

# UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR  
ØVÆRN OG SØFART



ANG  
971 NR.

# 1

# MARINEFORENINGEN



*Æresformand Hans Majestæt Kong Frederik d. IX*  
Foreningens formål er at styrke nationens interesse for søværnet og søfarten ved at samle danske mænd til fælles arbejde for denne sag samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem mænd, der har gjort tjeneste eller er tjenstgørende i søværnet.

## Hovedbestyrelse:

**Formand:** Kommandørkaptajn K. Hertz, København.

**Næstformand:** Underdirektør Svend Worm-Petersen, København.

**Landssekretær:** Assistent Kurt Flatau, København.

**Hovedkasserer:** Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, København.

Boghandler O. Reumert, København, Distr. I.

Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk, Distr. II.

Blikkenslagermester I. Strangholt, Roskilde, Distr. III.

Kontorbestyrer E. Nielsen, Næstved, Distr. IV.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.

Ingeniør E. D. Fylling, Odense, Distr. VII.

Fabrikant M. Burchardt, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

Omsorgskonsulent P. Schytte Hansen, Randers, Distr. X.

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig, Distr. XI.

Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn, Distr. XII.

Bagermester A. Echvald, Godthåb, Distr. XIII.

## Hovedkontor:

Marineforeningen, Bredgade 29,  
1260 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10–13. Lørdag lukket.

Telefon (01) 15 28 86.

Postkonto nr. 1608.

## Under Dannebrog:

Medlemsblad for Marineforeningen, udgivet af  
Frederikshavns Avis.

**Redaktion:** Marineforeningen, Bredgade 29,  
1260 København K. (se under hovedkontoret).

**Ansvarshavende redaktør:** Kaj Lund.

**Annonceekspedition og trykning:** Vogelius' Bogtrykkeri, Danmarksgade 3, 9900 Frederikshavn.  
Telf. (08) 42 22 77. – Postkonto 41175.

## Forsiden:

Aftenstemning ved Hønsebroen.

Foto Kaj Lund.

## — og giv os så noget at rive i!

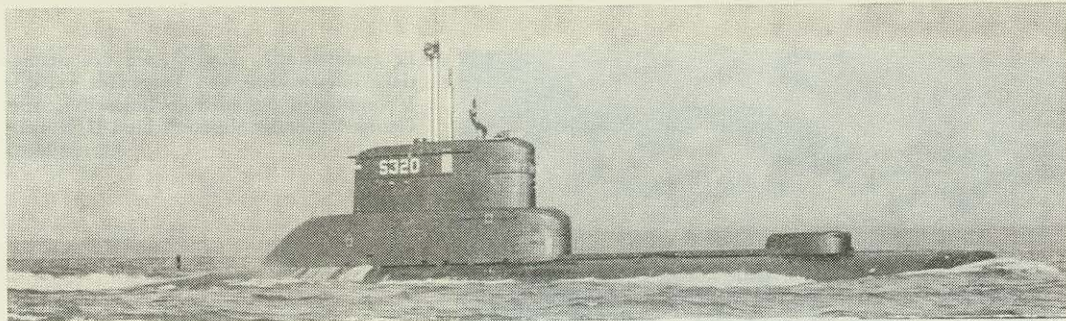
Et nyt år er begyndt og samtidigt et nyt afsnit i Marineforeningens liv. Efter 27 års domicil i Havnegade 55 har hovedkontoret måttet forlægge residensen. Det nye hjemsted er nu Bredgade 29. Fra tredje sals udsigten over havnen og medleven i den daglige skibstrafik, der ligesom indebar en stadig kontakt med solivet, er vi nu skiftet over til en første sals udsigt til genbobusmure. Men tro ikke, at vi derfor er gået i stå på kontoret. Snarere kan man måske sige, at frigjort fra den distraberende fristelse til at følge havnens liv stående ved vinduet kan energien nu koncentreres om det interne kontorarbejde.

Mange minder om foreningsliv, mænd og virksomhed lades tilbage i det forladte kontor. 27 år er dog et spand af tid. Erindres må det også, at i alle de år vågede vor værtinde, fru Olsen, med indleven og interesse over trivlsen på kontoret. Det er vist ikke for meget sagt, at hun følte foreningens liv som en del af sit eget.

Nu er vi altså i gang med at etablere os i det nye. Et gode har flytningen haft: Der er blevet lejlighed til at rømme op i arkivalier, i skabe og i skuffer og at få givet orden og system en overbaling. Og så er det, som om sådan en oprydning frisker på virkeirangen. Derfor skal det være et ønske for det nye år, at afdelingerne giver os noget at rive i – masser af nye indmeldelser og strømme af kontingentindbetalinger! Vi glemmer ikke at takke for indsatsen i det gamle år, men vi skal videre frem. Der er nok at tage fat på, når vi som en del af vort formål skal virke i befolkningen for Søværnets sag. Med tidens rørelser er der behov for at kalde på interessen for og at give støtte til søværnets naturlige placering som et led i vort forsvar. Inden for vore rammer er et af midlerne at skaffe flere medlemmer, flere til at slutte op om at vække interessen, flere til med deres kontingenter at give afdelingerne mulighed for aktiviteter til gavn for vort søværn og til støtte og opmuntring for de gæster, der under ikke altid velvillig vind søger at bestride de opgaver og opfylde de krav, som landets eksistens stiller til et søværn.

Godt nytår – og tag så fat!

Kai Hertz.



Undervandsbåden „Narhvalen“.  
Foto: Søværnets Taktikskole.

## SUBMISS

Søværnets Operative Kommando iværksatte 9. september en omfattende eftersøgning af undervandsbåden NARHVALEN, fordi det rutinemæssige check-signal ikke blev modtaget til aftalt tid.

NARHVALEN var på vej fra Holmen til Håkonsvern i Norge, hvor den skulle deltage i en øvelse. Den dykkede tirsdag aften kl. 21.30 lidt nord for Skagen Rev fyrskib og skulle fortsætte til en position ca. 10 sømil syd for Lindesness og derfra langs den norske kyst til Håkonsvern – en neddykket sejlads på knapt 60 timer. Det første check-signal skulle sendes den følgende aften kl. 21.30, hvor NARHVALEN var beregnet til at være ud for Lindesness. Da signalet ikke kom til tiden, begyndte Flåderadio Århus at kalde hvert 5. minut.

Dersom check-signalet ikke bliver modtaget inden en time efter aftalt tid, skal i henhold til reglerne iværksettes „submiss“ (eftersøgning af savnet undervandsbåd).

Submiss blev iværksat onsdag kl. 22.30, og det medførte bl. a., at alt disponibelt materiel blev sat ind i en omfattende eftersøgnings- og eventuel redningsaktion. En helikopter fra Flyvevåbnet blev straks indsat til afsøgning af området mellem Skagen og Lindesness, og alle Søværnets skibe i danske farvande gjorde klar til forlægning til Skagerak. Depotskibet HENRIK GERNER og undervandsbåden SPÆKHUGGEREN, der lå foran NARHVALEN, vendte om til modsat kurs.

Da Søværnets Operative Kommando efter yderligere en times forløb stadig ikke havde hørt fra NARHVALEN, iværksettes „sub-

sunk“ (undervandsbåd befrygtes sunket). I løbet af kort tid blev der tilbudt assistance fra England, Norge, Holland, Tyskland og Sverige. 13 danske og mange udenlandske skibe og fly satte kurs mod den savnede undervandsbåds position.

Også den civile skibsfart blev anmodet om at holde udvig, og dette førte til, at pressen blev opmærksom på situationen. Det var derfor nødvendigt, at de pårørende til besætningen på undervandsbåden blev underrettet inden udsendelsen af den første radioavis.

Der blev disponeret efter en alvorlig situation, selv om man regnede det for at være mest sandsynligt, at signalets udeblivelse skyldtes fejl ved undervandsbådens radio.

Dette blev bekræftet torsdag morgen, da depotskibet HENRIK GERNER meddelte, at man havde fået kontakt med undervandsbåden NARHVALEN 30 sømil sydvest for Stavanger. Straks efter blev subsunk-operationen annulleret.

Om bord i undervandsbåden var den kraftige sender havareret, da man ville sende signalet. Man gik til overfladen og forsøgte at benytte nødsenderen såvel som UHF-radioen, men da der ikke opnåedes kontakt, fortsatte man sejladsen i overfladen ad den planlagte rute, idet man var sikker på at få kontakt med depotskibet HENRIK GERNER, som naturligvis ville vende om.

Søværnets Operative Kommando fik ved denne store eftersøgning afprøvet effektiviteten af submiss- og subsunk-systemerne. Det konstateredes, at operationerne forløb tilfredsstillende, selv om man også fandt visse mangler, som måtte afhjælpes.



Et gammelt stik, der gengiver den dramatiske julestrandning ved Torsminde i 1811. I forgrunden det britiske lineskib „Saint George“ („Søens Verden“, bind II, København 1960).

## SKATTE FRA DYBET

Beboerne på kysten ved Thorsminde har i ældre tid opsamlet guldmønter ved stranden, og medlemmer af frømandsklubben „Delphinen“ fandt sidste sommer et gammelt skibsanker en halv sømil fra kysten. De mener, at ankeret stammer fra det britiske lineskib „St. George“, som i 1811 strandede på kysten under dramatiske omstændigheder. På diget inden for strandingsstedet er rejst en mindesten for 800 omkomne søfolk fra „St. George“ og 500 mand fra orlogsskibet „Defence“, som gik på grund i den samme storm.

Frømandene leder videre og er sikre på, at de før eller senere vil finde selve skroget af „St. George“, og at det måske vil blive muligt at bjerge mange ting af historisk værdi. Marinarkæologien har i de senere år gjort store fremskridt herhjemme takket være sportsdykkerne, som har hjulpet til med at lokalisere en del spændende fund. Dette gælder bl. a. nogle gamle skibsvrag ved Bornholm. Undersøgelserne her blev sat igang, efter at man sidste år ved nordkysten fandt nogle kobberskiver og enkelte kobbermønter. Nationalmuseets historiske laboratorium, der ledes af civilingeniør, svømmedykker, forfatter m. m. Ole Crumlin-Pedersen, fandt frem til, at fundene stammede

fra handelsskibet „Den Forgyldte Sol“, som strandede ved Tejs 5. december 1673, og som ifølge Øresundsregisteret havde været beskæftiget i fart mellem Sverige, Portugal og England. Ved strandingen bestod skibets ladning af kobberskiver, der skulle præges til mønter i England.

Størsteparten af de fund, som frømandene gør i vore farvande, drejer sig om mørnet skibstømmer, rustne jerndele og tærede kanoner. Med god ret betragter man dem som skatte fra havets bund i kraft af deres historiske værdi. Som kontrast hertil indløber gang på gang bulletiner – mere eller mindre pålidelige – om enorme guldskatte, der bliver fisket op i mere eksotiske farvande. Det nyeste eksempel er ifølge Dansk Fiskeritidende en skat til en værdi af mindst 10 mill. kroner, som i februar i år blev fundet i et vrag ved Tonga Øerne af et hold dykkere fra New Zealand. Det drejer sig efter sigende om et britisk piratskib „Port au Prince“, som i 1806 blev sat i brand og sænket af tonganeserne nær ved øen Haano, da skibet søgte ind til øen for at blive repareret.

Der er egentlig ikke noget sensationelt i oplysninger af denne art. De spanske guldtransporter fra Melleamerika, som begyndte for ca.

350 år siden i østlig retning og senere også foregik over Stillehavet, blev konstant jagtet af pirater. Mange blev kapret og endnu flere strandede eller sank i storm. Beretningerne om sunkne skibe med fantastiske rigdomme har i flere hundrede år lokket eventyrlystne mænd ud på guldfiskeri, og flest af dem søger til Det karabiske Hav. Hvert år uden for orkansæsonen er skattesøgerne på færde, professionelle såvel som amatører, udrustet med „ægte“ skattekort, gamle gulnede pergamenter og moderne teknisk udstyr.

Der går ikke et år, uden at der bjerges guld fra havet og findes nedgravede „sørøverskatte“. I de fleste tilfælde drejer det sig kun om små værdier i forhold til indsatsen, men det er dog nok til at holde interessen og legenderne i live. I de senere år er interessen for eftersøgning af sunkne skatte yderligere blevet intensiveret gennem forbedring af metaldetektorer og udviklingen af nye bjergningsmetoder.

Utvivlsomt bliver der fundet langt flere værdier, end hvad der kommer til offentlighedens kendskab. Private skattesøgere vil formentlig ikke prale mere end højst nødvendigt med deres fund. Det ville blot resultere i en tilstrømning af professionelle konkurrenter og gavtyve, pågående tiggere og kreditorer samt, ikke at forglemme, nysgerrige toldinspektører og skatteopkrævere.

Apropos skatteopkrævere: Finansdepartementet i den canadiske provins Nova Scotia har gjort krav på en betydelig andel af en millionsskat i gamle guldmønter hævet fra et sunket skib af den 29-årige Alex Storm. Skatten angives at have en værdi på 5 millioner kroner og at stamme fra et fransk skib, hvis navn angives at være „Le Chanell“.

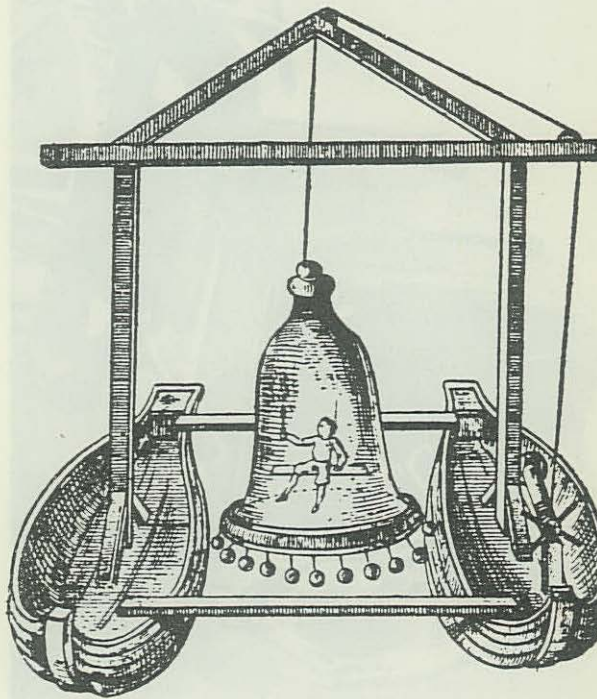
Skibet hed i virkeligheden „Le Chameau“ (kamelen), og forliset fandt sted 25. august 1725 under en nordøstlig orkan så frygtelig, at man ikke havde oplevet magen til i mands minde. Ingen kan berette om selve ulykken, for alle beboere langs kysten af Cape Breton var flygtet ind i landet den dag, og da de vendte tilbage den følgende morgen, var stranden overstrøet med vragester.

Man var dog ikke længe om at identificere det forliste skib, idet man bl. a. fandt galions-



En håndfuld gamle spanske sølvmønter hentet op fra havets bund („Histoire sous-marine des hommes“, Paris 1957).

Spanierne forsøgte selv at bjerge nogle af de tabte piastre fra sunkne skibe, bl. a. ved hjælp af en dykkerklokke som denne („Journal des Scavants“, Paris 1678).



figuren. Desuden var „Le Chameau” et meget kendt skib på den tid, og det var ventet til Canada med et betydeligt antal notabiliteter om bord. Alle de 310 ombordværende omkom. Blandt disse var bl. a. den nye „intendant” for Canada, Monsieur de Chazel, Guvernør de Louvigny fra Trois Rivières og en søn af den tidligere guvernør i Montreal, de Ramesay.

Således forestiller biografgængerer sig, at skattejagt foregår på havets bund. Den tunge dykkerdragt er korrekt som den bedst egnede arbejdsklædning, men skatkisten er alt for velkonserveret (Efter filmen „L’Oeil sous-marin”).



Siden gik der fantastiske rygter om den guldbeholdning, som skulle være gået ned med „Le Chameau”. Der har været nævnt summer på op til 30 millioner kroner, og gennem mere end 200 år har der været søgt efter millionerne på havets bund ved Chameau Rock lidt nord for fortet Louisburg, der nu ligger i ruiner.

Det virkelige beløb, som skibet havde om bord, siges at have været 280.696 livres, hvilket formentlig dengang svarede til 100.000 rigsdaler, men gamle guldmønter er betydeligt mere værd i dag.

Efter fremkomsten i 1857 af den lukkede dykkerdragt blev jagten på guldsalten fra „Le Chameau” intensiveret, og næppe har så mange dykkere snuset omkring Chameau Rock, som i sommeren 1927, efter at en fisker berettede, at en skattekasse havde hængt på fligen af hans anker, da han hev det op. Kisten smuttede imidlertid og forsvandt atter i dybet, og alle senere eftersøgninger var forgæves, før de moderne svømmedykkere kom til.

Skattejagten kan groft opdeles i to hovedgrupper, nemlig eftersøgningen af nedgravede værdier – fortrinsvis sørøverskatte – ved kysterne og forsøg på at opspore og opfiske værdier fra sunkne skibe. Vi skal her fortrinsvis beskæftige os med den sidstnævnte kategori. Når der her tales om skattejagt på havets bund, vil vi også se bort fra bjergning af værdier, som er gået til bunds i nyere tid. I første række vil vi hellige os den gamle transportvej fra Centralamerika til Europa. Den er bogstaveligt talt brolagt med guld og sølv, som blev „tabt” på vejen.

Spanske conquistadores, rangerende fra gran-der til tugthusfanger, hentede umådelige skatte fra moderlandets besiddelser i Mexico og Peru. Det skulle transporteres hjem til finansiering af europæiske krige, men hollænderne, franskmændene og især briterne gjorde deres bedste for at opbringe disse transporter. Dette tvang spanierne til fra midten af 1500-tallet at organisere konvojsystemet for udskibningshavnene. To gange om året kom flåder af svært armerede galeoner til Porto Bello på Panamatangen og til Cartagena i det vestlige Colombia, og tidligt på sommeren sejlede sølvflåderne op til Vera Cruz i Mexicogolfen for at undgå or-

Moderne undervands-skattejægere på arbejder i Middelhavet. Det fotografiske udstyr fortæller, at jagten gælder arkæologiske skatte („Marine-Archeology“, London 1965).



kansæsonen. Fra Vera Cruz, der også samtidig var udskibningssted for Mexicos guld og sølv, dirigerede vind og strømforhold den østgående sejskibstrafik op gennem Floridastrædet, og transporterne var først i nogenlunde sikkerhed, når de var godt klar af Bahamas. Fjendtlige søhaner tog – med eller uden deres nationale autoriteters billigelse – en god bid af kagen selv midt i Atlanten og under Europas kyst. Sir Francis Drake kom i 1580 hjem til England med et bytte til en værdi af to millioner dukater, og Piet Heyn kaprede i 1628 en sølvflåde, som gav en gevinst på 15 millioner gylden.

Langt større værdier endte dog på havets bund. Hundreder af galeoner gik tabt ved sænkning under bataille, ved forlis i orkan eller ved strandung på de talløse skær i de vestindiske farvande. De to sidstnævnte forlisårsager er hyppigt kombinerede, og man har lov til at gå ud fra, at et meget stort antal forliste skatteskibe skal søges nær kysterne på relativ lav vanddybde.

Outhwaite oplyser, at værdien af de årlige transporter til Spanien var ca. 630.000 pund sterling, da de var på deres højdepunkt. Ifølge K. W. W. Lawrence var den totale værdi af de skatte, som gennem ca. 250 år udskibedes

fra Centralamerika, mindst 50 milliarder kroner. Heraf ligger endnu guld og sølv for over en milliard kroner på bunden af Det Karaibiske Hav. F. L. Coffmann nævner et tal, der er et par tusinde gange større, men medtager også forlis i nyere tid og et stærkt udvidet farvandsområde.

U.S. Treasury Department oplyser, at man i tidens løb har registreret bjergning af værdier til et beløb af ca. 100 millioner kroner fra gamle sejskibsvrag ved de amerikanske kyster.

Mange interesserer sig for den milliard, som endnu venter på at blive fisket op fra bunden af Det Karaibiske Hav. Et af de ældste kendte fund blev gjort for næsten 300 år siden. En spansk flåde på 16 skibe lastet med sølv og guldbarrer samt andre kostbarheder til en værdi af ca. 140 millioner kroner, blev den 15. november 1643 overrasket af et uvejr nord for Hispaniola, og femten af skibene forliste. Formentlig drev de fleste ind på kysten. Den unge amerikanske skipper Bill Phips begyndte i 1676 at søge efter de sunkne galioner og blev fra 1683 støttet af hertugen af Albermarle og af den engelske konge. I 1687 fandt han vraget af en galeon tæt ved kysten i nærheden af Puerto Plata, og med sit primitive dykkergej

lykkedes det ham at bjerge godt 30 tons barrer foruden smykker og møntet guld og sølv. Af værdierne på ca. 8 millioner kroner fik Phips selv kun 6-7 %, men penge var mere værd dengang, og så fik han i tilgift posten som guvernør i Massachusetts.

Den australske kaptajn, Ted Falcon-Baker, startede for et par år siden, hvor Bill Phips slap i 1687, og dersom han har held til at finde resten af skatten fra den pågældende galeon, „La Nuestra Señora de la Concepcion“, vil han formentlig fortsætte og søge efter andre skibe fra den store sølvflåde.

Også den amerikanske professor John F. Storr mener at have en nøgle til denne umådelige skat. Han påstår at have fundet galeonen „San Pedro“, som blev udsendt af kong Philip V af Spanien for eftersøgning af sølvflåden, og som forliste i 1719. „San Pedro“ havde også guld og sølv om bord, og professor Storr har foreløbig bjerget værdier for ca. 140.000 kroner. Resten, siger han, ligger i en dyb kløft og kræver særligt udstyr for bjergning. Når han er færdig med „San Pedro“, mener han at have indvundet erfaringer, som skal hjælpe ham på sporet af nogle af de andre galeoner.

En anden heldig skattesøger fra nyere tid er den professionelle dykker Edward Tucker fra Hamilton på Bermuda. Han har arbejdet i talrige gamle vrage og efterhånden fundet værdier til flere hundrede tusinde dollars. Halvdelen har han solgt til koloniregeringen, og med resten har han oprettet et museum i Hamilton.

Ligesom Bermuda er Floridahalvøens kyster et Eldorado for skattesøgere. Gasparilla Island nær ved St. Petersburg på vestkysten er opkaldt efter sørøveren, der sænkede sit skib lastet med skatte på 11 millioner dollars i nærheden af Boca Grande. I nærheden ligger en amerikansk fregat, som sank i 1829 med tilsvarende værdier om bord. Ved spidsen af Key West forliste i 1520 den spanske galeon „Santa Rosa“ lastet med guld for ca. 200 millioner kroner, som Cortez havde afpresset Aztekerne i løsepenge fra Montezuma.

Disse er kun nogle af de særligt bemærkelsesværdige kendte skatte på havbunden i vestindiske farvande. Stadig skyller sølvpjastre og gulddubloner op på kysterne som bevis på, at

der endnu er meget at hente. Præsidenten for „The Quest Association“, Mr. F. L. Coffmann, påstås at have undersøgt 42.000 muligheder og udpeget ca. 3.000, hvor der skulle være chancer for at finde sunkne skatte.

Man kan så spørge sig selv, hvorfor der ikke er fundet meget mere. Hvorfor lod Edward Tucker sig f. eks. nøje med et par hundrede tusinde, når han dog havde snuset i adskillige sunkne galeoner?

Dertil skal siges, at det ikke er nok at finde et gammelt vrage. Alene det kan forøvrigt være svært nok, selv om man har fået opgivet den nøjagtige position for forliset på lavt vand. Det kan være ført bort af strømmen, det kan være dækket af mange meter sand eller mudder, det kan være ødt op af pæleorm eller overgroet til ukendelighed med koral eller havets flora. En professionel skattesøger J. Owen Andress fra Bradenton i Florida kikker først og fremmest efter fremmedartede sten, når han dykker efter vrage. Skibene medførte jo i reglen stenballast fra andre steder i verden. I øvrigt graver han nu efter et skatteskip oppe i land et stykke fra havstokken.

Når et vrage er fundet på havbunden, kan dykkeren møde utallige vanskeligheder. Edward Tucker dykkede i fem år ved en af sine galeoner, før han fandt det første guldstykke. Der er i reglen ingen bund i sådanne gamle skuder. Ofte er de kun et kalkskelet, og genstanden kan være sunket dybt i sandet eller klippespalter, eller de kan ligge skjult fuldstændigt indkapslet i koral. Mange vrage ligger i øvrigt i farvandsområder med stærk strøm eller konstant brænding, der gør dykkerarbejde vanskeligt og farligt.

Ganske vist har de tekniske hjælpemidler som allerede nævnt gennemgået en voldsom udvikling under og efter den anden verdenskrig, men effektiv skattejagt på havets bund vil kræve endog meget store investeringer, som en lille gruppe eventyrere næppe kan magte. Kaptajn Ted Falcon-Baker vil på sin ekspedition medtage dykker og bjergningsudstyr for 140.000 kroner. Det kommer han næppe ret langt med.

Også andre steder i verden er jagten på gamle skatteskibe gået ind med fornyet inten-



sitet. Hertugen af Argyll har tidligere fundet en bronceanon fra galeonen „Duque de Florence”, som sank i 1588 i Tobermory Bay ved øen Mull. Galeonen tilhørte den spanske invasionsflåde og havde krigskassen med ca. 600 millioner kroner om bord. Nu har Hertugen taget moderne teknik i brug ved eftersøgningen.

I Vigo-bugten sænkede general Velasco i 1702 hele sin transportflåde, da den på vej fra Vestindien med umådelige rigdomme blev angrebet af briterne ved Spaniens kyst. Nogle kasser med piastre blev bjerget i årene 1866–72, men resultaterne stod ikke i forhold til anstrengelserne. Eftersøgningen af „La Flota“ blev imidlertid genoptaget for få år siden af et internationalt team af unge frømand, efter at en fiskerkone havde fundet gulddubloner ved kysten. De har indtil nu fundet mange vragrester, men ikke meget andet.

I vore hjemlige farvande nøjes man som nævnt også med at finde vrag og vragrester, der ganske vist har betydelig arkæologisk værdi, men udsigterne til at finde gamle guldsatte

i havet er ringe. Dog er der nogle optimister blandt den svømmedykkende ungdom. En flok stockholmske frømand leder hver sommer efter et af Valdemar Atterdags skibe, som sank i 1361 ud for Visby med en kostbar ladning af guld og sølv, for hvilket byen var blevet brandskattet.

Lokale fiskere har fået vragrester op med deres redskaber, men de tør ikke sværge på, at de stammer fra Valdemar Atterdags skude.

Og (for at vende tilbage til fundet af ankeret ved Thorsminde): det britiske orlogsskib „St. George” siges at have haft tolv små tøn-der guldmønter om bord til en værdi af mange millioner kroner. Disse rygter har i den grad stimuleret interessen ved Jyllands vestkyst, at professionelle vragfiskere er begyndt at rejse børster og henlede opmærksomheden på deres privilegier, men disse er næppe i fare, og det samme gælder Nationalmuseets krav på fund fra alle vrag, der er mere end 150 år gamle i henhold til den nye vraglov. Hvad der findes, er danefæ.

*Kaj Lund.*



Kobberbarrer bjerget fra et gammelt skibsvrag. Klumpen til højre viser, hvorledes barrerne har været helt overgroet med havets frodige vegetation. Til venstre ses nogle barrer, som er hugget rene. („Marine-Archeology“, London 1965).



Det nye hovedkontor findes let ved at sætte kursen efter Kong Christian d. X's rytterstatue. Øverst udsigt gennem porten til Bredgade 29 og nederst et blik ind gennem porten, hvor fru Sarauws vindue skimtes over døren. Ejendommen tilhører det grevelige Oberbech-Clausen-Peanske familielegat.



## Hovedkontoret i nye lokaler

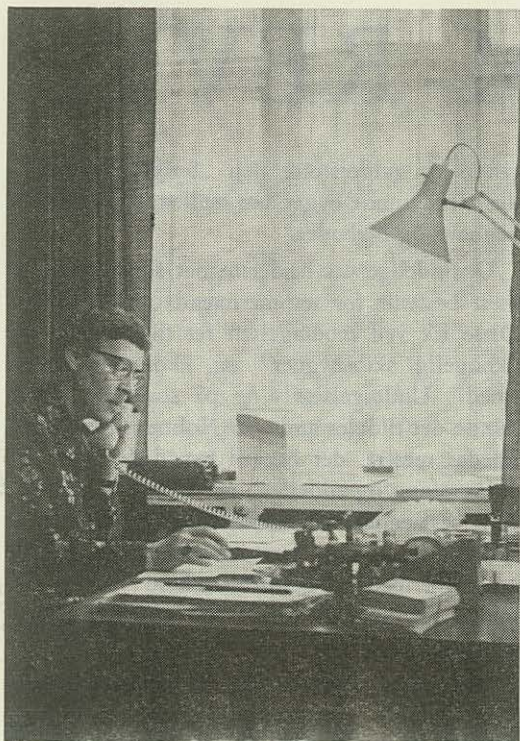
For sjette gang siden Marineforeningens oprettelse er dens hovedkvarter flyttet ind i nye lokaler. Fra 1913 til april 1917 var domicilet i Christian IX's gade nr. 5, 2. sal. I maj 1917 flyttede kontoret til Møntergade 22, mezzaninen, hvorfra man måtte rykke ud i juli 1925 og flytte til Bredgade nr. 25 C.

Her havde man kun fred i tre år, og i oktober 1928 installeredes kontoret i Store Strandstræde 9, 4. sal. Et godt bytte gjorde man under anden verdenskrig, da der kom tilbud om lokaler i Navigatørernes Hus, Havnegade 55, 2. sal. Her havde man godt værtskab og godt naboskab fra oktober 1943 til december 1970.

Selv om fraflytningen måtte ske på kort varsel, lykkedes det at finde nye lokaler, der kan betragtes som tilfredsstillende med hensyn til beliggenhed, størrelse og pris.

Bredgade nr. 29 vil være let at finde for medlemmer, der første gang kommer for at besøge det nye hovedkontor. Man sætter kursen mod Kong Christian X's rytterstatue ved St. Annæ Plads. Fra denne er der kun 15 skridt (over Bredgade) til porten nr. 29. Herfra vil skiltning vise vej over vinhandlerens lille gård til kontorbygningen bagved, hvor Marineforeningen har tre lokaler på 1. sal.

Endnu er installeringen ikke helt bragt til ende, men det tegner til, at man her vil få gode arbejdsforhold med et særskilt kontor for fru Sarauw, et arkiv, der samtidig tjener som kontor for formand og kasserer, samt et mødelokale.



Hovedkontorets assistent fru Ella Sarauw i sit nye kontor.



Arkivet tjener samtidig som kontor for formand og hovedkasserer.



Medlemmer af forretningsudvalget i det nye mødelokale. Fra venstre landssekretær Kurt Flatau, Hans Pedersen, Frederiksværk, E. Nielsen, Næstved, formanden, kommandørkaptajn Kaj Hertz og hovedkassereren, orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen.

# MARITIM REVY

## AKTUELT FRA SØVÆRNET

### *Toldvæsenet takker for god støtte*

Direktoratet for Toldvæsenet har sendt Søværnets Operative Kommando en takkeskrivelse for Søværnets hjælp til bekæmpelsen af smugleri.

I skrivelsen siges det, at denne støtte og indsats er af største betydning for Toldvæsenets arbejde med smuglerbekæmpelsen, og det gælder såvel for de løbende, daglige meldinger om observationer, som direktoratet gennem Søværnets Operative Kommando modtager fra marinestrikterne, i særdeleshed fra Sundets og Langelands Marinestrikter med tilhørende Marinestation Møn og Marinestation Gedser, som for den direkte hjælp, som Marinens fartøjer og helikoptere i visse tilfælde har ydet ved opsporing og opbringelse af smuglerfartøjer.

Skrivelsen fremhæver Marinens indsats ved to større smuglerisager, dels opsporingen og opbringelsen af det tyske stenfiskerfartøj ADMAR med en last af en million cigaretter, i hvilken aktion der fra Langelandsfortet og orlogskutteren THURØ blev ydet en betydelig og langvarig arbejdsindsats, dels assistancen ved opbringelsen af og senere dykkereftersøgning af smuglerfartøjet „B W 26”, som havde en last på knapt en million cigaretter. Man er fra direktoratets side klar over, at sidstnævnte aktion medførte et stort og vanskeligt arbejde såvel for chef og besætning på bevogtningsfartøjet NEPTUN og orlogskutteren SAMSØ som for chef og personel i frømandskorpset og på Marinestation Møn.

### *Holmens hæderstegn fylder 170 år*

Når man den 29. januar 1801 indstiftede Holmens Hæderstegn, var det næppe den sindssyge Christian den Syvendes fortjeneste, men snarere den initiativrige fabrikmester Hohlenbergs indsats.

Efter en række arbejds- og personelmæssige forbedringer på værftet ville man nu på afgø-

rende vis understøtte den „borgerliggørelse”, der alene kunne bygge bro mellem datidens København og Nyboder.

Oprindeligt var hæderstegnet først og fremmest bestemt for tømmermænd og knæsmede. Disse fik ved modtagelsen ret til at kalde sig „kongelig skibsbygger” og „kongelig skibsmed”. Undtagelsesvis og på strengere vilkår kunne det tildeles andre af Holmens faste stok, således mestre, der herved benådedes med søofficersrang og tildeltes „en udmærket mundering bestående i en mørkeblå klædeskjole med lyseblåt underfoer, samt karmoisinrøde opslag og krave med en guldtresse, hvid vest og blå bukser, alt med de i Søetaten brugelige ankerknapper”.

Når dertil kom, at der til uddelingen for kvartermænds, formænds og håndværkeres vedkommende var knyttet en årlig hædersgave på 7 rigsdaler, kan man forstå, at opnåelsen af hæderstegnet var meget eftertragtet.

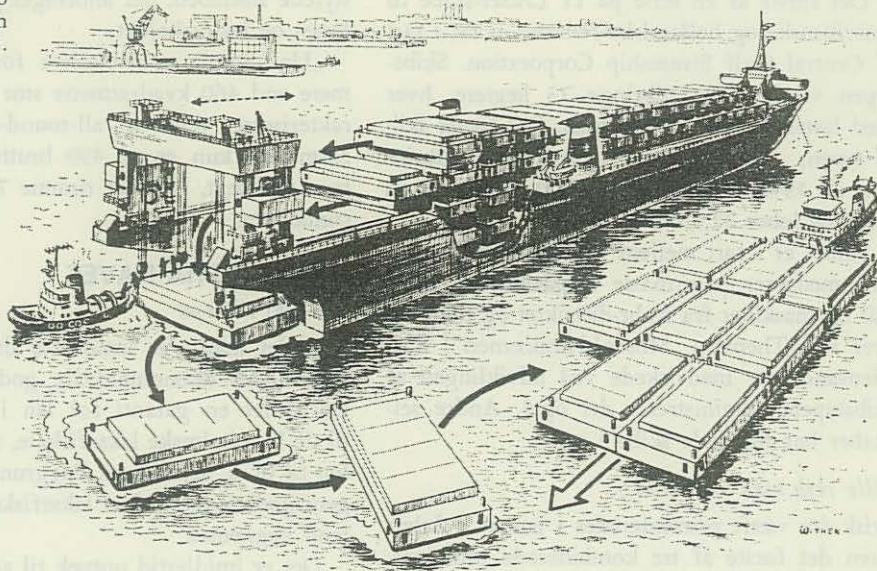
En særlig kommission med fabrikmesteren som formand havde til opgave at undersøge og afgive betænkning om de pågældendes forhold såvel i tjenesten som uden for denne, idet der var nedfældet meget strenge bestemmelser, som bl. a. udelukkede sådanne, der var idømt korporlig straf eller hengiven til laster, „som skade Kongens tjeneste, ødelægge mændene selv og forstyrre huslig lyksalighed”.

Dette hæderstegn blev første gang uddelt den 5. februar 1802 til 13 mestre, 10 mestersvende, 18 kvartermænd, 7 formænd, 63 håndværkere og 1 skipper.

### *„Lindormen”s maskineri bevares*

Lederne af Marinestabens historiske sektion af Søværnets museumsmagasin har henstillet, at hovedmaskinen og styremaskinen fra „Lindormen” sikres for museumsmagasinet. Marinestaben har efter en nøje vurdering mellem økonomiske og historiske aspekter besluttet, at disse dampdrevne maskiner skal udtages af det gamle

LASH-skib  
af typen  
„Acadia Forest“.



skib, inden de sælges. Arbejdet vil blive udført af Flådestation Korsør, og Søværnet vil selv klare transporten fra Korsør til Holbæk.

#### *Brandvæsenet roser Søværnet*

Chefen for Søværnets Operative Kommando har udtrykt sin påskønnelse af slukningsarbejdet, som blev udført af bevogetningsfartøjerne „Nymfen“ og „Najaden“ i Rønne havn, da det vesttyske tankskib „Otto Terkol“ brændte, og der var stor fare for eksplosion. Efter en energisk indsats fik man ilden under kontrol i løbet af seks timer.

Efter slukningsarbejdet sagde branddirektør H. Vegener, Rønne, at indsatsen var storartet. Det arbejde, som blev udført i en varme, der næsten ikke var til at udholde, viste at det var trænede folk, som kunne løse en vanskelig opgave, når det gjaldt for alvor.

## **AKTUELT FRA HANDELSFLÅDEN**

### *Exit Savannah*

Verdens første atomdrevne handelsskib sejler ikke mere. Man har besluttet, at det kostbare skib nu skal lægges op, idet de amerikanske tekniske sagkyndige ikke mere kan høste nye erfaringer ved at holde det i fart.

### *LASH-skibene*

En af de seneste nydannelser på søtransportens område er LASH-systemet. Det består af en lille flåde af lægtere i standardstørrelse med lastevne på hver 400 tons samt et moderskib, forsynet med en stor portalkran til ombordtagning og søsætning af lægtere. Lægterne bugseres eller skubbes frem til moderskibet, der kan ligge ved kaj, på red eller ud for flodmunding, kanaludløb eller åben kyst. Lægterne løftes om bord i moderskibet med en hastighed af 4 i timen.

Moderskibet afgår til sit bestemmelsessted. Ankommet hertil søsættes lægterne på én eller flere positioner og bringes til lossepladserne i havne eller ad floder og kanaler frem til fabriksanlæg og andre ladningsmodtagere.

Andre lægtere tages om bord i moderskibet i bytte for de medbragte og sejles tilbage til udgangspunktet, hvor en ny flåde af lægtere venter på overførsel.

LASH-systemet (Lighter Abord Ship) muliggør dør-til-dør service ad indre vandveje og f. eks. lastning og losning via helt små havne og primitive anløbspladser. Det har været under overvejelse at etablere besejling af Grønland med LASH-skibe, men sådanne planer synes dog at være frosset ned til muligvis senere anvendelse.

Det første af en serie på 11 LASH-skibe til amerikanske og hollandske rederier er sat i fart af Central Gulf Steamship Corporation. Skibstypen vil kunne medbringe 73 lægttere, hver med lastekapacitet på 400 tons. Det første skib af typen, „Acadia Forest”, gik i fart i slutningen af 1970. Det er på 43.000 tdw, 300 m langt og løber 22,5 knob.

Skibet er i fart mellem US Gulf og Europa. Det medfører papirmasse østgående og retur stål og maskiner fra Ruhr-distriktet og biler fra byer ved Themsen. Mosvold-koncernen i Kristiansand, der medvirkede ved udviklingen af skibstypen, administrerer det også. Andre selskaber har lignende skibe i ordre.

#### *Lille skib med stor kran*

Frisk fra værft præsenteredes i januar i Århus havn det første af tre kombinerede container- og tungtløftskibe til Blæsbjergrederiet, kommanditselskabet Unit Tramp. Skibet „Unit Scan”, der er bygget på værftet i Büsum i Nordtyskland, er et avanceret og bemærkelsesværdigt fartøj. Det er bl. a. udstyret med kran- grej, som magter at løfte op til 100 tons. For at bevare skibets stabilitet ved selv de tungeste løft er der til kranudstyret knyttet hydraulisk

„Unit Scan”, et lille skib med stor løfteevne.



styrede støtteben, der anbringes på kajen under losse- og lastearbejdet.

„Unit-Scan” er endvidere forsynet med en mere end 460 kvadratmeter stor luge og er karakteriseret ved en all-round-anvendelighed. Skønt det kun er på 499 bruttotons og 1300 tons dødvægt, kan det rumme 77 stk. 20 fods containere.

## AKTUELT FRA HAVET

### *Fra laks til rejer*

Som det måske er kendt fra dagspressen, har regeringens økonomiudvalg godkendt, at starten stiller en garanti for lån i Fiskeribanken til de bornholmske laksefiskere, så de kan rigge om til bl. a. rejefiskeri. Baggrunden er regeringens godkendelse af, at laksefiskeriet ved Grønland begrænses.

Der er imidlertid optræk til at blive uro omkring rejefiskeriet, allerede inden det startes. De danske fiskeres planer om at gå på rejefangst ved Svalbard har allerede skabt reaktioner. En kendt norsk havforsker, som efter anmodning fra det norske havforskningsinstitut har kortlagt rejeforekomsterne fra Skagerak til Svalbard, udtaler, at en stærkere udnyttelse af rejeforekomsterne kan føre til, at det fremtidige fiskeri ødelægges i løbet af få år. Han mener, at de norske rejefiskere allerede nu driver rov-fiskeri og håber, at de danske fiskere ikke vil følge nordmændenes eksempel, men benytte de samme stormaskede net i Barentshavet, som de nu anvender ved Grønland.

### *Konkurrenter til Thor Heyerdahl*

Polske videnskabsmænd har planlagt en ekspedition over Atlanterhavet om bord i en kopi af en 4000 år gammel skibstype. Nautical Magazine røber, at ekspeditionen vil finde sted i 1971, men fortæller ikke, hvorvidt fartøjet er en papyrusbåd eller en af de andre skibstyper, som eksisterede i den østlige del af Middelhavet omkring 2000 år f. Kr.

På foranledning af det polske institut for teknisk kulturhistorie er man igang med at bygge skibet, der vil få navnet KVETZALKOATEL efter en af olmekernes sagn-guder. Det er hensigten, at ekspeditionen skal starte fra Senegal-floden og sætte kursen mod Centralamerika.

# Hovedbestyrelsen

## Sendemandsmødet 1971

Lørdag den 8. og søndag den 9. maj vil årets sendemandsmøde blive afholdt i Frederikshavn. Opmærksomheden henledes på, at fredag den 7. maj er Store Bededag, hvilket giver mulighed for at benytte lejligheden til en rigtig familieudflugt. Tænk f. eks. på, at der fra Frederikshavn går rutebåde til Sverige og Norge.

I sidste nummer af bladet blev det meddelt, at sendemandsmødet ville finde sted i slutningen af maj. Når det nu er skudt frem til en ret tidlig placering i måneden skyldes det, at der i Frederikshavn skal afholdes en stor fiskerimesse i sidste halvdel af maj. Bestyrelsen for Frederikshavns afdeling, der er vært ved sendemandsmødet, har lagt følgende foreløbige program:

*Lørdag den 8. maj*

Kl. 10.00: Marinestuen i restaurant „Vinkælderen“ vil være åben, og i anledning af afdelingens 50-års stiftelsesdag er arrangeret en reception.

Kl. 18.30: Festmiddag i restaurant „Møllehuset“. For kr. 37,00 (incl. moms og betjening, men ekskl. vine) serveres kold fisk med tilbehør, oksefilet med bordelaisesauce og gemyse samt rubinsteinkage. Prisen incl. diverse vine er kr. 60,00. Efter middagen afholdes kammeratskabsaften med underholdning og dans til kl. 02.00. Billetter à kr. 15,00.

*Søndag den 9. maj*

Kl. 08.30: Sendemandsmøde på Hoffmanns Hotel.

Kl. 09.00: Udflugt for damerne med bus. Formiddagskaffe på den smukke gamle Voerså Kro. Derefter rundvisning på det historiske Voergaard Slot. Pris pro persona kr. 15,00.

Kl. 12.15: Frokost på Hoffmanns Hotel med servering af tre slags sild, varm fiskefilet, stegt ål, rejer og laks for kr. 20,00 incl. moms og betjening.

### Tilmelding

Alle tilmeldinger til de forskellige arrangementer sker til Turistforeningens kontor, Turistterminalen, Havnen, 9900 Frederikshavn. Telefon (08) 42 32 66.

## Fra afdelingerne

### BORNHOLM

10. oktober arrangeredes keglespil for medlemmer med damer efterfulgt af skafning og dans til kl. fem om morgenen.

### FREDERIKSBERG

Mortens aften blev fejret efter det klassiske ritual. Det blev et vellykket arrangement med en god og hyggelig stemning.

2. februar afholdtes ordinær generalforsamling. Af dagsordenen fremgår, at formand H. A. Petersen og kasserer Gunnar Jørgensen ikke ønskede genvalg. Referat af mødet forelå ikke ved redaktionens slutning.

### En lods er gået vest

Vor gamle ven og kammerat, fhv. lodskaptajn Peter Bom, er død, 83 år gammel. Peter Bom var med liv og sjæl en søens mand, djærv og bramfri i tale og sprog, hjertensærlig i meninger og udsagn. Selvom de senere år blev præget af vanskeligheder med helbred og førlighed og af at være blevet alene derhjemme, var Peter Bom den altid førende som festlig og glad kammerat, der satte sit præg på sammenkomster i vennernes lag. At han var fra Kersteminde, og at han i sejlskibsfarten havde taget manganen en tårn, blev vi stadig mindet om gennem hans viser og beretninger om sølivet. Når Peter „pejlede sit kølvand“, måtte selv gamle søulke føle, at de var gået glip af mange oplevelser til søs.

En hyggelig og brav kammerat vil blive savnet i Marineforeningen ved Peter Bom's bortgang.

*Kai Hertz.*

### Medlemstallet

Marineforeningen havde 1. januar 1971 ialt 8.909 medlemmer.

### Næste nr. af U. D.

Artikler og illustrationer til „Under Dannebrog“ nr. 2 1971 skal være redaktionen i hænde senest 1. april.

Et af afdelingens trofaste medlemmer, maskinmester Alfred Christoffer Birch, der sejlede i Torm-bådene, er gået bort i en alder af 79 år.

### FREDERIKSVÆRK (Marinestuen flyttet)

Hans Pedersen fortæller, at afdelingen lige efter nytår flyttede sin marinestue fra Hotel Frederiksværk til restaurant „Spisekrogen“ (tidligere „Skovlyst“), hvor marinestuen tidligere har haft til huse. Flytningen har naturligvis medført forskellige ændringer, og inventaret er blevet restaureret, således at man med bistand af den nye vært har fået et lokale, hvor man glæder sig til at byde gode venner velkommen. Adressen er: Restaurant „Spisekrogen“, Torvet, Frederiksværk.

Afdelingen gratulerer: 3/12 Otto Bengtsson, 80 år. 3/12 E. Damgaard, 50 år.

**Otto Suenson & Co.**

Dr. Tværgade 7 Tlf. (01) 14 04 82

Grundlagt 1880

Vinforretning

Lager af cigarer

Lev. til Officersforeningen og  
Søofficersforeningen**Højgaard & Schultz A/S**

Civilingeniører og entreprenører

Hovedkontor:

Ewaldsgade 9 - København N.

**J. Chr. Andersen****OST**

Vimmelskaftet 41 - 1161 København K.

Tlf. (01) \*12 13 45

**Jesper Christensen & Co.**

Vin en gros

Nørregade 28 - København K.

**A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise****HEDE NIELSEN A/S**

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

**Ronald Andersen**

Aut. kølefirma - Tlf. 13 35 23 - Aalborg

**FÅBORG**

Poul Andersen oplyser, at to af afdelingens æresmedlemmer gik bort i maj 1970: Kaptajn J. Hansen og blikkenslager Hansen (tidligere formand). I oktober mistede man endnu et medlem, fhv. depotbestyrer Thyge Jensen.

27. oktober døde den landskendte bådebygger Karl Andersen (kaldet Karl Jolle). Hans navn var kendt i alle danske havne for de mange fine træskibe, som han byggede i Fåborg og på Vestkysten. Hans sidste nybygning var et grønlandsk fartøj.

Afdelingens ældste æresmedlem og måske det ældste medlem af Marineforeningen var Jørgen Mortensen Jørgensen, kaldet Jørgen Rigger, som gik bort 16/11 i en alder af 96 år. Han havde været med de store sejlskibe i farten rundt Kap Horn. Til det sidste var han rask og interesseret og deltog altid i afdelingens generalforsamlinger og andre arrangementer.

**GENTOFTE**

I oktober afholdtes en vellykket pakkefest på Hellerup Parkhotel. Samme sted havde man 4. november fuldt hus til en sammenkomst, hvor kaptajnløjtnant Finn Rossdahl fortalte om frømand og andre dykkeseres uddannelse med filmforevisning om arbejdet under vandet. Før foredraget afholdtes ekstraordinær generalforsamling, hvor man vedtog at forhøje afdelingens årskontingent med kr. 5,00 til kr. 30,00.

2. december samledes man igen i de smukke lokaler, hvor kommandør H. J. Rasmussen holdt et causeri om humor i marinen.

**GLOSTRUP-TÅSTRUP (Pladsmangel)**

3. december afholdtes julefest i Marinestuen med god mad, hyggeligt samvær og bingsopil. I afdelingens sprælske månedsblad „Så til Søs“ beklager formand Torben Jensen, at så mange medlemmer måtte gå forgæves til julemødet, fordi det kniber med plads i „Kahytten“. Afdelingen leder med lys og lygte efter større lokaler i Glostrups midte.

14. januar afholdtes det traditionelle torskegilde. Ved samme lejlighed havde man besøg af viceskoleinspektør E. Tofte, der fortalte om Glostrup gennem 800 år. 30. januar arrangeredes kombineret nytårsfest og karneval i Herstedøster forsamlingshus. - Alt var udsolgt.

Den ordinære admiralforsamling fandt sted 4. februar, og 8. februar havde skyttelavet admiralforsamling i Glostrup-hallen.

**GODTHÅB (Echwald hædret)**

Kong Frederik har tildelt bagermester Albert Echwald den kongelige belønningsmedalje i guld med krone for hans mangeårige indsats i humanitært arbejde. Bedst kendt er hans virke for Marineforeningens Godthåb-afdeling, hvortil kommer oprettelse og drift af sømandshjemmet, arrangementer i forbindelse med besøg af danske og udenlandske orlogsskibe, initiativ



til oprettelse af forskellige fonds m. m. Landshøvding N. O. Christensen foretog overrækkelsen under overværelse af bl. a. borgmester R. Berthelsen, landsprovst K. Lauritsen og kontreadmiral E. Franch Petersen, der er leder af Grønlands Kommando.

## HALS

Afdelingen lykønsker: 6/1 Ludvig Nielsen, 75 år. 2/4 Harald Christensen, 50 år. 1/5 Peter Als, 60 år.

## HANSTHOLM THISTED (Ny formand)

Ved den ordinære generalforsamling 16. januar trak A. P. Gravesen sig tilbage fra formandsposten, og det må ikke misforstås, når sekretær Age V. Nielsen beretter, at man sluttede med en festlig aften.

Senere konstituerede bestyrelsen sig med ny formand: Lars P. Kruse, Gyvelvænget, 7730 Hanstholm (tlf. 127).

## HASLEV

Formand Bent Jensen skriver, at afdelingen har mistet en af sine gode kammerater, bødkermester Hans Andersen, som gik bort 5. december. Hans Andersen, der beklædte formandsposten gennem 22 år, var af uvurderlig værdi for afdelingens trivsel, og det var i første række takket være ham, at marinestuen i Haslev i dag er en seværdighed.

## HOLBÆK (Jubilæumsfest)

16. novbr. fyldte afdelingen 50 år, og følgende lørdag, den 21. novbr., fejrede man begivenheden ved en fest i „Strandparken“. Med afdelingens formand, ingeniør Henry Dahlgaard som skipper og reklamechef Niels Aage Rasmussen som styrmand og toastmaster styrede man sikkert gennem det festlige program, der foregik i en traditionel maritim atmosfære. Blandt gæsterne var hovedforeningens næstformand, Svend Worm-Petersen, der talte for kongen, og den 96-årige købmand Ferdinand Jensen, der talte for flaget. I fødselsdagsgave modtog afdelingen bl. a. en smuk pokal fra Sjællandske Bank. Pokalen skal vandre blandt vinderne af de årlige fregatskydninger. Aftenen sluttede med dans, fællessang og sømandshistorier.

18. januar samledes medlemmerne påny til kammeratligt samvær ved et arrangement på restaurant Linden, og den 22. februar holdtes ordinær generalforsamling på Hotel Strandparken.

Afdelingen gratulerer: 12/1 direktør Peter Petersen, 50 år. 9/5 E. Anthony, 50 år.

50 års emblem overræktes til fhv. blikkenslager Fr. Petersen i forbindelse med generalforsamlingen 22. februar på Hotel Strandparken.

## HØRSHOLM (Karneval)

3. februar afholdtes ordinær admiralforsamling i marinestuen med efterfølgende fællesspisning.

13. februar fejredes i Marinestuen et karneval, som vi forhåbentlig senere vil få lov at høre mere om. Det plejer at være byens samtaleemne.

Afdelingen lykønsker sin tidligere formand, nu æresmedlem, herreekviperingshandler Kurt Schov, som 10. februar fyldte 70 år. Kurt Schov har været en enestående drivkraft siden afdelingens start og har talrige venner både i Hørsholm og i Marineforeningens andre afdelinger.

## KOLDING (Hvervekonkurrence)

Årets første arrangement var en film- og foredragsaften 14. januar på Staldgården i samarbejde med de lokale sejklubber. Emne: Atlanterhavskapsejladsen med havkrydseren DIANA af Kiel. Ved generalforsamlingen 11. februar vedtog man en kontingentforhøjelse på kr. 10,00 om året. Man har udskrevet en konkurrence om hvervning af nye medlemmer. Præmien er en flaske whisky.

Kammerater og afdelingens fane var til stede ved bisættelsen af forretningsfører Chr. Sørensen (næstformand 1958-70), der gik bort i december.

## KONGENS LYNGBY

Afdelingen lykønsker: 21/11 installatør Niels Henrik Nielsen, 75 år. 7/1 kloakmester Ernst Petersen, 89 år. 6/2 direktør Børge Jørgensen, 70 år. 7/2 pensionist Karlo Hansen, 70 år. 7/3 maskinmester Christian Høgholm, 50 år. 17/3 tømrer Niels Larsen, 65 år. 1/4 kasserer Niels Hem, 70 år. 19/4 telegrafbestyrer Poul Albrechtsen, 70 år. 22/4 formand Karl Eliassen, 60 år. 24/4 Børge Meier, Virum, 70 år.

## KORSØR (Ny marinestue)

27. januar afholdt man på restaurant „Sølyst“ torskegilde med efterfølgende præmieskydning. 24. februar afholdtes ordinær generalforsamling med dagsorden i følge lovene.

Den nuværende marinestue er ved at blive for trang, bl. a. fordi man efterhånden har fået mange nye ting til udsmykning. Man har nu gennem kommunen fået stillet et lokale til rådighed på den gamle skole i Slottensgade, og man er i fuld gang med istandsættelse og indretning.

## KØBENHAVN (En ny idé)

Af afdelingens publikation „Udkiggen“ fremgår, at foredragsaftenen 7. oktober, hvormed man startede sæsonen, var en stor og glædelig overraskelse. Kaptajnløjtnant R. Kragelunds foredrag og film om konvojtjeneste under anden verdenskrig var „helt i toppen“. Samme aften bød afdelingen velkommen til 9 nye medlemmer.

Det årlige andespil afholdtes i marinestuen i restaurant Roma 5. november. Samme sted havde man julehyggeaften 2. december.

Det nye års program startede med mødeaften 14. januar og ordinær generalforsamling 11. februar.

## Bornholm

**Skibsproviantering**  
John Hintzes enke - Rønne

---

**Alfred Th. Haagensen**  
Juvener, guldsmed & gravør  
Store Torv 8 - Tlf. 270

## Esbjerg

---

**Claus Sørensen**  
Esbjerg

---

**H. J. Christensen & Søn**  
Vådbinderi og tovtørreri  
Esbjerg

---

**„Hotel Spangsbjerg“**  
Mødested for Marineforeningens  
medlemmer  
Esbjerg Tlf. (051) 2 17 55

## Frederikshavn

---

**Electra I/S**  
Elektroinstallatørfirma  
Tlf. 42 02 39  
Danmarksgade 38 Frederikshavn

---

**Johan Damsgaard**  
Kolonial & skibshandel  
Tlf. 42 26 22 Frederikshavn

---

**P. Conradsen**  
Teknisk maskinforretning  
Skibsartikler - Olie  
Tlf. \*42 09 00

---

**Einar Sørensen & Co.**  
Stevedore  
Tlf. \*42 14 00  
Havnegade 11 Frederikshavn

## Fyn

---

**Aktieselskabet**  
**Svendborg Skibsværft**

---

**Carl Antonsen**  
Guld- og sølvmed

Skyttelavet fejrede 7. november sin 54-års fødselsdag sammen med damerne ved en sejltur på Øresund, og 8. december afholdtes juleskydning.

## **NAKSKOV**

Afdelingen har mistet et af sine trofaste medlemmer, overingeniør Jørgen Petersen, som afgik ved døden i december.

## **NÆSTVED (50 år)**

13. februar fejrede afdelingen sin 50-års fødselsdag. Vi håber at kunne bringe referat i næste nummer.

Afdelingen har mistet tre medlemmer: fisker Ejner Pedersen, Stenbæksholm, cykelhandler Tage Bårum Ærø og fabrikant Carl Peter Jensen. Sidstnævnte, der blev 92 år og var æresmedlem af afdelingen, havde i mange år været medlem af bestyrelsen og ydet en stor indsats. Han deltog i talrige sendemandsmøder og prægede i høj grad foreningens virke, især når særlige begivenheder forestod.

Afdelingen gratulerer: 16/2 remisearbejder V. G. Ernst, 50 år. 29/5 tobakshandler V. Holberg, 80 år. 18/6 cykelhandler H. Svendsen, Karrebæk, 80 år.

## **RANDERS (Samarbejde med maskinmestrene)**

Vintersæsonen startede 16. oktober med sammenkomst i marinestuen, og 7. november fortsatte man med vildtskydning på Håndværkerforeningens skydebane.

29. november rykkede damekomiteen ud og afholdt en stor pakkefest i Marinestuen og de tilstødende lokaler. Festen gav en god indtægt, som blev spenderet en måned senere ved juletræs festen 27. december i Håndværkerforeningen. Man havde allieret sig med en nissemand, der legede med børnene, hvorefter der var film, dans og bortlodning. Festen blev arrangeret i samarbejde med Maskinmestrenes Forening.

Marinestuen var atter i brug 8. januar ved skyttelavets generalforsamling og 12. februar ved afdelingens ordinære generalforsamling, der blev kombineret med torskespisning.

På afdelingens program står i øvrigt en stiftelsesfest den 6. marts.

## **ROSKILDE**

Afdelingen oplyser med sorg, at man har mistet en god ven og kammerat ved kabelmester H. Henriksens død. H. Henriksen var medlem fra 1931 og beklædt med stor ildhu posten som kasserer fra 1940 til 1952. I 1970 blev han æresmedlem. Hans minde vil blive holdt i ære af afdelingen og af mange andre, som kendte ham fra hans flittige deltagelse i sendemandsmøderne.

Afdelingen gratulerer: forhenværende havnefoged

Hans Frederik Christian Poulsen, som 6. januar fyldte 80 år. H. F. C. Poulsen, der er æresmedlem af afdelingen, har en fortid i de store sejlskibe, og vi håber, at der bliver mulighed for senere at referere nogle af hans beretninger.

### SILKEBORG

12. november afholdtes mønstring på banjerne i marinestuen. Samme sted afholdtes 9. februar ordinær generalforsamling, og 27. februar havde man skydning i samarbejde med soldaterforeningerne.

Afdelingen gratulerer: 2/1 Jens Holger Davidsen, 60 år. 2/1 Kristian Sørensen, 65 år. 31/1 Johs. Frede Grotkjær, 50 år. 2/5 Carlo E. Hansen, 70 år. 2/5 Laurits B. Rasmussen, 50 år.

Til 9. marts havde Silkeborg afdeling planlagt medlemsmøde i Marinestuen, hvor skoleinspektør Karl Pedersen ville fortælle om en rejse til Sydamerika og vise lysbilleder. Sammenkomsten er for medlemmer med husstand, og soldaterforeningernes medlemmer er også inviteret med.

### SKAGEN (Ny marinestue)

Et udklip af Vendsyssel Tidende for 22. november (modtaget i februar) fortæller, at Marineforeningens Skagen-afdeling regner med at kunne åbne en marinestue først i december i den gamle købmandsbutik på Brøndums hotel, - dersom sundhedsmyndighederne giver tilladelse. Vi håber at kunne give en rigtig præsentation af denne marinestue i et senere nummer.

### STEGE (Ny marinestue)

5. december indviedes afdelingens marinestue på hotel „Skydevænget“ ved Ulfsund. Klokkeren 17.30 mødte gæsterne og gæsterne med damer. Man samledes i hoteltets glasveranda, og med fanen i spidsen begav man sig til marinestuen, hvor afdelingens formand Edmund Rasmussen bød velkommen. Blandt gæsterne sås kommandørkaptajn Kai Hertz, officerer og mandskab fra Marinestation „Møn“, repræsentanter for Vordingborg afdeling af Marineforeningen, fhv. lods Løber, fhv. kaptajnløjtnant Thomsen og kontaktmænd Børge Mikkelsen med fruer samt afdelingens æresmedlem A. Balle.

Formanden sammenlignede arrangementet med søsætningen af et skib, hvortil man knyttede store forventninger om støt sejlads fremover. Afdelingen kan i øvrigt glæde sig over at have sejlet for god vind siden stiftelsen i 1942. Man har stadig fremgang i antallet af medlemmer.

Efter at kommandørkaptajn Hertz havde foretaget indvielsen, regnede det ned med gaver, bl. a. en tegning af fregatten JYLLAND fra hovedforeningen, et maleri og en signalpistol fra Børge Mikkelsen, et bordflag fra lods Løber, en check fra A. Balle, askebægre fra Marinestation „Møn“, en gæstebog fra Vordingborg-afdelingen, et skibsur fra vandværksbestyrer Bendix Andersen og forskellige maritime billeder fra andre gratulanter.

Gaverne var en godt supplement til Marinestuen, der er indrettet som et skibsdæk eller en kommandobro med nathus, rat, maskintelegraf osv.

Programmet for indvielsen bestod i øvrigt af fælles spisning, masser af taler og skipperhistorier.

### SVENDBORG

Afdelingen lykønsker: 29/1 skibsfører J. Anker Nielsen, Tåsinge, 70 år. 31/1 handelsrejsende O. Vagn Martinussen, Thurø, 50 år. 25/2 direktør S. Møller Petersen, 60 år. 1/4 skibsfører Skjælbæk Ravn, Skovsbostrand, 65 år. 10/4 skibsfører E. Johannesen, Troense, 60 år. 24/4 maskinmester P. Hoffmann Petersen, 60 år. 24/5 landsretssagfører Bertel Smith, 50 år. 25/6 købmand Otto Petersen, 80 år.


### SØLLERØD (Damerne med)

Afdelingens husorgan „Marine Nyt“ fortæller, at man ved den ordinære generalforsamling 25. februar afskrev mandfolkens sidste skanse. Damerne var inviteret med til generalforsamlingen - dog ikke til selve mødet. Man fandt ud af, at de nemt kunne underholde sig selv, medens der blev snakket om afdelingens anliggender. Derefter samledes man til hønsegilde og fri manøvrer.

Afdelingen har i øvrigt planer om filmaftener og andre arrangementer i forbindelse med sammenkomsterne. Det er desuden hensigten at genopfriske fisketurerne, og man vil forsøge at komme ind i et bedre samarbejde med naboafdelingerne.

### ARRHUS

Afdelingens gratulerer: 22/1 Prokurist Bjarne Krants 65 år. 23/1 Fotograf Carlo Mortensen 50 år. 8/2 Direktør Mogens Nielsen, Riisskov, 50 år. 17/2 Bagermester Carl Taul, Odder, 50 år. 27/2 Fuldmægtig H. Dalbøge-Andersen 65 år. 10/3 Aut. gas- og vandm. N. Loft Sørensen 65 år. 21/3 Driftsleder Erik Imer, Riisskov, 60 år. 22/3 Hans Peter Knudsen 65 år. 22/3 Cigarhandler Knud Strube, Bjerringbro, 65 år. 23/3 Politiaass. E. Thomsen, Hinnerup, 75 år. 15/4 Bagermester Jørgen O. Sørensen 75 år. 26/4 Overass. Wagner Sørensen 60 år. 29/4 Maskinfabr. August Andersen 85 år. 30/4 Bankdirektør H. Werdelin-Larsen 60 år. 12/5 Lrs. Knud Rønnow 70 år. 31/5 Fabrikant N. J. Farsø-Rasmussen 65 år.



If you want to receive  
**free of charge**  
a catalogue with 24 pages  
and many pictures out of  
books on ships  
and weapons  
write to  
**J. F. LEHMANN'S VERLAG**  
**D 8 München 21 Postfach**



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

## Ny maritim litteratur

### Slavernes Øer

Thorkild Hansens trilogi om Danmarks andel i slavehandelen er afsluttet med de dansk-vestindiske øers historie, der også er slavehandelens historie. Den er helt ovenud fængslende og hertil dejligt illustreret af Birthe Lund. 450 s., kr. 75,00, Gyldendal.

### Sikkerhed til søs

Kommandørkaptajn J. E. Undéns lille håndbog om retningsflåden og dens brug er blevet revideret og genoptrykt med blåt stempel til undervisningsbrug. 64 s., ill., kr. 14,00, Nordisk Gummifabrik, Esbjerg.

### Concrete Boatbuilding

Gainor W. Jackson og W. Morley Sutherland redegør for teknik og fremtidsmuligheder i de nye skibbygningsmetoder med jernbeton og glemmer ikke at fortælle lidt om betonskibenes historie. 106 s., ill., 50 sh. net., George Allen & Unwin Ltd.

### Because the Horn is there

Tio gange forsøgte Miles Smeeton at runde Kap Horn i en lille ketch, og begge gange måtte han give op efter kærtring. Tredje gang lykkedes det - endda den hårde vej fra øst til vest. Her er hans beretning om hele rejsen fra England til vestkysten af Canada. 169 s., ill., 42 sh. net., Nautical Publishing Company.

### Women under Sail

Uddrag af personlige beretninger fra kvinder, der deltog i lange sejskibsrejser, samlet af Basil Greenhill og Ann Giffard fra National Maritime Museum. Beretningerne spænder tidsmæssigt fra 1829 til 1949. 213 s., ill., 50 sh. net., David & Charles, Newton Abbot.

### Handels- og Søfartsmuseets Arbog 1970

Danmarks største søfartshistoriske værk er nu nået til bind 29 under redaktion af den afgåede direktør Knud Klem og den nye direktør Henning Henningsen. Indholdet er som sædvanlig afvekslende og af høj karat, ledsaget af fortrinlige illustrationer. 181 s., kr. 35,00. Gratis for medlemmer af museets venneskab.

### Dreadnought Returns

Mesterfotografen Neil Leifer var på platten, da verdens sidste store slagsskib USS „New Jersey“ for anden gang blev pakket ud af mølposen for at gå i aktiv krigstjeneste. Gennem en enestående samling billeder i sort/hvid og farver følger man skibets klargøring, bemanning, øvelserne i Stillehavet og til slut krigshandlingerne ved Vietnams kyst. Man må beklage, at dette luksurværk har en så dystre baggrund. Ca. 200 s., stort format, 20 dollar., Kaye Publications, Philadelphia.

### Meuterei in der Kaiserlichen Marine

De røde matrosers forsøg på at tage kommando over den tyske højsøflåde i sommern 1917 har været genstand for grundig undersøgelse af Ernst Legahn, som efter mere end halvtreds år søger at bringe en nøgtern og upartisk redegørelse. 142 s., DM 14,80, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford.

### The Liberty Ships

L. A. Sawyer og W. H. Mitchell har samlet oplysninger om næsten alle de 2700 Libertyskibe, som blev ekspresbygget i USA under Verdenskrig II for at erstatte tabene ved ubådenes angreb. 222 s., ill., 70,00 sh. net., David & Charles, Newton Abbot.

### West Coast Windjammers

De mange hundrede skonnerter og barkentiner, som byggedes på kysten af Washington, Oregon og Californien, er hovedemnet for bogen, som Jim Gibbs har forsynet med et imponerende antal gode fotos og beretninger. Specielt skal også nævnes en liste med data for sejskibe, som byggedes på vestkysten 1850-1908. 198 s., stort format, 12,95 dollar net., Superior Publishing Company, Seattle.

### Working in Canvas

P. W. Blandford giver instruktion i brug af håndværktøj til lettere sejlmagerarbejde, bl. a. sømninger, lapning, stopning, påsnyning af lig, indsætning af ringe, sejlmagerspleis m. m. 72 s., ill., ca. 8 sh. net., Brown, Son & Ferguson, Glasgow.

### Voyaging

Kaptajn James William Holmes tilbragte mere end halvtreds år i store sejskibe.

Han er en fin fortæller og en acceptabel maler af skibsportrætter. Hans livshistorie er ledsaget af tyve helsides farvegengivelser af de klippere, han sejlede med, bl. a. „Blackadder“, „Cimbe“, „Salamis“ og „Hallowe“n“. 207 s., 40 sh. net., Nautical Publishing Co., London.

### The Tall Ships Pass

Genoptryk af W. L. A. Derbys efterspurgte sejskibsbog fra 1937. En beretning om den sidste store sejskibsperiode i almindelighed og om „Herzogin Cecilie“ i særdeleshed. Fotografierne er af høj karat. 427 s., 126 sh. net., David & Charles, Newton Abbot.

### Die See, Schicksal der Völker

12 kapitler, der spænder fra antikkens rivalisering i Middelhavet til den moderne kappestrid om at udytne havets rigdomme, forsøger Gustav-Adolf Wolter og Alexander Meurer at skabe overblik over havets betydning i menneskehedens kulturelle, politiske og økonomiske udvikling. 328 s., ill., DM 36,00 net. Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford.

### The Shannon and the Chesapeake

Admiral H. F. Pullen har skrevet en ny bog om det berømte tretten minutters slag mellem den britiske fregat „Shannon“ og den amerikanske fregat „Chesapeake“ i foråret 1813. Fornemt udstyr og eksklusivt billedmateriale. 174 s., 20,00 dollar net., McClelland & Stewart Toronto.

### Western Ocean Passengers Lines and Liners 1934-1969

Passagerfarten mellem Europa og Nordamerika østkyst gennem de sidste 35 år beskrives af Kommander C. R. Verner Gibbs, der giver et situationsoverblik og desuden bringer data for et stort antal skibe, ledsaget af et fortrinligt billedmateriale. 185 s., 55 sh. net., Brown, Son & Ferguson, Glasgow.

### Longitude

Det eksklusive maritime tidsskrift „Fra de Syv Have“, redigeret af Jan-Erik Caarlstedt er udkommet for femte år i træk. Hovedvægten er denne gang lagt på sejskibene gennem en halv snes artikler og beretninger med godt billedmateriale. 72 s., ca. sv. kr. 14,50 net., J. E. Caarlstedt Verlag, Stockholm.



# UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR  
ØVERN OG SØFART



2

ANG  
1 NR

# MARINEFORENINGEN



**Æresformand Hans Majestæt Kong Frederik d. IX**  
Foreningens formål er at styrke nationens interesse for søværnet og søfarten ved at samle danske mænd til fælles arbejde for denne sag samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem mænd, der har gjort tjeneste eller er tjenstgørende i søværnet.

## Hovedbestyrelse:

**Formand:** Kommandørkaptajn K. Hertz, København

**Næstformand:** Underdirektør Svend Worm-Petersen, København.

**Landssekretær:** Assistent Kurt Flatau, København.

**Hovedkasserer:** Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, København.

Boghandler O. Reumert, København, Distr. I.  
Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk, Distr. II.

Blikkenslagermester I. Strangholt, Roskilde, Distr. III.

Kontorbestyrer E. Nielsen, Næstved, Distr. IV.  
Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.  
Ingeniør E. D. Fyilling, Odense, Distr. VII.

Fabrikant M. Burchardt, Kolding, Distr. VIII.  
Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

Omsorgskonsulent P. Schytte Hansen, Randers, Distr. X.

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig, Distr. XI.  
Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn, Distr. XII.

Bagermester A. Echvald, Godthåb, Distr. XIII.

## Hovedkontor:

Marineforeningen, Bredgade 29,  
1260 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10–13. Lørdag lukket.

Telefon (01) 15 28 86.

Postkonto nr. 1608.

## Under Dannebrog:

Medlemsblad for Marineforeningen, udgivet af Frederikshavns Avis.

**Redaktion:** Marineforeningen, Bredgade 29,  
1260 København K. (se under hovedkontoret).

**Ansvarshavende redaktør:** Kaj Lund.

**Annonceekspedition og trykning:** Vogelius' Bogtrykkeri, Danmarksgade 3, 9900 Frederikshavn.  
Telf. (08) 42 22 77. – Postkonto 41175.

## Forsiden:

Apropos sejlskibsromantik (læs side 7).

Foto Kaj Lund.

# Emblemen

## og tegn

Mennesker har en tilbøjelighed til at klumpe sig sammen i interessegrupper – at etablere foreninger for at dyrke et fælles formål. Det siges, at danske er særligt tilbøjelige dertil. Lidt ondsksfuldt er det sagt, at når 3 danske har fundet sammen om en fælles interesse, er de straks rede til at danne en forening, hvorefter de skændes om, hvem der skal være formand. Men lad nu en forening være startet, så er det jo ikke usædvanligt, at medlemmerne anskaffer sig et emblem, så de stiltørdigt på synlig måde overfor de indviede kan tilkendegive deres fællesskab.

Nuvel – vi i Marineforeningen har selvfølgelig også vore fællessymboler, vore emblemer og særlige tegn. Udviklingen har sat dem i flertal. For år tilbage begyndtes med vort runde emailleemblem, benyttet ved festlige sammenkomster og officielle lejligheder. Så kom trangen til at have et kendingsmærke, der kunne bæres til daglig. Det blev kendingsnålen i form af marineforeningens anker. Der kom emblemer og tegn for skyttebrødre, jubilæumstegn for aftjening af værnepligt, særligt emblem for æresmedlemmer, emblemer og tegn for musikkorps et o. s. v. Det seneste skud på stammen er det nyligt indstiftede Marineforeningens hæderstegn.

Med emblemer har der og bør der altid være knyttet medlemskab af foreningen (ordinært eller ekstraordinært) og motivering for bæring har været sammenkomster og møder af festlig eller officiel karakter. Kendingsnålen er det daglige tegn. Andre tegn hører til og bæres ved særlige lejligheder. Visse tegn kan også bæres af ikke-medlemmer som erindringsstegn. Og her kommer ind, at der igennem længere tid har været ønske om at kunne tildele ikke-medlemmer en hædersbevisning som en tak for en særlig indsats for vort formål og virke eller for i særlig anledning at bevidne vor respekt og agtelse. Hæderstegnet kan selvfølgelig efter tilsvarende kriterier også tildeles medlemmer.

Samtidigt med hæderstegnets indstiftelse har der været lejlighed til at revidere og stadfæste bestemmelser for udseende, tildeling og bæring af de forskellige insignier. Kortfattet uddrag heraf er gengivet andetsteds i dette nummer. De mere detaljerede bestemmelser bliver udsendt til alle afdelinger.

Kai Hertz.



Fugledøden er kun en overfladisk side af skaderne ved olieforureningen (gengivet efter Nautisk Tidsskrift)

## HAVET SOM SKRALDESPAND

Fra oldtiden har det været skik, at sømanden tømte sin skidtpøs ud over siden med god samvittighed. Efterhånden er „skidtpøse” blevet større og større, og blandt landkrabberne rejser sig harmfulde røster mod de søfarende, der forurener havene og – især – turisternes bade-strande.

Søens folk, eller (for at være mere korrekt) skibsfarten må gerne have en dårlig samvittighed i den anledning.

Den bogstavelige skidtpøs er kun en dråbe i havet. Man kan måske endda sige det samme om den ulovligt udtømte spildolie. Langt mere af oliesvineriet menes at stamme fra de 94 tankskibe, som er forlist i løbet af de sidste fem år, hvortil kommer gennemsnitligt to kollisioner om ugen, hvori tankskibe er impliceret.

Det er dog ikke alt oliegriseriet, der stammer fra skibene. Mislykkede olieboringer er en væsentlig årsag. Ud for Californiens kyst har olieboringer således ført til erstatningskrav på

halvanden milliard dollars. Man regner med, at ca. en million tons olie hvert år på denne måde flyder ud i havet.

To verdensberømte forskere med omfattende erfaring har i de seneste år afgivet vidnesbyrd om deres observationer med hensyn til den tilsmudsning, som oceanerne bliver udsat for. Den ene, nordmanden Thor Heyerdahl, som gentagne gange har krydset verdenshavene i niveau med overfladen under konstant overskylning, kan bekræfte, at han både med sin tømmerflåde og sin papyrusbåd bogstaveligt talt flød i et hav af olie.

Den anden er den franske undervandsforsker Jacques-Yves Cousteau, som slog alarm sidste år efter at have afsluttet en årlang verdensomsejling med sit skib „Calypso” og undersøgt alle verdenshavene. Gennem snart 30 år havde han og hans medarbejdere studeret forholdene på de samme pladser i Middelhavet, Rødehavet, Det Indiske Ocean, Nordatlanten, Sydatlanten,

Det Caribiske Hav og Stillehavet. Det havde vist sig, at ødelæggelserne ikke var noget lokalt fænomen begrænset til visse pladser, men at det drejede sig om verdensomspændende nedbrydning af livsbetingelserne for havets levende organismer.

De havde studeret, hvorledes koralrevene mange steder gik til grunde på grund af ændringer i miljøforholdene. Ud for Long Beach i Californien havde man på 750 meters dybde kunnet iagttage, at havbunden var helt død.

Da tankskibet „SCANTANK“ i 1968 forliste i den svenske skærgård, flød 800 tons olie ud i Østersøen (gengivet efter „Svensk Sjöfartstidning“)



Over de normale aflejringer lå en brunlig svampet masse fyldt med døde fisk. Det samme var tilfældet et andet sted på 150 meters dybde. På højde med Cape San Lucas, ligeledes ud for Californien, havde man på 600 meters dybde observeret vældige mængder af industrielt affald, selv om kysten var næsten ubeboet, og der ikke fandtes nogen fabrikker. Disse aflejringer kunne altså kun stamme fra forbipasserende skibe eller være ført til stedet med havstrømmene.

I havet finder man bl. a. blyindholdet fra de ophuggede biler. I de øverste 100 meter kan man nu måle et blyindhold, der er fem gange så højt som for 50 år siden. Man finder pesticider, DDT, kviksølv, nikkel osv. Leveren hos pingvinerne ved Antarktis indeholder dødelige mængder af DDT, og det samme er tilfældet hos tunfisk i Stillehavet. I den Mexikanske Golf førte tidevandet i løbet af 18 måneder 52 gange døde fisk med sig. Pelikanæggene kan på grund af DDT ikke længere danne tilstrækkelig hård skal, og pelikanungerne dør, før de bliver udklækket.

Hele Østersøen er nu et af verdens mest forurenede have. Det indeholder så meget DDT og PCB (et stof, som anvendes i plasticindustrien og i elektriske komponenter) samt af kviksølv, at alt dyreliv er truet med udryddelse.

Skibsfartens forurening står langt fra mål med, hvad landkrabberne vælter ud i havet. I 1969 tømte U.S.A. 4 millioner tons tunge giftholdige affaldsstoffer ud i floder og direkte i havet. Herhjemme har vi de vældige lagre af giftgas, som efter Nazi-Tysklands sammenbrud blev nedsænket i vore farvande.

Atomenergien ventes at blive det helt store nummer som energiforsyning, når olien begynder at slippe op, og i havene kan man allerede konstatere, hvad det kan komme til at betyde.

Oceanernes dimensioner er i dag reduceret af industriens kolossale fremskridt, og vi ved nu, at deres evne til at rense sig selv er langt overskredet. Der findes ikke vand andre steder i vort solsystem, og vi må betragte os som heldige, at vi endnu har noget tilbage her på jorden. Lad os hurtigst muligt holde op med at ødelægge det, inden vi omkommer i selvforgiftning.



# Da Dykkeren dykkede

Vore anmeldelser af maritime bøger er normalt meget koncentrerede, og ønsket om at give en mere udførlig omtale af visse bøger trænger sig ofte på. Dette er f. eks. tilfældet med den nylig udkomne bog „Spændende redningsaktioner“. Med tilladelse fra redaktør Christian Dahlerup Koch og Politikens Forlag bringes en gengivelse i uddrag af de dramatiske omstændigheder, da den danske undervandsbåd „Dykkeren“ 9. oktober 1916 gik til bunds i Øresund.

... Damperen „Vesla“ af Bergen svarede med to korte stød i dampfløjten, men fortsatte på samme kurs. Fra „Sleipner“ blev så afgivet en række korte stød som advarsel – og faresignal, hvilket omsider fik nordmanden til at svare med tre korte stød og slå bak.

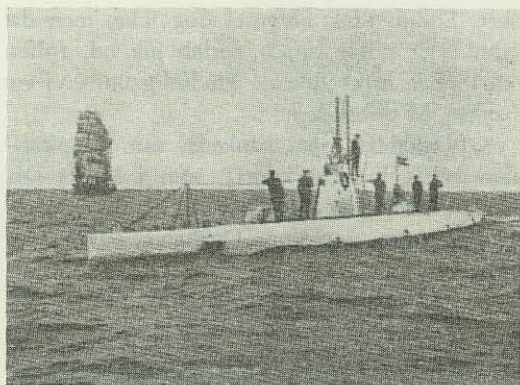
I næste nu passerede „Vesla“ den neddykkede undervandsbåds position, og straks efter sås kraftige luftbobler i damprens kølvand.

På „Sleipner“ var man straks klar over, hvad der var sket, skibet udlagde en bøje og man satte fuld fart ind mod stationsskibet, bad om at få slået alarm og gik så tilbage til ulykkestedet.

... Pludselig hørte vi et tordenlignende, langtrukket brag, der lød som en skramlen med jernplader. Vi forstod straks, at der var sket en påsejling ... Vandet begyndte at strømme ind, men de vandtætte døre blev straks lukket, og først efterhånden som timerne gik, såvede der større vandmængder ind til os.

Vi blev alle samlet op i kommandorummet og torpedorummet, der stødte op til hinanden, og der blev givet ordre til at gøre redningsvestene parat.

... De fire mand, der dannede første hold, gik op i kommandotårnet, lukkede den nederste vandtætte luge efter sig og skulle nu åbne



Undervandsbåden „Dykkeren“ på prøvesejlads i Øresund (gengivet efter, „Spændende redningsaktioner“)

øverste luge. De var alle præget af spændingen – hvordan ville det gå?

Det er senere blevet fortalt, at løjtnant Christiansen stod i forenden af tårnet, medens de tre andre nærmest sad oven på hinanden i en række op ad lejderen, rede til at skyde til vejs, så snart rummet blev tilstrækkeligt vandfyldt.

Forreste mand havde ikke magt til at skubbe dækslet bort, formodentlig fordi kræfterne svigtede ham under det voldsomme nervepres, og han måtte bytte plads med nummer to, Janus Sørensen, der nu med opbydelse af al sin kraft fik åbningen fri. Vandet fossede ind, vejet til det fri var banet, og de tre skød til vejs som raketter. De blev kort efter samlet op af båden fra „Vesla“.

Nummer fire var søløjtnanten. Han var fra uddannelsen vant til at arbejde under vandet og skulle som sidste mand lukke lugen og ved en banken give tegn til os andre om, at alt var klart til, at næste hold kunne stige op. Men tegnet kom aldrig. Søløjtnant Christiansen druknede i lugehullet. Hans redningsvest satte sig fast i kanten, og det kostede ham livet.

Det betød naturligvis også, at øverste luge blev stående åben, så det ikke gik an at åbne underste luge inde fra båden. Den ville være blevet vandfyldt, og trods redningsvestene ville det så ikke have været muligt for de indespærrede at komme op i og ud gennem tårnet.

... Tilbage sad vi fem. – Gennem et kighul i døren kunne vi se vandet stige og stige i det påsejlede rum. Vi forstod ikke, hvorfor banke-signalet udeblev, men vi anede at noget var

sket. Endnu sank humøret dog ikke, men da lyset efter nogle timers forløb gik ud, føltes situationen trykkende ... Pludselig hørte vi en banken på skibssiden ...

... Dykkeren, som bankede, var orlogskaptajn Niels Juel-Brockdorff, som i årenes løb havde været chef for flere af de nye undervandsfartøjer, også for „Dykkeren“. Han fortæller:

... Jeg landede også godt nok på dækket, men da båden lå med en del slagside, måtte jeg med forsigtighed kravle hen ad dækket og var så uheldig at glide, så jeg dumpede ned på havbunden. Med tre ryk i linen fik jeg signaleret, at jeg skulle hjælpes op. Et nyt forsøg mislykkedes også, da strømmen tog mig ... Ulykken var sket ved 13-tiden, og da der vel var gået det meste af en time, inden jeg kunne komme ned, er det tvivlsomt, hvorvidt chefen på dette tidspunkt har været i live.

... Kun knapt tre timer efter ulykken var Svitzer's „Kattegat“ kommet til ... Det gik roligt og sikkert. Dykkerne startede med at påskruer en luftslange til torpedorummet. Gennem den blev der omgående pumpet frisk luft med et overtryk på 1 kg ned til de indespærrede (det kan nok være, det kvikkede os op, fortæller Viggo Nielsen). Dernæst gik dykkerne igang med at fastgøre to 7-tommers stålwirer

til undervandsbådens hejsebeslag forude. Ideen var at løfte u-båden op til overfladen, så de indespærrede kunne hjælpes direkte ud i det nærmeste redningsfartøj.

Alt imens dykkerne arbejdede dernede, blev Juel-Brockdorff sendt ned flere gange i løbet af de følgende timer for med en hammer at morse-signalere til de indespærrede og meddele dem, at arbejdet skred godt frem.

... Ud på aftenen var lugen kun knapt en halv meter under vandoverfladen – og så gik arbejdet i stå! De sidste længder fri wire var gået gennem løftedaviderne ...

... U-båden skulle og måtte løftes den sidste halve meter. Hvordan? ... „Kattegat“ måtte vippes, så agterenden blev hævet. Dette skete dels ved at lænse agterske ferskvandstank for 25 tons og dels ved at fylde skibets forpeak og kabelrum samt at lempe ballastjern fra agter til for. Herved lykkedes det at trimme bjærgningsdamperen så meget, at u-bådens luge netop kom op til overfladen ... Kl. 23.30 var alle fem mand hjulpet ud og i god behold ...

... Beretningen om selve redningsaktionen kan vist ikke afsluttes bedre og mere koncist, end Steen Steensen gør det: „Den udslusning, der fandt sted gennem „Dykkeren“'s tårn, var den første i sin art og vakte derfor både opsigt og interesse rundt om i udlandet“.

Orlogskaptajn Niels Juel-Brockdorff på vej ned til den sunkne undervandsbåd (gengivet efter tegning af Djalmar Christensen)

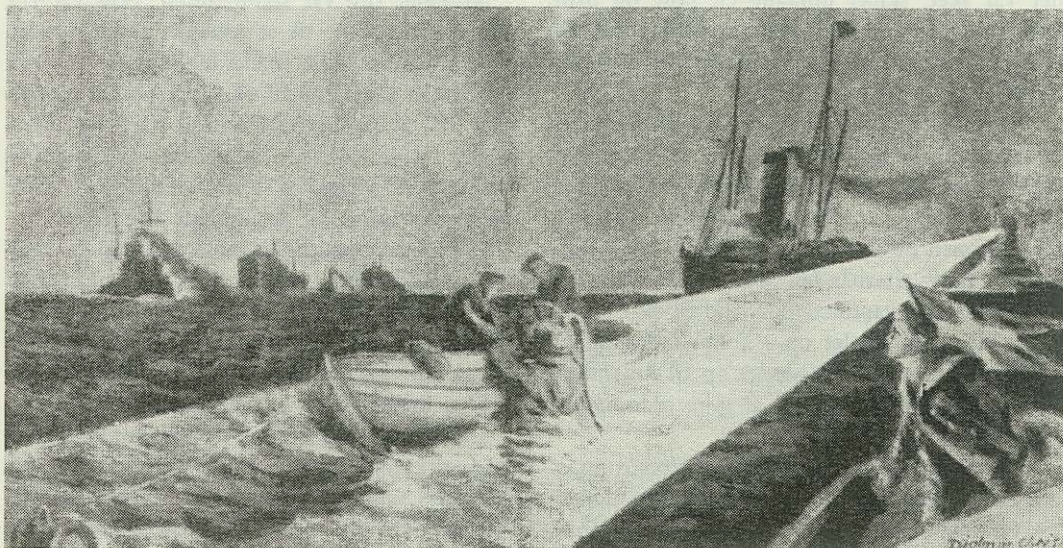




Foto Hans Christian Petersen

## Sejlskibsromantik

Lykkelige de drenge, som fik chancen for at deltage i et togt med et af vore fuldriggede skoleskibe.

Efter afsluttet togt havde de været gennem en maritim forskole, som det ikke er ret mange unge beskåret i maskinalderen, hvor de sejlførende handelsskibe er forsvundet fra havene.

De har fået andel i nogle af de traditioner, som kun i ganske få skibe har kunnet overleve fra romantikkens tidsalder.

De har på et modtageligt udviklingstrin haft en oplevelse, der for de fleste vil blive fastholdt som et af deres bedste ungdomsminder.

Utvivlsomt vil ældre søfolk også fortælle den unge mand, at han i det sejlførende skoleskib har fået den bedst tænkelige indvielse i sømandslivet. Man vil hævde, at intet er så udviklende – både fysisk og karaktermæssigt – som at hænge på nokken af en bramrå en beg-sort nat for at fastgøre sejlet, der flagrer vildt

i en piskende byge. Her har han lært at give én hånd til arbejdet og én hånd til sig selv, for opgaven skal løses hurtigt og samvittighedsfuldt, selv om jobbet har sin risiko, og selv om han er træt og våd.

På nokken af den svingende bramrå 80 fod over dækket har han lært at stole på sig selv. Hans ansvarsfølelse er blevet skærpet ved bevidstheden om, at kammeraten ved hans side og kammeraterne på dækket stoler på ham. Deres sikkerhed afhænger nemlig også af hans ansvarsfølelse.

På nokken af bramråen har han været i nær kontakt med naturen. Her mærkes regn og blæst og bølgegang stærkere end i et lukket styrehus.

Skoleskibe har vi haft herhjemme siden Christian IV's dage, men systematisk drift af skoleskibe for sejlskibuddannelsens egen skyld begyndte hos os med den første GEORG STA-

GE i 1882 midt i sejlskibstidens „Indian summer“, da dampskibene allerede i mange fartområder havde udkonkurreret sejlerne.

Jo mere det tyndede ud blandt sejlskibene, des større blev interessen for deres pædagogiske betydning. På privat initiativ sattes små og store sejlskibe i fart som kombinerede fragt- og skoleskibe, og i mellemkrigsårene blev også myndighederne interesseret, idet der for eksempel chartredes en bark, som delvis blev bemandet med drenge fra et ungdomshjem. I 1933 kom statens skoleskib DANMARK, som udelukkende modtog elever, der havde til hensigt at blive navigatører.

På den tid var det ved at være helt slut med sejlskibene, men myndighederne fastholdt fremdeles kravet om, at en betydelig del af farttiden (før man kom på navigationsskole) skulle foregå i sejlskib. Dette var formentlig et af de vægtige argumenter for at sætte et statsskoleskib i fart. Kravet om sejlskibstid bidrog også til at holde liv i et par udenlandske rederier, hvis storejlere var mangelvare for de vordende navigatører og derfor kunne presse mandskabsudgifterne ned til et minimum.

Vore to fuldriggede skoleskibe gør fremdeles togter med drenge i alderen mellem 15 og 18 år. I forvejen har eleverne været på en sømandsskole i land eller sejlet en kortere tid med andre skibe. De bor i skoleskibene på store banjer, hvor hængekøjerne er stuvet af vejen om dagen. Hver dreng har et lille skab til landgangstøj og en kistebænk, der rummer undertøj m. m. og tjener til siddeplads. Måltiderne indtages i grupper, og drengene skiftes til at

have ansvar for ro og orden i gruppen. Også opvartning og opvask går på skift. I øvrigt må eleverne selv vaske og vedligeholde deres tøj.

Foruden oplæring til deltagelse i almindeligt skibsarbejde, styring, sejlmanøvrering, letning af anker, hivning af håndlod, rengøring o. s. v., får eleverne instruktion i praktisk og teoretisk sømandskab, skibets vedligeholdelse, søvejsregler m. m.

I et sejlførende skoleskib sidder håndkraften i højsædet. Her lærer drengene, hvordan man klarer sig i situationer, hvor de mekaniske hjælpemidler svigter. Derfor benyttes normalt ikke hjælpemaskineri for letning af anker, hejsning af sejl, forhaling af skibet i havn etc.

Hvor længe vil man fortsætte med at benytte sejlskibe som et hjælpemiddel i ungdommens uddannelse og opdragelse?

Forhåbentlig længe.

Endnu i mange år vil der være mænd, som slår til lyd for traditionernes bevarelse og for den uddannelsesform, der for dem må synes at være den eneste rigtige. De vil argumentere ud fra deres rige erfaring. Underforstået: „Ud med et sejlskib – og bliv et hundredeprocents mandfolk ligesom jeg“.

Her spiller romantikken naturligvis ikke ind – eller gør den? Tag nu f. eks. skipper Hansen fra Marstal. Han gør sig til af, at han er søstærk, men han er ved at brække sig, når han hører udtryk som „havets stolte, hvide svaner“. Bare en antydning af, at der kan være noget romantisk ved livet på søen, kan give ham officiel kvalme. For ham var livet i skonnerterne et dagligt levebrød.

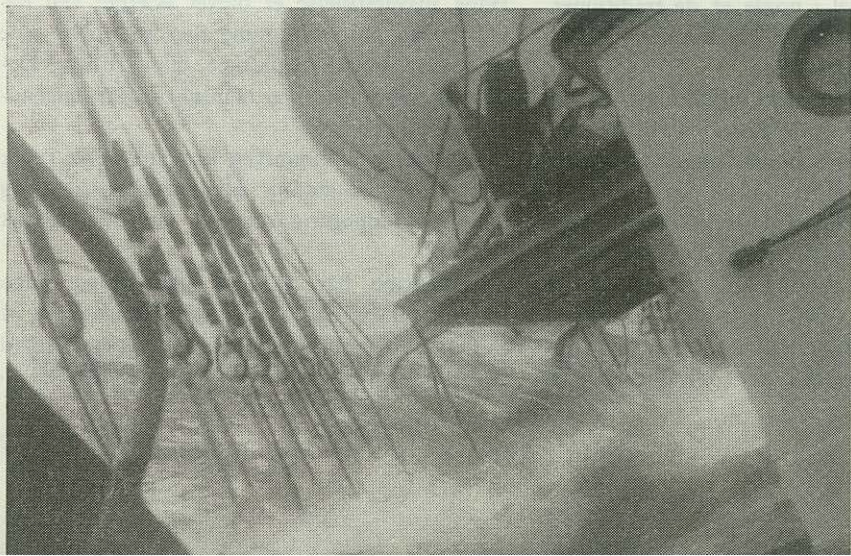


Foto Arne Krüger

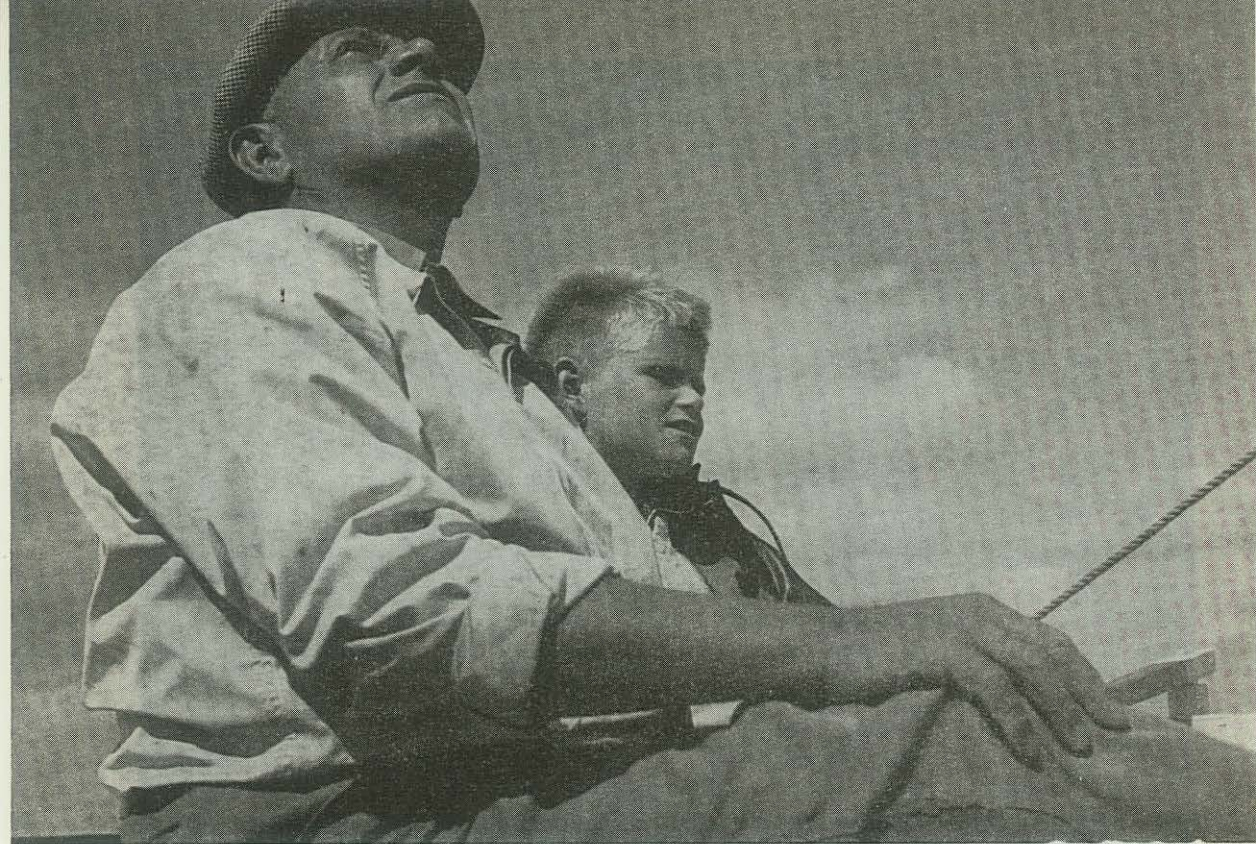


Foto Kaj Lund

Men kunne man lirke sig ind bag den barkedede skal af mandighedskomplekser, ville man måske opdage en drivende sentimental romantiker, som kunne tudbrøle ved mindet om en flyvende lænser over Nordatlanten for bredfok og spidser.

I søtransporterhvervet vil den hvide kittel måske engang afløse søstøvlerne, og drønet af turbiner og jetmotorer vil overdøve vindens susen.

Men manden vil alligevel aldrig glemme sine første vinger.

Ganske vist påbyder vor samfundskodeks, at vi dyrker fornuften. Kun digteren og barnet nyder det romantikkens privilegium at tillade fantasien og følelserne en plads i tilværelsen. For dem vil sejlskibsromantikken aldrig forsvinde.

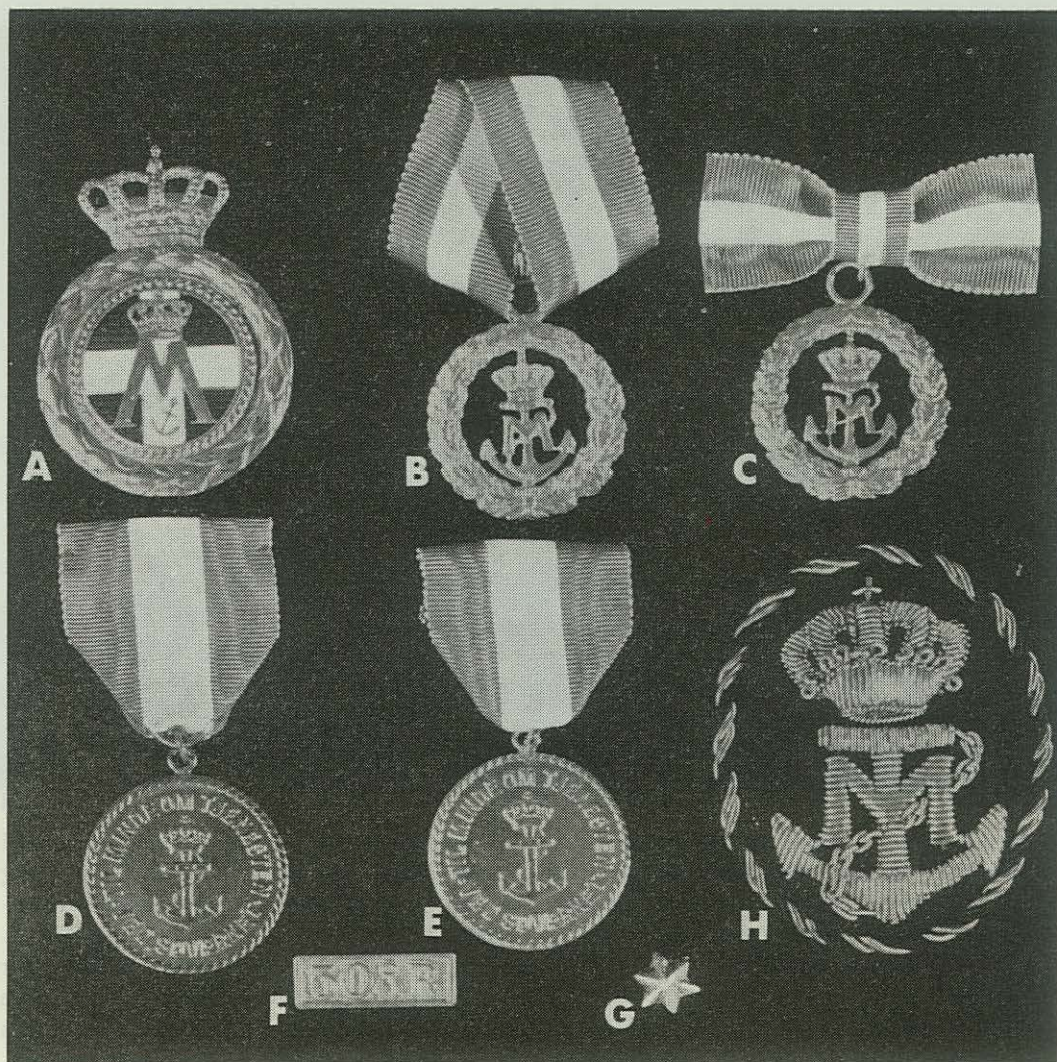
Som for århundreder tilbage vil drenge pjaske i strandkanten med deres legetøjsskibe og drømme om eventyrlig langfart. Mange vil ad åre fortsætte legen i en pram med et forklæde som sejl eller i en hjemmebygget optimistjolle,

og for gamle drenge kulminerer legen med havkrydseren, den mest fuldkomne udvikling af sports- og lystfartøjet – fritidssejladsens side-stykke til klippertidens hårdtsejlende fuldblod.

Ordet sejlskibsromantik giver associationer om skibsfart for selve sejladsens – og ikke mindst kapsejladsens – skyld. Så snart den kommercielle baggrund træder tydeligere frem, blegner romantikken i billedet. Sejlskibsromantikken er i virkeligheden en hymne til menneskets urgamle længsel efter at udforske fjerne kyster hinsides havet, til den maskuline, primitive kamp mod elementerne, til den frydefulde rislen af magtfølelse gennem hånden, der griber om rorpind eller skøde og behersker samspillet mellem vind og fartøj.

Derfor vil de hvide sejl aldrig forsvinde fra havene. Tværtimod vil deres antal og betydning vokse år for år, efterhånden som stadig flere små og store og gamle drenge gennem deres vidunderlige leg afreagerer deres behov for – lad os bare kalde det sejlskibsromantik.

Kaj Lund.



## Marineforeningens tegn og emblemer

### Hovedbestyrelsen.

- A) Emblem for æresmedlem af Marineforeningen.
- B) Hæderstegn tildelt af hovedbestyrelsen (mænd).
- C) Hæderstegn tildelt af hovedbestyrelsen (kvinder).
- D) Marineforeningens jubilæumstegn – 25 år.
- E) Marineforeningens jubilæumstegn – 40 år.
- F) Marineforeningens jubilæumstegn – 50 år (bjælke til båndet).
- G) Marineforeningens jubilæumstegn – 5 års stjerne (55 år, 60 år o.s.v.).
- H) Brystemblem for medlemmer af hovedbestyrelsen.

### Afdelingerne.

- a) Officielt medlemseblem.
- b) Officielt emblem for medlemskab over 25 år.

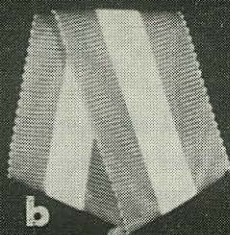
- c) 40-års bånd for medlemskab over 40 år.
- d) 50-års bånd for medlemskab over 50 år.
- e) Kendingsnål (dagl. kendetegn).
- f) Kasketemblem.
- g) Emblem for æresmedlem af en afdeling.
- h) Emblem for mere end 25 års medlemskab af en afdeling.
- i) Hæderstegn, tildelt af en afdeling (kvinder).
- j) Hæderstegn tildelt af en afdeling (mænd).

### Skyttelavene.

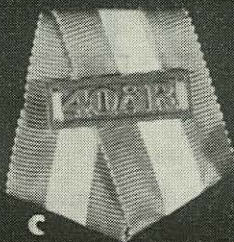
- 1) Emblem for medlemskab af Skyttelavet.
- 2) Emblem for mere end 25 års medlemskab af Skyttelavet.
- 3) Emblem for æresmedlem af Skyttelavet.



a



b



c



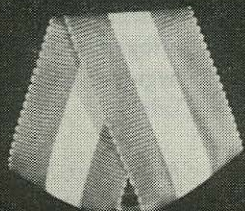
d



e



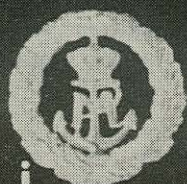
f



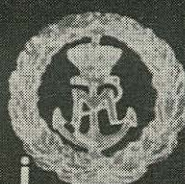
g



h



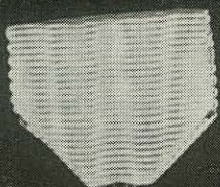
i



j



1



2



3

# MARITIM REVY

## AKTUELT FRA SØVÆRNET

### *Forsvaret og lørdagsfriheden*

Forsvarsministeriet har modtaget flere henvendelser fra personel, der ønsker indførelse af almindelig lørdagsfrihed under henvisning til, at øvelsetiden på lørdage ikke anvendes effektivt. Forsvarsministeriet har derfor anmodet om, at der nu foretages en undersøgelse af, hvorledes lørdagene anvendes på tjenestestederne.

### *Köln vil have dansk flådebesøg*

Det vellykkede danske flådebesøg i Düsseldorf i 1970 har vakt opmærksomhed i Vesttyskland. Bystyret i Köln har sendt en indbydelse til Søværnet, der inviteres til at aflægge besøg i den største by ved Rhinen. Indbydelsen gælder 1972, hvor byen skal holde store festligheder.

### *Godt sømandsskab*

Chefen for søværnet har udtalt sin påskønnelse for det gode sømandsskab, som blev udvist af chef og mandskab, da orlogskutteren „Romsø“ 30. januar bjærgede det norske motorskib „Heia“ ud for Skagen.

### *Et nyt inspektionskib er sikret*

Finansudvalget har tiltrådt bevillingen på 37,5 millioner kroner til bygning af et nyt inspektionskib, der principielt bliver af samme type som „Hvidbjørnen“. Skibet ventes at kunne blive leveret i 1975.

### *Mere godt sømandsskab*

Politimesteren på Bornholm har udtalt sin anerkendelse af den indsats, som blev gjort af gummibådsbesætningen fra bevogtningsfartøjet NEPTUN ved bjærgning af to fiskere.

### *Apropos havforureningen*

Søværnets operative kommando vil i løbet af sommeren stille to orlogskuttere til rådighed for Isotopcentralen som assistance til undervisning og praktiske demonstrationer i forureningsmåling.

### *Dansk skibskanon fra 1631*

Under den krig, som førtes med Sverige 1643–45 opererede en dansk-norsk flåde i maj 1645 under Ove Geddes kommando ud for Göteborg. Under en storm løb admiralskibet „Santa Sophia“ på et skær og forliste.

For ca. ti år siden begyndte svømmedykkere i samarbejde med Göteborgs søhistoriske museum at undersøge vraget og opfiske forskellige genstande. Blandt disse var en 2,5 m lang kanon, som er dateret 1631 og blandt andet er forsynet med Christian IV's monogram. Kanonen er blevet overdraget til det danske orlogsmuseum og hjembragt fra Göteborg af et dansk orlogsskib. Den er nu udstillet i Nicolai kirkebygningens hall, men pas på: Kanonen er stadig ladt!

### *Kvindeligt Marinekorps jubilerer*

22. juni bliver Kvindeligt Marinekorps 25 år. Fødselsdagen fejres med et stort anlagt stævne på hotel Nyborg Strand. Det vil forme sig som et kursus for kvindelige marinere fra hele landet med gæster fra kvindekorpset i England, Holland, Sverige og Norge. Selve jubilæumsdagen den 22. juni fejres med receptioner, bl. a. i korpsets lokaler i Overgaden oven Vandet.

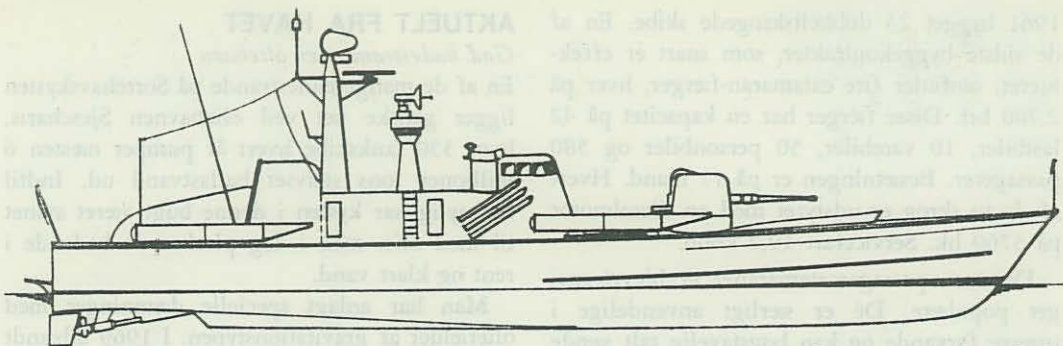
### *Apropos vandets forurening*

Marinestation Sjællands Odde har ydet sit bidrag i bekæmpelsen af forurening af åer og bække i området ved Sejerøbugten. I samarbejde med Isotopcentralen har man udarbejdet et fuldstændigt kort over strømforholdene under forskellige vindforhold. Ved hjælp af kortet kan fastlægges, hvor nødvendig udtømmning af spildevand vil gøre mindst skade.

### *Bygning af fire torpedobåde iværksat*

I marts har finansudvalget tiltrådt de første bevillinger til anskaffelse af komponenter til søværnets nye torpedobåde. Først når alle kontrakter om leverancer er afsluttet, kan søværnets





Skitse af den nye torpedobådstype (gengivet efter „Søværnsorientering“)

materielkommando overse, hvornår den første torpedobåd kan leveres til søværnet.

#### *Sømænd på land*

Søværnets motorkøretøjer tilbagelagde i 1970 3.175.000 km. Man havde 132 uheld, hvoraf Søværnet selv var skyld i 88. Det kniber især med bakmanøvrerne og med at holde sig klar af faste genstande og parkerede biler.

#### *Apropos forureningen*

For at bidrage til en nedsættelse af luftforureningen i Frederikshavn er flådestationens varmecentral gået over til fyring med gasolie, som giver 5 gange mindre forurening med svovl og sod end den hidtil anvendte fuselolie.

#### *Sømænd i blæsevej*

Tre premierløjtnanter fra søværnet blev lettere såret under en tornado i Pensacola i Florida, U.S.A. Hvirvelstormen, der havde en hastighed på ca. 300 knob, ødelagde det hus, hvor de danske søofficerer var indkvarteret.

#### *Apropos forurening*

Orlogsskibene „Vædderen“ og „Hvidbjørnen“ er blevet udstyret med fuldautomatiske vaske-maskiner til selvbetjening.

## **AKTUELT FRA HANDELSFLÅDEN**

#### *Gasturbiner i handelsskibe*

Allerede for et par år siden meddelte den britiske marine, at man havde besluttet at gå helt

over til gasturbiner som fremdrivningsmaskiner i sine større skibe.

Der tænkes her specielt på den type af lette gasturbiner, som er udviklet til stadig større pålidelighed i flyvemaskinens jetmotorer. I mange landes søværn har man allerede gasturbinedrevne enheder. Til eksempel har Danmark fire fartøjer, der fremdrives af FT 4-motorer, der er udviklet fra Pratt & Whitneys jetmotor JT 4.

I handelsskibe har man en årrække eksperimenteret med tungere typer af gasturbiner, men først efter at man i de senere år er kommet ind på at udvikle den lette flymotor til skibsbrug, har jetmaskineriet mulighed for at konkurrere kommercielt.

En af ulemperne er de store brændstofdgifter, idet gasturbinen ikke kan benytte den billige, tykke brændselolie.

Et af de største handelsskibe, der er blevet udstyret med Pratt & Whitneys FT 4-gasturbiner, er det amerikanske roll-on/roll-off skib ADM. VM. M. CALLAUGHAN, som ejes af „American Export Isbrandtsen Co.“ m. fl. og er chartret af Military Sea Transportation Service. Det har to 25.000 hk. turbiner og kan løbe 25 knob.

Yderligere fire store gasturbineskibe er nu under bygning ved tyske værfter og allerede chartret af det amerikanske „Sea/Train Lines“. Det drejer sig om 23.000 tons containerskibe, som skal beskæftiges mellem Skandinavien, U.K., Kontinentet og U.S.A.

#### *Dobbeltkrogede skibe vinder frem*

Nippon Kokan's værft i Tsurumi har siden

1961 bygget 23 dobbeltskrogede skibe. En af de sidste byggekontrakter, som snart er effektueret, omfatter fire catamaran-færger, hver på 2.700 brt. Disse færger har en kapacitet på 42 lastbiler, 10 varebiler, 50 personbiler og 580 passagerer. Besætningen er på 17 mand. Hvert af de to skrog er udstyret med en dieselmotor på 5760 hk. Servicefart 19,2 knob.

De store passagercatamaraner er blevet meget populære. De er særligt anvendelige i snævre farvande og kan bogstavelig talt vende på en tallerken. Desuden går de særdeles støt i uroligt farvand.

### *Sejlende parkeringsbuse*

Specialskibe til autotransport er efterhånden blevet almindelige, men de fleste – også nogle mellemstore danske skibe beregnet til formålet – er indrettet til at transportere biler én vej og andet gods på returrejsen.

Der kræves store dimensioner, for at det kan betale sig at specialisere så stærkt, at returrejsen kan foregå i balast uden indtjening. Hertil kræves skibe som de 10-etagers flydende parkeringshuse LAURITA og TORINITA, bygget i 1969–70 hos Blohm & Voss i Hamburg til det norske rederi Ugland and Co.

Hvert af disse skibe kan medtage 300 biler på 10 dæk. Lastning og losning tager kun 8–10 timer, fordi bilerne køres om bord for egen motor. Ad forskellige porte passerer bilerne fra kajen ind på hoveddækket, hvor et trafikkontor dirigerer dem op eller ned til de øvrige dæk over et system ad ramper. Stevedorerne, som kører bilerne om bord eller i land, benytter personaleelevatorer, når de skal tilbage.

Skibets lastrum er meget kraftigt ventileret, og da bilerne lastes med benzin på tankene, har man et avanceret slukningsanlæg og en beholdning på 40 tons nedkølet kulsyre. På alle dæk findes specielle surringer til bilerne, og stabiliseringsstanke reducerer slingeragen med indtil 70 %.

Til besætningens komfort findes bl. a. store messer og opholdsrum, gymnastiksal, filmlokale med bibliotek og overbygget solterrasse med svømmebassin.

## AKTUELT FRA HAVET

### *God badestrand nær oliehavn*

En af de mange badestrande på Sortehavskysten ligger ganske tæt ved oliehavnen Sjescharis, hvor 350 tankskibe hvert år pumper næsten 6 millioner tons snavset ballastvand ud. Indtil for nylig har kysten i denne bugt været svinet til med olie, men i dag plasker de badende i rent og klart vand.

Man har anlagt specielle dæmninger med olie-fælder af gravitationstypen. I 1969 udvandt man 8.500 tons ren olie af ballastvandet, som yderligere blev rensset biologisk. Man har fundet frem til bakterier, som sønderdeler olien. Desuden spiller havets flora en aktiv rolle. Mange alger har evne til at trives i ret betydelige oliekoncentrationer. Den biologiske metode til rensning af havvandet siges at være den billigste og sikreste.

### *Kollision med en haj*

Ø.K.'s motorskib SIENA på rejse fra Kapstaden til Casablanca gik pludselig ned i fart fra 17 til 15 knob. Maskinens omdrejningstal faldt, men der var ingen unormale rystelser fra rotor eller skrue, og motoren udviklede den normale hestekraft. Man foretog en undersøgelse af hele skibet, tanke og rendestene blev pejlede, men der var intet unormalt at finde. Mysteriet forblev uløst hele natten.

Da solen stod op, fandt man forklaringen: Tværs over boven, en meter under vandoverfladen, hang en haj, der var over 10 meter lang.

Maskinen blev standset, og da farten gik ned, blev den døde haj frigjort og sank. Da motoren atter startedes, var alt normalt igen.

### *Hval kontra bil*

Mr. Walter Umenhofer, Portland i Oregon, har krævet sin nye bil fuldt erstattet, fordi han fik en stor klump hvalspæk på taget, da hans bil stod parkeret på en kystvej. Det skete, da vejvæsenet sprængte en selvdød og strandet hval i luften med dynamit i håb om, at stumperne ville blive små nok til, at rotter og havfugle kunne æde dem. Stumperne blev imidlertid ikke særligt små.

Forsikringskravet blev anerkendt, og ejeren fik en ny bil.

# Fra hovedbestyrelsen

## Frederikshavn-mødet

Sendemandsmødet 1971 blev afholdt i Frederikshavn 8.-9. maj. Referat af mødet vil fremkomme i Under Dannebrog nr. 3. Nævnes skal dog, at vor afholdte dirigent, orlogskaptajn J. K. Olsen, udnævntes til æresmedlem af Marineforeningen, – en velfortjent udmærkelse for mange års interesse og virke for Marineforeningens sag.

## Ferielukning

Hovedkontoret holder ferielukket i hele juli måned. Kun særligt vigtige breve og henvendelser (herunder indbetalinger fra afdelingerne) kan påregnes at blive

eksperederet. Lad derfor almindelig post og henvendelser vente til august måned.

## Jubilæumstævnet

Stævnet 1971 påregnes afholdt søndag den 29. august efter det traditionelle program. Udførligt program vil blive meddelt i Under Dannebrog nr. 3. Det til stævnet trykte program kan tillige rekvireres fra hovedkontoret fra begyndelsen af august. Tilmelding til stævnet skal finde sted til hovedkontoret.

## Medlemstallet

Marineforeningen havde pr. 1. april ialt 8.852 medlemmer.

# Fra afdelinger og distrikter

## BORNHOLM

13. marts fejrede man kongens fødselsdag ved en festlig sammenkomst med fælles spisning og dans for medlemmer med damer og husstand i „Industrien“.

## BOGENSE

27. februar afholdtes generalforsamling efter forudgående fælles spisning. Afdelingens formand, A. Vestergaard, mindedes en god kammerat, som er gået bort i vinter: skibshandler Børge Rasmussen. Desuden bød han velkommen til tre nye medlemmer og gav referat af afdelingens sidste arrangement, en vellykket fisketur. Generalforsamlingen vedtog at forhøje medlemskontingenten til 20 kr. pr. år.

## DISTRIKT IV

Bohn-Jespersen meddeler fra Næstved, at hele distriktet afholder sommerudflugt samlet den 5. juni. Turen går til Agersø, hvor man vil danse på kroen.

## DISTRIKT VIII

Ved distriktsmødet 13. april i marinestuen i Haderslev traf man aftale om en fælles sommerudflugt, som denne gang skal organiseres af Vejle afdeling. Udflugten er planlagt at finde sted 5. juni, og der skal danses på Munkebjerg.

## DISTRIKT XI

13. marts afholdtes distriktsmøde i marinestuen i Hanstholm hvor afdelingens formand L. P. Kruse bød velkommen. Man drøftede bl. a. medlemsbladet og muligheden for, at nogle af medlemmerne kunne skrive indlæg til bladet for at få mere aktuelt stof. Ligeledes diskuterede man muligheden for at medlemmerne kunne tegne nogle annoncer til bladet.

## ESBJERG

Ernst Madsen oplyser, at man 4. april mistede en god kammerat, Jens Peder Nielsen, som havde været

medlem i 40 år. Afdelingens flag fulgte ham til hans sidste hvilested.

Afdelingens ældste medlem, kaptajn Uly, fyldte 85 år den 2. maj. Han har været medlem af afdelingen i mere end 40 år og bl. a. støttet bestyrelsen ved revision af regnskaberne.

## GILLELEJE

Verner Nielsen fortæller, at et stort antal medlemmer med damer var mødt op til årets første arrangement, det traditionelle torskegilde, som blev afholdt på Fyrkroen.

Forhenværende graver Aage Jørgensen, der i en årrække var formand for Gilleleje afdeling, afgik ved døden i februar. Kammerater og afdelingens flag var til stede ved bisættelsen.

## GLOSTRUP-TASTRUP (Samarbejde med Malmø)

Repræsentanter for afdelingen aflagde 29. januar besøg i Malmø hos „Flottans Män“, som er i den misundelsesværdige situation, at de har eget hus med samlingsstue, mødelokale, bestyrelseslokale og køkken.

Et par måneder senere overbragte Christian Bønløkke og Ejnar Petersen en tak til de gæstfri værter, et fanebandolér knyttet i hvid fiskeline af Ejnar Petersen.

Ved et møde 1. april i Kahytten havde man som gæst formanden for garderforeningen i Glostrup, og der blev diskuteret fælles problemer, bl. a. mulighederne for et samarbejde vedrørende lokaleforhold.

Skyttelavet har afholdt præmieskydninger i Glostrup-hallen 5. april og 19. april. 1. maj arrangeredes afslutning på sæsonen med fregatskydning, præmieuddeling, fælles spisning med damer og dans.

## HASLEV (Økonomien rettes op)

Ved generalforsamlingen fastelavnsmandag i marinestuen udtalte afdelingens formand Bent Hansen

mindeord over den tidligere formand Hans Andersen. Generalforsamlingen vedtog énstemmigt at forhøje kontingentet til 30 kr. om året. Dog skulle folkepensionister fortsat kun betale 15 kr. om året. Man ville ikke vente ét minut længere med at få den vaklende økonomi rettet op. Bestyrelsen havde allerede afviklet en kontingentrestance til hovedkontoret ved at betale hver 50 kr. af egne midler. Nu lod man minebøssen gå rundt, og et kasseunderskud blev omgående konverteret til et pænt lille overskud.

#### HORSENS (Stigende medlemstal)

Afdelingens sekretær, Aage Holgersen, rapporterer, at man afholdt det årlige bankospil 10. december med god tilslutning, bl. a. af kvindelige marinere og marinehjemmeværnet. Arrangementet gav et pænt overskud til afdelingen.

Ved generalforsamlingen 3. marts konstaterede formanden, at der i det forløbne år havde været stigning i medlemstallet.

Afdelingen lykønsker vaskeriejer Emil Poulsen 2/5 80 år. Glarmester Svend Kvist 22/5 50 år. Murer Søren Thomsen 1/6 60 år. Maskinchef Axel Møller 7/6 65 år.

#### HØRSHOLM-RUNGSTED (Karneval)

Afdelingsformand Viggo Jørgensen refererer generalforsamlingen 3. februar og fortæller, at man nu har 85 medlemmer – og stadig har plads til flere.

13. februar arrangerede afdelingen et stort præmiekarneval i Pavillonen og i Stauningsalen på Vejlehus, hvor marinestuen har til huse. Det var en vellykket fest med meget fin tilslutning.

Det meddeles med sorg, at afdelingen har mistet et trofast medlem, cykelhandler Henrik Hansen, hvis bære blev fulgt af flaget.

Der bringes en fødselsdagshilsen til Ejner Christiansen 23/4 50 år. F. Blume Knudsen 24/7 50 år. Poul Christiansen 17/8 50 år. Hans Nietzsche Sørensen 30/9 50 år.

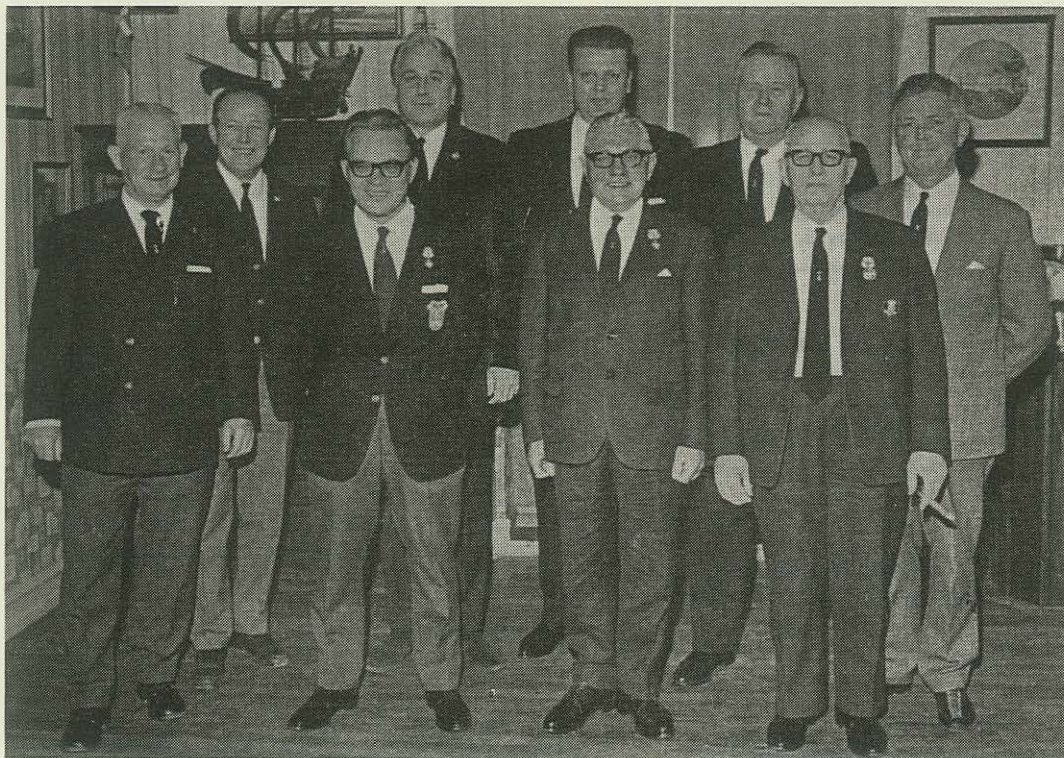
#### KOLDING (Flådebesøg)

Som et led i den aktuelle og almindelige foreningsdebat arrangerede afdelingen den 6. marts en stort anlagt foreningsfestival i marinestuen og de tilstødende lokaler i „Staldgården“.

Fra 19.–21. marts havde byen besøg af to motor- torpedobåde og hjælpeskibet SLEIPNER. I den an-



- Se at komme ud af fjerene.  
Vi synker om 5 minutter!  
- Øv, varer det så længe?



Fra Næstved afdelings 50 års jubilæum i februar. Bagerste række fra venstre: Schöneman Larsen, Helge Bjern Andersen, Knud Jørgensen, Arne Kristensen og Hans Nielsen. Forreste række fra venstre: Bohn Jespersen, Poul Christensen, Børge Larsen (formand) og Eigel Nielsen.

ledning arrangerede afdelingen rundgang på Koldinghus, efterfulgt af et besøg i marinestuen, hvor der serveredes forfriskninger. Den følgende dag var der forevisning af fartøjerne i Kolding havn.

1. april havde man en sammenkomst i marinestuen, hvor kaptajn René Neubauer viste film, bl. a. om moderne godsbehandling til søs.

Medlemmer af afdelingen deltog 18. maj i en demonstrationstur på fjorden og i Lillebælt, arrangeret af Marinehjemmeværnet.

#### KØBENHAVN

Ordinær generalforsamling blev afholdt 11. februar i marinestuen. Samme sted arrangeredes 3. marts torskegilde med efterfølgende fremføring af sketchen „Kvinden i forsvaret set med forskellige øjne“.

Skyttelavet afholdt generalforsamling 23. februar kombineret med fælles spisning og uddeling af præmier til de dygtige skytter i årets løb. Blandt deltagere var landsformand Kaj Hertz og formanden for Glostrup-Tåstrup skyttelav.

I begyndelsen af marts havde afdelingen besøg af 18 medlemmer af Marinekameradschaft Kiel. Efter en frokost i marinestuen aflagdes besøg om bord i det tyske skoleskib RUHR ved Langelinie.

Afdelingens forårsudflugt 22. maj var en mandetur på Øresund. Den foregik i to behørigt udproviantede

rede fartøjer, som var stillet til rådighed af Marinehjemmeværnet.

17. april var damerne inviteret med på en sejltur frem og tilbage over Øresund med koldt bord, musik, dans og toldfri varer.

Et aget medlem af afdelingen, skibsfører Torkild Petersen afgik ved døden 3. februar.

#### NÆSTVED (50 års jubilæum)

Ved afdelingens generalforsamling 22. februar konstaterede formanden, at afdelingen med sine 200 medlemmer stadig hører til de største i Marineforeningen. Man har økonomien i orden, og det skulle gerne fortsætte. Derfor er kontingentet blevet forhøjet til kr. 25 om året.

9. februar fyldte afdelingen 50 år, hvilket blev fejret ved en strålende fest den følgende lørdag. Ved formiddagens reception i marinestuen modtog man blomsterhilsener og talrige gaver. Om aftenen samledes man til et særligt arrangement, hvor man blandt gæsterne så borgmester Svend Hansen, Marineforeningens formand kommandørkaptajn Kai Hertz, direktør Svend Holst, formand for Soldatersamvirke, og orlogskaptajn Lorentzen, der tidligere var chef for det adopterede orlogsskib, korvetten FLORA.

Under stort bifald udnævntes lods Arne Kristensen til æresmedlem.

## Bornholm

### **Skibsprovantering**

John Hintzes enke - Rønne

### **Alfred Th. Haagensen**

Juveler, guldsmed & gravør  
Store Torv 8 - Tlf. 270

## Esbjerg

### **Claus Sørensen**

Esbjerg

### **H. J. Christensen & Søn**

Vådbinderi og tovtørreri  
Esbjerg

### **„Hotel Spangsberg“**

Mødested for Marineforeningens  
medlemmer

Esbjerg Tlf. (051) 2 17 55

## Frederikshavn

### **Electra I/S**

Elektroinstallatørfirma  
Tlf. 42 02 39

Danmarksgade 38 Frederikshavn

### **Johan Damsgaard**

Kolonial & skibshandel

Tlf. 42 26 22 Frederikshavn

### **P. Conradsen**

Teknisk maskinforretning  
Skibsartikler - Olie  
Tlf. \*42 09 00

### **Einar Sørensen & Co.**

Stevedore  
Tlf. \*42 14 00

Havnegade 11 Frederikshavn

## Fyn

### **Aktieselskabet Svendborg Skibsværft**

**Carl Antonsen**  
Guld- og sølvsmed

Af senere arrangementer i marinestuen kan nævnes distriktsmødet 14. marts og en mandeaften 23. marts.

Afdelingen lykønsker kontorist Frede Larsen 12/7 50 år. Direktør S. T. Westenholtz 16/7 60 år.

## **PADBORG-GRÅSTEN (Ny formand)**

Forud for generalforsamlingen den 3. marts havde den hidtidige formand Egon Larsen meddelt, at han ikke ønskede at lade sig opstille til genvalg i bestyrelsen. Som ny formand valgte generalforsamlingen vicekonsul Herluf Hansen.

## **RANDERS (Tyveri fra marinestuen)**

Ved generalforsamlingen 12. februar vedtog man at forhøje kontingentet til 25 kr. årligt. Afdelingens formand P. Schytte Hansen beklagede, at der i årets løb var sket et tyveri fra marinestuen. Det er ikke første gang, at man på denne kedelige måde har mistet værdifulde effekter. Afdelingen trives både hvad angår medlemstal (212) og økonomi.

6. marts afholdtes den traditionelle stiftelsesfest og afslutning på vintersæsonens selskabelige sammenkomster.

## **RINGKJØBING**

Ved generalforsamlingen 13. februar vedtog man at forhøje kontingentet fra 12 til 20 kr. om året. 13. marts afholdtes 30 års stiftelsesfest med overvældende fin tilslutning.

Afdelingen gratulerer fisker Oscar Muff 13/5 60 år. Maskinsmed Jens Stadil Toft 13/5 60 år. Bogtrykker Louis Rasmussen 18/5 80 år. Mejerist Anders Chr. Nielsen 15/6 90 år.

## **SILKEBORG**

Afdelingen har mistet to af sine medstiftere, blikkenslagermester Georg Klein og bogtrykker Frithiof Stecker, som i perioder har været henholdsvis formand og sekretær, og som har udført et prisværdigt arbejde for afdelingens trivsel.

## **SKAGEN**

Generalforsamlingen, som fandt sted 10. april, blev afholdt i den nye marinestue på Brøndums hotel. Et af hovedemnerne var forberedelserne til afdelingens 50 års jubilæum i december.

## **SLAGELSE (Nyt flag)**

Afdelingens formand, E. Thaarup, beklagede ved generalforsamlingen 10. februar, at det havde været svært at samle medlemmer. Man burde efter hans mening overveje en sammenlægning med Korsør afdeling. Af Danmarkssamfundet har man som gave fået tildelt et nyt flag. Tømrermester, Helge Keinicke blev udnævnt til æresmedlem af afdelingen for 22 års arbejde i bestyrelsen. I februar mistede Slagelse afdeling to agtede medlemmer, N. Jensen Bækgaard, Sorø, og cykelhandler E. Jørgensen, Slagelse. Sidstnævnte havde været medlem siden afdelingens oprettelse i 1925.

## SVENDBORG

Afdelingens lykønskning sendes til styrmand G. J. Nielsen 19/7 50 år. Kioskejer O. Scheffmand 5/9 70 år. Restauratør S. M. Eriksen 8/9 65 år. Skibsreder A. E. Sørensen 19/9 75 år. Fiskehandler P. Højsen Madsen 9/9 50 år. Maskinchef Verner K. Madsen 22/9 70 år.

Ved generalforsamlingen 30. januar i marinestuen på Hotel Ærø fastholdt formanden, Rejnols Hansen, sit ønske om at blive afløst på grund af alder og gebrækkeligheder. Det nyvalgte bestyrelsesmedlem, fisker Carl Børge, blev kåret til ny formand. Generalforsamlingen vedtog desuden at forhøje medlemskontingentet til 20 kroner om året.

## VARDE (Ny formand)

Ved generalforsamlingen 3. marts i den nye marine-stue på Centralhotellet fratrådte formanden efter 24 år på kommandobroen. Han blev udnævnt til æresmedlem og fik overrakt emblemet af distriktsformand Knud Schrøder, som var indbudt til mødet. Til ny formand valgtes tømmerhandler H. Runøe. Efter generalforsamlingen mødte damerne op til fælles spisning og bankospil.

## VIBORG

W. Andresen gør opmærksom på, at afdelingen har en dejlig marinestue, og vi glæder os til at kunne præsentere den i bladet en gang. Marinestuen er desværre ikke så stor, at den kan rumme de mange, som møder op til sammenkomsterne, bl. a. generalforsamlingen, der fandt sted 15. februar. Ved denne lejlighed genvalgte E. Nørhaven til formand.

24. april afholdtes forårsfest med damer, som deltog gratis, og som endda fik gaver med hjem.

## ABENRÅ

Ved afdelingens generalforsamling 25. februar blev Hugo Lind valgt til formand.

## ARRHUS

Afdelingen lykønsker kranfører H. C. Bech Sørensen 8/7 80 år. Skibsfører M. A. Christensen, Åbyhøj, 14/9 65 år. Telegrafist Jens Peder Thomassen, Kastrup, 24/9 75 år.



If you want to receive

**free of charge**

a catalogue with 24 pages  
and many pictures out of  
books on ships  
and weapons

write to

**J. F. LEHMANN'S VERLAG**  
D 8 München 21 Postfach

## Otto Suenson & Co.

Dr. Tværgade 7 Tlf. (01) 14 04 82

Grundlagt 1880

Vinforretning

Lager af cigarer

Lev. til Officersforeningen og  
Søofficersforeningen

## Højgaard & Schultz A/S

Civilingeniører og entreprenører

Hovedkontor:

Ewaldsgade 9 - København N.

## J. Chr. Andersen

OST

Vimmelskafte 41 - 1161 København K.

Tlf. (01) \*12 13 45

## Jesper Christensen & Co.

Vin en gros

Nørregade 28 - København K.

## A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

**HEDE NIELSEN A/S**

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

## Ronald Andersen

Aut. kølefirma - Tlf. 13 35 23 - Aalborg



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten

## Ny maritim litteratur

**Sømand, fisker, skib og værft.**  
Under redaktion af Olaf Hasslöf, Henning Henningsen og Arne Emil Christensen har 7 skandinaviske søhistorikere udarbejdet denne håndbog som en introduktion i maritim etnologi. Et praktisk hjælpemiddel for enhver, der interesserer sig seriøst for søhistorie. Udgivet af Universitetets Fond til Tilvejebringelse af Læremidler. 333 sider, illustreret, kr. 78,00, i kommission hos Rosenkilde og Bagger.

**Spændende redningsaktioner**  
Christian Dahlerup Koch har her samlet beretninger om en snes autentiske redningsaktioner, som er valgt - dels ud fra deres inspirerende værdi, dels fordi deres forløb gør dem berettiget til at blive stående i historien. Emnerne spænder fra Søren Kannes redningsdåd over „Dykkeren“s forlis i 1916 til den dramatiske rum-redning af „Apollo 13“ i 1970. 304 s., illustreret, kr. 21,50, Politikens Forlag.

**Falconer's Marine Dictionary (1780)**  
William Falconer, som tjente 23 år i Royal Navy, udarbejdede for et par hundrede år siden denne håndbog med forklaring på alle tekniske udtryk anvendt i skibskonstruktion, sømandskab og skibstjeneste m. m., ledsaget af pædagogiske tegninger og suppleret med en fransk ordliste. Genoptryk 412 sider, stort format, 168 sh. netto, David & Charles, Newton Abbot, Devon.

**The Frigates**  
En specialist i Napoleonkrigenes flådehistorie, James Henderson, fortæller om de lette typer af orlogsskibe, som blev anvendt i træfningerne mellem britiske og franske flådeenheder i årene 1793-1815. Her behandles både skibsteknik sømandskab, flådetaktik og politisk baggrund. 192 sider, 45 sh. netto, Adlard Coles, London.

**Warships of World War I**  
I fem afsnit omtales slagskibe, krydsere, destroyere, undervandsbåde og hjælpeskibe, som under britisk og tysk flag deltog i 1. verdenskrig. Tusinder af data og hundreder af fotos. 352 sider, 30 sh. netto, Ian Allan, London.

**Warships of World War II**  
Kortfattede oplysninger om alle de britiske orlogsskibe, der deltog i den 2. verdenskrig er her samlet af H. T.

Lenton & J. J. Colledge. I otte kapitler fortælles særskilt om hver enkelt kategori af skibe ledsaget af hundreder af fotos og data for tusinder af fartøjsenheder. 638 sider, 54 sh. netto, Ian Allan, London.

**Corsairs of Malta and Barbary**  
Barbareskerne, som opererede fra Nordafrikas kyst, og de kristne korsarer, som drev sørøveri ud fra Malta, var lige skræmte til at plyndre handels-skibe og sælge de fangne søfolk som slaver. Den engelske historiker Peter Earle baserer sin analyse på selvstændig research og bringer mange fine illustrationer. 300 sider, 60 sh. netto, Sidgwick & Jackson, London.

**Netmaking**  
Fjerde udgave af håndbogen, hvori P. W. Blandford vejleder i fremstilling af f. eks. en åluse, et ladenet, et falderebsnet, en hængekøje og finere filering. 104 s., ca. 10 sh. net., Brown Son & Ferguson, Glasgow.

**Danmark - Historisk Billedbog (III)**  
Værkets tredje bind, hvis tekst er skrevet af rigsarkivar Johan Hvidtfeldt, dækker perioden fra Frederik V gennem den florissante handelsperiode, englænderkrigen, statsbankerotten og de to krige mod vore sydlige naboer. Halvdelen af pladsen er overladt til museumsdirektør Jørgen Poulsen, som har redigeret det ganske eksklusive billedmateriale. 208 s., kr. 9,80, Dansk Historisk Fællesforening.

**Jane's Fighting Ships. 1939**  
Genoptryk af en meget efterspurgt årgang af den berømte store fjernkendingsbog med oplysninger om alverdens krigsskibe i en periode, da man lagde op til det store slag om Atlanterhavet. Tusinder af data, fotos og skitser. 543 sider, stort format, £ 9,45 netto. David & Charles, Newton Abbot.

**Wake of the Coasters**  
Søhistorikeren og tegneren John F. Leavitt, som i begyndelsen af tyverne sejlede med de små, amerikanske skonerter, sætter her et smukt minde om sejlskabenes tid på Maine-kysten med oplysninger om skibe, gengivelse af sømandssnak og talrige fotos og tegninger. 204 sider, \$ 9,95 netto, Wesleyan University Press Middletown, Connecticut.

**Nelson's Battles**  
Genoptryk af Oliver Warner's bog fra 1965 med redegørelse for Horatio Nelson's karriere fra aspirant til admiral og med særlig omtale af de tre store søslag. Rigt illustreret med gengivelse af malerier. 254 sider, £ 3,15, David & Charles, Newton, Abbot.

**The Clipper Ship Era**  
Den berømte klassiker, som omtaler sejlskibstiden fra 1843 til 1869, skrevet i 1910 af kaptajn Arthur H. Clark, foreligger i genoptryk suppleret med 36 nye tegninger udover de mange fotos i den gamle udgave. 406 sider, sh. 95 netto, Patrick Stephens, London.

**HMS Victory**  
I en ny serie for modelbyggere med behandling af klassiske skibe gennemgås Nelson's gamle flagskib, såvel i levnedsløb som i tekniske detaljer ledsaget af mange illustrationer, hvor man dog savner den store udfoldningsplan. 96 sider, 21 sh. netto, Patrick Stephens, London.

**Shipshape and Bristol Fashion**  
I 65 små illustrerede afsnit giver Loren R. Borland instruktion i vedligeholdelse og reparation af fartøjet og dets tilbehør, herunder sejlsvyning, rigningsarbejder, overhaling af maskineri, instrumenter og elektriske systemer. En håndbog i praktisk sømandskab for sejlsporfolk. 214 s., £ 1,90 net. D. Van Nostrand & Co., London.

**Skjep och Sjömän**  
Dr. phil. Jan Davidsson har samlet historiske oplysninger, tekniske data, skipskrøner og ægte folklore fra sejlskibscenteret Rå ved Øresund. Her omtales mange danskbyggede skibe og mange lokalbyggede skibe, som senere kom under dansk flag. 235 sider, rigt illustreret, sv. kr. 25,75 netto, Triangeln, 43700 Pattile.

**Pacific Square-Riggers**  
Forfatteren Jim Gibbs øser her af sit righoldige materiale af fotos og beretninger fra storsejlerens dage i Stillehavet. Specielt omtales hvalfangere, de tyske oplæggere, som blev overtaget under den første verdenskrig, og Alaska Packers, som udgjorde den sidste flåde af store råsejlere på vestkysten. 192 s., stort format, Superior Publishing Co. Seattle.





# UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR  
ØVÆRN OG SØFART



GANG  
1971 NR.

# 3

# MARINEFORENINGEN



*Æresformand Hans Majestæt Kong Frederik d. IX*  
Foreningens formål er at styrke nationens interesse for søværnet og søfarten ved at samle danske mænd til fælles arbejde for denne sag samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem mænd, der har gjort tjeneste eller er tjenstgørende i søværnet.

## Hovedbestyrelse:

*Formand:* Kommandørkaptajn K. Hertz, København.

*Næstformand:* Underdirektør Svend Worm-Petersen, København.

*Landssekretær:* Assistent Kurt Flatau, København.

*Hovedkasserer:* Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, København.

Boghandler O. Reumert, København, Distr. I.

Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk, Distr. II.

Repræsentant E. Thaarup, Slagelse, Distr. III.

El-installatør Bent Hansen, Haslev, Distr. IV.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.

Ingeniør E. D. Fylling, Odense, Distr. VII.

Fabrikant M. Burchardt, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

Omsorgskonsulent P. Schytte Hansen, Randers, Distr. X.

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig, Distr. XI.

Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn, Distr. XII.

Bagermester A. Echvald, Godthåb, Distr. XIII.

## Hovedkontor:

Marineforeningen, Bredgade 29,

1260 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10-13. Lørdag lukket.

Telefon (01) 15 28 86.

Postkonto nr. 1608.

## Under Dannebrog:

Medlemsblad for Marineforeningen, udgivet af Frederikshavns Avis.

*Redaktion:* Marineforeningen, Bredgade 29, 1260 København K. (se under hovedkontoret).

*Ansvarshavende redaktør:* Kaj Lund.

*Annonceekspedition og trykning:* Vogelius' Bogtrykkeri, Danmarksgade 3, 9900 Frederikshavn. Telf. (08) 42 22 77. Postkonto 41175.

## Forsiden:

Intermezzo fra sidste jubilæumstævne.

Foto Kaj Lund.

# Under Dannebrog flytter...

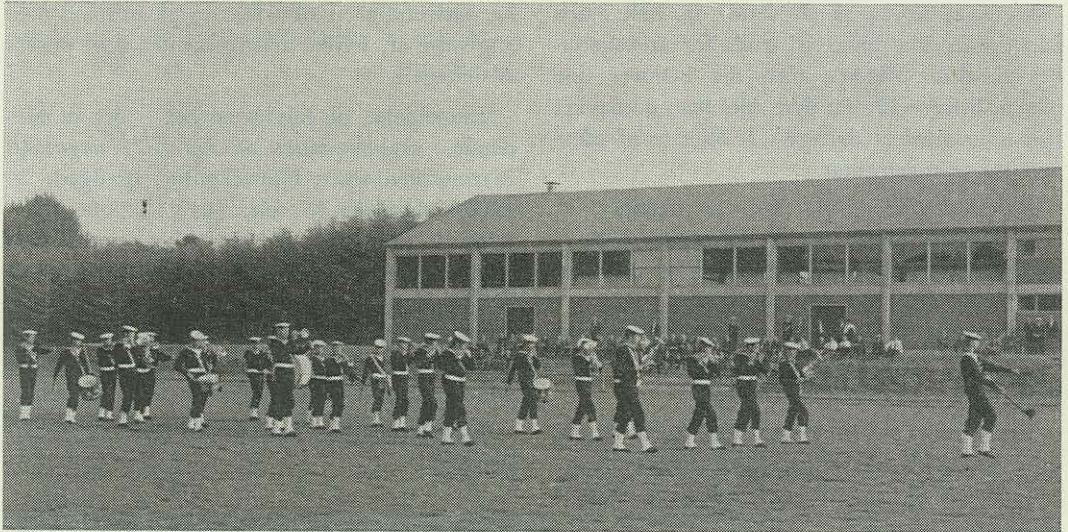
Det kan ikke være nogen overraskende konstatering, at det nogle gange har knebet at få vore numre af „Under Dannebrog“ ud til medlemmerne til de stipulerede terminer. Det er ganske naturligt, at det har været en kilde til ærgrelse for mange ikke at få bladet som ventet og lovet. Det er også utilfredsstillende, at mange oplysninger om foreningslivet, referater af passerede begivenheder og meddelelser om kommende, har været helt ude af trit og derved har mistet aktualitet og værdi. Og en ved en lille tidsforskydning nødvendiggjort omredigering af stof medfører straks en endnu større tidsforskydning.

Årsagerne til miseren har ikke været helt de samme fra nummer til nummer. Det har, som næsten altid ved sådanne tilfælde, været en kombination af forskellige omstændigheder, som trods ihærdige forsøg på deres afbødning ikke har kunnet forhindre de indtrufne uregelmæssigheder i udgivelsen. Det skal dog ikke skjules, at en væsentlig årsag har været tekniske vanskeligheder ved bladet fremstilling. Indførelse af nye trykkemaskiner og -metoder har skabt mange bryderier, der dels har givet sig til kende i arbejdsrytmen i de tekniske led og dernæst som en uundgåelig konsekvens også i den forretningsmæssige økonomi.

Det skal fremhæves, at selv om det har vist sig tabgivende for trykkeriet, har dette loyalt fulgt hovedlinjerne i den økonomiske aftale vedrørende bladet fremstilling. Aftalen har været fastholdt i håbet om at kunne overvinde de tekniske vanskeligheder, men da dette stadig synes at trække i langdrag, har trykkeriet nu af økonomiske årsager fundet sig nødsaget til at anmode om at blive frigjort fra aftalen om at fremstille „Under Dannebrog“.

Nærværende nummer bliver da det sidste fra Vogelius Bogtrykkeri. Efter indgående sondering indledes med næste nummer et samarbejde med et andet trykkeri. Ved afskeden med Frederikshavn skal der imidlertid fremsættes en tak til trykkeriet for de forløbne års forbindelse. Vi ved redaktion og hovedkontor har en fornemmelse af de anstrengelser, man har gjort sig for at nå et tilfredsstillende resultat og af den interesse, der har været vist ved omlægningen af bladet udseende og format. En interesse som det vist ikke er urigtigt at karakterisere som dikteret mere som faglig interesse end som forretningsmæssig.

Kai Hertz



Søværnets Tambourkorps giver opvisning på sportspladsen i Avderød. Situation fra jubilæarsævnet i 1970.

Foto: Kaj Lund.

## Marineforeningens jubilæarsævne

afholdes søndag den 29. august med møde på Holmen

Marineforeningen indbyder alle, der blev indkaldt til Søværnet i årene 1966-61-56-51-46-41-36-31-26 o.s.v. til at deltage i Jubilæarsævnet til minde om tjenesten i Søværnet.

Det påpeges, at det absolut ikke er nogen betingelse, at man er medlem af Marineforeningen for at deltage. Marineforeningen ser gerne, at så mange som muligt deltager, men ikke alles adresser er foreningen bekendt. Imidlertid viser erfaringen, at den personlige påvirkning fra kammerat til kammerat er det bedste middel til at kalde deltagere frem, hvorfor det henstilles til interesserede, at de hjælper os med at skaffe god tilslutning. Tænk på hvor festligt det vil være at træffe de gamle kammerater fra ens egen årgang. Skriv derfor til dem og foreslå, at I mødes ved sævnet for at genopfriske de fornøjelige minder fra dengang. - Dagens program ser således ud:

Kl. 10.30 stilles ved Værftbroen for enden af Prinsessegade. (Påklædning „dagligt blåt“). Sævnet indledes med en parade for chefen for Flådestation København og Marineforenings

formand. Efter en kort andagt med nedlæggelse af krans ved mindesmærket for Søværnets personel 1940-1945, er der afmarch med Kvindelige Marineres Musikkorps. Turen går rundt til kendte steder på Holmen, og vi ender på den gamle Marinekaserne.

Kl. 12.30 Skaftning på kaserne efter cafeteria-systemet, hvorefter der musiceres i kasernegården.

Kl. 14.30 afgang med „Hønen“ til Ndr. Toldbod.

Kl. 14.45 afgang med turistbusser gennem Nordsjælland til Søværnets Eksercerskole i Avderød.

Kl. 16.15 ankomst til Avderød, omvisning i lejren under sagkyndig ledelse.

Kl. 18.00 Jubilæarmiddag i den moderne kostforplejning.

Kl. 19.30 udskejning, „fald på busserne“.

Kl. 20.00 afgang til København.

Kl. 21.15 ankomst til Rådhuspladsen, hvorefter jubilæardagens officielle program er afsluttet.

Og hvad koster så alt dette? Ja, helt gratis kan det jo ikke blive, til trods for arrangørernes frivillige indsats, men det behøver dog ikke at blive voldsomt dyrt, idet man udmærket kan nøjes med at deltage i ét eller to af stævnets tre arrangementer.

I Jubilarparaden – kr. 10,- pr. deltager.

II Frokost bestående af biksemad, 2 øl, 2 snaps, samt kaffe og ostemad – kr. 30,- pr. kuvert.

III Bustur til Avderød og retur, middag bestående af flæskesteg, æblekage, øl, portvin samt kaffe – kr. 40,- pr. deltager.

I betalingen er indbefattet udgifter til musik, dekoration, til- og afrigning af spisesal m. m., transport af service, materiel, tryksager, buskørsel m. m.

Af hensyn til tilrettelægningen er det abso-

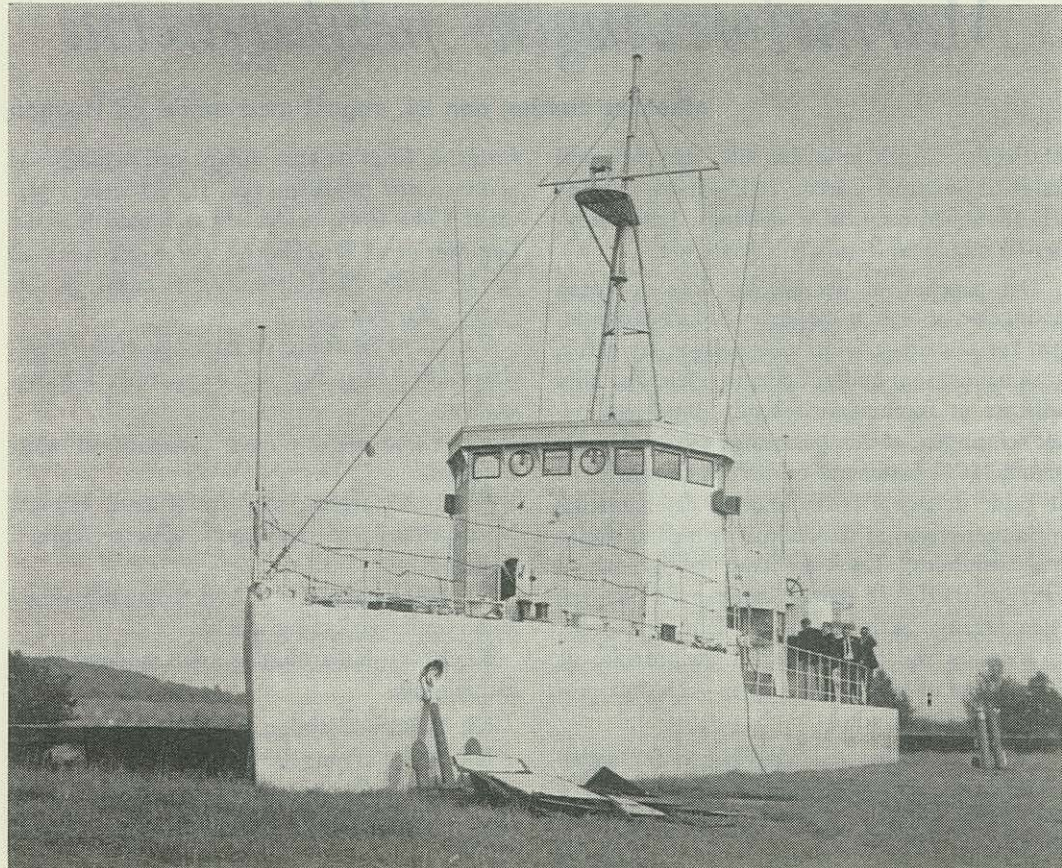
lut nødvendigt at tilmelde sig på forhånd med angivelse af, hvilke arrangementer man ønsker at deltage i.

Anmeldelse til Jubilarstævnet – der er bindende – skal ske senest *onsdag d. 25. august* til Marineforeningens Hovedkontor, Bredgade 29 1260 København K., telf.: (01) 15 28 86. Kontortid 10.00–13.00, lørdag lukket, og det sker nemmest og hurtigst ved indbetaling af beløbet på foreningens *postkonto nr. 1608*, ved check, postanvisning eller ved personlig henvendelse på kontoret. Adgangskort, billet og program vil da omgående blive tilsendt eller udleveret.

Jubilarmedailler kan købes før og under stævnet.

NB! Husk at anføre nøjagtig adresse og årgang ved anmeldelsen. – Vel mødt!

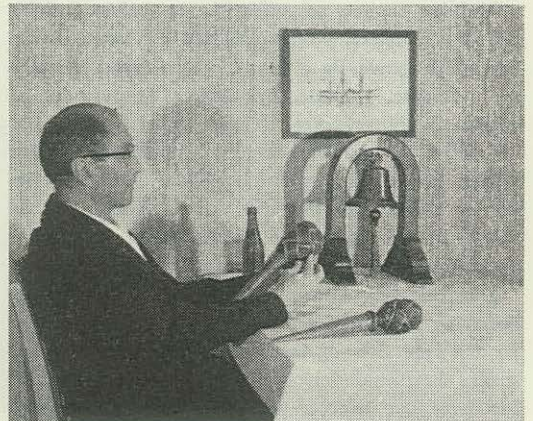
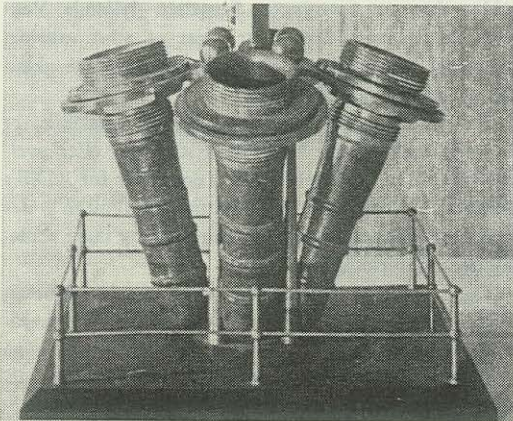
En af seværdighederne på Søværnets Eksercerskole i Avderød: Et øvelsesskib på landjorden. Foto: Kaj Lund.

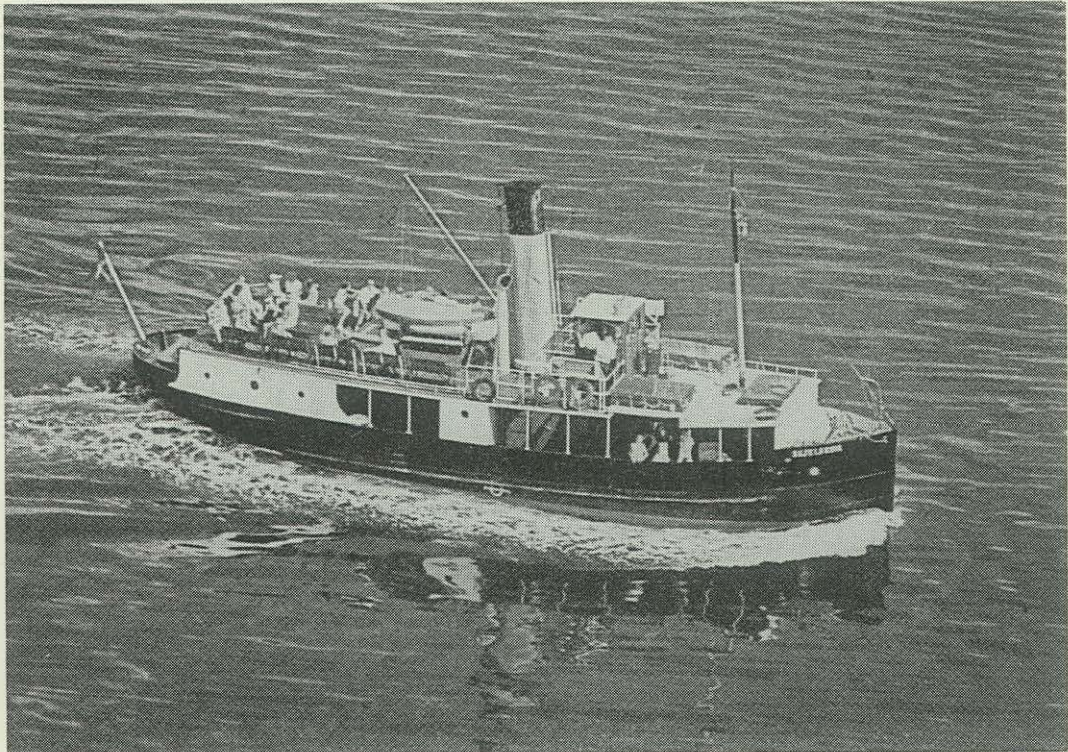




## *Marinestuerne* I RUDKØBING EKSISTERER DEN ENDNU

Rudkøbing-afdelingen af Marineforeningen – en af landets ældste – ligger i dvale for tiden, men marinestuen i Restaurant Ørsted eksisterer endnu. Med mellemrum samles her de sidste bestyrelsesmedlemmer og drøfter mulighederne for en genoplivelse af aktiviteten. – En del af effekterne er opmagasineret, men stuen har stadig attraktioner, bl. a. syv originale tegninger af danske orlogsskibe i forskellige situationer under manøvrering. De stammer fra en bog, som i 1827 tilhørte Jacob Hansen Wass i Dragør. Bogen må dog være ældre, og kunstneren er ukendt. – En iøjnefaldende dekoration er flagspillet, hvis fod er dannet af fire minehorn, som kan tjene til blomstervaser (nederst t.v.). Den er udført af maskinmester Aas fra minelæggeren „Langeland“. – På billedet nederst til højre sidder formanden, skibsbygger Jacob Wass, med to af de prene, som afdøde skibsfører S. H. Sørensen fremstillede til opmuntring for danske maritime traditioner.





S/S „Skjelskjør“. Foto: Aerodan.

## Om gamle skibes bevarelse

Drager man sammenligning mellem den indsats, der er vist i de senere år i Danmark for bevarelse af gamle huse og gamle skibe, får man et af beviserne for, at de maritime interesser ikke har særlig stor udbredelse.

Vældige summer af offentlige og private midler må være investeret i Frilandsmuseet i Kongens Lyngby, i Den gamle By i Århus, i Den fynske Landsby i Odense, i slotte, bykvarterer og tusinder af enkelte bygningsværker i hele landet. Imens har vi måttet se grønlandsbriggen „Hvalfisken“ blive hugget ned til malerpram, fregatten „Jylland“ ligger og rådner som flydende skur i Ebeltoft, og de sidste af vore skonnerter forsvinder én efter én – opkøbt af udlændinge og ombygget til lystfartøjer.

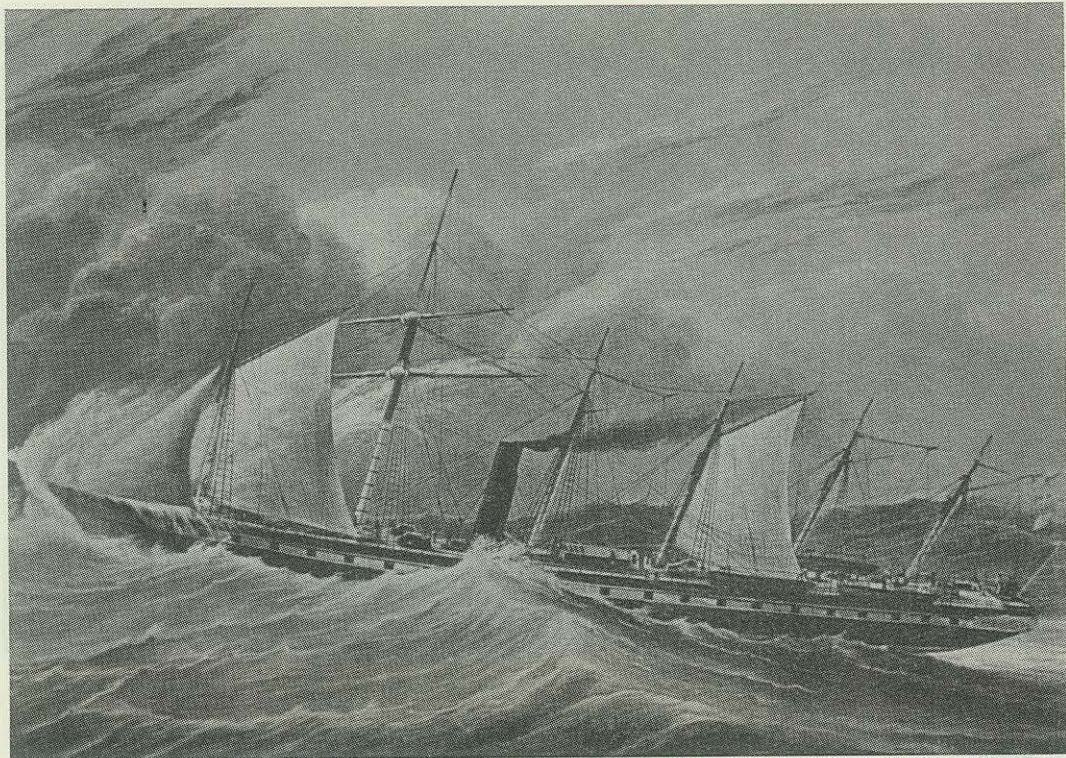
Den lille flok entusiaster, som har bevaret kærligheden til Danmarks søhistoriske minder, ligger ikke på den lade side, og trods manglende forståelse hos statens bevilligende myndigheder kæmper de stædigt for deres sag, hverver proselytter, indsamler mange

småbeløb, spytter selv i bøssen og spytter i næverne, når rusthammer og malerpensel skal svinges.

Sådan greb man sagen an i Dansk Veteranskibsklub, som blev stiftet i 1963, og som reddede den lille gamle damper „Skjelskjør“ fra ophugning. Af ældre dato er foreningen Fregatten Jyllands Venner, der gennem årene har gjort et stort arbejde. Alligevel rækker det i øjeblikket kun til lige akkurat at holde vraget flydende.

Enkelte af vore sidste små gamle sejlskuder er bevaret under dansk flag som lystfartøjer eller øvelsesskibe, bl. a. galeasen „Brus“, der sejler for F.D.F.s Søkorps i København, og skonnerten „Fulton“, der drives af Nationalmuseets Skibsudvalg og tager skoleklasser på ferietogter.

Også „Fulton“ har nu fået et støttende venneskab, men Nationalmuseet havde næppe turdet påbegynde dette projekt uden den første store gave på 100.000 kroner fra firmaet Fisker og Nielsen. På samme måde ligger der betydelige private donationer



S/S „Great Britain“ som firemaster i 1852.

bag ved bjergningen af vikingskibene i Roskilde fjord.

Det synes dog at være „peanuts“, når man ser de projekter, man har givet sig i kast med i andre lande. Her får man indtryk af anderledes bredde i interessen og virkeligt format over offerviljen. Store skibe restaureres, konserveres og gør tjeneste som søfartsmuseer, stationære skoleskibe eller lignende.

I England har mange mindre institutioner i tidens løb virket for bevarelse af maritime minder. I de seneste år er interessen vokset så stærkt, at man har kunnet oprette en „National Maritime Trust“ hvis ærespræsident er Hans Kongelige Højhed hertugen af Edinburgh og hvis opgave er at bevare gamle engelske skibe af historisk værdi. Man har sat sig det mål at indsamle to millioner pund sterling til dette formål, og ca. en trediedel af dette beløb er allerede kommet ind.

Maritime Trust har allerede reddet mindst fire mindre skibe, nemlig en thamesbarge, en topsejlskon- nert, en trawler og et mindre fiskefartøj.

Ligeledes har Maritime Trust været medvirkende til at redde et af de største britiske maritime kle- nodier, som er nærmere omtale værd :

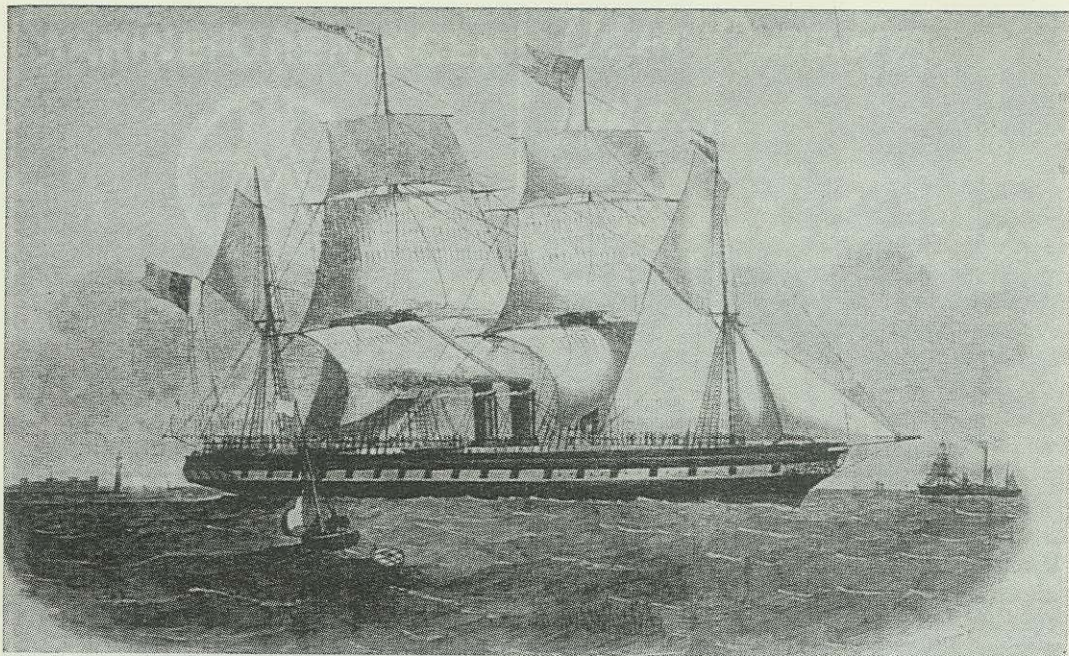
#### FØRST OG STØRST – NU ET AF DE SIDSTE

Et af de skibe, som satte adskillige milepæle i sø- fartens historie, vendte sidste år tilbage til sit udgangspunkt. Vraget af jernskibet „Great Britain“ ankom i juni 1970 – båret af en ponton – til mun- dingen af floden Avon. Senere blev det fra Avon- mouth bugseret op til Great Western Dock i Bristol, hvorfra det blev søsat 127 år tidligere.

Til de faktorer, som gør „Great Britain“ bemær- kelsesværdig må regnes soliditeten af skibets skrog, som kunne holde til den ret ublide medfart under bjærgningen og de mange tusinde sømils transport på en ponton fra Falklandsøerne til England. Endda kunne det blive tætnet så godt, at skroget alene kunne flyde det sidste stykke gennem Avonfloden.

„Great Britain“ var ved sin søsætning i 1843 ver- dens største skib. På en tid, hvor kun ganske få skibe var over 1000 tons, blev denne gigant på mere end 3500 tons betragtet som et vidunder af ingeniør- kunst. Hertil kom, at det var et af de første skibe bygget af jern – faktisk det første store søgående jernskib. Endelig var „Great Britain“ det første oceangående dampskib, som blev fremdrevet af skrue.

Konstruktør og bygmester var Isambard Kingdom Brunel, som vel nok bedst huskes for sin konstruk-



S/S „Great Britain“ som nybygning i 1845.

tion af den endnu større „Great Eastern“ en halv snes år senere.

Brunel foreslog allerede i 1835 ingeniørerne fra jernbaneselskabet „Great Western Railway“ at „forlænge“ jernbanelinien med en dampskibslinie, som skulle gå fra Bristol til New York. Man gik ind på ideen, og resultatet blev bygningen af „Great Western“, et træskib fremdrevet ved skovlhjul. Dette var det første dampskib, som blev sat i fast rutefart frem og tilbage over Atlanterhavet.

Kort efter, at „Great Western“ i 1838 var sat i fart for Great Western Steamship Company, henvendte selskabets ledelse sig til Brunel for at få konstrueret et langt større skib til atlantehavsruten. På grund af størrelsen valgte man jern som materiale, og selv om Brunel oprindeligt havde tegnet skibet som hjuldamper, blev planerne ændret til fremdriving ved skruer, efter at man havde haft lejlighed til at overvære de vellykkede prøvesejladser med dampskonnerten „Archimedes“, som var udstyret med en skruer konstrueret af Francis Smith.

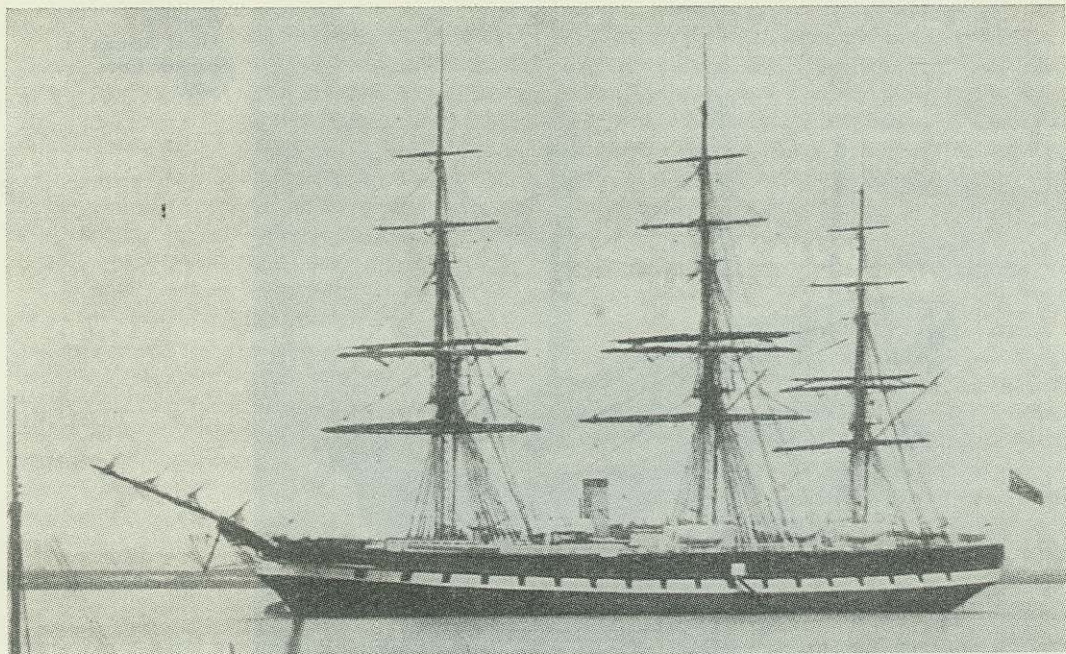
Kølen til „Great Britain“ blev strakt 1839 i en tørdok, og bygningen tog fire år. Skroget var 289 fod langt, 50 fod og 6 tommer bredt, 32 fod og 6 tommer dybt med en dybgang på 18 fod. Deplacementet var 3618 tons. Andre kilder angiver skibets størrelse til henholdsvis 3450 og 3270 bruttoregistertons. Der var plads til 1200 tons ladning og 250 passagerer. Til disse var bl. a. indrettet 64 luksus-

kahytter, saloner og et musikværelse. Skibets første maskineri, der var angivet til 1000 nominelle hestekræfter ved 9 knob og 2000 indicerede hestekræfter ved 12 knobs fart, var koblet til skruerakslen ved en endeløs kæde, og den første skruer havde 6 blade. Dampkedlen, der havde 24 fyr, slugte 64 tons kul i døgnet.

Trods det forholdsvis kraftige maskineri blev skibet alligevel forsynet med en ret betydelig sejlmaskineri bestående af seks skonnertriggede master med stående gafler. Stormasten (nummer to forfra) var betydeligt større end de øvrige master og rigget med to råsejl.

Søsætningen af denne kæmpe fandt ikke sted uden visse fødselsvanskeligheder. I juli 1843 blev dokken fyldt med vand, og skibet flød smukt. Det blev derefter forsynet med maskiner og udrustning, og det viste sig nu, at det lå for dybt til at komme ud gennem dokporten. Man måtte fjerne en del af dokkens murværk, før skibet kunne flyde ud i Avonfloden den 13. december 1844. 24. januar 1845 skulle skibet afsejle på sin prøvetur til Themsen, og da ankrene skulle hives op, viste det sig, at et af dem havde fisket vraget af en skonnert, som var sunket seks uger tidligere. Dette gav en betydelig forsinkelse, så man ikke nåede frem til Themsen før en ventet storm brød løs. 27. januar ankrede „Great Britain“ ud for Blackwall efter at have haft en kollision med en kulbrig.





S/S „Great Britain“ som tremaster ved Gravesend i 1875.

I april 1845 blev giganten inspiceret af Hendes Majestæt Dronning Victoria, Londons borgmester og andre notabiliteter, som udtrykte deres beundring bl. a. over skibets enorme længde. Et par måneder efter var det sejlklart, og jomfrurejsen til U.S.A. startede 26. juli 1845 med 60 passagerer og 600 tons ladning. Strækningen på 3300 sømil til New York blev tilbagelagt på 14 dage og 21 timer, hvilket ikke var særligt imponerende i sammenligning med andre dampskibes præstationer på den tid. Tilbage-rejsen fra New York til England tog én dag mindre, idet skibet blev hjulpet af vestenvindene.

I vintermånederne blev skibet lagt op, og man benyttede denne tid til at forbedre maskineriets koblingsystem og at udskifte den seksbladede skrue med en firebladet. Desuden blev antallet af master reduceret fra seks til fem, og skibet blev forsynet med 100 fod lange slingrekøle for at reducere de stærke rulninger.

Ændringerne gav tilfredsstillende resultat, men man kom ikke til at nyde godt af dem ret længe. Den 22. september 1846 strandede „Great Britain“ i Dundrum Bay på Irlands nordøstkyst nær ved Belfast. Årsagen til strandingen viste sig at være et nyoprettet fyr, som ikke var angivet på skibets søkort. Da dette søkort var anskaffet under den forudsætning, at det var ajourført til 1846, gav det anledning til henvendelse fra redere og søforsikrings-selskaber til lovgivningsmyndighederne om at indføre

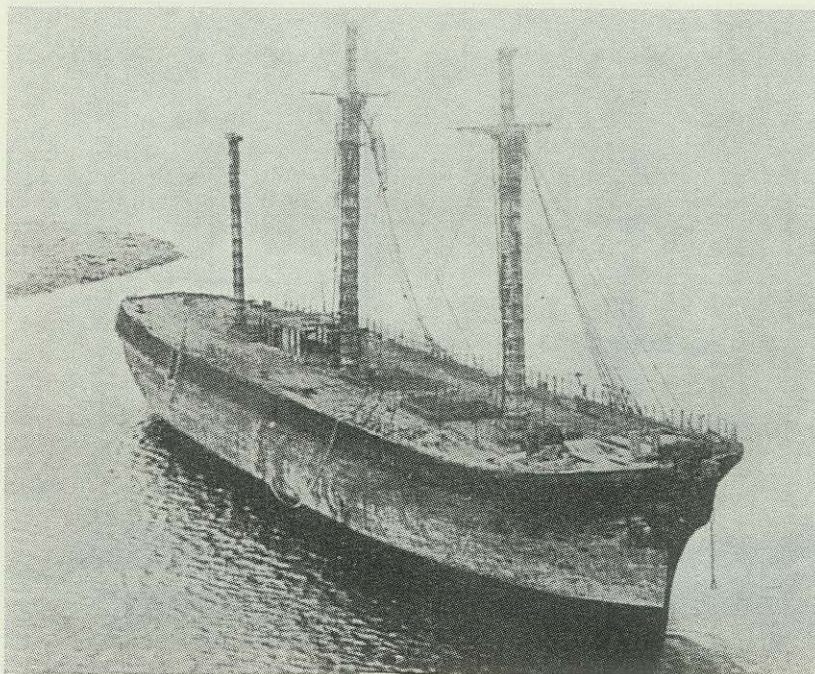
hårde bøder for at sælge søkort, som ikke var behørigt ajourførte af autoriserede eksperter.

Det viste sig, at „Great Britain“ var et ualmindeligt solidt skib. Brunel rejste selv til Dundrum Bay og sørgede for, at det blev sikret på stedet for vinteren, og det følgende forår blev det bjærgtet uden at skroget havde lidt synderlig skade. Rederiet havde imidlertid lidt store tab, og kunne ikke magte en genudrustning. Skibet blev i 1850 solgt til firmaet Gibbs, Bright & Co. i Liverpool for 24000 pund sterling. De nye ejere lod skibet ombygge og indrette til emigrantfarten på Australien. Det havde nu kun fire master, og to skorstenene var placeret ved siden af hinanden.

I 1852 udførte skibet for sidste gang en rundrejse frem og tilbage over Atlanterhavet, hvorefter det blev sendt til Melbourne med 630 passagerer og en million pund sterling i guld- og sølvmonter, den første af 32 sådanne rejser gennem en periode på 25 år, kun afbrudt af tjeneste som troppetransport under Krimkrigen og det store indiske oprør.

I 1855 gennemgik „Great Britain“ endnu en ombygning og optrådte derefter med kun tre master og en enkelt skorsten. Det var med denne rigning skibet gennem den følgende snes år blev populært som passagerskib i farten på Australien.

I 1875 var det blevet et gammelt skib. Det blev lagt op og udbudt til salg. Flere gange skiftede det ejer, og i 1882 blev det erhvervet af firmaet A.

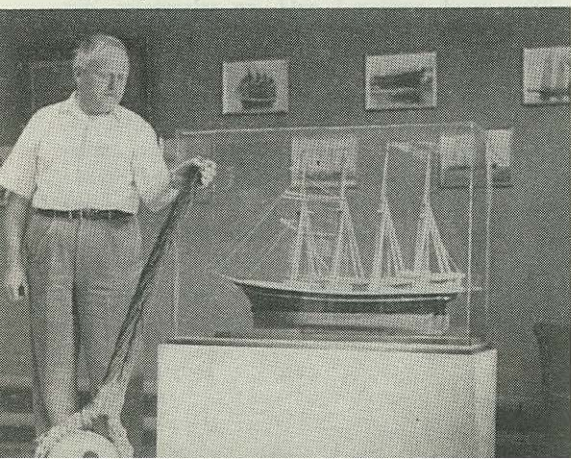


Vraget af  
„Great Britain“ i  
Sparrow Cove  
1969.

Biggs Sons & Co., som lod maskinen pille ud af det. Skroget blev beklædt med træ, men rigningen som en vældig tremastet fuldrigger forblev uændret. For sine nye ejere gjorde „Great Britain“ to rejser rundt Kap Horn til San Francisco. Den tredje rejse, påbegyndt 6. februar 1886, skulle gå fra Pennarth til Panama på vestkysten af Centralamerika, men ud for Kap Horn løb skibet ind i en voldsom storm og mistede en del af rigningen. Kursen blev sat mod Port Stanley på Falklandsøerne, hvortil skibet ankom 25. maj 1886, og hvor det skulle få lov til at blive i de følgende 84 år.

„Great Britain“ blev i Port Stanley kondemneret og solgt til Falkland Islands Company. Det blev

Frode Holm-Petersen i Søfartsmuseet, Troense, med en stump af vantet og en jomfru fra „Great Britain“.



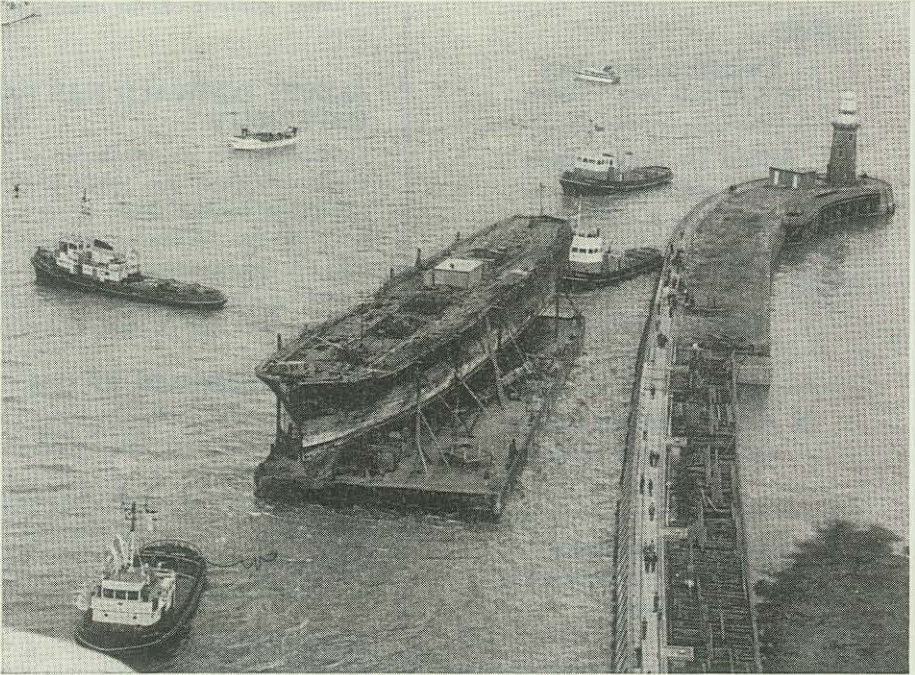
ankret op og benyttet til oplagring af uld og kul. Gennem mere end 50 år lå skibet forankret i havnen, indtil det begyndte at knibe med at holde det tæt. På den tid arbejdede man allerede med tanken om at få skibet restaureret på grund af dets historiske værdi, og Falkland Islands Company tilbød skibet som gave til den britiske regering. Der kom dog ikke noget ud af restaureringsplanerne, og i 1937 blev „Great Britain“ slæbt uden for havnen og landsat i den lille vig Sparrow Cove.

Med mellemrum har man taget restaureringsplanerne frem og luftet dem, men det synes, som om englændernes interesse for skibet først rigtigt blev stimuleret, efter at amerikanerne var begyndt at inere sig for sagen, og efter at det ene smukke gamle sejlskib efter det andet er blevet bjærget til amerikanske havne og genopbygget takket være gode dollars.

I 1969 fik englænderne imidlertid taget sig sammen, tilsyneladende takket være koordinering af tre faktorer: Den nystartede National Maritime Trust, samt et ligeledes nystartet Brunel Society, som har til opgave at dyrke mindet om den berømte ingeniør. Den vigtigste faktor var dog formentlig den velhavende ejendomsmægler på Bahamaøerne, Mr. Jack Hayward, som stillede 150.000 £ til rådighed, for at „Great Britain“ kunne komme tilbage til England.

I 1957 blev „Great Britain“ besøgt af søfartshistorikeren Frode Holm-Petersen. Han hjemførte som trofæ til søfartssamlingerne ved Svendborgsund en

„Great Britain“ ankommer til Avonmouth i juni 1970.



pokkenholts-jomfru, der sandsynligvis er fremstillet ca. 1840 og en stump jernwire fra skibets rigning, som formentlig blev fornyet i 1882.

Beretningen om hvorledes det 127 år gamle skibskrog i løbet af få måneder blev tætnet, hævet og placeret på pontonen „Mullusz“ er en historie for sig selv. 23. april 1970 lå „Great Britain“ solidt fastsurret oven på den firkantede ponton og under en kort højtidelighed blev vraget overgivet til bjærgningselskabets varetægt af Sir Cosmo Haskard, guvernør for Falklandsøerne. Den følgende dag startede bugserbåden „Varius“ slæbningen over den første etape til Montevideo, hvortil man ankom efter en halv snes dages rejse. 6. maj påbegyndtes den

spændende 700 sømil lange rejse fra Montevideo til Bristol, og efter 40 dages sejlads ankom man i god behold til Avon floden.

Bjærgningen har kostet mange penge, men langt flere vil det koste at bringe skibet tilbage til sin oprindelige skikkelse. Endnu synes det ikke helt afgjort, hvorvidt man med „den oprindelige skikkelse“ mener seksmasteren fra 1845, den femmastede passagerbåd fra atlantehavsfarten, den firemastede emigrantdamper fra australienfarten eller den tremastede fuldrigger, der måtte give op under sit tredje forsøg på at runde Kap Horn. Højest sandsynligt vil „Great Britain“ dog genopstå som en kopi af 1845-udgaven.

*Kaj Lund.*

## Fra hovedbestyrelsen

### NORDISK KAMMERATSKABSSTÆVNE

Det XIII nordiske militære kammeratskabsstævne fandt i år sted på Jørstadmoen i hjertet af Norge fra 17. til 20. juni. Ca. 250 soldaterkammerater fra Finland, Norge, Sverige og Danmark havde her sat hinanden stævne, og mange frugtbare tanker og meninger udveksledes i de tre dage, stævnet varede. Stævnet var fortræffeligt tilrettelagt med bl. a. ture til højfjeldet og Gudbrandsdalen, og som et nyt

indslag ved disse stævner var indlagt en nationskonkurrence i pistolskydning. Denne vandtes overraskende af Danmark foran Sverige, Finland og Norge. Kammeraterne fra flyvevåbnets Soldaterforening gjorde sig her smukt gældende.

Ved den afsluttende festmiddag præsiderede Norges forsvarschef AD F. H. Johannesen og regionschefen GN P. M. Strande. Fra Marineforeningen deltog formanden KK K. Hertz med flere hovedbestyrelsesmedlemmer.

### Bornholm

**Skibsproviertering**  
John Hintzes enke - Rønne

---

**Alfred Th. Haagensen**  
Juveller, guldsmed & gravør  
Store Torv 8 - Tlf. 270

---

### Esbjerg

**Claus Sørensen**  
Esbjerg

---

**H. J. Christensen & Søn**  
Vådbinderi og tovtørreri  
Esbjerg

---

**„Hotel Spangsbjerg“**  
Mødested for Marineforeningens  
medlemmer

Esbjerg Tlf. (051) 2 17 55

---

### Frederikshavn

**Electra I/S**  
Elektroinstallatørfirma  
Tlf. 42 02 39

Danmarksgade 38 Frederikshavn

---

**Johan Damsgaard**  
Kolonial & skibshandel  
Tlf. 42 26 22 Frederikshavn

---

**P. Conradsen**  
Teknisk maskinforretning  
Skibsartikler - Olie  
Tlf. \*42 09 00

---

**Einar Sørensen & Co.**  
Stevadore  
Tlf. \*42 14 00  
Havnegade 11 Frederikshavn

---

### Fyn

**Aktieselskabet**  
**Svendborg Skibsværft**

---

**Carl Antonsen**  
Guld- og sølvsmed

Næste nordiske stævne finder sted i Finland i 1974.

### **ALBERT ECHWALD HAR PASSERET CAPE SIXTY**

Hovedbestyrelsen og redaktionen af U.D. slutter op blandt de mange, som hylder pioneren på Marineforeningens nordlige front. Albert Echwald, formand for Godthåbs afdeling og repræsentant for Distrikt XIII i hovedbestyrelsen, fyldte 60 år den 12. juli.

Lynbiografi: A. E. har i tidens løb slået mange brød op, både små og store, og han fik dem bagt.

### **NÆSTE NUMMER AF U.D.**

Stof, som ønskes medtaget i næste nummer af „Under Dannebrog“, må være redaktionen i hænde senest 1. oktober.

De afdelinger, som måtte ønske nogle ekstra eksemplarer af bladet til nye medlemmer eller til særlige propagandaformål, bedes rekvirere disse i god tid.

Et begrænset antal ældre numre er til rådighed.

### **MEDLEMSTALLET**

Foreningen havde pr. 1. juli 8.872 medlemmer.

### **RESTATANTER**

Hovedkassereren må med beklagelse konstatere, at adskillige afdelinger endnu ikke har indbetalt første halvårskontingent til hovedkontoret. Årsagen kan måske være den, at medlemmerne ikke har afviklet deres kontingentindbetaling til afdelingen, og det er jo kedeligt. Se nu at få betalt det kontingent, så vi kan få økonomien op på mærkerne.

### **SØVÆRNETS ATLETIKKONKUR- RENCER 1971**

Marineforeningens hovedbestyrelses præmier til de tre bedste spydkastere tilfaldt henholdsvis oversergent F. L. Jensen, oversergent J. K. Sørensen og oversergent O. F. Hansen.

### **SENDEMANDSMØDET 1971**

Sendemandsmødet 1971 afholdtes i Frederikshavn i dagene 8.-9. maj. Ved samme lejlighed fejrede Frederikshavns afdelingen sit 50 års jubilæum.

Allerede lørdag formiddag ankom de første sendemænd til byen, og kl. 10.00 var afdelingen vært ved en reception i marinestuen i restaurant „Vinkælderen“. Mange benyttede lejligheden til at lykønske afdelingen på dagen, og stemningen var god.

Om aftenen var arrangeret festmiddag i restaurant „Møllehuset“, hvor Frederikshavns formand, Georg Petersen bør velkommen til de fremmødte sende-

mænd og afdelingens gæster, blandt hvilke var chefen for Flådestation Frederikshavn. Efter en dejlig middag blev ballet åbnet, og man dansede til kl. ca. 1, kun afbrudt af en nydelig danseopvisning.

Sendemandsmødet om søndagen begyndte kl. 09.00. Til dirigent valgtes orlogskaptajn Jens Kaj Olsen, der har erfaring i dette job. Formanden åbnede mødet med at takke sendemændene for godt opmøde. Til H. M. Kong Frederik IX og chefen for Søværnet sendtes en telegrafisk hilsen, der blev besvaret inden mødet sluttede. Efter at have takket Frederikshavn for værtsskabet indledte formanden sin årsberetning med at mindes de af vore kammerater, der gik bort i løbet af det sidste år.

Pr. 1. maj 1971 talte foreningen 8915 medlemmer imod 9175 sidste år fordelt på 87 afdelinger, og formanden kom derefter ind på de forskellige årsager til, at det for mange afdelinger er svært at holde den gående. Konkurrencen fra andre sider er stor, men det er glædeligt at der trods dette er afdelinger i stærk fremdrift. Det er vigtigt, at man i bestyrelserne sørger for kontinuiteten, således at de yngre drages med ind i bestyrelsesarbejdet for derved efterhånden at kunne tage over fra de ældre.

Af begivenheder i årets løb fremhævedes hovedkontorets flytning fra Havnegade til Bredgade, Mindefesten i Fredericia 6. juli, hvor Søværnet og foreningen var repræsenteret, og jubilarstævnet 30. august, hvor vi havde den glæde at se den nye formand for Norges Orlogsforbund. Endvidere har foreningen været repræsenteret ved 250-års dagen for Tordenskjolds død, hvor der 12. november blev afholdt en mindehøjtidelighed i Holmens kirke.

Formanden meddelte derefter, at statutterne for foreningens emblemer og tegn nu er vedtaget af hovedbestyrelsen og udsendes til afdelingerne. Endvidere vil retningslinier for opnåelse af tilskud fra „Soldatens og Orlogsgastens Fond“ blive udsendt.

Af forestående begivenheder omtaltes det nordiske kammeratskabsstævne i Norge fra 17. til 20. juni, Skanderborg afdelings 25 års jubilæum den 16. august, Skagen afdelings 50 års jubilæum den 25. juli (fejres i november) og Hadsund afdelings 50 års jubilæum 16. januar 1972.

Til slut takkede formanden bestyrelserne rundt om i landet for det arbejde, der i årets løb er blevet udført til gavn for afdelingen og Marineforeningen, hvorefter årsberetningen blev godkendt.

Det reviderede årsregnskab blev på grund af hovedkassererens fravær aflagt af formanden, og dette blev efter enkelte kommentarer ligeledes godkendt.

Under indkomne forslag var Bornholm blevet foreslået som mødested for Sendemandsmødet 1972, hvilket blev vedtaget med akklamation. Næste punkt på

dagsordenen blev effektueret af formanden, som udnævnte dirigenten, orlogskaptajn Jens Kaj Olsen, til æresmedlem af Marineforeningen som en tak for de mange år, hvor J.K.O. har bestridt det til tider svære hverv som dirigent ved vore sendemandsmøder. – (Voldsom akklamation!)

Ved valg til hovedbestyrelsen meddelte formanden, at man netop havde modtaget meddelelse om, at Strangholt fra distrikt III har trukket sig tilbage, og til ny repræsentant er valgt E. Thaarup. Distrikt IV har ligeledes skiftet ud, idet Bent Hansen midt i en periode har afløst E. Nielsen. I distrikterne V, XII og XIII er der genvalg, og hovedbestyrelsen har herefter følgende sammensætning:

Formand: Kommandørkaptajn K. Hertz, København.

Næstformand: Underdirektør Worm Petersen, Frederiksberg.

Landssekretær: Assistent Kurt Flatau, København.

Hovedkasserer: Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, Gentofte.

Distrikt I, Storkøbenhavn: Boghandler O. Reumert, København.

Distrikt II, Sjælland N: Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk.

Distrikt III, Sjælland V: Repræsentant E. Thaarup, Nykøbbel, Slagelse.

Distrikt IV; Sjælland S: Elektriker Bent Hansen, Haslev.

Distrikt V, Bornholm: Kaptajn C. Thomsen, Rønne.

Distrikt VI, Lolland-Falster: Forretningsfører E. Semberg, Nakskov.

Distrikt VII, Fyn: Ingeniør E. Fylling, Odense.

Distrikt VIII, Jylland SE: Fabrikant M. Burchardt, Kolding.

Distrikt IX, Jylland SV: Direktør Knud Schrøder, Esbjerg.

Distrikt X, Jylland M: Omsorgskonsulent E. Schytte Hansen, Randers.

Distrikt XI, Jylland NV: Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig.

Distrikt XII, Jylland N: Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn.

Distrikt XIII, Oversøisk: Bagermester A. Echwald Godthåb, Grønland.

Til revisor og revisorsuppleant blev valgt henholdsvis inspektør O. Mægård, og direktør V. Thomsen.

Under eventuelt kom der mange gode forslag og ideer, som hovedbestyrelsen tog til efterretning. Til slut takkede dirigenten for den „pæne opførelse“ og blev selv takket for udmærket ledelse af mødet, hvorefter deltagerne samledes med deres damer til en hyggelig frokost. *Landssekretæren.*

**Otto Suenson & Co.**

Dr. Tværgade 7 Tlf. (01) 14 04 82

Grundlagt 1880

Vinforretning

Lager af cigarer

Lev. til Officersforeningen og  
Søofficersforeningen**Højgaard & Schultz A/S**

Civilingeniører og entreprenører

Hovedkontor:

Ewaldsgade 9 - København N.

**J. Chr. Andersen****OST**

Vimmelskaflet 41 - 1161 København K.

Tlf. (01) \*12 13 45

**Jesper Christensen & Co.**

Vin en gros

Nørregade 28 - København K.

**A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise****HEDE NIELSEN <sup>1/6</sup>**

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

**Ronald Andersen**

Aut. kølefirma - Tlf. 13 35 23 - Aalborg

# Fra afdelingerne

**BORNHOLM**

35 medlemmer deltog 22. maj i forårsudflugten med bus „ud i det blå“. Den officielle afslutning fandt sted på Stammershalde med god mad og en svingom, men Vilhelm Andersen røber, at den egentlige afslutning først fandt sted ved hjemkomsten kl. 3 om natten.

Afdelingen har mistet et af sine trofaste medlemmer, pensioneret togfører Axel Holm, som var med til at stifte afdelingen i Rønne i august 1922, og som i mange år sad i bestyrelsen. - Axel Holm var æresmedlem i ordets egentlige forstand.

**DISTRIKT IV**

15 medlemmer fra afdelingerne i Haslev, Stevns, Skelshør, Vordingborg og Næstved deltog i mødet 14. marts i marinestuen i Næstved, hvor kontorbestyrer E. Nielsen meddelte at han ikke ønskede at fortsætte som formand. Som ny distriktrepræsentant valgtes el-installatør Bent Hansen, der er formand for Haslev afdeling. Fra samtlige afdelinger gav man udtryk for anerkendelse af det store arbejde, kontorbestyrer E. Nielsen har udført som distriktrepræsentant og medlem af Marineforeningens hovedbestyrelse.

**ESBJERG**

Lidt forsinket har vi modtaget meddelelse om, at afdelingens æresmedlem Gustav Halgren fyldte 75 år den 10. juni. Halgren har været medlem af afdelingen i 40 år.

**FREDERIKSVÆRK (Ankeret på torvet)**

Hans Pedersen oplyser, at marineforeningens Frederiksværk-afdeling har været fremme i offentlighedens lys i forbindelse med placeringen af et maritimt var-tegn på byens torv. For 15 år siden fandt et sten-fiskerfartøj et gammelt anker, da man arbejdede med materialer til den nye mole. Daværende havnefoged (nu overtoldvagtimester) Aage Christensen, som er medlem af Marineforeningen, overtog ankeret og havde det i nogen tid stående på Gl. Havn. Senere blev ankeret skænket til Marineforeningens afdeling, som skønnede, at torvet ville være en mere egnet plads. Ankerstokken er naturligvis ikke den originale. Kommunen har leveret tømmer til en ny ankerstok. Ankeret er aldersbestemt til at være fra slutningen af 1700-tallet.

Afdelingen gratulerer sit æresmedlem orlogskap-tajn J. K. Olsen, der også er blevet udnævnt til

æresmedlem af hovedforeningen. Desuden lykønskes overlæge Holm Petersen, 26/7 60 år. Pensionist Henri Jørgensen, 8/7 65 år. Blikkenslagermester Svend Aage Olsen, 14/6 25 års forretningsjubilæum.

## GILLELEJE

Afdelingen har mistet to af sine medlemmer: Svend Erik Bendzen, der har været med fra afdelingens start, og fiskeskipper Albert Klug, som gennem en årrække var afdelingens fanebærer.

## GLOSTRUP (atter nyt initiativ)

Her nøjes man ikke med at snakke om det, men fører de gode ideer ud i praksis. Som forberedelse til jubilarstævnet i slutningen af august har afdelingen allerede i juni gennemgået sine kartoteker og på grundlag af disse udsendt en påmindelse til alle jubilarer. Med denne følger en liste over alle afdelingens jubilarer, således at disse eventuelt kan kontakte hverandre og følges ad til stævnet.

26. maj fejrede man en særlig fest i marinestuen „Kahytten“ i anledning af, at afdelingen nu i 20 år havde nydt privat gæstfrihed i det dejlige lokale.

Afdelingen lykønsker Svend Børge Hansen, 15. august 60 år. Ejnar Petersen, 20. august 70 år. Ejnar Ipsen, 22. august 60 år.

## KERTEMINDE (Alle skyder med)

En vellykket fregatskydning afholdtes 20. maj i pavillon „Pax“. Afdelingen kan glæde sig over større og større tilslutning til disse arrangementer. Årsagen ligger nok gemt i det faktum, at man sørger for, at alle føler sig som deltagere. Denne dag var mandfolkene stået tidligt op og mødte frem 25 mand stærk for at sænke fregatten. Omkring frokosttid sluttede hustruer og kærester og børn sig til eskadren, og der blev afviklet konkurrencer i pilekast, serie-skydning for damer og skydning for børnene.

Under den efterfølgende skafning fik alle de bedste skytter overrakt præmier af skyttelaugets formand Svend Aage Henriksen.

## KØBENHAVN

Ved Søværnets atletikstævne havde Københavns afdeling udsat præmier til de to bedste præstationer i 400 m løb. Disse tilfaldt oversergent H. Seiring og overkonstabel L. Jørgensen. Den af afdelingen udsatte vandrepokal i atletik blev vundet af frømandskorpset.

## NÆSTVED (90 på sejltur)

Lørdag den 5. juni afholdtes sommerudflugt i samarbejde med afdelingerne fra Haslev, Præstø og Skælskør med ca. 90 deltagere. Turen gik til Agersø,

hvor man spiste på Agersøgård, lyttede til visdomsord fra forskellige talere og dansede, så gulvet var ved at bryde sammen. Alle var med, da man satte kursen hjemover med Stignæs-færgen.

Afdelingen gratulerer maskinmester Dichmann Sørensen, 7/9 60 år. Materialeforvalter Stephen Hansen, 13. november 60 år.

## RANDERS (dobbel tab)

To gange i løbet af juni måned indløb sorgens budskaber fra afdelingen.

For første gang i 40 år var Carl Emil Ovesen ikke med til sendemandsmødet denne sommer. Han har ellers været med til at præge disse sammenkomster ved sit lune og gode humør. Ved afdelingens 50 års jubilæum i 1969 blev han udnævnt til æresmedlem efter at have været medlem næsten lige så længe, heraf 25 år i bestyrelsen – altid på pletten. Han vil blive husket som en uforlignelig kammerat.

Kaptajn Caj Juul Møller, som afgik ved døden 8. juni, 67 år gammel var en venlig og trofast kammerat, der altid mødte til foreningens arrangementer, når han ikke var ude at sejle. Kaptajn Juul Møller førte i sin tid skonnerten „Vita“ og senere „Vian“ og andre skibe. Når han var hjemme, var han altid fast „admiral“ på fastelavnsbåden, når den sejlede gennem Randers' gader og samlede bidrag til Bombøssen og andre velgørende formål.

## SVENDBORG

Afdelingen gratulerer metalvarefabrikant C. I. Hansen, 3/10 70 år. Kabelmester Rasmus Rasmussen, 9/10 50 år. Snedkermester Theodor Winther, 15/11 60 år. Frugthandler C. L. Fallentin, 20/11 70 år.

## AARHUS

Afdelingen hilser og hylder fire fødselarer: telegrafist Jens Peder Thomassen, Kastrup, 29/9 75 år. Brygger Vagn Klæbel, 18/10 65 år. Maskinmester Holger E. Høybye, 30/11 80 år. P. C. Mouritzen, 11/9 80 år.



If you want to receive  
**free of charge**  
a catalogue with 24 pages  
and many pictures out of  
books on ships  
and weapons  
write to  
**J. F. LEHMANN'S VERLAG**  
D 8 München 21 Postfach



På illustrationerne gengives bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

## Ny maritim litteratur

**Handling Ropes and Lines Afloat.** Lüksusudgave af den lille håndbog „Knots and Lines“, som samme forlag udsendte for nogle år siden. Paul & Arthur Snyder præsenterer her en praktisk håndbog for sejlsportsfolk i håndtering af tovværk med fortrinlig instruktion og fremragende billeder. 104 s., £ 1,95 net., Nautical Publishing Co., Lymington.

**Hovercraft & Hydrofoils Work Like This.** Skrevet af Egon Larsen og illustreret af Charles Green foreligger en populær introduktion med redegørelse for en række systemer af moderne glidefartøjer og luftpudebåde, deres tekniske virkemåde og fremtidsmuligheder. 58 sider, 20 sh. netto, Dent & Sons, London.

**The Fore and Aft Rig in America.** Et studie af det langskibs-stillede sejl i amerikanske skibstyper fra midten af 1800-tallet op til 1927, da E. P. Morris første gang udsendte bogen. Den er rigt illustreret med gengivelser af fotos, malerier og skitser. 215 sider, \$ 15,00, Library Editions, New York.

**The Scooner that Came Home.** Den tremastede skonnert „C. A. Thayer“ blev for en halv snes år siden rekonstrueret og fik en permanent plads i San Francisco's havn. Harlan Trott fortæller om skibets tilblivelse under den danskfødte skibsbygmester Hans Dietlev Bendixen, om skonnertens rekonstruktion og dens sidste rejse. 117 s., ill., \$ 2,00 net., Cornell Maritime Press Cambridge, Maryland.

**The Master Diver and Underwater Sportsman.** Praktisk håndbog for professionelle dykkere såvel som amatører udarbejdet af kaptajn T. A. Hampton. Her behandles dykning med konventionel og moderne udstyr på dybt og lavt vand, svejsning, sprængstoffer, fiskeri og fotografering m. m. 200 sider, 50 sh. netto, David & Charles, Newton Abbot, Devon.

**Ocean Liners of the Past.** Genoptrykt efter et specialnummer af „The Shipbuilder“ fra 1907, suppleret med oplysninger, der fører op til tor-

pederingen af „Lusitania“ i 1915 og opbygningen af „Mauretania“ i 1934. 208 s., stort format, ca. 200 ill., 55 sh. net., Patrick Stephens, London.

**Brandbekæmpelse i skibe.** Håndbogen, der er udarbejdet af Chr. Knak Christensen og E. Ehrenreich Petersen, foreligger i en revideret udgave, der er udvidet på grundlag af den tekniske udvikling og indhøstede erfaringer fra de maritime skoler. 128 sider, illustreret, kr. 27,60, C. E. G. Gads Forlag.

**Glory of the Seas.** Den første bog i en serie: „American Maritime Library“, hvori Michael Jay Mjelde på grundlag af 12 års research fortæller om „Glory of the Seas“, den sidste klipper som blev bygget af Donald McKay. Illustrationerne er fremragende. 308 sider, \$ 9,95, udgivet i samarbejde med The Marine Historical Ass. af Wesleyan University Press, Middletown, Connecticut.

**The Catapulters and Merchant Aircraft Carriers.** Kenneth Poolman bringer en rigt illustreret beskrivelse af nogle skibstyper, som blev anvendt i den britiske handelsflådes forsvar mod luftangreb, bl. a. større handelsskibe udstyret med katalpult eller flyvedæk. 128 s., £ 2,50 net.

**The Commodores.** De første 65 års udvikling af den nordamerikanske marine efter frigørelsen fra Storbritannien. Leonard Cuttridge og J. D. Smith fortæller om de søofficerer, som havde ansvar for udviklingen, og om skærmydsler med pirater og med franske og britiske søstridskræfter. 340 s., ill. £ 3,25 net. Peter Davis, London.

**Ocean Salvage.** D. A. Koster bringer 10 dramatiske beretninger om mere eller mindre vellykkede bjergningsforetagender på dybt vand i nyere tid, bl. a. hævnningen af den tyske flåde i Scapa Flow, bjergning af undervandsbåde og eftersøgning af en brintbombe. Der indledes med et par kapitler om ældre og nyere bjergningsteknik. 195 s., £ 2,50 net. G. Duckworth & Co., London. William Kimber, London.

**The History of The Marconi Company.** M. J. Backer bringer en biografi af Guglielmo Marconi og gør i øvrigt rede for radiokommunikationens fremskridt fra det første trådløse signal over Atlanterhavet til transmission i farvetv via satellit. 412 s., £ 5,00 net. Methuen & Co., Ltd., London.

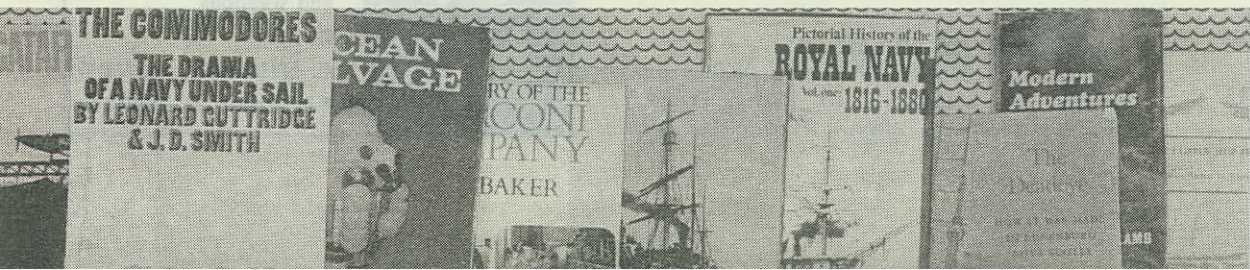
**The Great Ice Ship Bear.** En biografi af ishavsskibet „Bear“, som blev erhvervet af USA til arktiske ekspeditioner og patruljetjeneste samt ekspedition til Antarktis. Udarbejdet af R. Douglas og P. Burroughs. 104 s., ill., £ 1,60. D. Van Nostrand Co., London.

**Pictorial History of the Royal Navy 1816-1880.** Anthony J. Watts beskriver en periode, hvor den britiske flåde var den stærkeste i verden - overgangsperioden fra sejl til damp, fra træ til stål og fra presset til fast mandskab. Hovedvægten er lagt på fremragende illustrationer, hvoraf mange aldrig før har været vist i bogform. 144 s., 48 sh. net. Ian Allan, London.

**The Deadeye.** John M. Kochiss fortæller om vankruens forgænger „Jomfruen“ i almindelighed og om dens fremstilling i Lunenburg, Nova Scotia, i særdeleshed. En charmerende bog illustreret af John Lapresle. 42 sider, udgivet af Marine Historical Association, Mystic, Connecticut.

**Modern Adventures at Sea.** Jordomsejling, skibsbrand og bjergning af skibe og skatte fra havets bund indgår i de dramatiske beretninger om begivenheder på havet i nyere tid, samlet og bearbejdet af G. F. Lamp. 156 s., ill., 25 sh. net. George G. Harrap & Co., London.

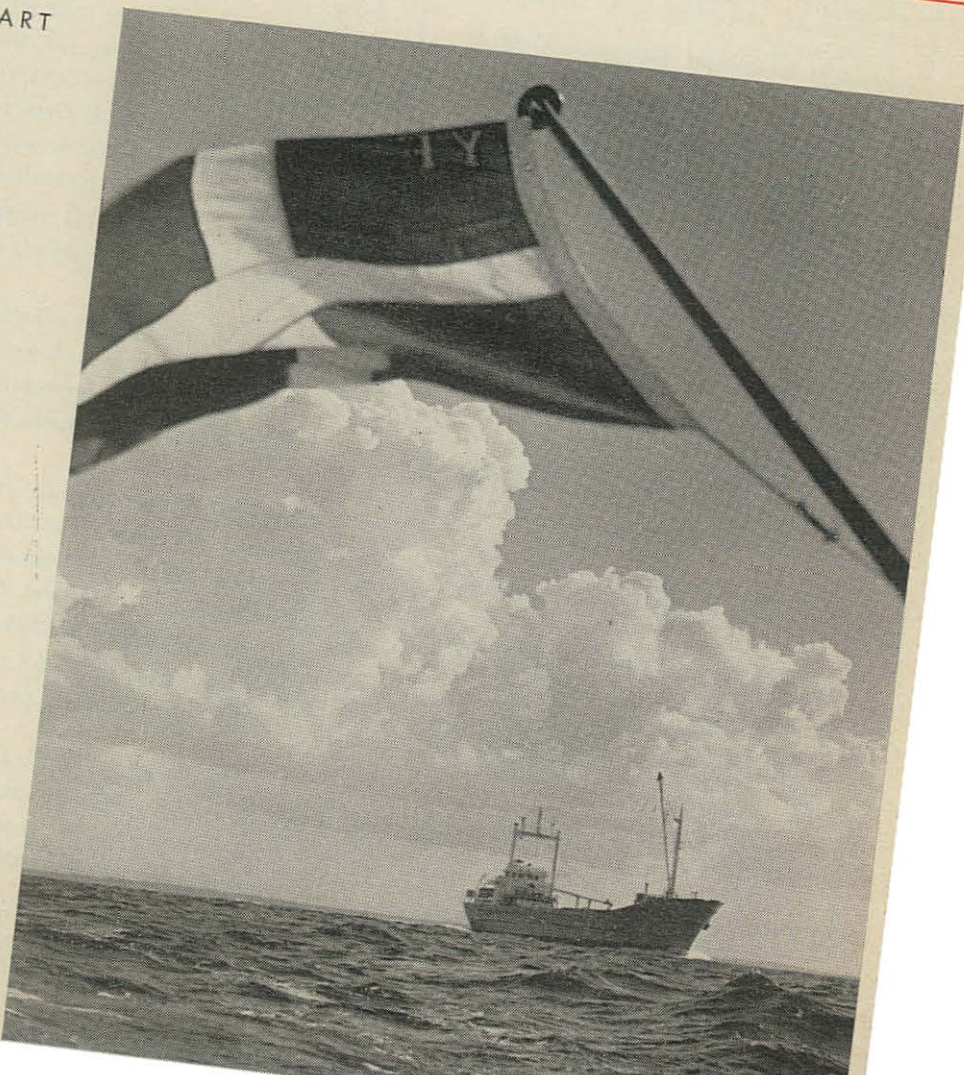
**The Clipper Ship Era.** Genoptryk fra 1910 af en eftersøgt klassiker, hvori kaptajn Arthur H. Clark giver et billede af sejlskibsperioden fra 1843 til 1869. Her er suppleret med 36 nye tegninger. 406 s., 95 sh. net. Patrick Stephens, London.





# UNDER DANNEBROG

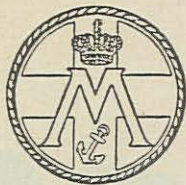
ORGAN FOR  
SØVÆRN OG SØFART



4

ANG

# MARINEFORENINGEN



*Æresformand Hans Majestæt Kong Frederik d. IX.* Foreningens formål er at styrke nationens interesse for søværnet og søfarten ved at samle danske mænd til fælles arbejde for denne sag samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem mænd, der har gjort tjeneste eller er tjenstgørende i søværnet.

## Hovedbestyrelse:

*Formand:* Kommandørkaptajn K. Hertz, København.

*Næstformand:* Underdirektør Svend Worm-Petersen, København.

*Landssekretær:* Assistent Kurt Flatau, København.

*Hovedkasserer:* Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, København.

Boghandler O. Reumert, København, Distr. I.

Cyklesmed F. Andreasen, Hillerød, Distr. II.

Premierløjtnant E. Thaarup, Slagelse, Distr. III.

Elmontør Bent Hansen, Haslev, Distr. IV.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.

Ingeniør E. D. Fylling, Odense, Distr. VII.

Fabrikant M. Burchardt, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

Omsorgskonsulent P. Schytte Hansen, Randers, Distr. X.

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig, Distr. XI.

Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn, Distr. XII.

Bagermester A. Echvald, Godthåb, Distr. XIII.

## Hovedkontor:

Marineforeningen, Bredgade 29,

1260 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10-15. Lørdag lukket.

Telefon (01) 15 28 86.

Postkonto nr. 1608.

## Under Dannebrog:

Medlemsblad for Marineforeningen, udgivet af

Dyva & Jeppesens forlag A/S.

*Redaktion:* Marineforeningen, Bredgade 29,

1260 København K. (se under hovedkontoret).

*Ansvarshavende redaktør:* Kaj Lund.

*Annonceekspedition:* Dyva & Jeppesens forlag A/S,

Grønnegade 33, 1107 København K.,

tlf. MI \*4180. Postgiro 920.

*Trykning:* Thejls A/S.

## Forsiden:

»Under Dannebrog«. Foto Kaj Lund.

# Kim's testamente

Ved årets jubilæarstævne den 29. august holdt orlogspræst Knud Hansen en andagt i forbindelse med nedlæggelsen af en krans ved mindesmærket for Søværnets personel, der faldt i 1940-45. Han udtalte bl.a.:

*»Jeg var en stor dreng i besættelsestiden og blev uundgåeligt draget med ind i min families interesse for modstandsbevægelsen. Med den dybeste smerte fulgte vi tabene. De faldne var faldet, for at vi kunne leve. Det vidste vi.*

*Året efter befrielsen blev jeg konfirmeret. Modtog mange gaver. Blandt dem var Kim's Breve. Den unge sømand, der satte sit land højere end sit eget liv. Disse uforglemmelige breve. Det sidste, han skrev til sin elskede inden henrettelsen, vil blive stående i dansk litteratur. I det eksemplar, jeg fik, stod der i lykønskningsen et digt af C. Hostrup. Digtet indeholder det, jeg vil sige til Dem i dag. Et lille digt; et let digt, fordi det er umiddelbart forståeligt og klart i sin formulering. Et svært digt, fordi det rummer så megen visdom, at man aldrig kan trænge til bunds i det.*

*»Ved at tro på livet erfares det,  
ved at elske livet forklares det,  
ved at vove livet forsvares det,  
ved at give livet bevares det.*

*Det, der erfares; det, der forklares; det, der forsvares; det, der bevares. Det er det uudsigelige! Det, der er så dyrebart, at der egentlig ikke kan findes ord for det. Og dog, det kunne der i den bestemte situation. Det var dengang for os vort land. Et land i nød, et land i sorg, et land i angst. Et besat land.*

*Vi lever i et frit land. Det er ikke en selvfølge. Vi lever i et frit land, fordi nogle valgte at dø for det. Dem vil vi mindes i dag. Det var Deres og mine kammerater.»*



## *Et blæsevejr for 50 år siden*

AF KAJ LUND

Teknikken fostrer det ene vidunder efter det andet. Menneskene vinder sejr på sejr over naturkræfterne, som vi føler os forpligtede til at tøjle og underlægge trykknapsystemer. Vort store, lysende mål er gennemført tryghed for det enkelte individ såvel som for gruppen i alle led af tilværelsen.

Nu og da får vi en påmindelse om, at den attråværdige frihed for frygt aldrig vil blive nået til fuldkommenhed. Vi kan gøre skibene stærkere, vi kan bygge digerne højere, vi kan forbedre sikkerhedstjenesten til lands og til søs. Vorherre har dog altid overraskelser i baghånden og reserver af naturkræfter, der kan sættes ind, når mennesket trænger til en påmindelse om sin lidenhed.

Ved Danmarks kyster kan man altid finde dystre eftermæler af sådanne lektioner. Et af dem er de rustne bundstokke af et skib, der

engang var verdens største tremastede fuldrigger, DITTON, bygget 1890 i Milford Haven til R. W. Layland i Liverpool. Den var norsk og hed BRAGDØ, da den på sin sidste rejse pløjede gennem revlerne ud for Harboøre og stod fast for godt.

Efteråret 1921 havde været normalt, men i slutningen af oktober jog en pludselig storm ned over det mellemste Skandinavien med en fart af 30 meter i sekundet.

Tagsten fløj folk om ørerne over hele Danmark, telefonpæle blev revet om, højspændingskabler blæste ned, skorstene styrtede sammen, og vejrmøller løb løbsk og brændte. Herning rapporterede snestorm og Struer en væltet mur i Socialdemokratens bygning.

Den orkanagtige storm, der kom fra nord og nordøst, piskede havet op og pressede vandet med sig. Ringkøbing Fjord blev delvis tørlagt i

6 timer. Til gengæld stod gader under vand i Horsens. I Odder blev flere kvaser sat helt op på molerne, og Ballens nye havn blev ødelagt.

Løsrevet tang fyldte fiskernes garn, der gik i drift og tog pælene med. En halv snes mindre skibe, skonnerter, galeaser og fiskekuttere strandede forskellige steder ved Danmarks kyster, og Det Forenede Dampskibsselskabs ULV-SUND sank med mand og mus ved Sjællands Odde. Stormen tog tre skonnerter og deres besætninger i Østersøen og en lodsskonnerter med ti mand i Nordsøen.

Fuldriggeren BRAGDØ havde redet blæsevejret af for små sejl i Sct. George Kanalen. Den var afsejlet fra Liverpool 21. oktober og skulle hjem til Kristianssand for oplægning. Den følgende uge bragte skiftende vinde af vekslende styrke, og det lykkedes for den 38-årige kaptajn Karlsen at føre skibet gennem Kanalen op i Nordsøen.

Man havde intet at frygte direkte af vind og sø. Der fandtes næppe en sejler med solidere skrog og sværere rig end BRAGDØ. De 1450 tons ballast, sand og sten, var stuvet betryggende med to forsvarlige langskibs skodder.

Man frygtede heller ikke landet. – Nok havde vestenvindene drevet skibet en del østover, og det stod klart, at med sit høje, lette skrog og rigningens kolossale vindfang kunne det ikke krydse op mod vejret. Men man befandt sig jo i god afstand fra land. Efter en observation søndag morgen den 1. november befandt skibet sig på ca. 56° og 40' nordlig bredde og 6° vestlig længde. Man havde vinden agten for tværs

Fuldriggeren BRAGDØ strandet ved Harbøre.



med nordøstlig kurs mod hjemmehavnen. Hvorfor tage lodskud, når man befandt sig et halvt hundrede sømil fra kysten?

Orkan nr. to kom lige så uventet som den første og denne gang fra nordvest.

Tagsten føg igen, gamle huse sank i grus, hestekøretøjer væltede i grøften, og vingerne blev revet af en mølle. Havet presseses ind i danske farvande og skabte stormflod, som ikke var set i mands minde. Diger sprængtes. 8.000 tønder land oversvømmedes i Lammefjord. Bandedriften standsedes flere steder i Nordjylland og på Nordfyn på grund af oversvømmelse.

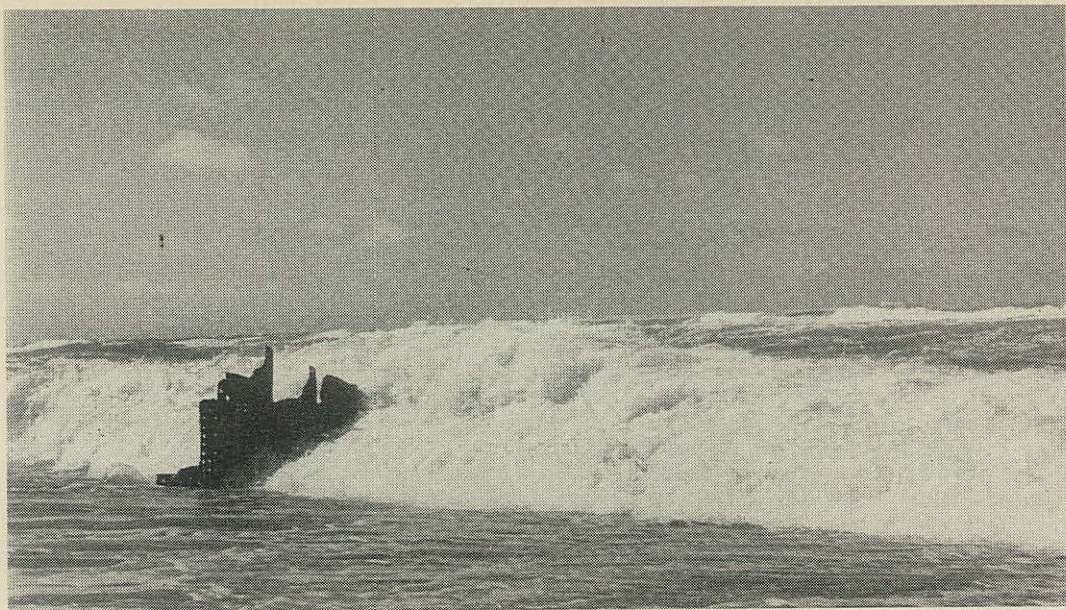
Havet gik ind i tusinder af brønde og i Høllerup-villaernes kældre. På Kalundborg-egnen måtte en familie vade fra hus og hjem i vand til armhulerne, overladende hønsene til druknedøden. Frederikssundbroen blev afbrudt, en mole i Gilleleje skred sammen, og promenaden fra Kronborg til det gamle glasværk forsvandt i havet.

Stormskader rapporteredes fra Norge og Sverige. I London stod kajerne under vand i Victoria Docks, i Helsingborg blev 400 meter havnemole revet bort. En passagerdamper kæntrade på Shelde-floden, HILDA forliste ved Karlskrona og BELGROVE vest for Lønstrup. En tysk galease drev for ankrene gennem Grøn-sund og rev telefonkablerne over, og et smuglerskib strandede på Langeland, hvor toldvæsenet beslaglagde 342 dunke sprit.

I fuldriggeren BRAGDØ observerede man land i læ.

Med forfærdelse konstateredes, at både observationer og bestik havde været fejlagtige. Brug af loddet i tide kunne have givet en advarsel. Nu var det for sent. Den orkanagtige storm gav enorm afdrift, så den beholdte kurs næppe var nærmere end 12 streger til vinden. De karakteristiske båker på den flade kyst gav nøjagtig oplysning om position, og nu kæmpede man blot for at komme så langt nordover, at skibet måske kunne listes ind ved Thyborøn. Dette var lykkedes for en norsk fuldrigger i samme situation året før.

Langs Jyllands vestkyst havde øjne spejdet vesterud, rødrandede af blæst, salt og fygesand. Redningsvæsenets folk havde være på pletten,



De sidste rester af BRAGDØ. Foto Kaj Lund.

da en hollandsk kuf tidligt på eftermiddagen strandede ved Vrist. Den løb imidlertid så langt op på stranden, at besætningen selv kunne vade i land.

Redningsmandskabet var parat igen, længe før BRAGDØ rørte første revle. Fra den ene redningsstation til den næste løb budstikken gennem telefonledningen nordpå langs kysten, hele tiden et stykke foran det nødstedte skib, der stadig kom nærmere til den hvide stribe af frådende brænding. Da kaptajn Karlsen opgav at redde skibet og lod det falde af for vinden med stævnen ret mod land, stampede allerede 12 spand heste gennem sandet bag klitrækken med kurs mod Niels Vrists stranden ved Harboøre. De seks kom fra redningsstationen Flyvholm i nord og de andre seks fra Liløre i syd, slæbende redningsmateriel til det forudsete strandingssted.

Det var endnu lyst, da fuldriggeren huggede i yderste revle og krængede stærkt over. I det samme kom en svær sø og bar skibet fri af grunden. Sidelæns drev det videre indefter, tønnede igen og blev atter hjulpet over forhindringen. Lige udenfor havstokken, bare 75 meter fra land, blev BRAGDØ stående fast midt i den brydende sø med bredsidens vendt

mod klitterne, hvor faklerne tændtes, og raketterne blev gjort klar til affyring.

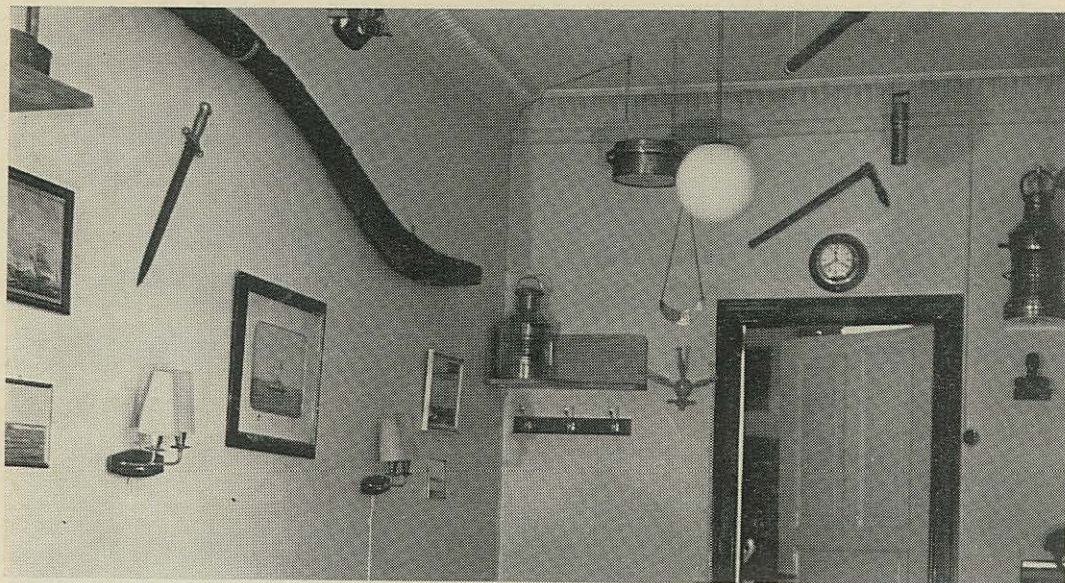
Redningsbåden blev der ikke brug for, og det var en lykke. Var havaristen blevet stående et stykke længere fra land, ville raketlinerne have været for korte, og en aktion med båden havde indebåret meget stor risiko for tab af menneskeliv.

Redningsraketterne nåede deres mål. Ved sekstiden var der etableret solid forbindelse, og i løbet af en time var de 26 besætningsmedlemmer bjærget i land i redningsstolen. De blev indkvarteret for natten hos omegnens beboere.

Havet havde besejret et skib. Jydske fiskere havde bjærget en norsk skibsbesætning. Alle vidste, at begivenhederne kunne have artet sig anderledes. Ofte nok havde naturkræfterne taget en told – både af søfolk og fiskere.

BRAGDØ kom aldrig ud at sejle mere. På grund af de faldende fragtkonjunkturer og den ugunstige årstid for flotbringningsforsøg blev havaristen overladt til skærebrænderne.

Siden har havet gnavet løs på resterne. Det er kun mikroskopiske bidder, der tages ved hvert angreb – men naturkræfterne har uudtømmelige reserver af tid.



Interiør med en af de store rorpinde.

## *Marinestuen i Stubbekøbing*

En af Marineforeningens yngste afdelinger findes i Stubbekøbing, hvis første marinestue blev indviet i 1952 på Freys Hotel og havde deltagelse af bl.a. Marineforeningens daværende formand, kommandør Ipsen, der havde gjort en stor personlig indsats for at fremskaffe maritime effekter til dekoration. Også mange af de lokale medlemmer ydede deres til, at det blev et hyggeligt og præsentabelt lokale.

Alle disse ting er nu blevet overflyttet til Hotel Grønsund, der ligger få skridt fra færgelejet.

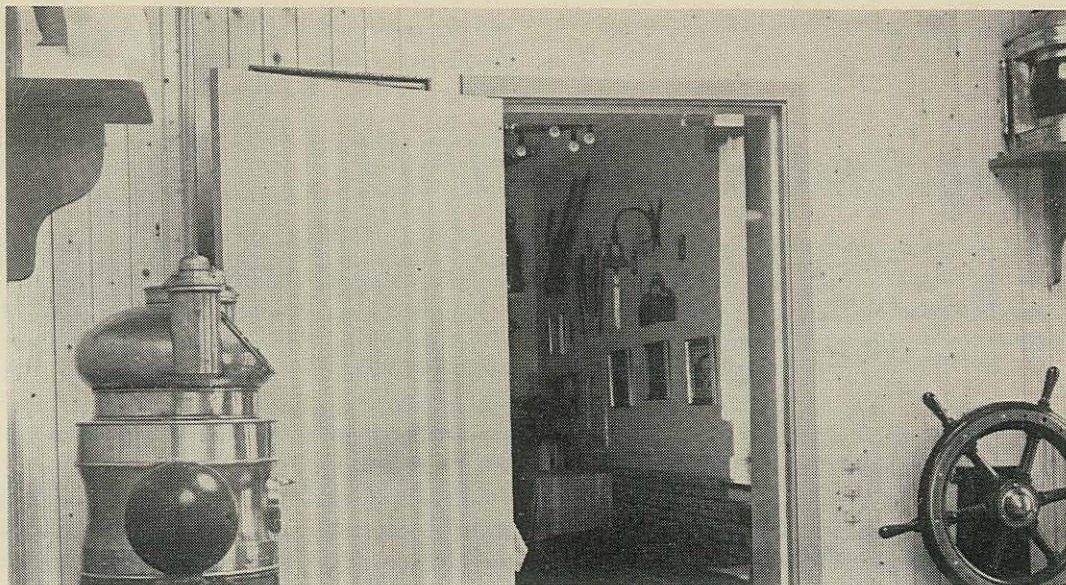
Den rigtige vej ind til marinestuen går ikke gennem hotellet eller restauranten, men gennem en smuk gårdhave, hvis udsmykning har fået en sømiliter understregning gennem dekorationer af let artilleri, et gammelt kompressor-tågehorn, skibsklokke, navnebrædder, håndforarbejdede årer og nogle skibslanterner, der sidst har været kontrolleret i 1918.

Herfra træder man ind i en forstue, som er udstyret med et meget smukt skibsrat, en maskintelegraf, et kompas i nathus fra århundred-

skiftet, et søkort over Kattegat fra 1770, en buste af Marineforeningens æresformand, Hans Majestæt Kong Frederik IX, forskellige billeder, lanterner m.m.

Selve marinestuen kan opvise en maritim samling i særklasse. Under loftet hænger gamle søkikkerter, sladrekompasser, sekstant, nathuslampe, skibsrat som lysekroner m.m. Blandt vægdekorationerne må man beundre de gamle forladegeværer fra 1848, en særpræget seksarmet lysestage, fremstillet af bajonetter fra de gamle forladere, entrehager, marinehuggerter og gamle lanterner af kobber og messing. Blandt disse findes en engelsk ankerlanterne, der stammer fra de sejlførende fiskekogerier.

Marinestuen har en smuk samling fotos og malerier af kendte danske orlogsskibe. Den største attraktion er dog vel nok de to gamle egetræs-rorpinde, som smykker den ene langvæg. De er ca. 3,5 meter lange og forsynet med elegante udskæringer. Deres oprindelse kendes ikke, men der er ingen tvivl om, at de er flere hundrede år gamle. Marineforeningens formand



En væg i forstuen og et kig ind i marinestuen.

mener, at de må stamme fra gamle toldkrydse-  
re. »Svanen« og »Thyra« havde samme type  
rorpinde, før disse blev udskiftet med rat.

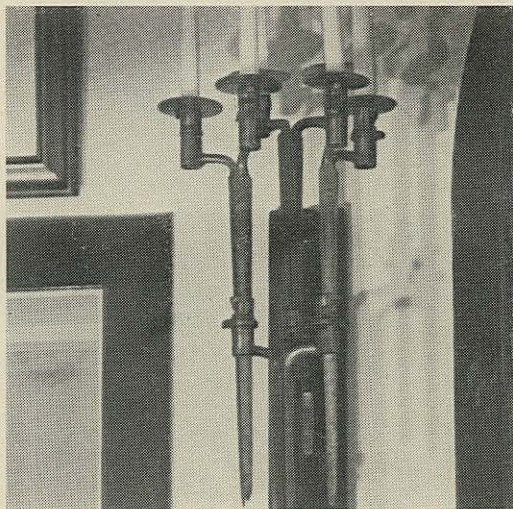
Samlingen i den nye marinestue hidrører for-  
trinsvis fra den første stue. Her er imidlertid  
også en hel del maritime effekter, som tilhører  
private, og der er god grund til at rose værten  
på Hotel Grønsund, hr. Niels Larsen, for det  
initiativ, han har vist ved at formå ejerne til at  
lade disse ting placere i marinestuen.

*Harald Jensen.*

Bajonet-ampel.



Marinestuens militante forgård.



## Slaget ved Lepanto 1571

Et af oldtidens mest navnkundige slag fandt sted ved Salamis i året 480 før Kristi fødsel med deltagelse af mere end 1.000 skibe, der alle var af galejtypen, fortrinsvis med 3 rækker årer. Endnu 2.000 år efter slaget ved Salamis var galejen stadig den førende skibstype til krigsførelse i Middelhavet, selv om det efterhånden blev vanskeligt at få gode roere. Fartøjerne havde nu fortrinsvis kun en enkelt række årer, men til gengæld kunne der være op til fem mand ved hver åre.

Den gamle taktik med at forsøge at sænke fjendens skibe med en stævnbrod under vandet blev stadig sjældnere taget i anvendelse. Man huggede sig fast i det fjendtlige skib med entrehager eller ved at bore det spidse stævne næb ind i dets side, så krigerne kunne borde skibet og skabe en afgørelse ved nærkamp.

I midten af 1500-tallet var galejernes dage ved at være talte, og slaget ved Lepanto regnes for at være det sidste store søslag mellem

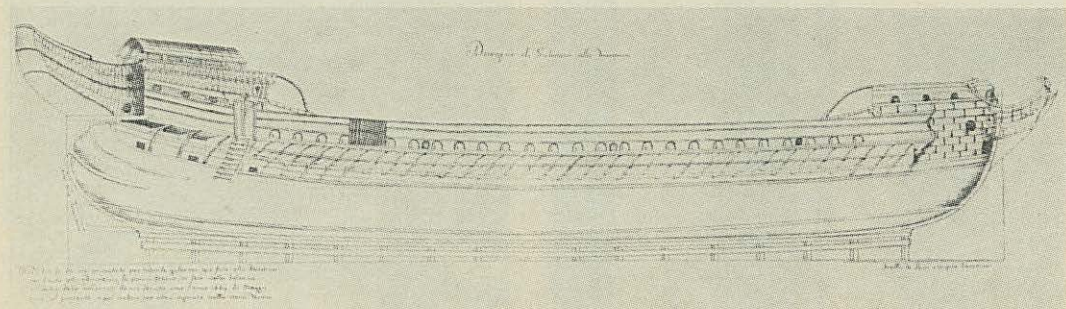
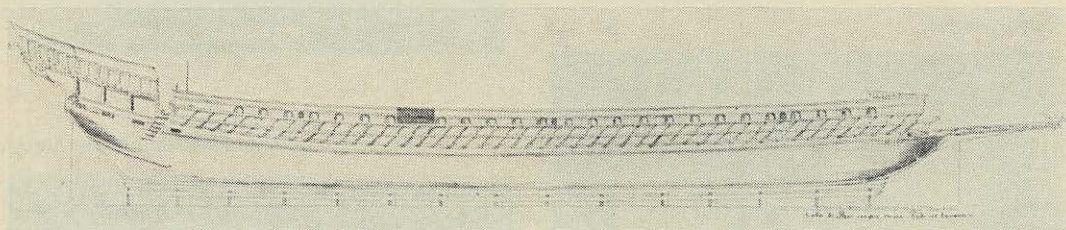
galejer. Det må anses for at være en betydningsfuld milepæl i søkrigsførelsens historie.

På den tid var maurerne forlængst jaget ud af det sydvestlige Europa, men til gengæld var tyrkerne begyndt at trænge voldsomt frem i det østlige Middelhav under ledelse af de fremragende krigere Sultan Soliman den Store og admiral Barbarossa.

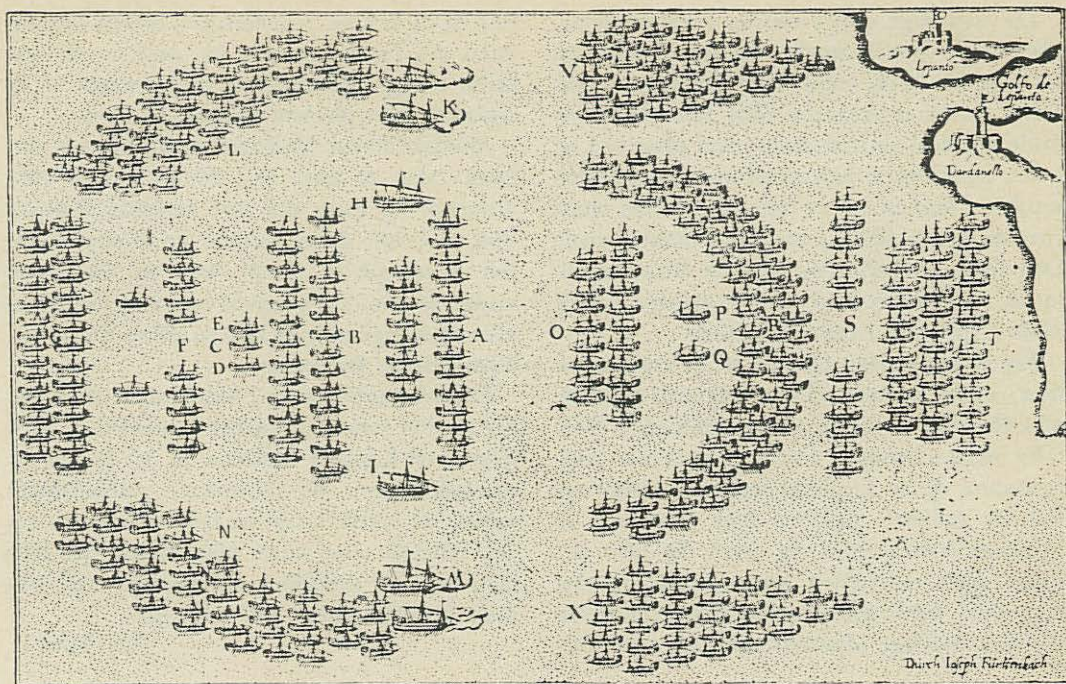
Soliman var afgået ved døden i 1566 og blev afløst af sultan Selim II, som havde ambitioner med hensyn til at fortsætte erobringstogterne vestpå. Han rettede sit blik mod Cypern, som på den tid tilhørte den italienske handelsrepublik Venezia, og krævede, at øen blev afstået til ham. Venezia modsatte sig at opgive sin sidste besiddelse i Levanten, men et par år senere blev øen okkuperet af tyrkiske søstridskræfter under ledelse af admiral Ali Pascha.

Pave Pius V tog sig vældigt sammen for at rette et afgørende slag med kristendommens fjender. Det lykkedes ham virkelig ved at mo-

Et begreb om forskellen mellem galej og galeasse får man af disse tegninger udført i 1686 af venetianeren Stefano de Zuanne. Desværre er rigningen ikke medtaget på billederne (British Museum).







Slagordenen ved Lepanto den 1. oktober 1571. Gengivet efter et stik på grundlag af beretningen fra deltagere i slaget. Bemærk de seks store galeasser i frontlinien af den kristne flåde til venstre ud for bogstaverne K, H, I og M.

bilisere al sin indflydelse at samle et antal europæiske sømagter til et massivt modangreb. Han fik Philip II af Spanien til at slutte sig til et forbund med Kirkestaten, Venezia, Genova og Malta.

Den tyrkiske flåde, som havde indtaget en strategisk fordelagtig position ved den korintiske havbugts udmunding på Grækenlands vestkyst og var blevet forstærket af en algierske flådeafdeling under admiral Ullugh Ali, rådede tilsammen over ca. 250 store galejer og et halvt hundrede mindre skibe.

De allierede kristne styrker, som mødtes ved det traditionelle samlingssted, Messina, hen på eftersommeren, var under kommando af den 25-årige Don Juan af Østrig, som også var chef for den betydelige spanske flådeafdeling. Paven skibe blev kommanderet af prins Antonio Colonna, Genovas skibe af admiral Giovanni Andrea Doria (den yngre), Venedigs skibe førtes af Sebastiano Veniero og Malteserriddernes flåde af stormesteren Giustiniani Quant. Den allierede flåde omfattede godt 200 tradi-

tionelle galejer og et antal mindre skibe samt 6 store galeasser. Denne skibstype, som var udviklet af Middelhavets fyldige sejlførende handelsskib, »galia grosa«, må ikke forveksles med Condalmiero's store venetianske galleon, som i 1538 bekæmpede tyrkiske rofartøjer med succes.

Galeassen kunne ligesom galejen fremdrives med årer og havde som de store galejer 5 mand ved hver åre. Desuden havde de en ret stor sejlføring, normalt 3 master med latinersejl. Deres styrke lå i den meget svære armering. Man har ikke oplysning om bevæbningen af de venetianske galeasser, som deltog i slaget ved Lepanto, men omtrent samtidige galeasser kunne føre ca. 30 kanoner foruden indtil 60 mindre pjecer. Medens galejen normalt kun havde en enkelt eller nogle få kanoner, der kunne skyde ret forud, havde galeassen et meget svært batteri opbygget i forskibet, eventuelt yderligere et svært batteri agter samt bredsider af lettere skyts, der var placeret mellem roerne eller på et dæk over disse.

De fjendtlige flåder mødtes i Patrasbugten, efter at de kristne havde roet fra Messina på 10 dage. De havde endnu ikke fået orden i rækkerne, da den ottomanske flåde dukkede op for fulde sejl med en frisk østlig vind agten ind og i den traditionelle halvmåneformede slagorden suppleret med to solide fløje, der kunne omgå fjenden. Inden skibene tændte sammen, havde Don Juan af Østrig dog fået sin flåde nogenlunde i slagorden med ca. 150 galejer, støttet af de 6 galeasser i første frontlinie.

For at komme ind på livet af de kristnes galejer, måtte ottomanerne passere tæt forbi de seks flydende fæstninger, hvis tordnende bredsider skabte komplet uorden i tyrkernes slagformation og en frygtelig massakre blandt søfolk og soldater. Brodden blev taget helt af tyrkernes hovedangreb, og skønt der blev vist meget godt individuelt sømandsskab og stor tapperhed, lagde galeassernes kanoner grunden for den endelige afgørelse. Det blev en total

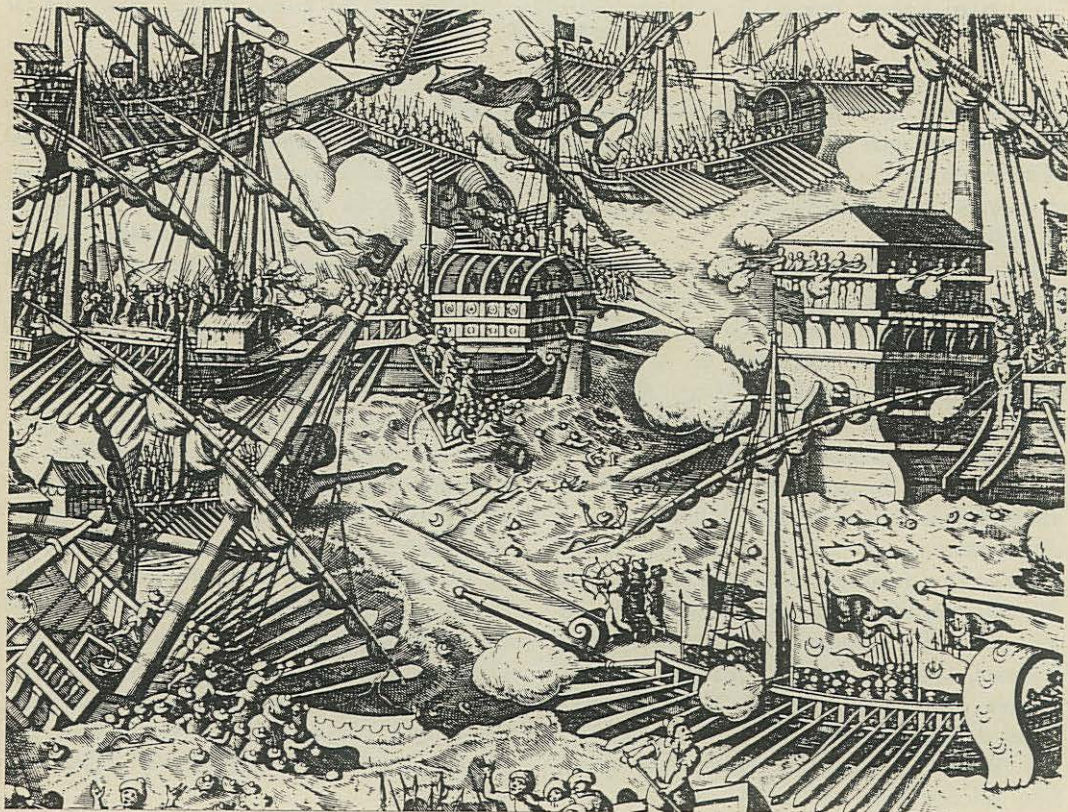
sejr til de kristne. I nederlagets øjeblik tog admiral Ali Pascha sit eget liv, medens det lykkedes Ullugh Ali at flygte med resterne af de algierske skibe gennem strædet ved Itaka.

Middelalderens blodigste søslag kostede tyrkerne tabet af mere end 20.000 faldne eller druknede og mere end 100 sænkede, brændte eller erobrede skibe, medens de kristne havde lidt et tab på ca. 8.000 døde og dobbelt så mange sårede. Til gengæld betød sejren frigørelse af mange tusinde kristne slaver fra de tyrkiske galejers årebænke.

Det blev sidste gang i historien, at store flåder af rene rofartøjer mødtes i søtræfning. Med slaget ved Lepanto indledtes et nyt kapitel af søkrigshistorien, de sejlførende artilleriskibes epoke, der varede knapt tre hundrede år. En anden milepæl: Det sidste store søslag, der blev domineret af sejlskibe, udkæmpedes ved øen Lissa i Adriaterhavet 20. juli 1866.

*Kaj Lund.*

Detail af en samtidig tegning af slaget ved Lepanto. (Nation Maritime Museum, Greenwich).



# Aktuelt fra søværnet

## Dametur

Af Forsvarsministeriets nye bestemmelser om stampersonel fremgår, at kvinder nu vil kunne antages som frivillige i forsvarstjenesten, hvor beskæftigelsen af kvinder i de senere år har fundet stadig større udbredelse i takt med udbygningen af kommandosystemer, varslingsystemer, forsyningsinstallationer o.s.v.

Gennemgang af skoler og kurser skal principielt ske sammen med det mandlige personel og så vidt muligt uden oprettelse af særklasser. Avancementsmulighederne for mænd og kvinder i denne personelgruppe vil blive ens. Også øvrige tjenestevilkår skal i videst muligt omfang være det samme for kvindeligt og mandligt personel.

Søværnet vil antageligt se sine første kvindelige konstabelelever i april næste år. Det første hold vil blive antaget i tjenestegrene fjernskriver, signal og sanitet med tjeneste (efter grunduddannelse og specialuddannelse) ved flådestationer Frederikshavn, Korsør og København samt ved Langelandsfort, Stevnsfort og enkelte flåderadioer.

## Olieforurening (søværn og søfart)

Som et led i forebyggelse af olieforureningen er oprettet en radiomeldetjeneste, som skal formidles af Søværnets Operative Kommando. Alle tankskibe over 40.000 tons skal melde deres ankomst til dansk farvand, og radiomeldetjenesten skal til gengæld informere store skibe om, at de kan risikere at møde hinanden i et vanskeligt passabelt farvand. Desuden skal meldetjenesten informere færgeoverfarten syd for Sprogø om forventet passage af store tankskibe. Ved store skibes passage vil færgerne søge at sejle således, at fare for kollision undgås ved en meget smidig anvendelse af de internationale søvejsregler.

## Bekæmpelse af olieforureningen

Søværnets havariskole har under ledelse af orlogskaptajn F. Schröder, handelsministeriet, afholdt et kursus i bekæmpelse af olieforurening til søs. Der deltog personel fra Søværnet, Flyvevåbnet, Fyrvæsenet, Civilforsvaret og olieraffinerierne.

## Nordisk kadetstævne

Det 24. nordiske kadetstævne i Randers blev afviklet fra 6. til 10. august efter det traditionelle mønster med deltagelse fra Norge, Sverige, Danmark og Finland. De danske kadetters idræt viste ikke nogen top præstationer, men besætningernes lynturnering i fodbold blev dog vundet af det danske hold.

Randers by havde gjort overordentligt meget for at skabe en festlig stemning omkring det store flådebesøg. Også Marineforeningen og dens lokale afdeling havde ydet sit bidrag. Læs under »Fra afdelinger og distrikter«.

## Minefaren

Chefen for Søværnet har over for Forsvarskommandoen fremsat sit syn på den resterende minefare i danske farvande. Det fremgår heraf, at minetrykningen nu ikke skønnes at kunne nedbringe den ringe minefare yderligere.

Man kunne fristes til at sætte det i direkte relation til nedlæggelse i februar i år af det danske søminevæsen. Nedlæggelsen skyldes imidlertid aldeles ikke, at Søminevæsenet er blevet overflødig. Det er blot blevet integreret i Søværnets Materielkommando.

## Apropos minefaren

Grenå-kutteren »Eltris« fik øst for Grenå en engelsk sømine på 775 kg ind med snurrevodet. Man turde ikke bakke minen ombord og tog den derfor med ind til Grenå, hvor et hold specialister fra Minedepot Dråby bortsprængte den.

## En redningsaktion som vakte opmærksomhed

Sømænd fra fregatten »Herluf Trolle« gennemførte den 20. maj en bemærkelsesværdig og snarrådig redningsaktion under skibets ophold ud for flådebasen Portland ved Weymouth i Sydengland. Nato's stænde flådestyrke holdt øvelse med indbudte gæster fra den internationale presse som observatører. Blandt disse var journalister og fjernsynshold fra U.S.A., Storbritannien, Holland, Vesttyskland, Portugal og Danmark.

Medens pressefolkene blev budt velkommen om bord i fregatten »Herluf Trolle«, fløj en helikopter rundt med pressefotografer. Under en dykning døde motoren pludselig, og på grund af den lave højde tog flyet øjeblikkelig vandet og forsvandt i bølgerne.

Få minutter efter var en gummibåd fra »Herluf Trolle« på vej mod ulykkesstedet, hvor man bjærgede en af pressefotograferne, der ganske vist havde mistet bevidstheden, men i løbet af kort tid lykkedes det for fregattens skibslæge at genoplive ham. Fregatten styrede straks mod land med fotografen, der blev kørt på hospitalet.

Ved ulykken omkom tre andre fotografer. Pressedagen blev officielt aflyst, men fregatten »Herluf Trolle« og et britisk orlogsskib gennemførte alligevel en række øvelser.

## Nyt inspektionsskib til fyrvæsenet

I begyndelsen af juni kunne man påbegynde prøve-sejladserne med fyrvæsenets nye inspektionsskib »Argo«, der er bygget i Svendborg. Skibets formål er fyrinspektion og lystøndearbejde m.m. i danske farvande samt inspektion og forsyning af fyr og loranstationer på Grønland. Det er med henblik på de sidstnævnte opgaver udstyret med helikopterdæk og nødvendige faciliteter til støtte for flyvningen.

»Argo« er 68,50 meter lang og 12 meter bred med et deplacement på ca. 1650 tons. Maskinen på 3.300 BHK er beregnet til en servicefart på 15 knob. Skibet har plads til 12 passagerer og aptering for 24 mands besætning.

### Noget for afdelingernes underholdningsarrangementer

Efter forhandling med forsvarrets oplysnings- og velfærdstjeneste er det bestemt, at Ib Dam Film A/S skal producere en ny film om søværnet til afløsning af den tidligere anvendte film fra 1962. Sidstnævnte har været vist utallige gange under titlen »N-dag i Søværnet«.

Som idégrundlag vil blive benyttet et handlingsforløb vedrørende farvandsovervågning i danske farvande. En fregat og dens besætning vil her komme til at spille en central rolle.

De første optagelser har allerede fundet sted, og det ventes, at filmen, der optages i farver, vil kunne være færdig til oktober. Den vil indgå i den normale distribuering bl.a. med henblik på oplysningsvirksomhed både internt i Søværnet og over for civile. – Det må da være noget for vinterens arrangementer i Marineforeningens afdeling.

### Hydrofoillbåd fremdrevet med vandjet

I foråret havde det danske søværn besøg af den amerikanske flådes mest moderne patruljefartøj TUCUMCARI, der ganske vist har ord for at være særdeles sødygtig, men alligevel gjorde turen over Atlanten på dækket af et moderskib og blev sat i vandet ved Holmen af Københavns havnevæsens store flydekran.

Det usædvanlige ved TUCUMCARI er bl.a. fartøjets specielle hydrofoilsystem. De tre aerodynamisk udformede bæreplaner kan justeres under gang ved hjælp af avanceret elektronik, hvilket giver fartøjet fine manøvreegenskaber selv under høj fart i høj sø.

Særlig interessant er hovedkraftkilden, en 3.100 HK turbinemotor, som driver et vandpumpesystem. Vandet opsuges gennem en af de agterste bæreplansstøtter og sprøjtes ud gennem dyser i agterskibet, hvorved fartøjet kan komme op på over 40 knobs fart. Det sekundære fremdrivningsmiddel er en 150 HK dieselmotor, som anvendes, når fartøjet under langsom fart bæres af selve skroget.

TUCUMCARI, der har et deplacement på 57 tons og er 71 fod lang, blev leveret til den amerikanske flåde i 1962 og kostede ca. 30 mill. kr.

### MUS MAG

Overskriften er den officielle kode for museumsmagasinet på Holmen, og hvis der endda er nogen, som ligner et spørgsmålstegn, kan vi identificere det med Bohlendachhuset på Frederiksholm, der efterhånden er indgået som et fast led i programmet ved de årlige jubilarstævner, som arrangeres af Marineforeningen.



U.S.N. TUSUMCARI.

Det skulle være en mærkelig mariner, der ikke bliver lidt inspireret af at tilbringe en times tid med at studere den enestående samling, der stadig bliver udbygget.

En nyerhvervelse af høj karat i denne samling er et panorama over Nyholm, opbygget af pensioneret modellører Verge. Panoramaet, der er udført efter autentiske tegninger fra 1766, viser – foruden bygninger og faste anlæg – alt, hvad der foregik på Nyholm en ganske bestemt dag. Skibe på bedding, aftaklede og tilriggede fregatter og lineskibe o.s.v., opbygget med minutøs nøjagtighed. – Et imponerende arbejde og et kunstværk.

### Dansk flådebesøg i Sovjet

Under kommando af kontreadmiral Brinck-Lund af lagde danske flådeenheder i sommer et besøg i Leningrad. Gruppen omfattede fregatten »Peder Skram«, minelæggeren »Falster« og korvetten »Diana«. Ved indsejlingen udveksledes salutter med fæstningen Kronstadt, hvorfra et marineorkester spillede de to landes nationalmelodier som en festlig hilsen. Den blev besvaret af tamburkorpset fra »Peder Skram«s agterdæk. Foruden den officielle og uformelle selskabelighed, der foregik i en hjertelig atmosfære, var der tilrettelagt et omfattende program med busture i omegnen af Leningrad og besøg på museer og historiske steder. En fodboldkamp mellem sømandshold fra de to nationer blev vundet af russerne. Til gengæld vandt Søværnets tamburkorps en sejr i popularitet ved at vise sit evolueringsprogram.

### Svanens død

Søværnets tidligere øvelseskutter »Svanen«, som i 1958 blev solgt til en engelsk sejlsportsmand, er forlist under en storm ud for Amazonflodens munding. De to ombordværende bjærgede sig i fartøjets gumiflåde.

# Aktuelt fra skibsfart og fiskeri

## Fyrtårn drevet af bølgekraft

For nogle år siden blev der på en lille ø i Tokyo-bugten bygget et ubemandet fyrtårn, som selv kan udvikle sin elektricitet ved hjælp af kraft fra bølgerne. Siden december 1966 har det ikke svigtet en eneste dag, og det har kun krævet meget lidt vedligeholdelse.

Fyrtårnet er ca. 12 meter højt og kan ses i en afstand af 22 km i alle retninger. Lysstyrken opgives til 6.000 lys. Generatorudstyret består af et 3 meter langt rør med en diameter på ca. 80 cm samt et vind-elektricitetsværk. Røret er sænket næsten helt ned i havet. Når dønninger eller bølger giver bevægelse af vandets overflade i røret, opstår der ved rørets overkant et tryk, som i en turbine udnyttes til udvikling af elektricitet, der kan oplagres i kondensatorer.

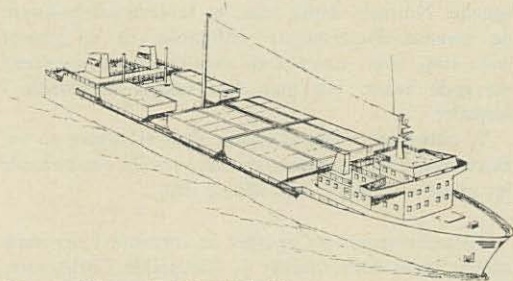
## Verdens første laser-fyr

I april sattes verdens første laser-fyr i drift ved en pynt på Australiens østkyst. Selve fyrkonstruktionen er 1,5 meter høj, 30 cm i diameter og vejer 45,4 kg. Det anvender mindre el-kraft end en radio, men lysstrålen kan alligevel ses 35 km bort i næsten al slags vejr. I tilfælde af havari på den faste kraftforsyning kan fyret drives af et par 12 volts batterier. Prisen for dette anlæg, der siges at kunne fungere i 5 år uden tilsyn, er omkring en tiendedel af et konventionelt anlæg.

## BACAT – en ny skibstype

En af de seneste nydannelser på søtransportens område er LASH-systemet, der omfatter en flåde af lægtere i standardstørrelse samt et moderskib, som er forsynet med en stor portal-kran til ombordtagning og søsætning af lægterne. Systemet blev omtalt i et tidligere nummer af »Under Dannebrog«.

Et nyt maritimt transportsystem, der har en del til fælles med LASH, er kommet til verden på initiativ af en gruppe danske partredere, som i december 1970 stiftede firmaet »Rudkøbing VI«. Man har hos Frederikshavn Værft- og Tørdok bestilt en særpræget



Det projekterede BACAT-skib.

pramtransport, som skal være moderskib for 18 standardlægere, 17 meter lange og 4,7 meter brede med en lasteevne på ca. 140 tons hver. Koden BACAT står for »Barge aboard Catamaran«.

Moderskibet, der bliver 95 meter langt og 20,70 meter bredt, bygges med traditionelt forskib og med agterskibet udformet efter catamaransystemet med dobbeltskrog, således at prammene kan hales ombord agterfra mellem de to skrog. Foruden fremdrivningsmaskineriet indrettes hjælpemaskinrum i for- og agterskib for at kunne betjene det omfattende hydrauliske udstyr til håndtering af prammene. I et dækshus agter indbygges en manøvrecentral, hvorfra laste- og losseoperationen kan dirigeres.

## En hård redningsaktion

En af Søværnets helikoptere i Narssarsuaq blev sendt til assistance for det tyske hjælpeskib »Poseidon« 60 sømil øst for Christiansund, hvor en syg sømand skulle afhentes. Turen, der foregik i hårdt vej med dårlig sigtbarhed, varede over fire timer, og der måtte tankes flere gange undervejs.

## Undervandsbåd til fiskeri

Et skibsværft i Lübeck har nylig afleveret en arbejdsundervandsbåd beregnet til udvinding af koraller på dybt vand. Bestilleren er et selskab på Formosa. Det 14 tons tunge fartøj har fået navnet »Argus I« og er afskibet via Hamburg med en liniebåd til Hongkong, hvorfra undervandsbåden på egen køl vil sejle til hjemhavnen Kaohsiung. Fartøjet, som er ca. 7 meter langt og 3,65 meter bredt, skal kunne dykke til en dybde af 300 meter.

## For meget salt i Middelhavet

Sardinerne er ved at forsvinde fra det østlige Middelhav, siger en italiensk ekspert. Årsagen menes at ligge så langt borte som Assuan-dæmningen, der har til følge, at saltindeholdet i de sidste år er steget stærkt i det østlige Middelhav.

## Danmarks største

I tidens løb har hundreder af skibe kunnet smykke sig med titlen Danmarks største. I 1955 var det tankskibet »Regina Mærsk« på 26.400 registertons brutto, bygget på Odense Stålskibsværft og navngivet af Hendes Majestæt Dronningen.

Den 15. juni navngav Dronningen en ny »Regina Mærsk«, som blev søsat fra Odense Stålskibsværfts Lindø-afdeling som Danmarks største skib. I løbet af de 16 år er formatet mere end tidoblet. Den nye Regina Mærsk er ikke alene Danmarks og Nordens største skib, men også det største, som hidtil er bygget ved et europæisk værft. Længden er 347,5 meter,



Containerskibet M/S FALSTRIA.

bredden 51 meter, sidehøjden 28 meter, dybgangen 22 meter, bruttoregister tonnagen 143.685 tons og lasttankkapaciteten 353.500 kubikmeter. Hovedmaskinen på 32.450 HK kan give skibet en fart på 15,25 knob.

### Danmarks første

13. september afleveredes fra Nakskov Skibsværft M/S »Falstria« til Det Østasiatiske Kompagni. Dette er det første danskbyggede containerskib til oceangæden-

de trafik, og det indleder en serie af containerskibe, som Kompagniet har bestilt hos forskellige skandinaviske værfter.

Skibets ni lastrum er placeret foran maskinrummet og er alle forsynet med containerceller. Et af rummene er tilpasset 40 fods containere, medens de øvrige lastrum er indrettet til 20 fods containere. Desuden kan begge typer lastes på dækket. Lastrum nr. 9 er indrettet til transport af 84 kølecontainere, som kan indstilles til 16 forskellige temperaturer.

Fremdrivningsmaskineriet er en 25.000 HK dieselmotor, som kan give skibet en servicefart på 21,5 knob. Skibet indsættes i Scan-Star-farten mellem Europa og Amerikas stillehavskyst i samsejling med Blue Star Line, London.

### Verdens største

Verdens hidtil største tankskib, »Nisseki Maru«, der blev kølstrakt i november sidste år, afleveredes på en rekordtid af mindre end 10 måneder fra værftet Kure i Japan til Tokyo Tanker Co. Skibet har en længde på 347 meter og bruttotonnage på 186.500. Lasteevnen er angivet til 470.000 kubikmeter, svarende til ca. 375.000 tons dødvægt.

## Landsskyttestævnerne

Fra Ejgil Fincks, formand for Marineforeningens afdeling i Kerteminde, har vi modtaget denne redegørelse for skyttelavenes aktivitet efter den 2. verdenskrig:

»I 1948 blev skyttelavstanken genopfrisket og grunden lagt til de nuværende skyttelav og det årlige landsskyttestævne. Der har i de forløbne 23 år været afholdt landsskyttestævne hvert år i september måned med deltagelse af mindst seks og indtil 10 skyttelav.

Reglerne for et landsskyttestævne er i store træk, at der skydes efter Dansk Skytteunions regler for salonskydning på 15 meter. Hver skytte afgiver ti skud samt et prøveskud. Et hold må højst have ti skytter, hvoraf de fem bedste tæller. Det vindende hold får andel i den vandrepokal, som udsættes hvert tiende år, og det skyttelav, som i løbet af perioden har vundet pokalen flest gange, erhverver den til ejendom. Desuden udsættes hvert år en præmie til den bedste skytte på hvert hold. Der benyttes såvel standard saloneriffel som matchriffel, og der skydes mod tidedelte ringskiver. Endvidere skydes der om en pokal for største forbedring af holdresultat.

Det er ikke altid de store skyderesultater, der opnås, men en ting er sikker, der hersker altid et godt kammeratskab og højt humør inden for skyttelavene, både i de enkelte lav, når de jævnlige mødes til træningskydning, og når de mødes til det årlige landsskyttestævne.

Mange skytter har deltaget i stævnerne i de forløbne år, men man kunne godt tænke sig, at endnu flere ville have glæde af at være medlem af et skyttelav. Desom den lokale afdeling af Marineforeningen ikke har et skyttelav, så prøv at få det startet. Man kan roligt regne med, at de allerede eksisterende skyttelav vil være behjælpelige med råd og vejledning.

Spørgsmålet om skydebaner er normalt ikke noget stort problem i vore dage. Mange af de moderne idrætshaller har skydebaner, og mangfoldige skytteforeninger under Dansk Skytteunion har i de senere år fået indrettet deres egne baner, som man kan låne for en rimelig pris. Der er også en mulighed for at få indrettet en bane på nogle af de nye skoler. I dag kræves det, at der bygges beskyttelsesrum under disse skoler, og i mange tilfælde er disse rum særdeles velegnede. Normalt opnår man let skolemyndighedernes og kommunalbestyrelsens velsignelse til at benytte disse rum, hvor man for en rimelig pris kan indrette sig gode baner, når man selv lægger et arbejde i formålet.

Vi håber som sagt, at endnu flere vil slutte op om skyttelavene og gentager, at alle vi i de eksisterende lav gerne vil hjælpe med råd og dåd.

Til orientering kan oplyses, at formand i det kommende år er barbermester J. Rosenfeldt Christensen, Glostrup.

# Fra afdelinger og distrikter

## BORNHOLM

En fyldig repræsentation for afdelingen mødte op 28. august på Rønne havn, hvor formanden, havnebetjent Sigurd Andersen foretog den traditionelle kransenedlægning ved søfartsmonumentet. Bagefter havde man sammenkomst i marinestuen.

16. oktober inviterede afdelingen damerne med til keglespil og fælles spising på Vandmøllekroen.

Efterårets program omfatter i øvrigt andespil i »Industrien« 28. november samt banko- og laksespil i »Industrien« den 4. december.

## EBELTOFT (marinestuen flyttet)

Jørgen Brøgger oplyser, at man i sommerens løb har flyttet marinestuen fra Hotel Skansen til en privat ejendom, Overgade 53, der ejes af foreningens kasserer. Indvielse af det nye lokale fandt sted 29. september, hvor der vistes en film af fregatten Jyllands ankomst til Ebeltoft 21. september 1960.

I forbindelse med indretningen af den nye marinestue pæntænker man at oprette en maritim bogsamling, der ikke bare skal være til pynt. Hvad pynten angår, har man været heldig at få fingre i et gammelt originalmaleri af Søren P. Mikkelsen. Motivet er fregatten Jylland ved indsejlingen til Ebeltoft Vig. Dette billede menes at stamme fra fregattens besøg i Ebeltoft 1886 med den 14-årige prins Carl ombord.

Afdelingen har startet et medlemsblad »Kabysrygtet«.

Der bringes en lykønskning til afdelingens formand, gårdejer Åge Andersen, som nylig fyldte 70 år.

## ESBJERG OG FANØ

Fra Esbjerg rapporterer E. Madsen, at marineforeningens afdelinger i Esbjerg og på Fanø lørdag den 4. september afholdt en fælles udflugt til Fanø. Af detaljer nævnes kun, at det var en virkelig god fest med 150 deltagere, som dansede til ud på de små timer.

## FREDERIKSSUND

Fra afdelingens formand, Arne Pedersen, rapporteres, at man den 27. november afholdt pakkefest og madposebal i marinestuen på Hotel Isefjord. Afdelingens ældste medlem, smedemester Olaf Olsen, der var med til at stifte afdelingen i 1918, er udnævnt til æresmedlem.

## FREDERIKSVÆRK (ny formand)

Hans Pedersen meddeler, at han efter 20 års virke som formand for afdelingen trækker sig tilbage fra den krævende post og flytter til Marstal. Konstitueret formand er nu Poul Creutzberg, og suppleant Jørgen Rasmussen er indtrådt i styrelsen.

Det bliver et stort tab for Frederiksværk. Til gengæld kan man vist godt regne med, at afdelingen i Marstal vil byde Hans Pedersen hjertelig velkommen i hans nye hovedkvarter, Vestergade 36. Marineforeningen som helhed kan vel ikke siges at have lidt noget tab, al den stund Hans Pedersen fremtidigt vil lægge sin kendte virkekraft i det sydfynske.

## GLOSTRUP

Skytellauget har hele efteråret været i voldsom aktivitet med træning hver mandag og med særlige arrangementer en gang om måneden. Af sidstnævnte kan fremhæves landsskyttestævnet i Kerteminde 5. september, vinskydning til fordel for rejsefondet 4. oktober, vildtskydning 8. november til fordel for bladet »Så til søs«, der fylder 5 år, samt den store juleskydning og afslutning 13. og 14. december.

Man har desuden haft en sammenkomst i marinestuen 2. september, hvor kommandør E. V. Jørgensen fortalte om, hvordan dagen går for chefen på kongeskibet. Ved samme lejlighed hyldede man 25-års jubilæerne Ejnar Pedersen og Kristian Helleskov.

Afdelingen lykønsker Jens Christian Froberg, som fyldte 60 år 23. september.

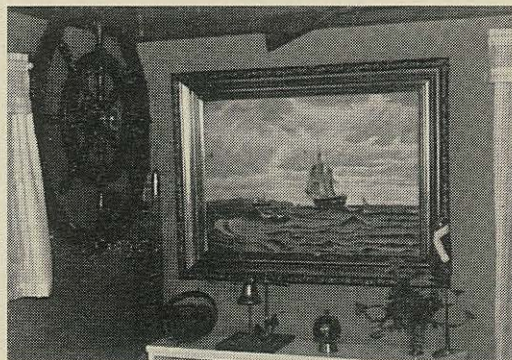
## HELSINGØR

Sekretær Preben P. Hansen oplyser, at afdelingen lørdag den 11. september arrangerede bustur for medlemmerne til søværnets eksercerskole i Avderød.

9. september arrangeredes fælles fisketur med efterfølgende præmieuddeling i H.A.S.' lokaler. Afdelingens stiftelsesfest (54 år) fejredes i skydeselskabets lokaler 5. november ved en middag med musik og underholdning.

Søndag den 5. december mødes medlemmerne på Færgegården til det traditionelle andespil.

Interiør fra marinestuen i Ebeltoft.



## HJØRRING (udendørs fregat)

Afdelingens formand, Per With, rapporterer, at to medlemmer af bestyrelsen ikke ønskede genvalg ved generalforsamlingen i februar. Ny næstformand blev maskinist Jørgen Christensen og nyt menigt medlem af bestyrelsen maskinassistent Erik Hald.

I april afholdtes kammeratskabsaften, som blev vellykket trods begrænset fremmøde. Vellykket – både med hensyn til fremmøde og arrangement – var fregatskydningen 7. august. Den udmærkede indendørs skydebane i Hjørring kan ikke benyttes til fregat-skydning. Derfor måtte fregatten ud i frisk luft og rum sø på skydebanerne i Vandsted. Som noget nyt lod man foreningens damer skyde med på fregatten (dog ikke på krudtkammeret), og Agnete With klarede fore mærsejl samt blindsejlet, medens mandfolkene ødelagde resten. I øvrigt stod damerne sig også godt i de efterfølgende serieskydninger.

Medlemmerne havde selv medbragt kaffe og brød, mens afdelingen stod for salget af andre læskedrikke. Alle morede sig fortræffeligt, og dette arrangement vil blive gentaget til næste år.

Per With skriver også, at efterårssæsonen startede med en kammeratskabsaften hos næstformanden Jørgen Larsen. Hos denne har man nu opmagasineret afdelingens effekter, fordi man endnu ikke har nogen rigtig marinestue. Et kælderlokale hos Jørgen Larsen er dog blevet udsmykket med de bedste ting, så den virker som en lille interimistisk marinestue.

I øvrigt afholdtes bancospil på Hotel Phønix den 8. november, og 5. december samles man i restaurant Spjældet til kammeratligt samvær med uddeling af 25 års-tegn i anledning af foreningens 28 års stiftelsesfest. Der er yderligere planlagt en nytårsskydning i Vendia-hallen midt i januar.

## HOLBÆK

Afdelingen gratulerer installatør Laur. Petersen, som den 3. december fylder 80 år.

## HORSENS

Sekretær Aage Holgersen meddeler, at afdelingen havde en velbesøgt kammeratskabsaften i Håndværkerforeningen 28. oktober. Premierløjtnant Thomsen fra flyvestation Karup holdt et interessant foredrag om jettflyvning i almindelighed og piloternes uddannelse i særdeleshed. Vejle afdeling var inviteret med og mødte op med en fyldig repræsentation.

I anledning af runde fødselsdage i begyndelsen af det nye år sender afdelingen sin hjerteligste lykønsning: Skrædder Agner Myrhøj, 50 år 10/1, overlæge K. F. B. Busch, 70 år 14/2, barbermester Wilhelm Bech, 70 år 10/3, prokurist Jacob Hagh, 65 år 11/3, direktør Orla Jonassen, 65 år 12/3.

## HUNDESTED (kaproning)

Ifølge oplysninger fra Jydsk Færgeoverfart afholdtes i dagene fra 15.–18. juli den årlige havnefest i Hun-

dested, hvor et af arrangementerne var en kaproning med deltagelse af hold fra fiskerne, Jydsk Færgefart, smedene og Marineforeningen. En repræsentant fra Handelsflådens Velfærdsråd fungerede som starter, og resultatet blev en sejr til færgefolkene, der fik en pokal overrakt af formanden for Hundested havn, kaptajn Preben Petersen. Dagen sluttede med fest og bal.

Efter sigende var det Marineforeningens afdeling i Hundested, der stod for arrangementet. Det er dog ikke lykkedes at opnå bekræftelse på dette.

## KERTEMINDE (landsskyttestævne)

Det årlige landsskyttestævne afholdtes i år i Kerteminde med deltagelse af 66 skytter fra 8 skytteaug: Glostrup, Kalundborg, Kerteminde, Kgs. Lyngby, København, Odense, Randers og Århus. Lørdag den 4. september varmede man op ved en kammeratskabsaften i marinestuen i Kerteminde, og den følgende formiddag afvikledes skydningen på Kerteminde borg- og realskole, hvor der i kælderens er indrettet 6 moderne skydebaner. Man var færdig kl. 12,30, hvorefter der var frokost og præmieuddeling. Glostrup skytteaug erhvervede en første aktie i vandrepokalen, der blev overrakt af landsformanden, kommandørkaptajn Kai Hertz.

Resultaterne blev: Glostrup 453 points, Kerteminde 448, København 432, Randers 432, Lyngby 428, Århus 424, Kalundborg 418 og Odense 404 points. Bedste skytte var Ole Fonager, Kgs. Lyngby, med 95 points, og kommandør Evers' pokal for bedste fremskridt indenfor de sidste 2 år tilfaldt Glostrup skytteaug.

Det blev besluttet at henlægge næste års skyttestævne til Glostrup, hvor man mødes 10. september 1972.

## KOLDING

Afdelingens årlige pokalskydning fandt sted 28. august på de overdækkede skydebaner i Munkens Dam. 25. september indbød man til pilketur med det gode skib »Åse«, og 20. oktober arrangeredes kammeratskabsaften med skydning på den indendørs bane på Staldgården.

29. oktober havde Kolding dansk flådebesøg. I den anledning arrangerede afdelingen i samarbejde med Kolding by en sammenkomst på Staldgården.

## KONGENS LYNGBY

Sæsonen startede med et besøg for medlemmerne på Philips på Amager den 28. september, og 27. oktober arrangeredes kammeratskabsaften på Tårnbæk Kro i samarbejde med kammeraterne fra Tårnbæk. Programmet lød på fælles spising og filmforevisning. 5. november samledes man om de traditionelle gule ærter på Lottenborg.

Til 27. november er planlagt andespil på Lottenborg, og programmet byder desuden på julestue på Lottenborg 16. december og torskespising 13. januar



samt filmaften på Lottenborg 9. februar. Den ordinære generalforsamling er fastsat til 28. februar.

Afdelingen lykønsker grosserer Denning, 86 år 8/9, og værkfører Achton, 50 år 26/11.

Yderligere sendes en varm lykønskning til fødselærer i de kolde måneder: Ernst Hejnrík Petersen, 7/1, 90 år. Vognmand Lauritz Krogh, 10/2, 60 år. Aage Chr. Pedersen, 25/2, 65 år.

### KORSØR (ny marinestue)

Lørdag den 23. oktober kunne afdelingen indvi sin nye marinestue i Slottensgade skole. På indvielsesdagen var der åbent hus for alle interesserede.

30. oktober afholdtes pakkefest med spisning for medlemmer med damer. Afdelingerne fra Slagelse og Kalundborg samt kystartilleri-foreningen var indbudt.

### KØBENHAVN

Med god deltagelse arrangeredes 10. september en aftenudflugt for medlemmer med damer. Den foregik i busser til Herfølge, hvor man spiste på Påskebjerg Kro.

20. oktober samledes man i marinestuen til forevisning af filmen »En dag i Søværnet« med efterfølgende kammeratligt samvær og uddeling af hæders-tegn til jubilarer. 4. november arrangeredes andespil i marinestuen i samarbejde med foreningen »Ørnen«, og 18. november var der igen kammeratligt samvær i marinestuen. Året sluttes af med julehyggeaften 9. december i marinestuen.

Yderligere et arrangement må ikke glemmes. 1. oktober var afdelingens medlemmer med damer inviteret til genvisit hos Kvindeligt Marinekorps i deres eget hus på Holmen.

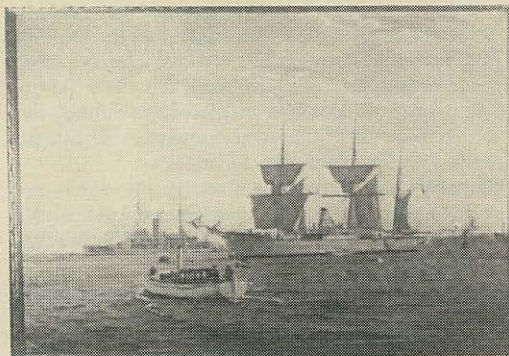
### NYKØBING F.

Fra Distrikt VI oplyser E. Semberg, at Nykøbing-afdeling i år stod for det traditionelle fælles arrangement af en udflugt. Denne startede i Nykøbing med endestation i Guldborg, hvor man havde en festlig aften, der sluttede med bal på dækket.

### NÆSTVED

Afdelingen bringer en lykønskning til mekaniker Christian Petersen, 70 år 30/11, og chauffør Knud Christiansen, 60 år 12/12.

Sekretær Bohn-Jespersen meddeler, at afdelingen havde deltagelse af 50 medlemmer 5. september ved den årlige fregatskydning, hvor Flemming Petersen blev fregatkaptajn, og Poul Christiansen vandt mesterskabsskydningen. 5. oktober havde man en sammenkomst i marinestuen, hvor H. Melau viste film og fortalte om rejseoplevelser. Yderligere en sammenkomst i marinestuen fandt sted 2. november.



INGOLF tørrer sejl på Københavns inderred sommeren 1911. Kunstnerens navn er ikke opgivet.

### ODENSE

Afdelingen bringer en speciel lykønskning til Jens Chr. Hansen, Næsby F., som den 22. november fylder 75 år. Han kan samtidig fejre 60½ års jubilæum for sin indskrivning i marinen som elev på underofficers-skolen. Jens Chr. Hansen har sendt os et foto af sit første skib, »Ingolf«, som også var hans hjem gennem tre somre med mange gode kammerater og gode minder.


### PADBORG-GRÅSTEN

Afdelingens flag var til stede på kajen i Egersund den 24. juni ved et britisk flådebesøg i anledning af den årlige byfest. Om aftenen var formanden H. Hansen med frue inviteret til cocktailparty i H.M.S. Bronington. Flaget var også til stede på kajen i Sønderborg, da Kongen og Dronningen ankom med kongeskibet »Dannebrog« den 14. juni.

Afdelingens årlige fest med damer og venner fandt sted 4. september. Til festen var chartret et skib, som bragte deltagerne rundt om øen Als, medens der blev spist og danset ombord.

### RANDERS (svømmestævne)

Ordret referat af brev af 13. august fra kommandør J. Elving: »Søværnets Officersskole sender hermed Marineforeningen sin bedste tak for de smukke præmier i disciplinen svømning (bjærgning), som hoved-



If you want to receive  
**free of charge**  
a catalogue with 24 pages  
and many pictures out of  
books on ships  
and weapons  
write to  
**J. F. LEHMANN'S VERLAG**  
**D 8 München 21 Postfach**

foreningen har udsat i forbindelse med det nordiske kadetstævne i Randers 6.-10. august 1971. Samtidig skal skolen udtale sin glæde over den interesse, hvormed Randers Marineforening har fulgt dette stævne, og de bidrag til stævnets vellykkede afvikling, som er blevet ydet, ikke mindst af formanden P. Schytte-Hansen og sekretæren Axel Urup-Skov.

Randers afdeling indledte i øvrigt sin vintersæson med en sammenkomst for medlemmer med damer. 13. november afholdtes vildtskydning på Håndværkerforeningens skydebane.

På vinterprogrammet står desuden damernes pakkefest 4. december, juletræsfest 27. december, skytte-laugets generalforsamling 7. januar, ordinær generalforsamling 4. februar og stiftelsesfest 11. marts.

## ROSKILDE

Den årlige fregatskydning fandt sted 28. august i Håndværkerforeningens have. For damer og venner arrangeredes andre konkurrencer. Man sluttede med fælles spisning og dans.

## SILKEBORG

Sekretær S. Bøgh-Sørensen oplyser, at afdelingen den 4. november havde sammenkomst for medlemmerne med torskespisning i marinestuen på La Strada.

Allerede nu (og det er sandelig bedre end at være en uge for sent på det) bringes oplysning om runde

fødselsdage i første halvdel af 1972. Afdelingen lykønsker fhv. mejeribestyrer S. Bøgh-Sørensen, 75 år 11/3, mælkehandler Olaf L. Henriksen, 70 år 25/3, maskinmester Kaj G. Larsson, 70 år 19/6. Sidstnævnte har siddet i afdelingens bestyrelse siden oprettelsen i 1942, og han sidder der endnu.

## SVENDBORG

Afdelingen gratulerer smedemester Kaj Christoffersen, 60 år 1/12, driftsleder E. Nielsen, 70 år 23/12.

## ÅLBORG (indvielse af nyt flag)

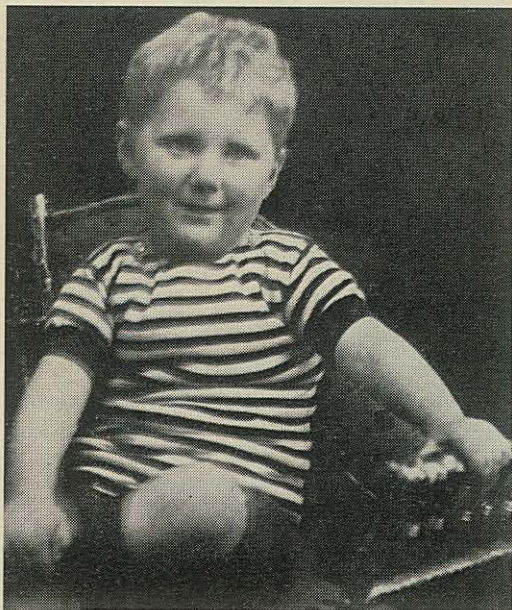
Afdelingens overflaggast, L. Borg Andersen, har sendt et avisudklip, hvoraf det fremgår, at man ved en ulke-aften i slutningen af oktober kunne indvie et smukt, nyt flag, der var indkøbt for midler tilvejebragt gennem en indsamling blandt medlemmer og venner. Ved samme lejlighed uddeltes 25 års-tegn til Charles Knoth samt til visesangeren Henning Fogh. Sidstnævnte fik også overrakt konsul Stuhr's mindebøger som tak for sit bidrag til afdelingens trivsel.

## ÅRHUS

Afdelingen bringer en lykønskning til skomagermester S. Juhl, 65 år 4/12, mekaniker Anders Martin Petersen, 70 år 13/12.

---

# Fra hovedbestyrelsen



## Hyldest til en 60-årig

Er det ikke en prægtig gut? Sådant en som alle kun kan være glade for at møde og at omgås – også vi i Marineforeningen. Vi sneg os op på hovedkontoret forleden dag og snuppede billedet af landskassereren – for ham er det jo, det har alle selvfølgelig straks konstateret. Læg mærke til med hvilket klart blik, han overskuer situationen. Det stråler ud af billedet, at han har et fast greb om tingene. Mild ser han ud, men tag ikke fejl, der er karakter, viden og formidabel arbejdskraft bag træk og holdning. Og det er næsten ikke til at se, at han den 5. december fylder 60 år. Men det gør han altså.

Det er ikke ukendt, at Thorlund Nielsen er en hovedhjørnestein i Marineforeningen ved ledelsen af hovedkontoret og styringen af finanserne. Vi er ham mere end tak skyldig for den interesse, han viser foreningen, det arbejde han udfører og den tid, han ofrer på Marineforeningens alter.

Ved passagen af de 60 vil der lyde mange ønsker om en fortsat række af mange dejlige år, og i ønskerne fletter vi ind en forhåbning om, at foreningen stadig må nyde godt af Thorlunds vitalitet og interesse.

Kai Hertz.



Kransenedlægning ved mindesmærket for Søværnets personel.

### Jubilærstævnet 1971

Søndag den 29. august mødte 87 jubilerende gæster ved værftsbrovagtten, hvor de paraderede for chefen for flådestationen. Orlogspræst Knud Hansen holdt en kort andagt (se side 2), hvorefter den ældste jubilar (Bødkeren fra Randers) nedlagde en krans ved mindestenen.

Under den efterfølgende rundtur på Holmen blev ruten lagt forbi de kendte steder, og for mange var det især en oplevelse at se den berømte samling i Bohlendach-huset. Jubilarfrokosten blev serveret på marinekasernen, hvorefter kvindelige marinere musikkorps spillede i kasernegården. De KM'ere, som havde været med til arrangementet i en årrække, fik af landsformanden overrakt Marineforeningens hæderstegn.

Der blev udvekslet mange gode minder fra gamle dage, og enkelte så sig lidt mere omkring og aflagde bl.a. besøg i mastekranen. Kl. 15,00 sluttede arrangementet på Holmen, hvorefter der var landlov med de lyspunkter, som dette efter gammel sædvane indebærer.

*Landssekretæren.*

### Sendemandsmødet 1972

Næste sendemandsmøde vil finde sted på Bornholm den 28.-29. maj 1972.

### Hovedbestyrelsens efterårsmøde

Marineforeningens hovedbestyrelse afholdt sit efterårsmøde lørdag den 9. oktober i Søofficers-Foreningens lokaler i Søkvæsthuset på Christianshavn. Til den påfølgende middag var bl.a. inviteret chefen for Søværnet, viceadmiral S. S. Thostrup, Marineforeningens æresmedlemmer m.fl.

### Redaktøren runder Kap 60

Bladets redaktør, Kaj Lund, fyldte den 10. november 60 år, og alle »Under Dannebrog«s læsere benytter

hermed lejligheden til at ønske et hjerteligt tillykke. For de fleste af søens folk er kaptajn Kaj Lund kendt og skattet for sit virke, dels inden for Handelsflådens Velfærdsråd, dels for sit forfatterskab. Marineforeningen priser sit held i 1968, da vi stod uden redaktør, og Kaj Lund lod sig overtale til at påtage sig hvervet. Vi kipper med flaget og ønsker »god fart fremover«.

*»En læser«.*

### Foredrag og film

Opmærksomheden henledes på, at Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste nu har adressen: Trommesalen 4, 1614 København V, telefon (01) 11 45 11. Det er et godt sted at henvende sig angående vejledning og bistand angående forsvars-oplysende indslag i et arrangement.

### Medlemstallet

Marineforeningen havde 1. oktober 1971 i alt 8.885 medlemmer.

### Næste nummer af U.D.

Artikler og illustrationer til »Under Dannebrog« nr. 1, 1972, skal være redaktionen i hænde senest 15. januar. Vigtige meddelelser fra afdelingerne har en uges ekstra frist.

Vi opdager, at vi i skyndingen snuppede et foto af »unge Thorlund« (modsatte side).

Her har vi et af lidt nyere dato. Han ser måske lidt anderledes ud, men indholdet er det samme.

Thorlund træffes mandag den 6. december, kl. 13-16 på hovedkontoret.





Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

## Ny maritim litteratur

### Jul på havet

Gengivelser af marinemalerier sætter traditionen tro kolorit på Vikingens Julehæfte, der er redigeret af Axel Børentzen og bringer den velkendte blanding af søhistorie, maritim romantik, saglighed, fotos og tegninger. 66 s., stort format, kr. 14,00, Vikingens Forlag.

### Skibsfartens Hvem-Hvad-Hvor

Efter 10 års pause kom endelig den nye udgave, som er redigeret af Hjalmar Petersen. Af indhold kan nævnes skibets udviklingshistorie, skibsværfter, danske rederier med deres flåder samt liste over større handelsskibe, teknik ombord, søfartens institutioner, erhvervsvejledning, maritim ordliste samt maritime museer. 319 s., rigt ill. kr. 29,25, Politikens Forlag.

### Ribes Skibsfart efter 1850

Museumsinspektør Alan Hjørt Rasmussen har skrevet et lille, men ikke uvæsentligt kapitel af Danmarks søhistorie. Foruden Ribes egne galeaser og evertter var byen registreringshavn for adskillige storsejlere i forrige århundrede. Nu som før har skibsrederslægten Lauritzen tilknytning til byen. 40 s., ill., Kr. 23,00, i kommission hos Niels Høst.

### Havaribekæmpelse i Skibe

Kommandørkaptajn J. E. Undén's håndbog indledes med behandling af skibets stabilitetsforhold i relation til fri forbindelse til søen og vædsker med fri overflade. Af det øvrige indhold kan nævnes bl. a. midlertidige reparationer af skrog-havarier, lækstopning, afstivning m. m. samt skibsorganisation. 50 s., ill., Kr. 15,00, Knudtzons Bogtrykkeri, København.

### Haandbog i Praktisk Sømandsskab

Der er stadig et behov for at kunne øse af sejlskibstidens traditioner og erfaringer. Lad os derfor hilse velkommen til dette genoptryk af Jens Kusk Jensens håndbog i praktisk sømandsskab. Man har valgt den mest omfattende udgave (fra 1924), der har de fleste illustrationer og mest tekst. 434 s., kr. 115,00, Høst & Søns Forlag.

### Bælter af garn og tov

Sømandens traditionelle plattinger er den vigtigste komponent i denne specialbog, hvor knytning, fletning og vævning med tyndt og tykt garn er de vigtigste ingredienser sammen med vejledning i pynteknob og splejsning til støtte for næsten 100 forskellige opskrifter. 116 s., ill., kr. 37,50, Borgens Forlag.

### Wer einmal um Kap Horn gesegelt

Ungdomsoplevelserne i sejlskibe har gjort stærkt indtryk på Harry H. Herrlau, som i denne selvbiografi bl. a. fortæller om skonnerstsejlsads, om langfart i barken »Parma« og om oplevelser under den første verdenskrig. 148 s., ill., DM 14,80, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford.

### Handbuch der Seemannschaft

41 store tavler med i alt 117 tegninger af rigningsarbejder er hovedindholdet af dette genoptryk af en 100 år gammel tysk håndbog fra de store sejlskibes tid, udarbejdet af Franz Ulfers fra Marine-Schule i Kiel. 100 s., stort format, D-mark 19,80 net., Arbeitskreis historischer Schiffbau, Wiesbaden.

### Jane's Fighting Ships 1944/45

Denne udgave blev særligt hurtigt udsolgt. Nu foreligger den i genoptryk og giver et billede af den kolossale udvikling og omlægning af søkrigsførelsen under den 2. verdenskrig samt detaljerede oplysninger om skibstab. 636 s., rigt ill., stort format, 252 sh. net., David & Charles, Newton Abbot.

### Seeteufel

Spændende og morsom læsning er denne selvbiografi af Grev Felix von Luckner, genoptrykt igen og igen. Højdepunktet er årene som marineofficer under 1. verdenskrig, da han førte fuldriggeren »Seeadler« som kaper og blokadebryder. 259 s., ill., D-mark 16,80, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford.

### From The Forecastle to The Cabin

Genoptryk af den berømte selvbiografi fra 1887 af den hårdtsejlende kaptajn Samuel Samuels, som bl. a. førte Atlantens

vilde båd »Dreadnaught«, der ofte løb fra dampskibene. 308 sider, rigt illustreret, \$ 10,00, Library Editions, New York.

### The Seaman (I og II)

Et omfattende værk af S. E. Ellacott, der fortæller om skibstyper, skibsfart og søfolk gennem 2000 år med særlig vægt på søkrigsvesen og Royal Navy. 400 s., ill., 60 sh. net., Abelard-Schuman, London.

### Pedestal: The Malta Convoy of August 1942

Et vendepunkt i søkrigen i Middelhavet kaldes denne blokadebrydning af Peter C. Smith, som fortæller om den hidtil stærkest beskyttede konvoj, hvoraf kun 4 skibe nåede frem. 200 s., ill., 75 sh. net., William Kimber, London.

### Safety and Survival at Sea

Ingeniør Erik Lee og hans søn Dr. Kenneth Lee har udarbejdet dette værk om overlevelseteknik, baseret på indsamling af personlige erfaringer fra mænd og kvinder i alle lande og fra flere århundreder. 286 s., 50 sh. net., Cassell & Co., London.

### Von der Schönheit alter Schiffe

En afkortet og bearbejdet udgave af »Kunstgeschichte der Seefahrt« med let læselig tekst og talrige helsides illustrationer, hvoraf de fleste er i farver: Modelskibe, votivskibe, kirkeskibe, flaske-skibe, gallionsfigurer, skibsportrætter, kakkemalerier og håndarbejder. Redigeret af Hans Jürgen Hansen. 192 s., stort format, D-mark 29,80, Gerhard Stalling Verlag, Hamburg.

### Ocean Liners of the Past III

I serien om historiske passagerskibe optræder en af Atlanterhavets gamle aristokrater, passagerdamperen »Aquitania« i dette sættryk fra »The Shipbuilders«. Rigt ill., 176 s., stort format, 95 sh. net., Patrick Stephens, London.

