

# UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

ORGAN FOR SØVÆRN OG SØFART

4. AARGANG

REDAKTØR: KAPTAJN H. EWALD

HÆFTE IX

AARSABONNEMENT 3 KR.

UDGIVER: MARINEFORENINGEN  
EKSPEDITION: FORENINGENS KONTOR  
MØNTERGADE 22, MEZZANINEN, TELEFON: BYEN 3448  
ANNONCEEKSPEDITION: THIESENSVEJ 10 KORSØR

ENKELTE NUMRE 25 ØRE

## FORENINGSMEDDELELSER M. M.

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

### BESØGET PAA 1. ESKADRE OG KAPRONINGEN OM MARINEFORENINGENS ÆRESPRÆMIE DEN 29. AUGUST 1917

Med bange Anelser kiggede man til Vejret, som tegnede alt andet end gunstigt; Regnen søgte at oprette, hvad den havde forsømt i Forsommeren, og stod i Straaler saa tykke som Kabelgarn ned fra en tung og trist Himmel. For anden Gang havde Marineforeningens Lokalkreds for København haft den Glæde at modtage Indbydelse til Besøg paa Eskadren ved København, — det første Besøgs triste Forløb er det nu ikke Tid at mindes, skønt Dagen sikkert aldrig vil gaa Deltagerne af Minde, — men Vejret den 29. August i Aar tegnede nærmest til Aflysning. Dog, — det være sagt straks — Dagen forløb paa glimrende Maade og vil blive mærket i i vore Annaler med rødt Kryds.

Chefen for 1. Eskadre, Kommandør *T. V. Garde*, havde indbudt til Besøg om Bord i »Peder Skram« og Overværelse af Mandskabernes Kaproning samt Tildeling af Marineforeningens Præmie for stilfuld Roning til et af de sejrende Hold i de forudgaaende tre Matcher.

Trods det ugunstige Vejr mødte dog 104 Medlemmer paa nordre Toldbod, hvor »Soulven« under Kommando af Kaptajn *Henry Gad* laa klar med Regnsejl rigget op for og agter, en Opmærksomhed mod Gæsterne, som blev meget paaskønnet. Yderligere laa den rummelige Motor-Postbaad klar til Transport af Gæster.

Da alle var samlede, kastedes der los, og i friskende Regn snurrede man med 14 Mils Turbinefart ud gennem Havnen nordpaa til »Peder Skram« og »Skjold«, der laa opankrede udfor Charlottenlund, og hvis Konturer dunkelt skimtedes i Regntykningen. Men Regnen generede ikke de gamle »Mænd«. Flere energiske havde for Tilfældet været nede i Amaliegade og anskaffet »Sydvester«, som virkede særdeles maritimt og praktisk.

Allerede medens »Soulven« i en stor Bue gik nordom Eskadren, saa man de 7 konkurrerende Fartøjer paa Slæb af en Dampbarkas staa sydpaa til Startstedet, som var lagt nordfor Trekrone. Banelængden var 2550 Meter og Opløbet mellem »Peder Skram« og en udlagt Ballon.

»Soulven« gik op langs Panserskibet, paa hvis Agterdæk samtlige Officerer med Eskadrechefen og Skibschefen i Spidsen havde taget Opstilling, medens Besætningen oppe og nede saa til. Medens Musikken intonerede »Holmens faste Stok«, gik Gæsterne om Bord i »Peder Skram« og modtog et velment Velkommen af Kommandørerne *Garde* og *Amdrup*, Stabschef Kaptajn *Dornonville de la Cour*, Kaptajn *Broberg* m. fl. — i det hele taget en saa elskværdig og stilfuld Modtagelse, som tænkes kunde. Indtrykket af, at man var velkommen, forstærkedes yderligere ved Synet af det nydelige Arrangement, som var truffet til Gæsternes Velbefindende, idet der foruden det store Sejl over hele Agterskibet tillige var lukket med Sejl helt agter og smykket med Flag. Da alle var samlede, bød Eskadrechefen velkommen om Bord og meddelte Dagens Program samt indbød paa en Forfriskning, som i Form af Carlsberg Øl og Cigarer ad libitum udgaves fra et Stirrids, som var indrettet agter. Marineministeriet havde atter vist Foreningen sin Interesse ved at medvirke til, at denne Forplejning kunde etableres.

Tiden til Kaproningen var imidlertid inde og paa Eskadrechefens Ordre drønedes Startskudet. Ivrigt spejdende strømmede man til Bagbords Side for at følge de sydfra kommende 3 Baade i 1. Løb. Med forbausende Fart kom Fartøjerne op, og saa snart de var indenfor Hørevidde lød kraftige Tilraab, som yderligere opildnede den Sportsiver, som tydeligt saas hos Roerne, der lagde alle Kræfter i. Som Nr. 1 passerede Eskadrechefschaluppen Linjen, Tid 12 M.

16 Sek., Nr. 2 blev »Peder Skram«s *Travaille*, Tid 12 M. 43 Sek., Nr. 3 »Skjolds« *Bb. Slup*, Tid 13 M. Kraftige Hurraraab hilste alle tre Fartøjer. Faa Minutter efter passerede Deltagerne i 2. Løb Maallinien med »Peder Skram«s *Chefschalup* som Nr. 1, Tid 12 M. 11 Sek., Nr. 2 blev »Skjold«s *Stb. Slup*, Tid 12 M. 20 Sek. I 3. og sidste Løb deltog »Peder Skram«s *Styrbords- og Bagbords Redningsbaade*, af hvilke forstnævnte sejrede i 13 M. 47 Sek., Nr. 2 14 M. 22 Sek.

Ikke uden Grund hilstes samtlige Styrmand og Roere med Begjæstring af Marineforeningens Medlemmer. Marinen har jo stedse været kendt for sin brillante Roning, og de gamle »Mænd« mindedes mangan Gang, hvor de i deres egen Tjenestetid fra Skibet fulgte Fartøjernes Sejlads mod Land eller til Besøg paa fremmed Skib med Chefen eller andre Honoratiores, naar Besætningen havde hvide Knivsnore og var i Paradetoj, naar der var Stander for og Splitflag agter. Et Syn saa elegant og smukt, at det ikke glemmes.

De Underofficerer, som har trænet deres Fartøjsbesætninger op til saa gennemgaaende smuk Roning, som her præsteredes, fortjener den største Anerkendelse. Tages yderligere i Betragtning, at Banen var udlagt med 550 Meter større Længde, end vore Roklubber plejer at bruge til deres Inriggerløb, maa Tiderne siges at være særdeles fine for Marinefartøjer. Største Hastighed naaedes af »Peder Skram«s *Chefsslup* med 28,7 Sek. pr. 100 m, eller 3,8 m pr. Sek. »Peder Skram«s *Travaille*, en 14 Aarers Baad, som havde 100 m Respit, blev ogsaa udmærket roet, og det store, tunge Fartøj skød en Fart af 3,90 m pr. Sek.

Næstfineste Tid havde Eskadrechefens *Slup* med 28,9 Sek. pr. 100 m eller praktisk talt samme Tid som Chefssluppen, idet Forskellen maa regnes i Brøkdele af Sekunder.

Til Slutning viste de tre sejrende Fartøjer Paraderoning for en Dommerkomité, bestaaende af Formanden, Overretssagfører *Schoustrup*, Næstformanden, Arkitekt *Marston* og Ingeniør *Hoffding*. Ogsaa her vist fra alle tre Baade meget smuk Roning, som det maaske ved uroligere Sø vilde have været meget vanskeligt at bedømme. Eskadrechefsgruppen vandt Marineforeningens Ærespræmie for sit fuldstændigt egale Træk, smukke Opsving og ganske fejlfri Skivning, ligesom ogsaa det noget roligere Tempo gav dette Fartøj et Plus fremfor de to andre. Alle tre Fartøjer hilstes under Forbifarten med velfortjent og kraftigt Bifald. Det var smukke Præstationer, der fuldtud kom til deres Ret i en Sø, der kun krusedes af en svag Luftning. Da Mandskaberne kom om Bord, kaldtes de agter, hvorefter Formanden i velvalgte Ord takkede Underofficerer og Mænd og dernæst overrakte Eskadrechefsgruppens Styrmand, Underkanoner *Hesselberg*, et Sølvbæger med Anmodning om at fordele dets Indhold, 30 Kr., til de ti Sluproere, hvorefter han udbragte et Leve for Sejrherrerne. Medens Sejrherrer og Besejrede forsvandt forud til en velfortjent Mukke Kaffe og tørt Toj, lod Eskadrestabschefen, Kaptajn *la Cour*, pibe til Baksmonstring for Gæsterne, som troppede op i Kongens og Dronningens Kvarter. Kaptajns Løfte om paafølgende Landlov modtoges med en ganske udisciplineret og højroset Veltilfredshed og Jubel, som i sin Tid sikkert vilde have medført Løftets øjeblikkelige Tilbagetagelse, — men i Dag var der Frispas. Under Førerskab af de elskværdige Underofficerer, der stadig havde Morskab med at holde sammen paa deres urolige Bakker, besaa man dernæst det artilleristiske og elektrotekniske Vidunder, som kaldes et dansk Kystforsvarsskib. I Taarnene vist Eksercits, som sikkert fik det til at risle koldt ned ad Ryggen paa de fleste af Gæsterne, saa vidt forskellig var alt fra det, som lærtes i deres egen Tid: Elevatorernes Raslen og Granaternes Larmen undervejs til Kammeret — den Lynsnarhed, hvormed hver Mand gennem lang Træning er naaet til — Kanonernes

Præstation af op. imod 15—16 Skud pr. Minut — de store Taarnkanoners Afgivelse af et Skud hvert 16. Sekund! — Torpedorummene med deres udviklede Mekanik og 100 andre Ting besaa, og alt blev forklaret med en Lethed og Tydelighed, som vidner om Forevisernes indgaaende Kendskab og Dygtighed. Og da Forevisningen var forbi, virkede Invitationen til Kaffe med Rom og Kager, smukt serveret paa Skaffeborde paa Agterdækket, som Fri-kvarteret efter en interessant og anstrengende Time.

Som Talsmand for den Glæde, alle følte ved den sjældne Gæstfrihed og Venlighed, som mødte Gæsterne overalt og fra alle om Bord, bragte Formanden, da Tiden for Landgang stundede til, en varm Tak til Eskadrechefen og Skibschefen og deres Officerer og

Underofficerer, ikke blot for Dagen i Dag, men ogsaa for deres trofaste Arbejde i de Aar, de har maattet være paa Vagt for os alle. Kommandør *Garde* takkede og motiverede et Leve for Marineforeningen. Inspektør *Kjærulff* bragte en Tak fra Skibets Gæster, og saa faldt man paa Fartøjerne — nogle i Barkas til Hellerup, de fleste med »Søulven« til nordre Toldbod; inden man her gik i Land takkede Næstformanden Kaptajn *Gad* for godt Førerskab ud og hjem, og hertil sluttede Passagererne sig med et rungende Leve. Dagen var begyndt i Regn, men Solen skinnede klart, inden man forlod »Peder Skram«. Maatte det være et godt Varsel om fremtidigt Lys og Fremgang for Marinen og Marineforeningen.

E. M.



## HVORLEDES KOMMER MIN SØN TIL SØS?

Det hører jo langt fra til Sjældenhederne, at Drengene paa et eller andet Tidspunkt erklærer at have en ubetingelig Lyst til at komme til Søs, en Erklæring, som i mange Tilfælde mødes med en ret betinget Begejstring fra Forældrenes Side, men som vel nok i endnu flere Tilfælde stiller samme Forældre over for det Spørgsmaal: hvorledes skal den Sag gribes an, hvis vi ikke kan faa Drengen snakket fra det? Og hvad kan det føre til med de Midler, som vi kan ofre paa hans Uddannelse?

For at lette Besvarelsen af disse Spørgsmaal har jeg samlet forskellige Oplysninger, som jeg haaber at kunne gengive paa en saa anskuelig Maade, at de i Sagen interesserede kan finde Vejledning derved.

Det sidste halve Aarhundrede har som bekendt bragt mægtige Omvæltninger i Skibsfartens Former. Overgangen fra udelukkende Sejlkraft til overvældende Maskinkraft er vel nok den mest iøjnefaldende Side af Spørgsmaalet, men for den, der lever med i Skibsfarten, den, der helt eller delvis lever af Skibsfarten, viser der sig langt dyberegaaende Omvæltninger, og ikke af den Slags, som engang skete, antager faste Former; nej, ikke alene Midlerne, men Maaderne udvikles, opstaar, skifter og forlades i nøje Forbindelse med Teknikkens og Verdensudviklingens Fremskridt.

Ikke saa underligt da, at de Mennesker, som er knyttede til Skibsfarten, maa uddannes efter helt andre Regler end i »de gode, gamle Dage«. Dengang — saaledes staar det i alt Fald for os — gik man til Søs, blev efterhaanden Matros; ja, og saa gik nogle videre og blev Befalingsmænd, og saa var der egentlig ikke meget mere at sige om den Sag. Nu derimod — ja, det var det, som jeg skulde søge at udrede noget nærmere.

En almindelig Sømand er jo nok Sømand, i hvilket Skib han end kommer, men hans Muligheder for at gøre Fyldest er rigtignok yderst forskellig efter Arten og Farten af det Skib, der er Tale om. I nogle Farter kan man nøjes med Folk, der har meget faa Forudsætninger; der behøves egentlig kun et vist »Antal« Mænd, som kan bruge deres Hænder. Andre Steder fordres der særlig Uddannelse, som kun kan erhverves gennem Erfaring paa det særlige eller lignende Steder. Den mest karakteristiske Form heraf er blevet særligt fremtrædende i de senere Aar. Enkelte Rederier vokser sig meget store, kaster sig over en eller flere Specialiteter, vælger sig Skibe af bestemt Type, egnede til Fart med særlige Varearter eller i særlige Farvande. De har ikke Tid til stadig at sætte nye Folk ind i deres Fremgangsmaader og Følgen er blevet, at det ene Rederi efter det andet er slaaet ind paa den Vej, at uddanne deres egne Folk i deres egne Skoleskibe.

I den Retning kommer vi ogsaa ganske godt med her hjemme — og saa kommer der da et nyt Spørgsmaal til for den unge Mand: skal jeg søge Sømandsuddannelse i al Almindelighed? eller skal jeg søge den i et enkelt Selskab? og hvilket giver mig da de bedste Muligheder?

Ved Siden af disse Spørgsmaal kommer der atter andre for dem, der har Øjnene vendt mod Sejlskib under Orlogs-

flaget; der er Uddannelsen ejheller efterhaanden bleven mere lige til, nej, tværtimod.

I det følgende vil jeg gaa gradvis frem og beskrive de enkelte Stillinger samt deres indbyrdes Forbindelse.

*Skibsdreng* (Dreng). Den, der vil tjene sit Brød i Hanflaaden som egentlig Sømand, maa begynde som Dreng om Bord. Hertil fordres ingen Foruddannelse eller særlige Kundskaber. Derimod er det af Vigtighed at være sund og frisk af Legeme og have gode Øjne og Øren. Hvis Vedkommende ikke har personligt Bekendtskab til en bestemt Reder eller Skibsfører eller kan faa Anbefaling med til en saadan, maa han søge Hyre gennem et Forhyringskontor eller en Forhyringsagent. Har han derefter faaet Hyre i et Skib, begynder Læretiden; d. v. s. Undervisning i egentlig Forstand er der ikke Tale om, hvorimod de overordnede og ældre om Bord selvfølgelig vil vejlede og retlede Drengen; men den, der kan bruge sine Øjne, Øren og Hænder bedst, naar hurtigst og sikrest frem til at kunne paatage sig Tjeneste i den næste Grad, der kaldes

*Ungmand*. I denne Stilling maa den unge Mand sejle indtil han anser sig selv for dygtig nok til at kunne mønstre som

*Letmatros* og ligeledes senere som

*Matros*.

Hvor længe man skal sejle i hver Stilling og hvad man skal kunne for at rykke frem, er der ingen faste Regler for; det faar Vedkommende nok selv Erfaring for efterhaanden; men det skal der dog siges, at den, der mønstrer som noget mere end han har Evner til, nok paa en utvetydig Maade skal blive belært om sit Fejlgreb, baade af dem, i hvis Tjeneste han har stillet sig, og af de Kammerater, som bliver nødt til at udføre de Dele af hans Arbejde, som han ikke selv er voksen.

Den Søfart, som erhverves i de forannævnte Stillinger, bør opnaas saavel i Sejl- som i Damp- eller Motorskibe. Af en dygtig og duelig Sømand kræves saa meget, at han ikke kan nøjes med ensidig Uddannelse i en enkelt Art Skibe. Ligeledes har det ogsaa sin Betydning, hvor Sejlskibet foretages. En Sømand maa se noget af alt.

Saa længe han sejler, har han Kost og Løn om Bord. Hvor stor Lønnen er, afhænger af Forholdene og Tiderne, men som Regel kan den Sømand, der vil føre et ordentligt Liv, lægge noget op eller sende det hjem.

Dette gøres bl. a. ofte af dem, der ønsker at gaa videre frem; thi i den Tid, da de læser til

*Styrmand*, maa de opholde sig ved en Navigations-skole.\*) Det siger sig selv, at gode Skolekundskaber vil være en stor Hjælp under Læsningen. Der lægges megen Vægt paa Dansk, baade mundtligt og skriftligt; en Befalingsmand i et dansk Skib maa kunne beherske sit Modersmaal godt. Færdighed i Regning ses der ogsaa meget paa, ikke alene

\*) Saadanne findes i København, Aalborg, paa Bogø og Fano (Nordby), i Marstal, Rønne og Svendborg.

til Brug ved de rent navtiske Beregninger, men ogsaa til de daglige Krav vedrørende, Last og Ladning og meget mere. For at faa Ret til at fare som Styrmand i dansk Skib, skal Vedkommende ikke alene have bestaaet Styrmandseksamen, men han skal have en vis, nærmere bestemt Søfart. Det er imidlertid ikke nødvendigt at al Søfarten opnaas før Eksamen. Desuden skal han bestaa en Øjenprøve.

*Skibsfører* kan en Styrmand blive, naar han har gjort en vis — i Loven fastsat — Tjeneste som Styrmand og har bestaaet Skibsførereksamen. Han skal være fyldt 25 Aar.

Styrmænd og Skibsførere kan paa visse Betingelser blive Reserveløjtninger i Marinen, men herom senere.

Der kan desuden opnaas Ret til at føre mindre Skibe paa indskrænket Omraade, uden at Vedkommende først har taget Styrmandseksamen. Han maa derimod — efter at have opnaaet en vis Søfart — underkaste sig enten *Sætte-skipperprøven* eller *Kystskipperprøven*. Fordringerne til den første er noget større end til den sidste, men Rettighederne staar naturligvis i Forhold dertil. Forberedelse til disse Prøver finder Sted enten ved Navigationsskolerne eller ved særlige Fiskeskipperskoler, som udelukkende underviser med de to nævnte Prøver som Formaal. For Tiden findes statsunderstøttede Fiskeskipperskoler i Frederikshavn, Grenaa, Esbjerg og ved Snoghøj (ved Fredericia). Undervisningen ved sidstnævnte er dog noget anderledes end ved de øvrige, da den er en Fiskerhøjskole.

Ingen kan blive Sætteskipper eller Kystskipper før han er fyldt 23 Aar.

Paa dette Sted vilde det være rigtigt at nævne nogle særlige Stillinger om Bord.

*Tømmermand*. En saadan anvendes i de fleste større Damp- og Sejlskibe, men i de aller fleste Tilfælde maa han tillige gøre Matrostjeneste, altsaa være uddannet som Sømand foruden i sit særlige Fag.

*Sejlmager* bliver der selvfølgelig hovedsagelig Brug for i Sejlskibe. Om hans Uddannelse og hans Arbejde om Bord kan siges noget lignende som for Tømmermandens Vedkommende.

*Smed*. Kun sjældent, og da i Langfarts-Sejlskibe er der Brug for Smed. Han maa ogsaa kunne gøre almindelig Sømandstjeneste.

Som allerede nævnt i det foregaaende, har man indset Ulemperne ved at lade de unge Mennesker, der gaar til Søs, udelukkende lære deres Fag gennem personlige Erfaringer ledsaget af tilfældig Vejledning af de ældre blandt Mandskabet, d. v. s. i de fleste Tilfælde hyppigt skiftende Personer, som vel kun rent undtagelsesvis har Begreb om systematisk Undervisning.

For at bøde paa disse Mangler er man slaaget ind paa forskellige Veje.

Man har udrustet *Skoleskibe*, d. v. s. Skibe, hvor de unge Begyndere kommer om Bord i stort Antal for under virkelig Vejledning og gennem systematisk Undervisning at lære Begyndelsesgrundene til Sømandskundskaben. For det første er dette mere betryggende for Forældrene end, naar deres Søn skal alene ud med et tilfældigt Skib mellem ukendte Personer. Dernæst har det den Fordel for Drengen selv, at det ret hurtigt kan afgøres, om han overhovedet egner sig til Sølivet. Hvis han ikke gør det, er det bedst for ham hurtigt muligt at faa fat paa en anden Gerning. Egner han sig derimod til Livet om Bord, kan han i et Skoleskib paa langt kortere Tid end ellers faa de nødvendige Begyndelsesgrunde lært og derefter paatage sig Tjeneste i mere ansvarsfulde Stillinger.

Her hjemme har vi for Tiden kun et søgaaende Skoleskib, nemlig »*Georg Stage*«, som udrustes hvert Aar til Sejlsads i omtrent 5 Foraars- og Sommermaaneder. Det kan medtage ca. 80 Drengene mellem 14 og 18 Aar, saafremt de har til Hensigt at fortsætte som Sømand. Ophold og Undervisning om Bord er fri; derimod kræves der en bestemt Udrustning med Tøj o. s. v., hvad der koster ca. 85 Kr., dog kan der i nogle Tilfælde gives Hjælp til Udrustningen

af ubemidlede. Oplysning om Betingelserne og Ansøgningsblanket faas ved Henvendelse til »*Georg Stage*«s Kontor, Nørrevoldgade 16, København K. Den, der bliver antaget til at sejle med Skoleskibet, er bundet til at gøre hele Togtet med, men paa den anden Side vil han blive hjulpet — saa vidt muligt — til at faa Hyre straks efter Togtets Afslutning, og hidtil har man kun kunnet glæde sig over den Efterspørgsel, der har været efter »*Georg Stage*«-Drengene.

Nogle Rederier har for deres eget Vedkommende indrettet sig paa skolemæssig Uddannelse af unge Sømand. Da et enkelt Rederi imidlertid ikke kan gaa til et saa kostbart Foretagende som at holde et Skib, der kun er indrettet til Skolebrug, nøjes man med i bestemte af Rederiets Skibe at samle et passende Antal unge Mennesker, som dér faar en særlig og regelmæssig Uddannelse og Oplæring under kyndig Vejledning. Af let forstaaelige Grunde ser vedkommende Rederi naturligvis ikke gerne, at disse unge Mennesker, hvis Uddannelse der er kostet paa, tager Hyre andet Steds, og Rederierne stiller derfor visse Betingelser for Antagelse.

*Sømandshøjskolen* i Svendborg har et stilleliggende Skoleskib og underviser bl. a. Begyndere i Sømandskab og flere Fag. Der er Sommerskole fra April til Juli og Vinterskole fra 1. Novbr. til 31. Marts. Opholdet koster 50 Kr. maanedlig, dog med Fradrag af 10 Kr. maanedlig, som tilskydes af Staten. Alle Eleverne har Ophold og Kost enten paa Skolen eller om Bord i Skoleskibet. Der er ingen Tvang med Hensyn til Paaklædningen. Opholdet skal være mindst 2 Maaneder. Skolen søger at faa Drengene anbragt i de bedste Skibe og søger at hjælpe dem senere indtil Styrmandseksamen skal tages.

Sømandshøjskolen har Vinterkursus for befarne Sømand, som undervises i adskillige praktiske og teoretiske Fag. Opholdet (og Undervisningen) koster 50 Kr. maanedlig, hvorfra drages Statens Tilskud (10 à 15 Kr. maanedlig).

Nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Skolen.

Jeg sagde før, at der for en Skibsdreng ikke fordredes nogen Foruddannelse, men selvfølgelig har den dygtigste de bedste Muligheder for at komme frem til Søs — ligesom andre Steder. En Dreng, der vil ud at sejle, burde være ferm i at tage paa og benytte alle almindelige Stykker Værktøj — mere end 2 Tommelfingre maa han ikke have. Og saa skal han ikke undse sig for at gaa i Lære i Mors Køkken — tværtimod. Jo mere Kendskab han har til almindelig Madlavning, Opvask, Renlighed og Orden med Tilbehøret, des bedre for ham senere; thi manges Dreng maa hjælpe Kokken, navnlig i smaa Skibe, og i en snæver Vending bliver han da ogsaa sat til paa egen Haand at tilberede det ene eller det andet. Der er heller ingen Opvarter eller Tjener ved Mandskabets Maaltider; saa kan man jo selv gætte paa om det bliver den ældste eller den yngste, der maa springe. Men altsaa med Hensyn til Madlavningen vil der kunne forventes tydelige og utvetydige Tilkendegivelser af — navnlig Utilfredshed i Forhold til Arten af det Brok, som det lykkes Drengen at fremstille. Man kan naturligvis faa Tilgivelse for mange Fejl i denne Verden, men for at ødelægge en Mands Mad, — nej!

Alt det foregaaende omhandler Dæksbesætningen. Jeg skal nu tale lidt om Maskinbesætningen.

*Kullempere* kan enhver blive, der har Kræfter til den Tjeneste; derfor maa et ungt Menneske være godt udviklet og vant til Arbejde med Hænderne før han søger ud i den Stilling.

Naar Vedkommende er blevet skibsvant og har tilegnet sig passende Kendskab til Arbejdet paa Fyrpladsen og i Maskinen, kan han gaa over til at blive

*Fyrbøder*, af hvem der til Tider ikke fordres saa lidt i Retning af omhyggelig Pasning af Fyrene og af Medhjælp i Maskinen. Det er ingen Nødvendighed først at have sejlet som Kullempere; en Mand, der har været Fyrbøder

ved Maskinanlæg i Land, kan godt mønstre som Fyrbøder i Skib.

*Motorpassere* skal bestaa en bestemt Prøve; desuden skal de have Værksteduddannelse og have sejlet mindst 1 Aar som Fyrbøder eller Medhjælper i Maskinen. De skal være fyldt 18 Aar, men har saa Ret til at være Motorpasser i Skib med vis, mindre Maskinkraft.

*Maskinpassere* skal have bestaaet en Maskinpasserprøve samt have faret til Søs i mindst 2 Aar som Fyrbøder og Medhjælper eller Overfyrbøder i Skibe af vis Størrelse. Maskinpassere har Ret til at passe Maskinen i mindre Dampfartøjer.

*Undermester* kan man blive enten efter at have været Maskinpasser en vis Tid eller ogsaa efter at have været Fyrbøder og Medhjælper i Dampskib efter bestemte Regler. Selvfølgelig fordres der ogsaa en Eksamen.

Til at blive *Maskinmester af 2. Klasse* kræves, at vedkommende enten har været Maskinpasser eller Undermester eller — efter visse Regler — har forrettet Maskintjeneste i Damp- eller Motorskib.

Endelig kan Maskinmestre af 2. Klasse blive *Maskinmestre af 1. Klasse* efter bestemt Sejlad og forudsat, at Vedkommende er fyldt 25 Aar.

De forskellige Maskin-Stillinger medfører selvfølgelig forskellige Berettigelser, men herom maa Vedkommende helst skaffe sig Oplysning gennem »Lov om Sønringen«; det vilde føre for vidt at gaa i Enkelthederne her.

Foruden de Dele af Besætningen, som gør Tjeneste paa Dækket og i Maskinen, findes der — i alt Fald i større Skibe — endnu nogle Personer om Bord.

*Kahytsdreng* (Messedreng) kaldes det unge Menneske, som uddanner sig til at blive Opvarter om Bord. Han har som Regel ikke noget med Skibstjenesten at gøre og er altsaa ikke Sømand i egentlig Forstand.

*Opvartere* findes navnlig i Passagerskibe. Det er ikke strengt nødvendigt, at de begynder som Kahytsdreng. Hvis de er uddannede som Opvartere i Land, kan de straks paatage sig tilsvarende Tjeneste i et Skib, forudsat at de er søstærke.

*Hovmester* (Steward) findes i de fleste større Skibe. Hele Bepisningen ligger under ham. Han kan samtidig være Kok. Som Regel er det tidligere Sø-Opvartere eller Kokke, som paatager sig denne Stilling.

*Kok* (Skibskok) kan begynde som Kokkedreng eller Koks-math og efterhaanden lære det nødvendige gennem Skibstjeneste. Da det imidlertid har stor Betydning, at Kokken kan lave noget ordentligt af de Ting, som findes om Bord — er man paa Søen, kan man jo ikke springe hen paa Hjørnet og købe, hvad man mangler — saa har man i de senere Aar adskillige Steder bestræbt sig for at give Kokkene en passende Uddannelse, før de mønstres ud.

Der er saaledes i København oprettet en Kokkeskole i et ældre, stilleliggende Skib. Her oplæres Kokkene til at lave Mad, fuldstændig som om Skibet var paa Søen. Til-lige er der rig Lejlighed til at lære Opvartning, da Skibet er indrettet som Restauration, for at der kan blive Afsætning paa Maden, som der jo helst maa laves meget af for Øvelsens Skyld.

Angaaende Optagelse som Elev paa denne Kokkeskole maa man henvende sig til »Skoleskibet for Skibskokke«, Havnegade.

Sømandshøjskolen i Svendborg giver ogsaa Undervisning i Madlavning for Kokke i Vintermaanederne, naar mange Søfolk har Ophold paa Skolen. Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen.

*Radiotelegrafister* anvendes mere og mere i moderne Skibe. Paa Grund af Radiotelegraferingens Betydning baade som Meddelelsesmiddel og som Sikkerhedsforanstaltning i Nøds-tilfælde, samt fordi en Radiostation simpelt hen ikke kan undgaa at høre mange Telegrammer, som er ham uved-

kommende, er der af Myndighederne stillet bestemte Krav vedrørende Radiotelegrafisters Uddannelse og Ansættelse.

I København er oprettet et Par Radiotelegrafskoler, som dog ikke fører Eleverne frem til Eksamen til Certifikat af 1. Klasse. Den afsluttende Undervisning og Eksamen finder Sted i Svendborg.

I Svendborg er oprettet »Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi«. Forberedelsestiden for Opnaelse af Certifikat af 2. Klasse er 6 Maaneder, af 1. Klasse 12 Maaneder. Der afholdes Eksamen 3 Gange om Aaret. Ved Optagelse fordres kun, at Eleven har gode, almindelige Skolekunds-kaber. For at gøre Uddannelsen saa fyldig som muligt, er der oprettet en Korrespondancestation i den gamle Fregat »Jylland«, som ligger opankret ved Juelsminde (Jylland). (Under de nuværende Forhold, medens Verdenskrigen raser, er denne Stations Virksomhed dog indstillet).

Hvad der i det foregaaende er omtalt, har alt taget Sigte paa Uddannelse i Handelsflaaden, d. v. s. i Skibe, hvis Behov af Mandskab skifter med Tiderne, dog i store Træk paa den Maade — Krigens Indvirkning fraregnet — at ikke alene Danmarks, men hele Verdens Handelsflaade har været under ret jævn Tiltagende i en Aarrække. Der er næppe Udsigt til, at dette Forhold vil forandre sig. Der vil føl-gelig i stigende Grad være Brug for ny Tilgang af Mand-skab — men skulde det hælde, at Forholdene blev van-skelige eet Sted, saa staa det næsten altid en Sømand aabant at søge et andet Sted hen for at faa Hyre.

Anderledes stiller det sig for dem, der ønsker at opnaa Stilling under militære Forhold til Søs. Her er der for det første ikke Tale om at flytte fra et Land til et andet, og dernæst er der inden for det enkelte Land gennem Lovgivningen sat en bestemt Grænse for Antallet af Pladser. I nøje Forbindelse hermed er der foreskrevet mere eller mindre strenge Bestemmelser vedrørende Kravene for Ad-gang til de enkelte Stillinger.

Jeg skal i det efterfølgende søge i store Træk at frem-stille Betingelserne for Optagelse i de forskellige Grene af den militære Tjeneste, samt meddele, hvilket Antal af unge Mænd der kan forvente Ansættelse hvert Sted.

*Konstabelskolen* uddanner unge Mænd, som agter at blive Underofficerer og hermed ligestillede. For at kunne op-tages maa Vedkommende fylde 14, 15 eller 16 Aar i det Kalenderaar, da han indstiller sig til Adgangsprøven. Des-uden maa han have sund og fejlfri Legemsbeskaffenhed og han bliver underkastet en Prøve med Hensyn til Syn og Hørelse. Adgangsprøven bestaar i 1) mundtlig og skrift-lig Dansk, 2) Regning og 3) Skrivning. Fordringerne svarer nærmest til det, der er lært i Kommuneskolen ved Udløbet af den skolepligtige Alder. Prøven afholdes hvert Aar i Begyndelsen af Maj. Et Par Maaneder forinden udgaar Bekendtgørelse derom. De der ønsker at indstille sig til Prøven, maa indsende skriftlig Anmeldelse til Skolens Chef og vedlægge forskellige Attester efter nærmere Opgivelser.

Af de bedst bestaaede udtages et af Ministeriet bestemt Antal *Lærlinge* (i de senere Aar ca. 38), som derefter kom-mer ud med et Øvelsesskib, hvor de prøves i ca. 5 Maa-neder. Ved Togtets Slutning udtages et bestemt Antal af de bedst bestaaede (f. T. ca. 30), medens de overskydende ikke kommer i Betragtning.

De antagne kommer ind paa Skolen som *Konstabelelever* i yngste Klasse, der har en Dæks- og en Maskindeling. Der bliver taget Hensyn til Ønsker af de antagne Lærlinge i Rækkefølge indtil det fastsatte Antal er naaet i hver De-ling. Dæksdelingen bliver senere delt i en Artilleri- og en Matrosdeling.

Skoleuddannelsen afsluttes i Løbet af 6 Aar gennem te-oretisk og praktisk Undervisning i Land og om Bord i Øvelsesskib. De Konstabelelever, som bestaar Overgangs-prøven efter de første 3 Aars Forløb, bliver Konstabler, og disse udnævnes efter yderligere 3 Aars Undervisning og bestaaet afsluttende Prøve til Overkonstabler, med For-pligtelse til at tjene i Søværnet i 4 Aar.

Konstabeleleverne og Konstablerne har Ophold (i Land eller om Bord), Undervisning og Beklædning frit. Konstablerne faar desuden Løn ifølge de gældende Love. Derimod kan ingen fordre sin Afsked fra Skolen i Løbet af de 6 Undervisningsaar (og altsaa heller ikke de følgende 4 Aar, hvis Vedkommende bestaar Afgangsprøven).

Naar de unge Mænd er blevne Overkonstabler, er de Underofficerer eller hermed ligestillede, og henhører henholdsvis til et af de nedennævnte Korps, i hvilke de efterhaanden kan naa frem til de vedføjede Stillinger:

*Artillerikorpsset:*

Artillerioverkonstabel.  
Underkanoner.  
Kanoner.  
Overkanoner.  
Løjtnant.

*Matros- og Søminekorpsset:*

Matrosoverkonstabel.  
Underbaadsmand.  
Baadsmand.  
Overbaadsmand.  
Løjtnant.

*Maskinkorpsset:*

Maskinoverkonstabel.  
Maskinist af 3. Klasse.  
Maskinist af 2. Klasse.  
Maskinist af 1. Klasse.  
Maskinmester.

Paa *Kadetskolen* uddannes unge Mænd, der skal være 1) Officerer og 2) Marineingeniører.

For at blive *Søkadet*, skal Vedkommende have tjent ca. 2 Maaneder til Orlogs som *Lærling* eller have sejlet et Togt til Koffardis med et Skoleskib. Ansøgning om at komme ud som Lærling stiles til Marineministeriet (som fastsætter de nærmere Betingelser for at kunne komme i Betragtning). For at kunne indstille sig til Adgangsprøven til Kadetskolen maa Vedkommende have bestaaet Realeksamen eller have naaet en dertil svarende Modenhed (alm. Forberedelseseksamen, Bevis for at kunne oprykkes i 2. Gymnasieklasse el. lign.).

Adgangsprøven afholdes hvert Aar i Slutningen af April eller Begyndelsen af Maj. Bekendtgørelse herom udstedes omtrent 2 Maaneder forud.

De, som ønsker at fremstille sig til Adgangsprøven indsender en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Kadetskolen og vedlægger forskellige, nærmere opgivne Attester m. m.

Ingen kan indstille sig senere end i det Kalenderaar, hvori han fylder 19 Aar, og ingen kan indstille sig mere end 2 Gange.

Forud for Adgangsprøven underkastes Vedkommende en Undersøgelse af Legemsbeskaffenhed, Syn og Hørelse. Forefundne Mangler kan altsaa medføre, at der ikke bliver noget af at gaa den Levevej.

Da Landets Skoler har en vis Ret til at lægge mere eller mindre Vægt paa enkelte Fag, anbefales det den unge Mand, som tænker paa at blive Officer, i Tide nøje at sammenligne Kravene ved Adgangsprøven med vedkommede Skoles Læseplan. Er Uoverensstemmelserne for store, maa han sørge for ekstra Undervisning, for selv om det er almindelig Brug at gennemgaa et Kursus før Eksamen, kan dog ikke alt naas paa det.

Efter bestaaet Adgangsprøve udtages et af Ministeriet bestemt Antal i Rækkefølge til at deltage i Kadetskibets Øvelsestogt for dér at underkastes Prøver om Bord. De benævnes Aspiranter. Af de ved Togtets Slutning bestaaede Aspiranter udtages atter et Antal til Optagelse paa Skolen

som Søkadetter. Skoleuddannelsen med Læsning, Øvelsestogt og Prøver strækker sig over ca. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar.

Der er ogsaa holdt en anden Vej aaben til at blive Søkadet — hvis Forholdene gør det ønskeligt —, nemlig for unge Mænd, der har bestaaet Studentereksamen (fortrinsvis paa den matematisk-naturvidenskabelige Linie), været underkastet Undersøgelse af Legeme, Syn og Hørelse og derefter har sejlet ca. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Maaned med Kadetskibet som Aspiranter og endelig har bestaaet en Tillægsprøve i September. Disse Kadetter vil altsaa komme til at gaa i Klasse med de andre Kadetter, der har været 1 Aar paa Skolen, og deres Uddannelse kommer saaledes til at strække sig over ca. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar.

Der kan optages indtil 6 Søkadetter aarlig paa denne Maade, men ingen kan indstille sig senere end i det Kalenderaar, i hvilket han fylder 20 Aar, og ingen kan indstille sig mere end 2 Gange. Bekendtgørelse om Optagelse paa denne Maade udgaar i Oktober Aaret forud.

Søkadetternes Antal i hver af de to yngste Klasser er normalt 9, i hver af de to ældste Klasser 6, men Tallene kan af Ministeriet forandres efter Behovet.

Kadetterne har Ophold, Undervisning og Uniform frit; de to ældste Aargange lønnes. Bøger o. lign. skal de selv anskaffe.

Søkadetter, der har bestaaet Afgangsprøven og tilendebragt deres Uddannelse, udnævnes til Sekondløjtnanter og er forpligtede til derefter at tjene 4 Aar ved Søværnet.

*Ingeniørkadetter* optages paa Kadetskolen paa samme Maade som Søkadetter, dog staar »Studentervejen« ikke aaben for dem, og i Stedet for Lærlinge-Sejlads skal de efter at være fyldt 14 Aar have haft 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aars Værkstedsuddannelse paa Orlogsværftet eller et tilsvarende Sted. Som Regel optages der kun Ingeniørkadetter hvert andet Aar. Deres Antal er normalt 4 de to første Aar paa Skolen, 3 de to sidste Aar. Deres Undervisning falder saa vidt muligt sammen med Søkadetternes, men selvfølgelig har de adskillige, særlige Fag og skal tillige have Værkstedsuddannelse.

Efter bestaaet Afgangsprøve og tilendebragt Uddannelse udnævnes Ingeniørkadetterne til Ingeniørassistenter og er forpligtede til at tjene 4 Aar ved Søværnet.

De opnaaelige Officersgrader for forannævnte unge Mænd er:

Sekondløjtnant.  
Premierløjtnant.  
Kaptajn.  
Kommandør.  
Kontreadmiral.  
Viceadmiral.

Ingeniørassistent.  
Marineingeniør.  
Marineoveringeniør.  
Marinestabsingeniør.

(NB. I al Almindelighed besættes de højere tekniske Stillinger ved Orlogsværftet med Personel, der har gennemgaaet Uddannelsen til Ingeniørassistent).

Som *Intendanturkonstabler* antages værnepligtige, der har gjort Tjeneste ved Søværnet, samt Konstabler. De forpligter sig til 4 Aars Tjeneste ved Søværnet som Intendanturkonstabler. Efter en nærmere fastsat Uddannelse med paafølgende Prøve kan de forfremmes til

*Intendanturoverkonstabler*. De af disse, som ikke hjemsendes, forpligter sig til at tjene ved Søværnet i 4 Aar; derefter forpligter de sig til Tjeneste for 1 Aar ad Gangen. De kan opsiges til Hjemsendelse med 3 Maaneders Varsel. Forfremmelsen kan finde Sted til

*Underintendant* af 3. Klasse, og efterhaanden til 2. og 1. Klasse, samt derfra videre til

Intendant.  
Overintendant.  
Stabsintendant.

Til *Intendanturassistenter* kan udnævnes Kadetter, der har bestaaet den afsluttende Prøve efter 2 Aars Uddannelse paa Kadetskolen, men som ikke rykkes op i næste Klasse. Ligeledes kan udnævnes unge Mænd med Studentereksamen, som har aftjent Værnepligt ved Søværnet og har bestaaet en Tillægsprøve. Intendanturassistenterne forpligter sig til 4 Aars Tjeneste ved Søværnet. De kan forfremmes til

Intendant.  
Overintendant.  
Stabsintendant.

*Underlæger.* Unge Mænd, som studerer Medicin, kan, hvis de har faaet Vedtegning derom paa Sessionen, komme til at aftjene deres Værnepligt som Underlæger. Der tages dog højst 10 om Aaret.

Til *Reservelæger* kan udnævnes Underlæger, der har bestaaet medicinsk Embedseksamen, naar de har deltaget i et Søtogt eller i en af de i Hærloven fastsatte Øvelser.

Til *Korpslæger* kan udnævnes Læger, dog fortrinsvis Reservelæger.

De følgende Grader er:

Overlæge,  
Stabslæge,

(hvoraf en fungerer som Generallæge for Korpset).

Indtil videre antages unge Mænd med Styrmandseksamen, men ikke over 28 Aar gamle, som Elever paa Reservekadetskolen. Der antages som Regel ca. 20 Elever aarlig. Under de forhaandenværende Forhold afholdes Skolen fra September til Februar, fortrinsvis om Bord i et af de udrustede Skibe. Fra Antagelsen til December er Eleverne Reservekadetter af 2. Klasse, herefter Reservekadetter af 1. Klasse. Efter bestaaet Afgangsprøve kan de dertil egnede udnævnes til *Reserveøjtnanter*. Andragende om at komme i Betragtning til Optagelse paa Skolen indsendes til Chefen for Orlogsværftet efter forudgaaende Bekendtgørelse i Bladene.

Der indkaldes hvert Aar et Antal unge Mænd til Aftjening af Værnepligten ved Søværnet. De tages fra hele Landet, men den største Del kommer fra de østlige Landsdele og København. Ikke alle de indkaldte kommer til Søs, en Del forbliver til Tjeneste paa Orlogsværftet og andre Steder. De indkaldte er saavel søvante, som Folk, der ikke har haft med Søen at gøre, men som paa Grund af deres Livsstilling er egnede til Tjeneste i Flaaden. Denne Ordning finder Sted, fordi der i moderne Krigsskibe er saa mange og forskelligartede mekaniske Hjælpemidler og særegne Tjenestegrene, at man ser sin Fordel ved at benytte Folk, der paa forskellig Maade er faguddannede, og desuden er Sandsynligheden ogsaa større for i Hast at kunne faa saadanne tidligere Værnepligtige samlede under alvorlige Forhold end søfarende Folk — selv om der til enhver Tid kunde skaffes nok af disse til Uddannelse.

En Del af de indkaldte Menige bliver efter en kortere Uddannelse udtagne til *Reserveunderofficerer* af forskellig Art.

Til fast Tjeneste ved Søværnet kan af Chefen for Orlogsværftet antages:

1) *Minematroser*, som ansættes paa et Aar ad Gangen.  
2) *Korpsartillerister* og 3) *Korpsmatroser*, som ved Antagelsen forpligter sig til Tjeneste i indtil 2 Aar, derefter ansættes de paa et Aar ad Gangen. Efter at have gennemgaaet en Uddannelse og bestaaet en Prøve kan de forfremmes til henholdsvis

*Overartillerister* og  
*Overmatroser*,

men forpligter sig ved Forfremmelsen til at gøre Tjeneste ved Søværnet i 4 Aar; derefter forpligter de sig for 1 Aar ad Gangen.

4) *Fyrbødere*, som ansættes paa 1 Aar ad Gangen. Efter at have gennemgaaet en Uddannelse og bestaaet en Prøve, kan de forfremmes til *Overfyrbødere*, men forpligter sig ved Forfremmelsen til at gøre Tjeneste ved Søværnet i 4 Aar; derefter forpligter de sig for 1 Aar ad Gangen.

Til disse 4 Klasser antages navnlig Mænd, der har aftjent Værnepligten ved Søværnet.

5) Til Tjeneste ved Undervandsbaadene kan antages yngre Folk, som Regel under 25 Aar gamle, der har en fejlfri Legemsbygning og som i det hele taget efter deres Livsstilling og Gerning anses for skikkede til Undervandsbaadstjeneste.

Jeg mener nu at have omtalt alle de Stillinger til Søs, som har nogen Betydning for unge Mænd, der skal vælge sig en Livsstilling. Jeg har med Forsæt undladt at komme ind paa Betingelser m. m. vedrørende de mere fremrykkede Stillinger; thi den unge Mand, som i Dag vælger at gaa til Søs, maa jo tjene en Del Aar i underordnet Stilling, og i Løbet af den Tid kan mangt og meget forandres ad Lovgivningens eller anden Vej. I den Retning maa det være hans egen Sag at holde sig underrettet om Betingelserne for Fremgang ad den Vej, han ønsker at gaa.

Til Slut ønsker jeg at udtale, at hvad jeg her har skrevet, kun maa tages som en Vejledning; det skal ikke være en Opfordring til at søge den og den Stilling til Søs, ej heller skal det være nogen udtrykt Anbefaling for den enkelte. I den Retning maa enhver handle efter sin Lyst og Evne samt modent Overlæg og de Omstændigheder, som kan have Indflydelse. Muligt gælder det for Sølivet mere end for andre Livsstillinger, at mangan ung Fyr gaar ind dertil med langt større Forventninger, end Virkeligheden kan skaffe opfyldt. Han maa saa tage sin Skuffelse og fortsætte med nedstemte Fordringer — eller søge sig noget andet. Men det skal tillige være sagt paa dette Sted, at det gode Navn, som den danske Sømandsstand har ude i Verden, ikke kunde være opnaaet, hvis ikke Hold efter Hold gennem Slægtledene havde udført deres Gerning med Lyst, Alvor og Samvittighedsfuldhed.

Jeg vil gerne ende med en Leverage for alle og enhver, der gaar til Søs; jeg har fundet den i et Vers, hvori der staar:

*Skriv hjem til Mor,  
Skriv hjem til Mor,  
Glem nu ikke at skrive til Mor.*

F. B. FRODA,  
Kaptajn i Søværnet.



## U. S. A.'S KRIGSFLAADE

Selv om de Forenede Stater først senere vil blive i Stand til at gøre deres Indsats i Verdenskrigen med en Hær af *virkelig* Betydning, har Staterne til Gengæld en meget betydelig Flaade, som kan tage Samarbejdet op med de allierede Magters Stridskræfter paa Havet. Den staar som Nr. 3 blandt Verdens Mariner. I 1916 bestod den af: 14 Dreadnoughter (tils. 467,450 Tons), 25 Kampskibe (340,146 Tons), 12 pansrede Krydsere, 5 Krydsere af 1ste Klasse, 3 af 2den Klasse, 16 af 3die Klasse, 48 Destroyere, 8 Rum-Søs-Torpedobaade og 75 U-Baade af ukendt Tonnage.

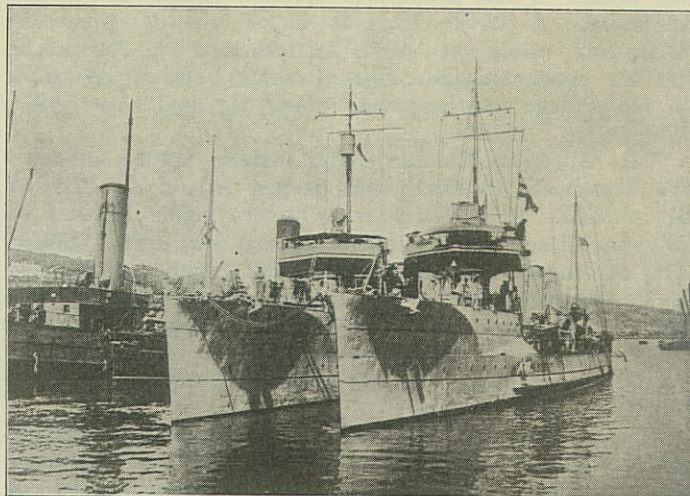
De 14 Dreadnoughtere er: *Michigan, South Carolina, Delaware, North Dakota, Florida, Utah, Wyoming, Arkansas, New-York, Texas, Nevada, Oklohama, Pensylvania* og *Arizona*. De nyeste blandt disse Skibe er: *Oklohama* og *Nevada*, der er 178 m i Længden, 29 m i Bredden og har et Deplacement af 27,500 Tons; endvidere *Pensylvanien* og *Arizona* med en Længde af 183 m, en Brede af 29 m og et Deplacement af 31,500 Tons. Disse Skibe har kun én stærkt panserbeskyttet Skorsten. De er bevæbnede med 10 og 12 Stk. 356 mm Kanoner, anbragte i 4 Taarne, 21 à 22 Stk. 127 mm's og 4 Stk. 47 mm's. Som Brændsel anvender de Petroleum.

I August 1916 vedtog Parlamentet og Senatet et overordentlig kostbart Flaadeprogram. Efter dette Program skal Marinestyrelsen før den 1. Juli 1919 have paabegyndt Bygningen af 10 Kampskibe, 6 Kampkrydsere, 10 Spejderskibe, 50 Destroyere, 9 Eskadre-U-Baade, 58 Kyst-U-Baade og 13 Hjælpekrydsere. Bekostningen med dette Program er anslaaet til over 3 Milliarder Francs.

Den 25. Oktober paabegyndtes Bygningen af 4 Kampskibe paa 32,600 Tons, beregnet paa en Fart af 21 Knob og armerede med 8 Stk. 406 mm's Kanoner — større end nu eksisterende Skibskanoner — deres Ammunition vejer 7,600 kg og deres Skudvidde er indtil 16 km. Disse Kampskibe vil faa Navnene: *Colorado, Maryland, Washington* og *West-Virginia*. Samme Dag paabegyndtes ogsaa Bygningen af 20 Destroyere paa 1185 Tons, beregnet paa en Fart af 35 Knob.

Paa en eneste Dag er der altsaa sat Nybygninger i Gang paa over 154,000 Tons tilsammen.

Yderligere er Kølen lagt til 4 Kampkrydsere paa 35,000 Tons af 259 m's Længde og med en Fart af 32 à 35 Knob.



Amerikanske Torpedobaade i britisk Farvand

De skal bestykses med 10 Stk. 306 mm's Kanoner og koster 106 Millioner Francs — hvoraf 20 Millioner medgaar til Panseret og Bestykningen.

De Forenede Staters Marine-Budget, som i 1913—14 var 702 Millioner, oversteg i 1916—17 1600 Millioner. I Tilfælde af, at det i 1917—18 havde været et *Freds*-Budget, vilde det naa en Sum af 2 Milliarder.

Allerede nu vil de Forenede Staters Flaade være en mægtig Støtte for de allierede. Og naar Flaadeprogrammet er gennemført, vil Staterne — *næst efter England* — eje Verdens mægtigste Flaade.

S. F.



## FRA VALKYRIENS TOGT TIL ØSTASIEN

1899—1900

### PAA TOGT MED »VALKYRIEN«

(Fortsat)

Uddrag af en Dagbog  
ført om Bord af  
»457«

(Meddelt ved H. Hjorth).

Selv om paa den store Færd  
vi har festet fjærn og nær,  
lige klart vort Maal dog staar:  
Danmarks Ære, hvor vi gaar.

Bangkok — Saigon.



<sup>25</sup>/<sub>12</sub>. Straks om Morgenen ved Udpurringen spillede Musiken Julesalmer; det lød kønt i den friske, klare Morgenluft. Efter en let Rengøring ryddede vi Agterdækket, og straks efter kom den danske Konsul om Bord under Salut af syv Skud. Tog en Del Proviant om Bord og lettede derpaa Kl. 8. Vejret var straalende, men uhyre varmt. Kl. 10 Gudstjeneste; derpaa Frihed Resten af Dagen. Der vankede igen Kransekage og Sherry, og før Køjerne blev givet ud, sang vi »Glade Jul, dejlige Jul«. Desværre duer

de Kul, vi fik i Singapore, ikke stort, og de stakkels Fyrbødere maa slide, for at Skibet kan holde Farten.

<sup>28</sup>/<sub>12</sub> 99. For lutter Juletravlhed har jeg glemt at meddele, at der, under vort Ophold i Singapore, afsendtes to Telegrammer; et som Julehilsen til hele Befolkningen, og et til Prinsesse Marie med Tak for Gaverne. Vi er ogsaa bleven af med vore Arabere, og har faaet seks Kinesere i Stedet. De kan lidt engelsk, saa man kan da tale med dem. 2den og 3die Juledag tilbragte vi i forholdsvis Ro; lidt Rengøring og Tøjfetersyn, ellers Frihed med Foredrag, dels af Løjtnant Maegaard, dels af Pastor Nyholm. Vejret er stille, og fra Forskibet kan vi rigtig iagttage de talrige Skildpadder og Søslanger hvormed det vrimler i disse Farvande. Natten var drøj; ingen Søvn paa Grund af Varmen.

<sup>29</sup>/<sub>12</sub>. Stor Rengøring, senere Omklædning i hvidt med Kraver og Straahatte. Kl. 9 ankrede vi udenfor Barren paa Menamfloden og hilste to siamesiske Orlogsskibe med 21, og senere to tyske »Deutschland« og »Gefion« med 15 Skud, som straks besvaredes, medens Musiken spillede de forskellige Nationalmelodier. De to tyske Skibe udgør en Del af den Eskadre, der, under Admiral, Prins Heinerich's Kommando, for Tiden opholder sig i de kinesiske Farvande. Hans Flag vajede paa »Deutschland«. Vi ligger c. fire Kvartmil fra Barren, som vi ikke kan flyde over,

da der kun er fjorten Fod Vand. Under behørig Salut aflagde de to Prinser gensidige Visitter; og hen paa Eftermiddagen ankom Siams første Mand, Admiral Richelieu, med en Eskadre Smaaskibe; da han besteg »Valkyrien« drønedede Salutten paany, medens en Skansevagter paa hele 24 Mand afgav Honnør. Ved Sekstiden tog alle de høje Herrer til Middag om Bord i »Deutschland«. Flere Danske, alle ansatte i den siamesiske Marine, aflagde os et lille Aftenbesøg; vi havde Morskab af at lade de siamesiske Fartøjsfolk tumle med vore Støttestænger og Jærnvægte. Det var gennemgaaende smaa, spinkle Folk, og de kunde da heller ikke paa langt nær maale sig med vore velfodrede Gutter i Styrke.

<sup>30/12.</sup> Kl. 8 gik Chefen, under behørig Salut, ombord i den siamesiske Eskadre, som derpaa lettede og stod ind paa Floden. Efter Forlydende bliver Chefen borte i en halv Snes Dage, og Kaptajn Mægaard har derfor midlertidig overtaget Kommandoen. Til alles Forundring kommer der stadig ingen Post. Vi har idag afsendt følgende Telegram til Prinsesse Marie: »Glædeligt Nytaar. — Tak for det gamle. — Vor egen Prinsesse længe leve, Hurra. — Valkyriens Mandskab«. — Natten gik lettere end ventet, da Vejret er køligere.

<sup>31/12.</sup> Søndag. Aarets sidste Dag. Rengøring, Omklædning i hvidt og derpaa Frihed Resten af Dagen. Middagen bestod af fortræffelig Oksesteg og en Ration Sherry, og henimod Aften tændtes de store elektriske Lamper paa Dækket. Det var Mening, der skulde have været lidt Løjer, men selv et Optog af nogle af Vore, udklædte i Kinesernes Tøj, formaade ikke at sætte Stemningen op. Punchen manglede. Officererne uddelte ganske vist Cigarer iblandt os for at hjælpe lidt paa Humøret, men vi røg Cigarerne i Tavshed, og Kl. 10 var næsten alle til Køjs.

<sup>1/1</sup> 1900. Almindelig Flagning, og ved Middagstid Salut; det hedder sig, at det er Siams første Dronnings Fødselsdag. Gudstjeneste i Anledning af Aarsskiftet. Hen paa Eftermiddagen kom den længe ventede Post, og Uddelingen foregik under almindelig Jubel. Jeg fik kun to Breve, adskillige fik flere, og en enkelt, under almindelig Misundelse, hele seksten.

<sup>2/1.</sup> Vi skal have Landlov her i Skifter. Fjerde Skifte lagde for i Dag. I Aftes fik alle Mand en Dosis Kinin til Forebyggelse af Feber, og ligesaa i Morges, inden de, udrustede med Brødposer og Feltflasker og med den uhyre Sum af fire Thikaler, 3: 4,40, i Lommen, gik om Bord i en lille Damper for at sejle op til Bangkok. De mange Penge er til at købe Smaating for, da Ø. K. meget nobelt betaler hele Opholdet i Byen. Tøjevask, Rengøring og Skibsarbejde. Ved Femtiden oplæste Næstkommanderende følgende Telegram for os: »Valkyriens« Besætning. Bangkok. »Glædeligt Nytaar til dem alle. — Vi i Danmark hilser dem alle. — Gud velsigne dem. — Marie.« Senere maa Prinsessen have faaet vort, thi der indløb følgende Svar: »Tak, mit Hjerte føler for dem alle. — De har en god Ven i mig. — Paa Gensyn. — Marie.«

<sup>3/1.</sup> Fjerde Skifte kom først tilbage i Morges Kl. fem, da Damperen havde siddet fast paa Barren næsten hele Natten. De var dygtig trætte, men havde haft en glimrende Dag. Første Skifte gik i Land. Det forlyder, at Kongen af Siam vil aflægge Visit om Bord og alle Mand er derfor i Gang med at male Skibet baade ude og inde. Vi gaar forøvrigt og har det helt godt, men længes efter at Turen skal komme til tredje Skifte.

<sup>5/1.</sup> Endelig oprandt Dagen med Udpurring Kl. fem. Vore Brødposer og Feltflasker fyldtes med Smørrebrød og Rødvind, og efter en forsvarlig Dosis Kinin gik vi om Bord i den lille siamesiske Damper, som straks lettede og stod ind over Barren. Farten opad Floden var meget interes-

sant; det lave, skovbevoksede Land, stod mange Steder under Vand, og de fleste af de Huse vi saa, var derfor byggede paa Pæle. Vi passerede flere smukke, hvide Temppler, Rismøller og Savværker, hvor det berømte Teaktræ behandles, og overalt paa Floden vrimlede det med kinesiske Djunker, hvis løjerlige Skrog og brede Bambussejl yderligere forhøjede Omgivelsernes østerlandske Præg. Mange Steder laa der Dampere og Sejlere og lossede, og overalt herskede der et Liv og et Røre, der tydede paa, at vi nærmede os en stor By. Kl. godt ni fortojede vi udfor Oriental Hotel, og blev her modtaget af Kaptajn i den siamesiske Marine, Ziegler-Sørensen, Inspektør i Ø. K., Thomsen og Hr. Kai Poulsen. I Hotellet blev vi hængende ved et mægtigt Frokostbord. Maden var herlig, og der var alt, hvad en sulten Marinesoldat kunde ønske sig. Siden vankede der Kaffe og Cigarer, ligesom vi blev fotograferede. Hele denne Udflugt, Bispisningen og den paafølgende Tur i Byen, kortsagt alt, var arrangeret af vore Landsmænd i Bangkok, og jeg maa sige, at de, uden smaalige Hensyn til Udgifterne, viste sig som saare elskværdige Værter og beredte os Gutter en uforglemmelig og festlig Dag.

Vi susede nu afsted i den elektriske Sporvogn for at bese Kongens Slot, en hel lille By for sig selv, pragtfuldt udstyret og meget imponerende. Her viste man os de hvide, hellige Elefanter, nogle grimme, skidne, onskabsfulde Bæster at se til, syntes jeg. En af dem var 120 Aar gammel sagde man, og var dekoreret med flere Ordener. Desværre maatte vi ikke betræde den indre Del af det udstrakte Bygningskompleks, hvor Kongens mange Hustruer, efter Sigende over Hundrede, holdt til; stakkels Mand, han maa da aldrig have Ro? Senere besaa vi et stort, smukt Tempel med en mægtig Buddhafigur, 3: 80 Fod høj, en fæl Karl, som de i lange, gule Kjortler klædte Præster syntes meget stolte af. Omsider vendte vi tilbage til Hotellet for at spise til Middag. Stemningen var meget animeret, og kun med Besvær løsrev vi os fra vore elskværdige Værter. Kl. fem lagde den lille Damper fra Kajen, og efter at vi, med nogle rungende Hurraer, havde kvitteret for Gæstfriheden, gik Farten rask ned ad Floden. Ved Titiden naaede vi, dygtig trætte »Valkyrien« og gik til Køjs med Bevidstheden om at have tilbragt en herlig Dag, en Dag som sikkert aldrig vil gaa Deltagerne af Minde.

<sup>8/1.</sup> Kulfyldning, en slem Modsætning til Gaarsdagen. Hele Skibet blev oversvinet, og da de Indfødte arbejdede daarligt blev det Aften, inden de blev færdige, hvorfor der ikke kunde være Tale om Rengøring, og vi maatte slange os, hvor vi bedst kunde.

<sup>10/1.</sup> Prinsesse Marie har Fødselsdag den 13de, og vi har derfor besluttet at afsende følgende Telegram: »De bedste Ønsker sendes vor egen Prinsesse, 13de Januar. »Valkyrien«s Mandskab«. — Mægtig Rengøring overalt og derpaa Udsmykning af hele Agterskibet, da der skal være Fest for alle vore Landsmænd i Bangkok. Ved Hjælp af Flag og Grønt omdannedes Agterskibet til Balsal, medens der midtskibs, ved lange Borde, skal serveres staaende Souper. Messen blev indrettet som et veritabelt Pandekagehus, hvor Betjeningen, Amagere af begge Køn, skal servere Ærter og Flæsk for de af Gæsterne, der maatte foretrække disse nationale Retter. Det samlede Mandskab skal synges en Takkesang for de Besøgende; jeg, med flere andre, har maattet slide med Afskrivningen hele Formiddagen, og efter alle Forberedelserne at dømme bliver Festen sikkert vellykket. Lidt over Middag var alt i Orden og hele Skibet et Hav af Lys, Flag og Grønt. Bag de lange Borde og i Messen, stod Betjeningen rede til at servere for Gæsterne, sikre paa at gøre Lykke i de smukke Nationaldragter.

(Fortsættes).

