage hos Gæstgiveren, hvor vi bedede, blev det foreslaet at ligge Natten over, da det snart var Midnat. Jeg vilde gerne tilbage til mit Skib og var baade i Overfrakke og Pels godt garderet, skønt man sad i aaben Slæde i en halv Snes Graders Frost; saa jeg mente, at man kunde vel nok flnde Vej langs med Telegrafpælene, selv om det var Snestorm. Men det blev nu en af de værste Ture jeg har været med til; vi var rene Snemænd og Isklumper, før vi hen paa Morgenen naaede hjem, og jeg fik ondt i Ryggen derefter i nogen Tid. Om Bord paa et Skib kan man gaa frem og tilbage, men her sad man paa et aabent Sæde uden at kunne røre sig. Paa en senere Kanetur til Hasle saa man Sneen skuffet bort fra Vejene hushøjt paa begge Sider, saa man ikke kunde se over Toppen af Bunkerne. Udenfor Havnen i Hasle havde Fiskerne hugget Huller i Isen som til Aalestangning. Ved Siden af Hullerne laa en Del Kul, som de havde fisket op, og som de fik 2 Kr. for Tønden af. Brunkulsaarerne løber her ud i Vandet og ligger bløtde. Fiskerne undersøgte med Vandkikkert og huggede derefter Kullene løse og fiskede dem op. Hvis der endnu er mere at fiske op i disse Krigstider, maa det være en god Forretning.

Paa Tilbagevejen herfra kørte vi forbi en stor Gaard. Tilfældigt stod Ejeren i Porten og raabte os an: »Der er ikke Tale om at køre min Gaard forbi.« sagde han, »kør om til den anden Port og kom ind.« Da vi kom ind, var der en Mængde Mennesker, alle Landbrugere, da der havde været Auktion over forskellige Ting, og det var da Skik, at alle blev til Aften, og derefter blev der spillet Kort. Det blev langt over Midnat, før vi kom derfra og hjem.

Da vi kom til Rønne, var Vestsiden af Øen isfri; men

kort efter blæste det op til en Storm fra Vest, hvorved Isen kom tilbage og lagde sig ind i alle Vige og Bugter, blokerede hele Kysten og laa et langt Stykke tilsøs. Da det derefter blev godt Vejr, blev Isen liggende, og der blev stor Skøjteløbning og Isslæde-Sejlads udenfor Havnen. Det var paa en finsk Skonnert, de fandt paa at lave en stor Isslæde til flere Personer. Paa Revet længere ude var Isen skruet op i store Masser, som Folk vandrede ud for at beundre.

Mens alt var lukket her, havde Stormen blæst Isen bort fra Østlandet, og det var lykkedes Østbornholms Dampskibsselskab at faa Forbindelse med Sverige et Par Gange. Dette kunde Vestlandet ikke rolig se paa; der maatte gores noget for ikke at lade sig overfløje, og saa begyndte de indelukkede Dampere at bryde en Rende ud efter, mens en Masse Folk gik i Arbejde med at save og hugge en Rende ude fra det aabne Vand og ind efter. Men Isen var for tyk sammenskruet, og Skibene var for svage til Isbrydning. Den eneste Forbindelse, man i den Tid havde med Yderverdenen, var gennem Telegrafan, saa man maatte nøjes med de lokale Aviser og Telegrammerne.

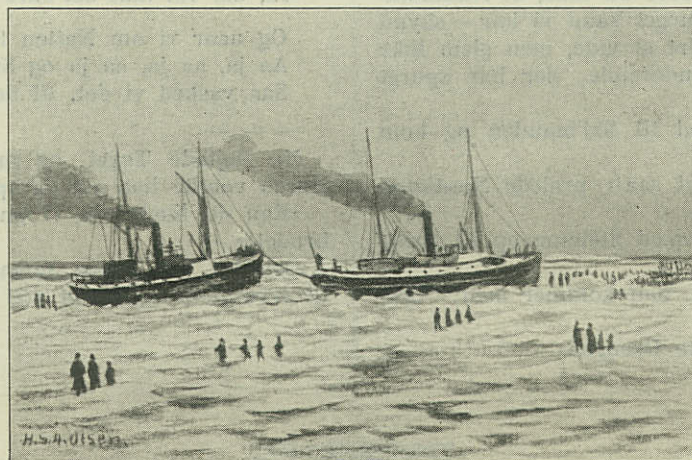
Men saa en Nat blæste det op til en Storm fra N. Ø., og hvad Mennesker ikke havde knnet udrette, det kunde Vinden gøre, for om Morgenen var al Isen blæst bort og Farvandet frit; nu var det Østsiden af Landet, der havde faaet Isen ind fra Søen og var bleven blokeret.

Der var altsaa frit Farvand fra Rønne og Damperne skulde forsøge at naa Ystad eller i al Fald Iskanten, da Post og Breve laa derovre og ventede; men det lykkedes ikke at faa Forbindelse. Senere hed det, at der snarere var Udsigt til at naa op til Gedser, hvor Isen var mere spredt, og en af Damperne skulde saa prøve den Vej.

Efter at vi havde ligget 6 Uger i Havn, lød Efterretningerne fra Bæltet om spredt Is, hvorfor jeg bestemte mig til at forsøge Gennemfart der. En Søndag Eftermiddag svajede vi ud mellem Molerne, der var besatte med Tilskuere og gode Venner, som vi i den lange Tid havde stiftet Bekendtskab med, og som ønskede os lykkelig Rejse. Søen var opfyldt med spredt Is, og da det satte ind med Taage og blev mørkt, gik vi langsomt og fløjtede. Her kom vi pludselig over Rønnedamperen med Posten, længere var den endnu ikke kommen. Kaptajnen prajede over, om de maatte følge bagefter os, og saa hængte vi en Lanterne over Agterenden, som de kunde rette sig efter, og fortsatte Rejsen. Næste Dag var vi naaet forbi Gedser Rev, og Postdamperen kunde gaa ind der og for første Gang faa Post og Passagerer overført. Vi fortsatte og kom med store Anstrængelser gennem Bæltet.

H. S. A. OLSEN,

fhv. Skibsfører



Isen brydes indefra

KAN DU HUSKE —?

En af mine gamle Kammerater fra Tjenesten og jeg løb paa hinanden i en Jernbanekupé, og nu blev der en Søgen op i Hukommelseskisten af den anden Verden.

»Kan du huske —?« Indledningen til alle vore gensides Spørgsmaal.

»Kan du huske Smørstikkeren paa »Odin«? Det var ham, der badede sin bulne Finger i vort Kaffemaal henne ved Lanternevagten. Han blev saa lynende gal paa vort Vagthold, fordi vi meldte ham til den vagthavende Officer; men han fik ogsaa en ordenlig Overhaling af Næstkommanderende.« —

»Ja, og han tog Hævn over mig.« —

»Saa — aa —?« —

»Jo, en Dag, jeg stod i mine egne Tanker med en Pøs Vand og med en Klat grøn Sæbe i venstre Haand og en ulden Klud i højre og sæbede Batteriet af, listede han sig bag paa mig og stak mig en Lussing. Efter endt Daad foer han ned ad Trappen til Banjerne, men vendte sig og stak et hoverende Fjæs op over Lugekarmen. Heldigvis fik jeg dog Ram paa ham! Jeg smed Kluden og skiftede Sæben over i højre Haand. I det Øjeblik, han stak Hovedet op over Lugekarmen, kylede jeg Sæben efter ham og var saa heldig at træffe ham lige i det ene Øje. Saa var den Lussing betalt!« —

»Bravo! Det var, hvad man kalder et Seveøje!« —

»Jammen kan du huske Dreyer?« —

»Den fuldbefarne Matros?« —

»Ja, han var paa Fregatten »Jylland« Bramsejlgast paa Fokkemasten. En Dag, da vi havde Sejlmanøvre i Sundet, gemte han sig inde paa Gallionen i Stedet for at entre. Men saa kom Næstkommanderende og Overbaadsmanden op paa Bakken for at holde Regnskab med Numrene paa Ræerne og gjorde Bemærkninger over at der manglede nogle af Gasterne.

»Der kommer en af Synderne, Hr. Kaptajn!« sagde Overbaadsmanden og pegede paa Dreyer, som netop kom ud fra Gallionen.

»Dreyer!« prajede Næstkommanderende.

»Javel, Hr. Kaptajn« svarede Dreyer og gjorde stram Honnør.

»De er sgu en Lurendrejer!« raabte Næstkommanderende »Nu kan De gaa!« Og saa var den ikke længere; men Dreyer blev for Resten af sin Tjenestetid kaldt »Luren-Dreyer!« —

Men han benyttede Lejligheden til at spille Næstkommanderende et Puds. Det var den Dag Næstkommanderende var paa Broen.

»Hvor meget Vand har vi?« prajede han, men da han ikke fik Svar, kommanderede han en Lodhiver ud i Røstet.

Dreyer stod i Nærheden og vendte sig om til en af de frivillige Lærlinge og sagde: »Hørte du ikke, at Næstkommanderende spurgte om, hvor meget Vand vi har — skynd dig ned til Ski'manden og faa det at vide, men glem ikke at sige, at det er Næstkommanderende, der har spurgt om det!«

Drengen styrtede af Sted ned til Ski'manden og kom lidt efter hæsblæsende tilbage.

»Naa, hvor meget Vand har vi saa!« prajede Næstkommanderende igen.

»2—300 Tønder!« raabte en spæd Stemme op til Næstkommanderende.

»Hvad er det for noget Vrøvl, han kommer med?« brølede Næstkommanderende.

»Det siger Ski'manden!« raabte Drengen.

»Aa, gaa Pokker i Vold!« brummede Næstkommanderende. Men Dreyer og hans Komplot grinede.

»Ja, der var meget Sjøv om Bord. Kan du huske, 80? Det var ham, de sendte hen til Skibssergenten efter en Kam til at rede de store Svabere med, men Skibssergenten sendte ham først hen til en af Underbaadsmændene efter Nøglen til Stormasten. En anden Dag sendte de ham til Bøssesmeden for at bede ham om at komme hen og reparere Skibssergentens Peberbøsse.« —

»Kan du huske Axel Thiess?« —

»Ja han var jo en af de populæreste af »Mændene.« —

»Paa Sessionen opgav han at han var Marinemaler, og paa den Konto kom han til Orlogs. En Dag, da der blev malet indenbords med »Vaser«, spurgte den vagthavende Baadsmand Thiess, om det var ham, der var Marinemaler. Da Thiess bekræftede dette, sagde Baadsmanden: »Saa kan De ta' og male den Spyttebakke!«, idet han pegede paa et saadant Monstrum.« —

»Jammen kan du huske den lange »Horntuder«? En Dag paa Eksercerskibet, da vi havde Kanoneksercits til Trompetsignaler, kunde han ikke faa en Tone frem, uagtet han pustede sine Kinder op som en Basunengel. Lige med et fløj der en Klat Smør fra Hornet hen i Ansigtet paa Kanonkommandøren.« —

»Og saa fik han Luft?« —

»Jo, det kan du tro, han gjorde! Kan du huske 170? Jeg mindes ham saa tydeligt en Morgen, da han stillede hos Doktoren med et stort Tørklæde om Halsen. Han havde »ondt i Halsen« og glædede sig til at blive fritaget for Øvelser. Lidt efter kom han ud fra Doktoren og skar nogle forskrækkelige Ansigter.

»Hvad gav Doktoreu dig?« spurgte vi deltagende.

»Engelsk Salt!« brølede han og stak af under vor Latter.« —

»Kan du huske, at da »Odin« havde været ude i Eskadresejlad, blev den liggende ude en Ugestid for at benyttes til Torpedoforsøg, og i den Anledning blev nogle af Mandskabet permitterede. Blandt dem, der trak sig fri, var Chefens Oppasser, og nu skulde der udtages en ny Chefsoppasser for Resten af Togtet. Næstkommanderende spurgte af den Grund, om der var nogen, der tidligere havde været Oppasser. Der meldte sig en.

»Hvor har De tidligere været Oppasser?« spurgte Næstkommanderende.

»Paa Oringe!« —

Han blev ikke antaget. —

»Men kan du huske Vasketøjet?« Det var en køn Forestilling, naar vi gik paa Dækket om Natten og skurede vort Overtrækstøj med en Gulvskruppe og en Klat grøn Sæbe.« —

»Ja, det var ikke det bare Løgn, naar der stod i Sangen:

Og naar vi om Natten fik fat i Vaskertøjet,

Aa ja, aa ja, aa ja og Singsalia:

Saa vasked vi det, til det blev meget mer bemøget

— — —

Nu fløjtede Toget, og min Kammerat steg ud, men i Døren vendte han sig og spurgte:

»Kan du huske, da vi fandt Bagerens Kærestebrev i Rugbrødet?« —

Ork ja! Vi kunde saamænd godt have fortsat Rejsen til Jerusalem og blevet ved med at »huske.«

FREDERIK OPFFER

