

# UNDER DANNEBROG

MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

ORGAN FOR SØVÆRN OG SØFART

5. AARGANG

REDAKTØR: KAPTAJN H. EWALD

HÆFTE IX

AARSABONNEMENT 3 KR.

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

ENKELTE NUMRE 25 ØRE

## FORENINGSMEDDELELSER M. M.

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

### NYE MEDLEMMER

Aarg. f. aftj. Værnepl.	Navn	Stilling	Adresse	Aarg. f. aftj. Værnepl.	Navn	Stilling	Adresse
1888	Bom, E. H.	Kaptajn	Thurø	1917	Larsen, Viggo Emil	Bud	Kbh.
1908	Brandt, Anders	Købmand	Kbh.	1884	Lind, Johannes	Kaptajn	Helsingør
1905	Christoffersen, V.	Maskinmester	Odense	1873-74	Mortensen, M. E.	forhv. Skibsfører	Læsø
	Fabricius, G. F.	Proprietær	Bjørnager pr. Tolne	1902	Nielsen, B. Dam	Læge	Allested. Fyn
1905	Hansen, Carl E.	Matros	Helsingør	1908	Petersen, H. K.	Dykker	Helsingør
1891	Hunderup, Jens M. L. H.	Forvalter	Kbh.	1914-15	Rasmussen, L.	Skibstømmer	Odense
1906	Ipsen, H. I.	Styrmand	Helsingør	1907	Schmidt, Rudolph	Grosserer	Kbh.
1915-16-17	Justesen, Poul Otto	Maskinkonstr.	Kbh.	1907	Simonsen, Soph. Eggert	Skibsfører	Skibhusene pr. Odense
1908	Larsen, Carl Falk	Smedemester	—	1917	Stenderup, P. V. C.	Maskinist	Kbh.
					Stevn, Petersen	Ekspedient	—

DØDE: 1894 Carsten Olsen, Restauratør, Kbh.



## HANDELSFLAADERNE UNDER VERDENSKRIGEN

FØRSTE HALVAAR 1918

Ved Aarets Begyndelse var Begrebet »den fri Skibsfart« helt forsvundet for den almindelige Bevidsthed; alle Værn til Beskyttelse af den neutrale Skibsfart var nedbrudt. Bogen med Folkerettens Love var sat op paa den øverste Hylde, der var jo ingen Grund mere til at meditere over dens Anvisninger. Naar der engang bliver Fred kan Bogen komme frem igen til Brug paa Fredskongresser og til Diskussioner i Fredsforeninger.

I Aaret 1917 havde Fragterne været oppe i svimlende Højde, men Gennemsnitsfortjenesten blev dog langt mindre end i de foregaaende Aar paa Grund af de høje Krigspræmier og øvrige Driftsomkostninger. Den hensynsløse Optræden af tyske U-baade, Ententens Rekvitioner og Maksimalfragtpolitik, den forøgede Krigsrisiko og fremfor alt den stedse stigende Tonnagemangel prægede Fragtsatserne ved Begyndelsen af Aar 1918. De krigsførende havde stillet hele deres Tonnage under Statskontrol, hvorfor Efterspørgslen efter neutral Tonnage var vokset stærkt.

For at give et Overblik over Handelsflaadernes Stilling i de forskellige Lande i Begyndelsen af og i det første Halvaar af 1918, skal nogle af de vigtigste søfarende Nationers Skibsfart og Skibsbygning omtales hver for sig.

### NORGE

Den 1. Januar 1918 bestod Norges Handelsflaade af 1 669 Skibe paa ialt 1 996 214 Tons, heri er Fartøjer under 100 Tons ikke medregnede. Siden Aarsskiftet 1914—15 er Flaaden indtil 1. Januar 1918 formindsket med 468 Skibe og 493 922 Tons eller 20 % af den daværende Tonnage. De fire største Skibsbyer er Kristiania med 340 Skibe og 487 214 Tons, Bergen med 292 Skibe og 423 505 Tons, Tønsberg med 92 Skibe og 212 776 Tons og Hauge-sund med 104 Skibe 176 289 Tons.

Landets Skibsbygning er undergaaet en betydelig Forandring i de senere Aar. Nye Værfter er anlagt, og ældre Værfter har været Genstand for betydelige Udvidelser baade i økonomisk og i teknisk Henseende. Men ingen Industri har haft saa mange og store Vanskeligheder at kæmpe med som netop Skibsbygningen. Fra Krigens Begyndelse var det vanskeligt at faa de fornødne Materialer, og i de sidste Par Aar har der været ganske standset for Tilførsler fra de jernproducerende Lande.

Ved flere Skibsværfter er man derfor i Foraaret været nødt til at indskrænke Driften og Arbejdsstyrken. Reparere

Skibe kan man dog en Tid endnu, men der er meget faa Reparationer, fordi Skibene sjældent er hjemme nu. For saavidt muligt at forebygge Arbejdsløshed har man ogsaa indskrænket Arbejdstiden.

Muligvis hjælper det lidt paa Materiale manglen, at der i Maj afsluttedes en Overenskomst mellem Norge og Amerika, som tilsikrede Norge Tilførsler til Dækning af Landets Fornødenheder, deriblandt ogsaa af Metaller, men i den Udstrækning, som det kunde ske uden at skade Ententens Interesser.

### SVERIGE

De svenske Skibsværfter har under Krigen arbejdet under gunstige økonomiske Forhold, men man har i Sverige maattet kæmpe med Materiale mangel og Vanskeligheder med at faa faguddannede Arbejdere. Det importerede Materiale er saa godt som udelukkende blevet leveret fra Tyskland, uden hvis Hjælp det svenske Skibsbyggeri vilde have staaet daarlig i det, men ved Begyndelsen af Aaret 1918 gav Materiale manglen Anledning til mange Bekymringer. Der var dog ved Aarsskiftet ca. 50 Skibe paa 60 000 Br. Tons under Bygning paa de svenske Værfter, hvilket var en Rekord i svensk Skibsbygning, og Værfterne laa desuden inde med Nybestillinger til en samlet Brutto Tonnage paa ca. 140 000 Tons. Skibsværfterne kan nemlig faa Nybestillinger i næsten ubegrænset Mængde — et enkelt Værft har saaledes Bestillinger lige til 1923 — Materiale manglen sætter imidlertid en Grænse for Produktionen. Der var særlig Mangel paa Plader, der ellers faas fra England, men da denne Vej er lukket, var man henvist til de mellemsvenske Brug, hvis Plader vel er gode, men de forslaar langtfra.

Ved Siden af Nybygninger er alle svenske Værfter optaget af Reparationer og Udrustningsarbejder eller Forlængelse af Damperne, som trafikerer den udvidede Kanal ind til de store Søer. Disse Skibe var oprindeligt ca. 100 Fod lange, men forlænges nu 23 Fod, hvorved deres Lastevne forøges med 40 %.

Om Skibspriserne i Sverig i Begyndelsen af 1918 kan oplyses, at f. Eks. en Damper fra 1883 paa 2 750 Tons Dødvægt udbydes til 782 Kr. pr. Ton, medens et 2 000 Tons Skib fra 1887 med Klasse for 1916 udbydes til 900 Kr. pr. Ton. Priserne var dog ret varierende, thi et ved svensk Værft under Bygning værende Skib paa 2 500 Tons, som skal leveres i første Kvartal af 1919, blev udbudt til 900 Kr. pr. Ton.

Ogsaa Sejl- og Motorskibe var højt oppe i Pris. En 300 Tons Skonnert, bygget af Eg i 1873 kostede 275 Kr. pr. Ton, og et 85 Tons Motorskib af Eg og Fyr, bygget i 1897, kostede 258 Kr. pr. Ton. For en 4-mastet Skonnert med Motor, bygget af Eg og Fyr og paa 800 Tons, som skal være færdig i August 1918, forlangtes 850 Kr. pr. Ton o. s. v.

I første Halvdel af Aaret 1918 førtes der i London Forhandlinger mellem Repræsentanter for de Allieredes Regeringer, indbefattet De Forenede Staters Regering, og Repræsentanter for den svenske Regering. Overenskomsten mellem Sverig og de andre Magter blev underskrevet og ratificeret den 15. Juni. Efter denne Overenskomst sikredes der de Allierede Anvendelse af svensk Tonnage til ialt 400 000 Tons Dødvægt. Overenskomsten indeholdt tillige Bestemmelser med Hensyn til den Kredit, der skal ydes de Allierede i Sverige, og den regulerer Fordelingen af Eksporten af svensk Jernerts til de krigsførende Lande.

De Allierede forpligter sig paa deres Side til at lette Importen til Sverige af fastsatte Mængder af Levnedsmidler og andre Fornødenheder, der er nødvendige for Sveriges Handel og Industri. Disse Varer skal være Genstand for Kontrol, og der vil blive givet Sikkerhed mod Reeksport enten af selve de importerede Varer eller af noget af dem fremstillet Produkt eller Export af Varer af lignende Art.

De svenske Redere maa da bringe dette Offer til Landets Bedste, idet Skibene maa sejle med stærkt reducerede Fragt-

satser. Paa den anden Side beredes der netop ved Overenskomsten Mulighed for en stor Del af den svenske Tonnage til at genoptage Forbindelsen mellem Sverige og transocean Lande i det fri Marked. Det er muligt, at dette Forhold i nogen Grad kan dække Tab og Risiko for den bundne Tonnage.

### ENGLAND

Ved Krigens Udbrud stillede den engelske Handelsflaade til Regeringens Disposition, og Skibe rekvireredes i et stedse stigende Antal; nu er næsten hele den britiske Handelsflaade befragtet af Regeringen til Blaabogsrater. Betalingen, som i Begyndelsen var tilfredsstillende, har man maattet sætte op i Foraaret 1918.

Man er i England bange for, at den engelske Søfart efter Krigen vil faa en skarpere Konkurrence fra de neutrale Lande end nogensinde tidligere baade i Linie- og Trampfart og mest i sidstnævnte Fart. Aarsagen hertil ligger i den engelske Skibsfarts Tab under Krigen, den neutrale Skibsfarts hurtige Tilvækst og de store Vanskeligheder, som de engelske Redere har at kæmpe med ved Kompletteringen af dens Flaader paa Grund af den haarde Beskatning af Skibsfartens Udbytte og den enorme Kapital, som fordres for at bygge ny Skibe til de raadende høje Priser. Man mener, at Forholdenes Udvikling rummer en Fare for, at Englands Søfart kan komme til at indtage en sekundær Stilling.

De engelske Skibskredse klager over, at Regeringen intet gør for at bedre Forholdene, men endogsaa modvirker Udviklingen af den private Foretagsomhed i en for Øriget vital Virksomhed. I andre Lande bærer man sig anderledes ad. I Frankrig har man saaledes foreslaaet at stille 200 Mill. Frs til Redernes Disposition til Nybygninger. De Forenede Stater støtter Nybygningen og vil om kort Tid disponere over en Handelsflaade paa 13 Mill. Tons. I Tyskland bevilger man store Summer til Bygning af Skibe, og fordeler Midlerne til Redere i Forhold til deres Tab under Krigen; og Italien har fritaget Skibsfarten for al Beskatning i 3 à 5 Aar.

I Løbet af Foraaret har man fortsat Bygningen af Standardskibe i England. Standardskibet er jo ikke noget helt nyt, thi baade i England og i Skandinavien har flere Rederier i ret betydeligt Omfang holdt paa bestemte Typer. Men i England gaar man noget videre, idet Standardiseringen ogsaa omfatter en organiseret Specialisering af de bedste Arbejdsmetoder og en Fordeling af Arbejdet, hvorved der fremstilles et meget begrænset Antal ensartede Typer ved Samarbejde mellem en Række Værfter. Ligeledes er Maskineri, Apterier og Udstyr Genstand for Standardisering.

Det fabriksmæssig fremstillede Skib — »The fabricated ship» — der nu er under Opsejling, kan defineres som et Skib, i hvilket alt Arbejde med Tildanning af Plader, Spanter og Vinkler, al Lokning etc. udføres fabriksmæssig, og ofte ved Værksteder, der ellers intet har med Skibsbyggeri at gøre.

Disse fabriksmæssig fremstillede Skibe er endog fuldbyrdede Kendsgerninger i Amerika, hvor man nu har henved 100 saadanne Skibe under Bygning paa ca. 9000 Tons Dødvægt pr. Stk. Det er selvfølgelig en Betingelse for, at denne Metode kan anvendes med Held, at der bygges flere Skibe af samme Størrelse samtidig.

I England bygges 10 forskellige Typer af Standardskibe, og man havde i Februar bygget 17 Skibe paa 86 000 Tons.

I England kritiseres skarpt det svigende Samarbejde mellem Admiralitet og Skibsfarts-Departementet, der medfører, at Skibene ofte maa vente paa Konvojlejlighed en Uge eller mere. Det betones, at den herskende Tonnageknaphed gør det bydende nødvendigt paa den mest hensigtsmæssigste Maade at udnytte den forhaandenværende Tonnage, og et Skridt i denne Retning vilde det være, at man ved Skibenes Fordeling til Konvojerne tog Hensyn

til deres forskellige Fart. Man vilde derved undgaa det store Tidstab, der nu foranlediges ved, at de mere hurtiggaaende Skibe maa reducere deres Fart til at blive lig med de langsomste i Konvojen.

Der har i Storbritannien været Tale om, at den britiske Skibsfart skulde underkastes Statsmonopol. Det vilde uden Tvivl føre til Tabet af Englands maritime Overherredømme. Selv om Staten med Fordel kan overtage Jernbaner, Gas, Elektricitet etc., fordi de er indenrigske, og Regeringen lettere kan beskytte dem mod fremmed Indflydelse og Konkurrence, saa er og vil Søen altid være aaben for hele Verden. Skibsfarten har en Særstilling, og er det sidste Omraade, hvor Princippet om Statsmonopol med Fordel kan anvendes.

### TYSKLAND

Om den tyske Skibsfart er der ikke meget at sige, da den, paa nær Søfarten i Østersøen, ligger fuldstændig stille.

Den tyske Regering har i Foraaret forelagt en Plan om Oprettelse af en Rigsorganisation, som i Tiden lige efter Krigen skal regulere den forhaandenværende tyske Tonnage

saaledes, at der bliver taget Hensyn til de forskellige Grene af den tyske Industri.

De nærmere Enkeltheder kendes ikke, da Sagen kun har været Genstand for en fortrolig Behandling i Rigsdagsudvalget, men saavidt man kan se, skal hele den tyske Handelsflaade med Undtagelse af en Trediedel af Linietonnagen underlægges Kontrol.

Man beklagede i Rigsdagsudvalget, at Admiralstaben i sin Tid havde sat sig imod Salg til Udlandet af de Skibe, som senere blev beslaglagt i de fjendtlige Havne, hvorved der blev paaført Tysklands Næringsliv svære Tab.

For den Trediedel af Linietonnagen, som ikke direkte foreslaas underlagt den nævnte Fordelingscentral, er der Regler for, hvilke Varer disse Skibe skal kunne tage om Bord for hjemgaaende. Endvidere skal fastslaaes udførlige Betingelser for Godsets Sikkerhed, som kommer til Tyskland, for Fragt til Mellemhavne, for det løbende Fragt- og Lejebeløb, for Fordelingen af Tonnage paa tidligere underholdte Linier, for Disponeringen over de ikke frigivne to Trediedele af Tonnagen samt for Redernes Anmeldelsespligt.

(Fortsættes).

MARIN.



### NOGLE MINDEORD



Reserveløjtnant Chr. Kabell

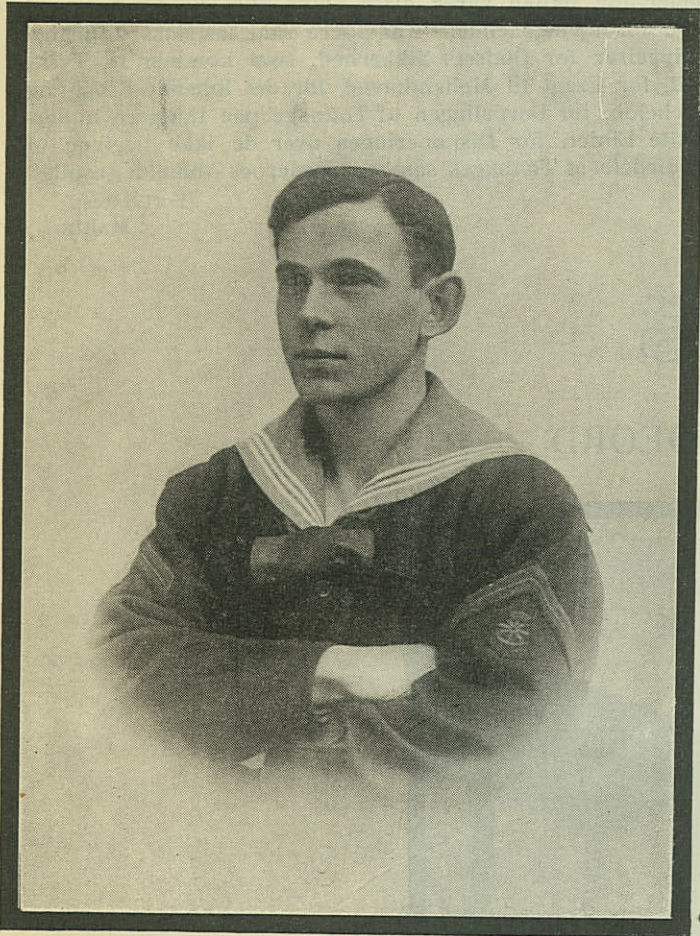
I Aarenes Løb har Marinens Flyvevæsen, ligesom Flyvevæsenet i andre Lande, krævet sine Ofre; nu i Aar, da Flyvebaad Nr 16 den 6. April styrtede ned udfør Hellebæk og Føreren, Reserveløjtnant Kabell og Passageren, Mechaniker Anton Larsen, druknede.

Reserveløjtnant Christian Lemberg Kabell var født i Thisted den 30. Novbr. 1892. Fra sit fjortende Aar sejlede

han til Søs paa Langfarter med norske og engelske Sejlskibe, indtil han i 1914 tog Styrmandseksamen fra Aalborg Navigationsskole. Kort Tid herefter kom han ind i Marinen som Elev paa Reservekadetskolen, og den 6. April 1915 — 3 Aar før sin Død — udnævntes han til Reserveløjtnant. Han gjorde nu Tjeneste i Torpedobaade og senere i Kanonbaaden »Guldborgsund«, indtil han i Sommeren 1916 blev

antaget som Elev paa Flyvebaadsstationen; Aaret efter udnævntes han til Flyvebaadfører, et Hverv han udførte med Dygtighed og Interesse indtil sin Død.

Kabell var ikke af nogen almindelig Type, han var en af dem, man først efterhaanden lærer at kende — og de er nu ikke de ringeste her i Verden. Han var ualmindelig afholdt af os alle. I Begyndelsen var han stille og tilbageholdende, men senere, naar man rigtig kendte ham, var han fuld af Humør og Livsglæde, en fuldtro Ven, brav og paalidelig til det yderste. — Nu er han død, midt i sin bedste Ungdom, hvor vi troede, der laa en lang Arbejdsdag foran ham. Men glemt bliver han ikke, dertil var han for meget for os.



Mekaniker Anton Larsen.

Mekaniker Anton Larsen var født den 16. Marts 1894 og indkaldt til Tjeneste ved Søværnet den 26. Marts 1917. Efter sin Indkaldelse kom han til Tjeneste ved Flyvebaadsstationen, og en bedre Mand har næppe været der før. Paa Grund af Dygtighed og Flid ved Udførelsen af sin Tjeneste udnævntes han til Reserveunderofficer, og denne Stilling varetog han til alles Tilfredshed. Blandt sine Kammerater var han meget afholdt; han var en god Ven, altid klar med en hjælpende Haand og et godt Humør. Hans Død erfarede med dyb og inderlig Sorg.

Den 3. Juni rantes Marinens Flyvevæsen atter af en Ulykke, Flyvebaad Nr. 18 styrtede ned i Storebelt, og Reserveløjtnant Ubbesen druknede. Føreren af Flyvebaaden Reserveløjtnant Just-Rasmussen dykkede gentagne Gange efter Ubbesen, der under Vandet bevidstløs sad fastklemt i Resterne af Flyvebaaden; men det var forgæves, først efter ca. 10—12 Minutters Forløb kunde Ubbesen frigøres, og Døden var da indtraadt.

Christian Richardt Ubbesen var født i Aalborg den 19. Aug. 1893, han havde ligesom Kabell sejlet til Søs og senere taget Styrmandseksamen fra Aalborg Navigations-skole. I Januar 1918 udnævntes han til Reserveløjtnant; som saadan gjorde han Tjeneste ved Flyvebaadsstationen som Observator, i hvilken Stilling han hurtig gjorde sig bemærket paa Grund af sin Uforfærdethed, og hans Interesse og Dygtighed satte ham i Stand til at udføre sin Gerning som faa andre.

Hans stille, bramfri Væsen og hans retliniede Karakter gjorde ham meget afholdt af alle; han havde kun Venner Som Kabell var han en Pryd for sin Stand.



Reserveløjtnant Chr. Ubbesen.

Rundt om i Landet er Slægt og Venner tilbage med Sorgen over de tre, der som unge døde paa deres Post i Fædrelandets Tjeneste.

Ære være deres Minde.

Flyvebaadsstationen i Slipshavn, Aug. 1918

J. KRANDRUP.



Premierløjtnant T. A. Caroc blev født den 26. Februar 1896 og gik i Skole paa Herlufsholm. I Sommeren 1911 kom han ud som frivillig Lærling med et af Marinens Kystforsvarsskibe og efter at have sejlet som Kadetaspirant, kom han den 1. Oktober 1912 ind paa Kadetskolen. Alle-rede her fik han Lyst til Flyvevæsenet og viste ved flere Lejligheder megen Interesse derfor. Straks efter sin Udnævnelse til Sekondløjtnant indsendte han Ansøgning om at maatte blive uddannet til Flyver paa Marinens Flyvebaadsstation. Imidlertid havde man Brug for ham andetsteds, og ca. 1½ Aar sejlede han med forskellige af Marinens Skibe, og først derefter blev han optaget paa Flyvebaadsstationen.



Premierløjtnant T. A. Caroc.

Den 1. April 1918 meldte han sig til Tjeneste paa Flyvebaadsstationen, hvor hans udmærkede Evner for Flyvning hurtigt kom til deres Ret. Denne hans saa smukt begyndte Livsbane blev brat og sørgeligt afbrudt, da han den 10. Juni 1918 under en Øvelsesflyvning i Sundet styrtede ned og omkom.

I ham mistede Marinen en dygtig og pligtopfyldende Officer og hans Kammerater en god Ven.

Ved sit rolige, venlige og muntre Sindelag vandt han mange Venner, der alle betragtede ham som usædvanlig dygtig og brav.

At det ikke alene var i Marinen, han var afholdt, men ogsaa af mange udenforstaaende, viste tilfulde den store Deltagelse ved hans Begravelse, der fandt Sted den 15. Juni 1918 fra Holmens Kirke.

Ære være hans Minde.

G. LICHTENBERG.



## 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).

<sup>30</sup>/<sub>5</sub>. Efter en grundig Afvaskning af Skibet, males og pudses der nu baade inden og udenbords, hvad der ogsaa nok kan trænges til efter den lange Rejse. I Morges gik vi i Land for at holde Skydeøvelser, og tilbragte en fornøjelig Dag. Skydningen foregik i en bred, dyb Dal, inde-sluttet af høje Klipper, og samlede hurtigt en interesseret Skare af Tilskuere. Alle disse Bjergboere er jo selv dygtige Skytter. Vi modtager regelmæssig vor Post her, men stadigvæk intet til mig.

<sup>2</sup>/<sub>6</sub>. Endelig er vi da færdige med at male, og »Valkyrien« straalere fra for til agter, men det har været nogle ube-

hagelige Dage for os. Næsten som hjemløse blev vi drevet fra et Sted til et andet, efterhaanden som Arbejdet skred frem, og det har ofte knebet for mig at finde en Plads, hvor jeg kunde gøre mine daglige Optegnelser. Skydningen er samtidig bleven fremmet med Kraft; vi i Skyttedivisionerne har alle skudt 60 Skud pr. Mand, men mangler endnu at skyde 10 Skud fra Dampbaadkassen under Gang. I Morgen er det Pinsedag, og der holdes nu Tøjeftersyn over hele Skibet, for at alle kan møde i stiveste Puds ved Paraden. Vi svælger i Appelsiner i denne Tid, men det kniber lidt med Pengene. Forhaabentlig faar vi snart Forstrækning. Dagen sluttede med Punsch.

<sup>3</sup>/<sub>6</sub>. Pinsedag forløb, om jeg maa sige, paa reglementeret Maade, med Rengøring, Parade og Gudstjeneste. Denne sidste overværedes af Prins Georg af Grækenland. Mid-dagen var ekstrafin: Risengrød, Lammesteg og Frugt. Dronningens Kvarter gik i Land med to Francs i Lommen, medens vi andre tilbragte en behagelig Eftermiddag, der yderligere forskønnedes for os ved en ypperlig Kon-

cert af en italiensk Kvartet, som trakterede sine Instrumenter med en forbavsende Færdighed.

<sup>5/6.</sup> Kongens Kvarter havde Landlov i Gaar, 2den Pinsedag, men jeg foretrak at blive om Bord og spare mine faa Skillinger, til vi naar Piræus. Førte Varpanker ud i Morges, og har hele Dagen afholdt Skydning med Kanongevær efter udlagte Bøjer paa 300 og 600 Alens Afstand. Stor Middag agter for Prins Georg og Punch til os.



I Land i Kanaa.

<sup>8/6.</sup> I to Dage har vi holdt Skydeøvelser ude til Søs. Vi lettede hver Morgen og efter at have udlagt 16 fornødne Bøjer, gik det løs med Skydningen hele Dagen. Disse interessante Øvelser foregik i det skønneste Vejr, og under livlig Deltagelse fra hele Mandskabet. Mod Sædvane gik vi ikke ind i Bugten i Aftes, men ankrede under Kysten og nød her en sjælden pragtfuld Solnedgang. I Vest var Himlen luende rød, og længe efter, at Solen havde dukket sig i et Hav af flydende Guld, glødede og funkledede de høje, snedækte Bjergtoppe mod Syd og Øst i de mest vidunderlige Farver. Betagne af dette storslaaede Syn, kneb det for mange af os med at komme i Køjerne, skønt vi skulde op til Hundevagt.

I Dag skydes der igen, men denne Gang med de store Kanoner. Afstanden er 2000 Alen, men alligevel blev Ballonstagerne skudte over et Par Gange, og de heldige Skytter fik hver, efter Chefens Ordre, en Bajer som Belønning. Efter endt Skydning ankrede vi igen i Bugten, hvorpaa Chefen og Prins Georg, der havde overværet alle Øvelserne, straks gik i Land. Stor Bataille mellem vore kinesiske Fyrbødere; det er nogle ubehagelige Fyre, som vi vil være glade ved at komme af med.

<sup>10/6.</sup> Efter den sædvanlige Parade og Gudstjeneste tilbragte vi en rolig Søndag. Der var en Mængde Kadrejere langs Siden, og man gør sig intet Begreb om den Mængde Frugt vi satte til Livs. Ubegribeligt at vore Maver kan svare dertil. Kongens Kvarter havde Landlov fra to til fem, men uden Forstrækning, hvorfor de fleste forblev om Bord.

<sup>12/6.</sup> Efter at vi i Løbet af Formiddagen havde sat Fartøjerne ind og gjort klar til at lette, tog Prins Georg,

lidt efter Middag, en hjertelig Afsked med Chefen og alle Officererne. Musikken spillede den græske og danske Nationalmelodi, og ledsaget af vore rungende Hurraraab gik den populære Prins fra Borde, for lidt efter, ude fra Stranden, at tilvifte os et sidste Farvel. Saa længe det var muligt at øjne hans Kæmpeskikkelse, besvarede Chefen hans Hilsen, medens vi langsomt dampede ud af Bugten og stod nord paa med Kurs mod Piræus. Vejret var meget smukt og Havet blankt som et Spejl. Inden vi gik til Køjs, havde vi allerede den græske Ø Milos i Sigte, og vi venter at naa vort Maal i Morgen før Middag.

<sup>13/6.</sup> Da det blev Dag dukkede Landet efterhaanden op rundt om, og i et straalende Vejr stod vi ind i Bugten ved Salamis. Vi havde netop faaet Akropolis i Sigte, da en græsk Dampchalupe løb paa Siden af os for at melde, at H. M. Kong Georg ventede os i Piræus. Denne Melding bragte Liv og Røre i Sagerne; for vort vedkommende blev der pebet Omklædning i Paradetøj, medens Officererne fik travlt med at trække i Gala, rede til at give Kong Georg en festlig Modtagelse. Paa Slaget ti løb vi ind i den rummelige Havn, der er dannet af Naturen, og yderligere udbedret ved lange Moler og flotte Stenkajer, saluterede Kongedamperen med 27 Skud, og lod derpaa begge Ankre falde. Medens Chefen gik fra Borde for at hilse paa sin høje Broder, svingede vi Skibet rundt, og fortøjede med Agterenden mod Land, lige overfor den græske Kongedamper.

Næppe var alt i Orden, før Chefen kom tilbage, og et Øjeblik efter lagde Fartøjet med Hellenernes Konge til ved Falderebet. Under drønende Salut steg Kong Georg, iført dansk Admiralsuniform nu om Bord, Vagten præsenterede, Musikken spillede, og venligt hilsende til alle Sider passerede han langs Fronten af det til Parade opstillede Mandskab, højlig forbavset over, at vi var i hvidt Tøj, »thi her har vi sandelig ikke Sommer endnu« sagde han leende til Chefen.

Efter at have inspiceret om Læ forlod Kongen igen Skibet under de behørigte Æresbevisninger, og vi gik i Gang med en fortræffelig Middagsmad, bestaaende af Sød-suppe og Oksesteg. Samtidig deltes der Breve ud. Jeg fik et, ovenikøbet med Penge; hvad kan man vel forlange mere? Satte vore Fartøjer i Vandet og holdt Bjærgningsøvelser, under hvilke hele Besætningen med Undtagelse af Næstkommanderende gik i Baadene, hvorefter der foretoges en Rotur med de tungt lastede Fartøjer. Efter Aften holdt Pastor Nyholm et udmærket Foredrag om Athen og alle de dejlige Ting, vi der vil faa at se, naar vi slipper i Land.

<sup>14/6.</sup> Der hersker et livligt Røre i Havnen, og da vi ligger paa en udmærket Plads, kan vi rigtig nyde Synet af de mange Dampere og Sejlere der idelig kommer og gaar. Alle mulige Nationaliteter synes at have sat hindsiden Stævne her, og jeg hører med Forbavselse, at den græske Koffardiflaade er større end den danske. Ved Eftiden blev Kongens Kvarter sat i Land, og med fire Drachmer (2,00) i Lommen traskede vi pligtskyldigst rundt om den store Havn for at naa Banegaarden. Det kneb med at gøre os forstaaelige, da de fleste ikke talte andet end græsk, nogle faa lidt fransk og slet ingen engelsk, men vi fik da vore Penge vekslede, blev baade barberede og fotografere og slap omsider om Bord i Toget til Athen. Efter en rask Køretur, under hvilken navnlig Farten gennem de mange Tunneler i høj Grad interesserede os, naaede vi omsider den berømte Stad.

Her nød vi først en lille Forfriskning, og morede os en Tid med at betragte det travle og brogede Røre rundt om os, indtil vi omsider, ad en lang og bred Gade med mange smukke og imponerende Bygninger, begav os paa Vej for at bestige Akropolis. Denne historiske Klippe knejsede lige for Enden af Gaden, og kun med Besvær arbejdede vi os op ad dens stejle, vestlige Side for at bese de storslaaede Ruiner paa Toppen. I tavs Beundring vandrede vi omkring blandt disse prægtige Oldtidsminder, hvis mægtige Marmorblokke og vældige Søjlerækker vidner højt om

de gamle Grækeres Flid og Kunstsans. Udsigten deroppe fra var ganske enestaaende; hele den store By laa saa at sige udbredt for vore Fødder, og i den klare Luft var selv de mindste Enkeltheder synlige. Vi maatte dog omsider løsrive os, og efter i Hast at have beset det lille Museum, hvor alle de smukke Fund, der er gjorte mellem Ruinerne opbevares, steg vi igen ned ad Bjergets stejle Side og foretog en Spasertur gennem den dejlige By.

Under denne besaa vi den prægtige Senatsbygning, hvis smukke Beliggenhed yderligere forhøjedes ved en herlig Park, der, ligesom Kongens Have i København, syntes at være Tumbleplads for Ammer, Børn og Soldater. Det kongelige Slot, en stor og mægtig Bygning, beliggende for Enden af Byens fineste Gade, adskilt fra denne ved en aaben Plads, var det desværre bleven for sent til at bese; alle danske har ellers Adgang, blev der sagt. Pladsen foran Slottet var fyldt med et meget distingveret Publikum, som dels promenerede, dels anbragte sig ved en Mængde smaa Borde, lyttende til et ganske fortrinligt Militærorkesters Toner. Vi reddede os en Plads og fik os en Genstand, men ragede uklar med Opvarteren, der, da vi ikke forstod Sproget, selvfølgelig forsøgte at trække os op. Vi var lige ved at maatte betale, hvad han forlangte, men til Held for os blandede to græske Officerer sig nu imellem, Opvarteren fik sig en Overhaling og vi vore Penge igen. Vi takkede vore to Redningsmænd med en flot Honnør og begav os derpaa til Banegaarden for, efter en i alle Maader vellykket Dag, at naa om Bord i rette Tid.

<sup>15/6.</sup> Kulprammene kom paa Siden i Morges, men da Grækerne arbejdede flinkt, blev vi færdige ved Totiden og kunde gaa i Gang med den nødvendige Rengøring. En fransk Kanonbaad »Condor« kom ind og lagde sig imellem os og den græske Kongedamper, saa at vi nu har de gemytlige Franskmand til nærmeste Naboer. Vejret er usædvanlig smukt, og nu ved Aftenstid vrimler Havnen med Baade, hvorfra der spilles og synges, baade af Mænd og Kvinder, saa vi behøver sandelig ikke at kede os, her er Afveksling nok.

<sup>17/6.</sup> Søndag med Rengøring og Gudstjeneste, men ingen Parade, da Chefen er i Land. Dronningens Kvarter fik Landlov, medens vi tilbragte Dagen med at vise de mange Besøgende rundt og forøvrigt svælge i alle de dejlige Frugter, Kadrejerne langs Siden forsynede os med. Landgangsfolkene kom om Bord i en for de flestes Vedkommende stærkt løftet Stemning, og kun med Besvær fik vi de højroastede Mennesker stuvede af Vejen. Der vanker sikkert til adskillige af dem.

<sup>19/6.</sup> Vi fik Post om Bord i Aftes, kun seks Dage gammel, og Glæden var almindelig. Vaskede Køjer inde paa Kajen, men da Pladsen kun er lille, og Folkene fra den russiske Krydser, der kom ind i Aftes, ligeledes skulde vaske, var vi lige ved at komme i Klammeri. Det saa en Tid helt truende ud, indtil vor Overbaadsmand kom til og gjorde Ende paa Stridighederne.

<sup>20/6.</sup> Underofficererne af Kongens Kvarter gik i Land i Morges; Kong Georg har inviteret dem til at bese hans smukke Landslot »Tatoi«, hvor der vistnok venter dem baade Frokost og Middag. Da jeg gerne endnu en Gang vilde aflægge et Besøg i Athen, men al Landlov for Besætningen er stoppet paa Grund af Dronningens Kvarters Udskejelser i Søndags, tillod jeg mig at anmode Næstkommanderende om en lille ekstra Fridag. Frækhed belønnes, siger man, jeg fik den, og var inden længe paa Vej mod den klassiske By.

Her besaa vi først de mægtige Ruiner af Theseustemplet og derefter det kongelige Slot, hvor en Tjener, der kunde lidt dansk, tilbød at vise os rundt. Slottet er meget pragtfuldt, Marmor hvor gnan vender Øjet, og prydet med kostbare Malerier og Billedhuggerarbejder, af hvilke navnlig Carl Blochs berømte Maleri af Prometheus Befrielse, og en underskøn Statue af Pallas Athene tiltrækker sig Opmærksomheden. Vi vandrede gennem talrige, rigt udstyrede Sale og Gemakker, Tronsalen, Balsalen og hvad de

nu alle hed, og nød til Slut den herlige Udsigt, man fra Slottets Altan har over hele Byen. Fra Slottet gik Turen videre, og vi naaede at bese baade Akademiet, Universitetet og Biblioteket, tre Pragtbygninger, hvis dejlige Arkitektur og fornemme Stilfuldhed fryder ethvert Øje.

Ved Sekstiden rullede vi igen mod Piræus, nød en Forfriskning i en Salon, hvor en halv Snes tyske Piger underholdt Gæsterne med deres Sang, men vi blev hurtig kede af at høre paa disse Sirener og satte Kursen om Bord. Her var Underofficererne kommen tilbage fra deres Udflugt; de havde tilbragt en herlig Dag ude paa Tatoi, hvor Kongen driver et Landbrug efter dansk Mønster med Mejeri og alt hvad dertil hører. Alle var begejstrede over Kong Georgs Elskværdighed og den festlige Modtagelse, der var bleven dem til Del. I Morgen kommer Turen til Underofficererne af Dronningens Kvarter.

<sup>23/6.</sup> Satte alle vore Fartøjer ind, derpaa Rengøring og Pudsning. Klokken ti Omklædning i Paradetøj med paafølgende Mønstring, hvor Næstkommanderende læste alle Synderne fra sidste Landlov Teksten, og forkyndte dem deres Straf, Nægtelse af Landlov indtil videre. Ved Ellevetiden kom Kong Georg og Prins Nikolaus om Bord, ledsagede af Chefen. Hans Majestæt, der havde frabedt sig Salut, og derfor kun fik Musik og Skansevagt, inspicerede, i sin Egenskab af dansk Admiral, hele Skibet, og spiste derpaa Frokost i Messen, medens vi andre kløede paa Middagsmaden, Sødssuppe og Oksesteg. Klokken fire lettede vi Anker, hilste de fremmede Skibe med deres respektive Nationalmelodier, og dampede langsomt ud af Havnen med de kongelige Brødre og Prins Nikolaus paa Broen. Først et Par Mil ude tog Hans Majestæt en hjertelig Afsked med Chefen og gik om Bord i sin flotte Dampchalup, der hidtil havde fulgt os paa Afstand. Rungende Hurraraab hilste den populære Monark, da Chaluppen gled bort, og saalænge det var muligt, tilvinkede de to Brødre hinanden et sidste Level.

Vejret er sjældent smukt og varmt, og med fuld Kraft gaar det nu syd paa langs Moreas høje, bjergfulde Kyst. Alle er glade ved igen at være paa Søen, og ved Punchen drøftede vi ivrigt det mulige Tidspunkt for vor snarlige Hjemkomst.

## 9.

*Gibraltar — Havre — London — København.*

<sup>25/6.</sup> Efter en usædvanlig rolig og behagelig Søndag blæstes der i Morges »Klart Skib«, og medens vi dampede rundt i en Cirkel, tordnede Kanonerne uafbrudt lige til Middag. Skydningen forløb uden Uheld, ganske vist blev flere og flere af de udkastede Bøjer fuldstændig smadrede, og Lufttrykket fra den agterste 8" Kanon lavede en Del Molest paa det opstaaende, men sligt regnes kun for Smaating, og efter Middag gik det løs igen, saa det formelig smertede i Ørerne. Frivagt i Nat, og Hvilen skal rigtig smage ovenpaa denne ret anstrengende Dag.

<sup>26/6.</sup> En væmmelig Taage med tilhørende Hyl fra Dampfløjten sinkede vor Fart hele Morgenen; først henad Middag klarede det op, og med ti Miles Fart gaar det nu rask vest over. Om Styrbord har vi Siciliens høje Kyst, om Bagbord Malta's, men da Farvandet vrimler med Sejlere og Dampere i alle Retninger, blev den paatænkte Skydning opgivet, og vi klemte paa med Bajonettefgning lige til Aften.

<sup>27/6.</sup> Passerede Kap Bon paa Afrikas Nordkyst Klokken otte i Morges, og efter at vi havde vasket Tøj og holdt Tøjfetersyn om Formiddagen, blæstes der »Klart Skib« ved Totiden, for at vi kunde afslutte Skydeøvelserne og faa Skibet i Orden, inden vi naar Gibraltar. Efter Aften vilde Pastor Nyholm have holdt Foredrag for os om Athen, men en mægtig Tordenbyge jog alle ned om Læ, og Foredraget maatte udsættes.

<sup>30/6.</sup> En frisk østlig Kuling forhindrede os i Gaar i at holde Øvelsesskydning med Torpedoer, men i Dag er Vejret

bedre, hvorfor Dampbarkassen blev sat ud for at assistere ved denne interessante Øvelse, der forløb særlig smukt, idet alle syv Torpedoer ramte det udlagte Maal. Øvelsen sinkede os dog en Del, og vi naar neppe Gibraltar før i Morgen Middag. Lidt før Mørkets Frembrud fik vi Kap Gata paa Spaniens Østkyst i Sigte og gik derfor med mindsket Fart hele Natten. I Anledning af, at Skibets Skruer nu har gjort 10 Millioner Omdrejninger, siden vi forlod København, afholdtes der en lille Festlighed i Maskinen; alle Officererne var dernede og fejrede denne usædvanlige Begivenhed ved et lille Bæger.

<sup>1</sup>/<sub>7</sub>. Straks efter Daggry faldt det i med Taage der sinkede vor Fart, og først efter Frokost klarede det saa meget op, at vi fik Landkending om Bagbord, Marokkos høje, bjergfulde Kyst. Endelig ved Middagstid lettede Taagen helt, og Gibaltars mægtige Klippe dukkede op af Havet ret forude. Ved Totiden rundede vi Pynten, hilste det engelske Flag med 21 Skud, og efter at Karantænelægen havde været om Bord og befundet alt i Orden, fortojede vi i Krigshavnen, lige agter for det store engelske Slagskib »Devastation«. Den smukke lille By, hvis mange hvide Huse formelig hænger op ad den mægtige Klippe, tager sig særlig godt ud fra Søen. Havnen er rummelig og for at skaffe mere Læ bygges der nu yderligere en stor Mole, paa hvilken den engelske Marines mægtige Kuloplæg findes, og hvoraf vi desværre skal have en Del. Vejret er smukt

og varmt, og da der ingen Landlov vankede nød vi den henrivende Aften paa Fordækket.

<sup>3</sup>/<sub>7</sub>. Kulfyldningen i Gaar var noget af det værste, vi endnu har været med til, og det var da heller ikke smaa Kvantiteter af Vand og Sæbe der gik med, inden vi ved Middagstid igen naaede at faa Skibet i en nogenlunde præsentabel Stand. Den danske Konsul, Hr. Mathiesen med Damer var om Bord til Frokost, og senere aflagde Kommandanten, den fra Boerkrigen ved sit tapre Forsvar af Byen Lady-smith saa bekendte General White, os en Visit; de to Herrer fik selvfølgelig deres reglementerede Salut, henholdsvis 7 og 17 Skud. Ved Firetiden lettede vi og stod til Søs imod en frisk, vestlig Kuling. Middag agter i Anledning af Næstkommanderedes Fødselsdag. Ved Syvtiden var vi Strædet ude og stod nord paa, medens Atlanterhavets lange bløde Dønninger sagte vuggede Frivagten i Søvn og fremkaldte allehaande blide Drømme om Hjemmet og de Kære, som der venter os.

<sup>6</sup>/<sub>7</sub>. Det gaar desværre kun langsomt fremad; stiv Kuling og høj Sø har sinket vor Fart saameget, at vi først passerede Kap Finisterre i Dag ved Totiden. Vejret synes dog efterhaanden at blive bedre, men køligt er det, hvorfor vi i Gaar fik vore tykke Uldtrøjer udleverede; vi er jo ikke saa lidt forvænte, hvad Varme angaar. Foredrag af Hr. Pastor Nyholm om Spanien og Gibraltar.

(Sluttes.)



## DET NORSKE VIKINGESKIB

Den 12. Juli i Aar var det 25 Aar siden, at det norske Fartøj »Viking«, Kopi af Gogstadskibet, ankom til Chikago. »Viking«s Rejse beviste, at der fra Sødygtighedens Side intet har været til Hinder for at vore Forfædre for 1000 Aar siden har kunnet udføre Rejsen over Atlanterhavet i denne Slags Fartøjer, som blev drevet frem haade med Aarer og Sejl. At Skibskonstruktionen med Hensyn til rene Linier maa siges at have været fuldkommen hos vore Forfædre, kan der heller ikke være Tvivl om. Ogsaa Rorets Anbringelse paa Siden, som tiltrak sig saa megen Opmærksomhed, da det skulde bruges i aaben Sø, viste sig at svare udmærket til sin Hensigt.

»Viking« førte en primitiv Sejlføring, et Raasejl paa c. 223 Kvm., hermed holdt Fartøjet flere Vagter i Træk 10 à 11 Knobs Fart, og paa de store amerikanske Indsøer, hvor det ikke havde sin tunge Atlanterhavs Last om Bord, holdt man en Fart af 12 Knob. Det maa have været et meget imponerende Syn at se Vikingeskuden med sit Dragehovede og sit rødt og hvidt sribede Sejl stevne ind i New Yorks Havn med Skjoldene sat op langs Rælingen.

Turen over Atlanterhavet var al Anerkendelse værd. Der skulde Initiativ og Energi og maaske lidt mere end almindeligt Mod til for at udføre den Rejse.



## MINDRE MEDDELELSER

### FRA FORSKELLIGE FARVANDE

Admiral Sir Paget, som for nylig afgik ved Døden i England, avancerede fra Viceadmiral til Admiral i 1913. Han gik af i 1914, men da Krigen brød ud, meldte han sig til Tjeneste i en Alder af 62 Aar. Han kunde dog kun, efter de engelske Regler, opnaa at blive Kaptajn i Royal Naval Reserve og fik Kommandoen over en armeret Yacht. Senere blev han forfremmet til Kommandør og fik en administrativ Stilling, som han beklædte til 1917.

Klostets Rederi i Stavanger, som blev stiftet i 1915 og som likviderede i 1917, er maaske det Rederi, som har haft den største Krigsindtægt i Verden. For en indbetalt Kapital af 1 Mill. Kr. har Aktionærerne faaet 21 Mill. Kr. udbetalt.

Det amerikanske Shipping Board meddeler, at Antallet af Skibe, som blev sat i Vandet den 4. Juli, var — ifølge Rapport fra alle de Skibsværfter, som giver sig af med at bygge Handelsskibe — 95 Skibe paa tilsammen 474 000 Tons Dødvægt.

Efterhaanden kommer der ogsaa Meddelelse frem om de Tab, som Nordamerikas Handelsflaade har lidt under Verdenskrigen.

Indtil Udgangen af Maj Maaned var der som Følge af Krigshændelsen mistet 94 amerikanske Skibe paa tilsammen 243 412 Tons.

Krigsforsikringen for danske Skibe har indtil 31. Marts d. A. haft en samlet Præmieindtægt med Fradrag af Ristorno paa 110 856 752 Kr., hvoraf der til Reassurance er medgaaet 16 628 501 Kr. Som Erstatning er udbetalt 66 209 896 Kr., hvoraf Reassurandørerne har dækket 9 853 997 Kr. Erstatningerne for endnu ikke betalte Skader anslaaes til 9 877 500 Kr.

Det er betegnende for den Udvikling, som Bygningen af Betonfartøjer har taget i England, at Lloyds Register nu har ansat 5 Eksperter for at kontrollere Betonfartøjsbygningen paa forskellige Pladser i England og Skotland.

Efter en Artikel i »Vorwärts« har den tyske Handelsflaade nu mistet 800 Skibe under Verdenskrigen med tilsammen 2,9 Mill. Brutto Tons, eller mere end 50% af den Tonnage, som Tyskland havde i 1914, nemlig 5,5 Mill. Tons.

