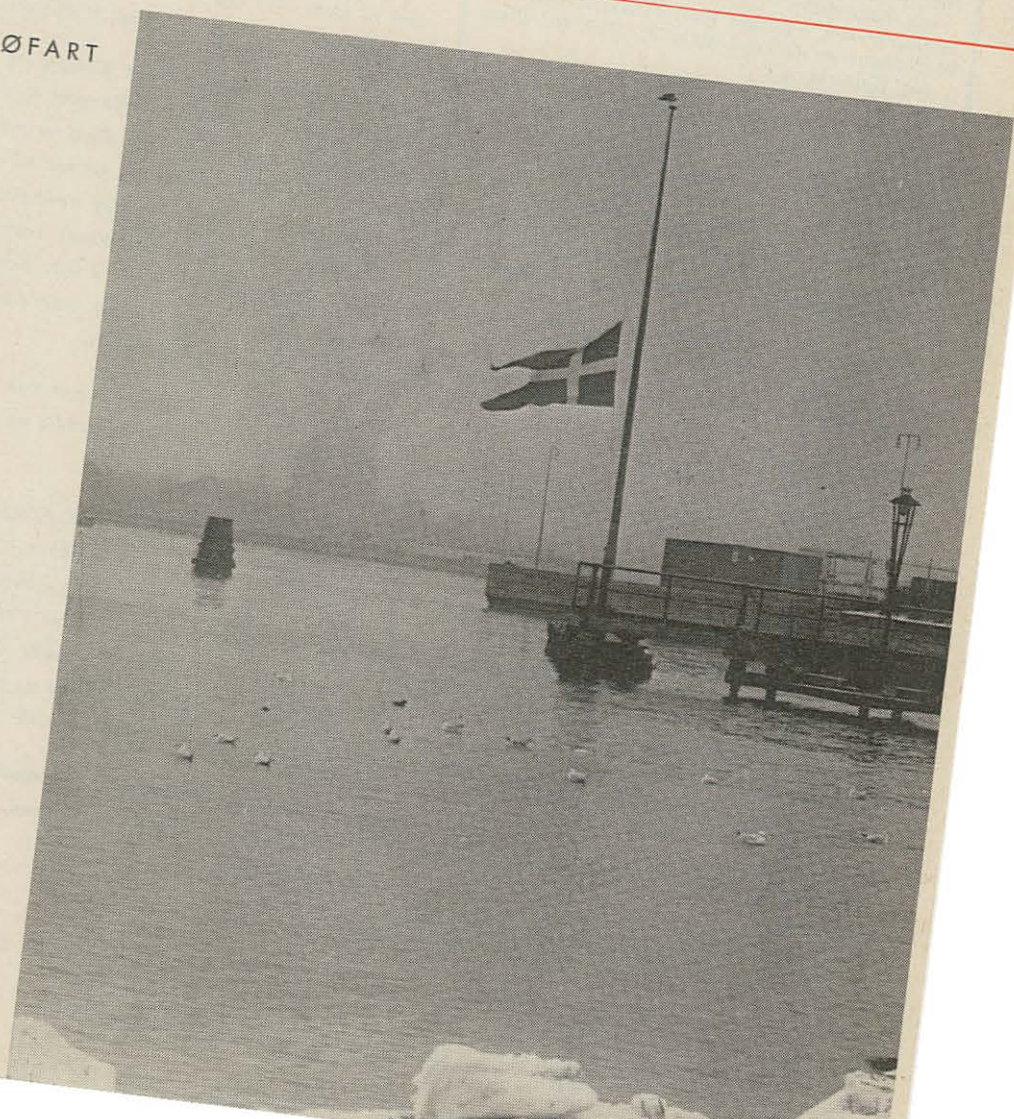


UNDER DANNEBROG

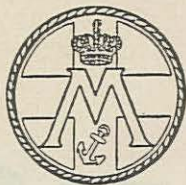
ORGAN FOR
SØVÆRN OG SØFART



1

NG

MARINEFORENINGEN



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. Fyelling, 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 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:

Maritim januarstemning 1972. Foto Kaj Lund.

Vor konge er død

Kun få dage efter at bulletinen fra sygelejet havde givet håb om, at helbredelse var på vej, kom den 14. januar det tunge budskab.

Et land er i sorg over tabet af en monark, der ved sin varme og ligefremme menneskelighed ikke stod fjernt fra sit folk. Han stod midt iblandt sit folk som den højt agtede og respekterede førsteborger.

Karakteristisk for vor konge fremhævede han i sin sidste nytårstale til os karakteregenskaber som kærlighed, trofasthed, venskab og loyalitet - egenskaber som til fulde blev lagt for dagen i udøvelsen af hans kongegerning og i hans forhold til sit folk.

Den stærke binding mellem Kongen og hans folk skyldes måske i særdeleshed Kongens og den kongelige families evne til at leve åbent og naturligt som en familie blandt familier. Vi fik lov til at leve med i familiefaderens ombu for sine nærmestes lykke, og det føltes, som om en tilsvarende ombu udstræktes til at omfatte folkets lykke. Vi kom Kongen ved, og Kongen kom os ved. Nu går vore dybt deltagende tanker til den kongelige familie.

Livet til søs lå Kongens hjerte nær. Med Kongen har søens folk mistet en sagskyndig og trofast beskytter.

Også Marineforeningen nød Kongens bevågenhed. Kort efter at være blevet søofficer - netop for 50 år siden - indmeldte Kongen sig i vor forening for senere at efterfølge Admiral Prins Valdemar som æresformand. Vi har haft den lykke stadig at modtage beviser for Kongens usvækkede og varme interesse for og medleven i vor forenings virke.

I dyb taknemmelighed og ærbødighed vil vi bevare mindet om vor høje æresformand, Admiral Kong Frederik IX.

Kai Hertz



Marineforeningens flag hilser Kongens bære. Læs side 16.

VI SÆNKER VORT FLAG

Med sorg modtog vi den 14. januar budskabet om, at Hans Majestæt Kong Frederik IX var afgået ved døden efter kort tids sygdom.

Danmark har mistet en god konge, søens folk har mistet en interesseret og sagkyndig protektor. Marineforeningen vil i taknemmelighed og ærbødighed bevare mindet om en trofast æresformand.

Marinestuen i Stege

Møns marinestue er en af vore yngste, og vi har derfor anmodet afdelingens formand, Edmund Rasmussen, om at fortælle – medens sagen står i frisk erindring – hvordan det blev grebet an.

Afdelingen har sejlet for god vind siden stiftelsen i 1942, fortæller Edmund Rasmussen, og der har været støt tilgang af medlemmer. For godt tre år siden begyndte man at drøfte mulighederne for etablering af en marinestue, og medens bestyrelsen gik på udkig efter et egnet lokale – tog hele den faste kerne fat på at finde maritime effekter til montering af stuen.

Det lykkedes at træffe aftale med værten på hotel »Ulfsund« om benyttelse af et dejligt stort lokale. Her var endda plads til et reglementeret billardbord, som stod til afbenyttelse for medlemmerne ved deres sammenkomster.

Fra ophugningen af kabeldamperen »EDOUARD

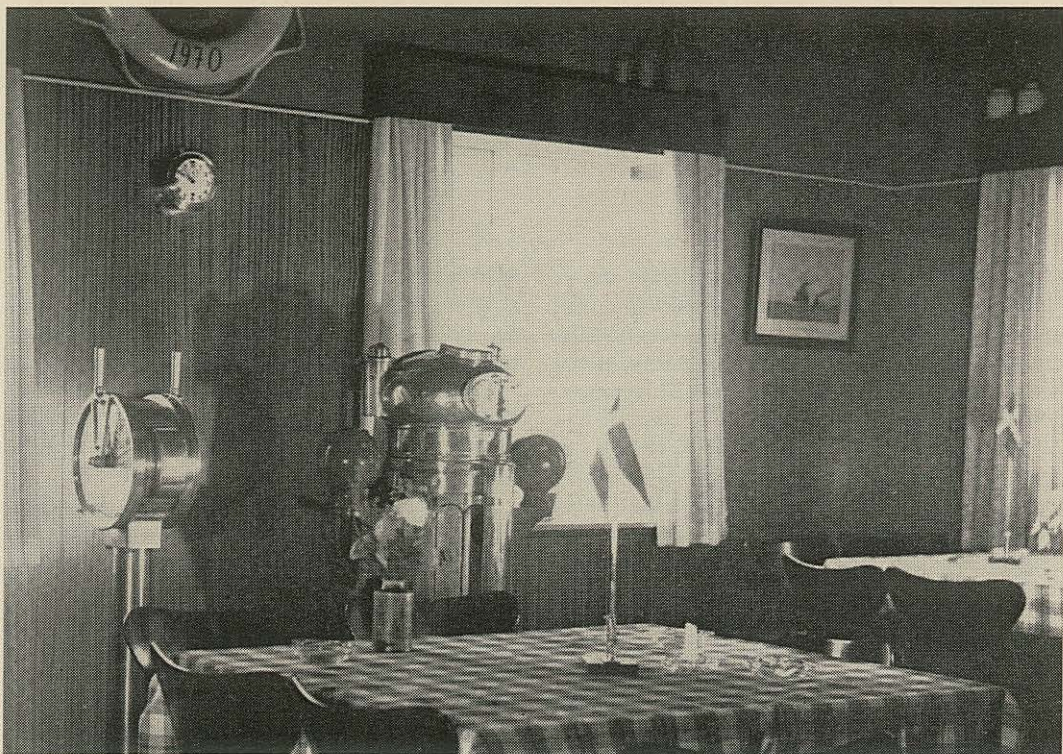
SUENSON« lykkedes det at skaffe nathus med kompas, og fra en ophugget Ø.K.-båd fremkom rat og maskintelegraf, således at man havde de vigtigste komponenter i en marinestues centrale afsnit: kommandobroen. Denne blev af et medlem bygget som et skibsdæk, der ligger hævet lidt over lokalets gulv.

Til yderligere udsmykning skænkede vandværksbestyrer Bendix Andersen et skibsur, og fra andre medlemmer modtog man en skibsklokke, et billede af krydseren »HEIMDAL«, en radering af den firemastede bark »Loch Torridor«, en gammel radering af det kendte motiv »På vagt for Danmark« og et kadrejerbillede af sluppen »JOHANNE« af København.

Ved stuens indvielse 5. december 1970 overrakte Marineforenings landsformand et billede af fregat-

Ejvind Rasmussen, formand for Marineforenings Stege-afdeling i billardhjørnet.





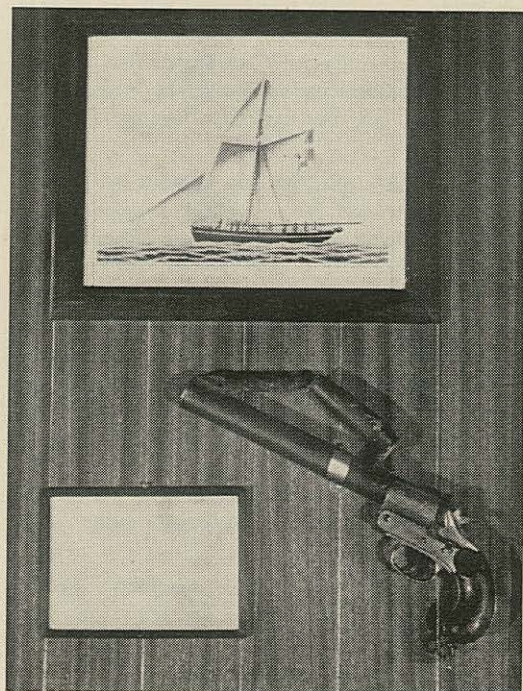
Parti fra kommandobroen i den nye marinestue i Stege.

ten »JYLLAND«. Fra en skibstømmer i Landemarke modtog man et pindekompas, fra Vordingborg-afdelingen en gæstebog og fra lods Løber, Dragør, et bordflag.

Kontaktmand Børge Mikkelsen fra København Søfarts-Service skænkede et maleri af en fregat i Øresund og en signalpistol, som må anses for at være et af marinestuens klenodier. I følgebrevet skriver Børge Mikkelsen:

»Signalpistolen har tilhørt det skotske skib »Gotland«, rederiet Currie Line i Leith, som i mange år både før og efter krigen sejlede mellem Skotland og København. Under sidste verdenskrig gjorde »Gotland« tjeneste som rescue-ship. Det vil sige, at det sejlede bag efter konvojerne over Nordatlanten, indrettet som hospital, for at kunne opsamle og hjælpe de efterlevende fra torpederede skibe. »Gotland« er i dag hjemskrevet i Sydafrika, men på rederiets kontor i Leith hænger diplomer og takkeskrivelser for de mange menneskeliv, som skibet har reddet. Forskellige andre effekter som kompas og skibsklokke er også opbevaret, men signalpistolen mangler i rederiets samling. Den fik jeg af kaptajn Dave Sinclair den sidste dag, »Gotland« var i København«.

Signalpistol fra den anden verdenskrigs atlantehavskonvojer.



Albatrossen

»Disse store pragtfulde mågelignende fugle«, skriver kaptajn Aage Brettschneider i sine erindringer, »kan have et vingefang på op til 14 fod. Jeg har endda ladet mig fortælle af en ældre troværdig matros, at han havde målt et vingefang på 15–16 fod. De er udprægede svævefugle, og så længe de er i luften, flakser de aldrig med vingerne, men kan ved forskellige stillinger af vingerne stige og dale, svinge og stå ganske stille efter eget ønske. Således kan de følge skibene dag efter dag. Selv efter en stormnat ser man dem igen, så snart det lysner.

Men når vi fanger dem, kan vi roligt slippe dem ned på dækket, for vingefanget er så stort, at de ikke kan få luft under vingerne og lette.

Har albatrosserne lagt sig på vandet og skal lette igen, må de løbe farten op med fødderne samtidig med, at de bruger deres lange vinger, og det er ikke noget smukt syn. De er noget af det mest klodsede, man kan tænke sig.

Vi fangede albatrosserne ved hjælp af en »triangel«, der består af et stykke hjerteformet blik fra en svær konservesdåse. På den brede del sømmer man et stykke kork og i den tilspidsede del hugger man ud i pladen, så hullet følger den yderste kontur. Nederst i udhugningen – ned mod spidsen – skærper man lidt med en fil.

På det stykke, hvor der ikke er kork, syr man en flæsketrimmel fast, og nu stikkes loglinen på, og man kan begynde jagten, hvis ellers skibets fart er passende – ikke over 4 knob. Når så albatrossen ser flæsket, slår den ned, og man slækker på linen, så triangelen ligger stille. Albatrossen gaber over flæsket, og man holder an i linen. Derved bliver fuglens store overnæb, der ender i en spids krog, trukket ned i den tilspidsede, skarpe del af triangelen, der skærer sig ind i hornlaget på næbbet. Dette forhindrer, at næbbet kommer fri under indhalingen.

Nu vil mange vel spørge, hvad vi så gjorde med albatrosserne, og jeg vil svare ganske ærligt, at vi spiste dem.

Søfolk er mere eller mindre overtroiske, og den gang var der mange, som mente, at døde søfolks sjæle går igen i skikkelse af albatrosser. Disse mennesker vil jeg ikke diskutere med, men blot sige, at en god

sejlskibskok laver en ganske dejlig ragout. Vi fik den gang ikke meget fersk kød på de lange rejser, og selv om albatrossens store, magre skrog kun havde kød på bryst og lår, var der dog nok til en fin ragout.

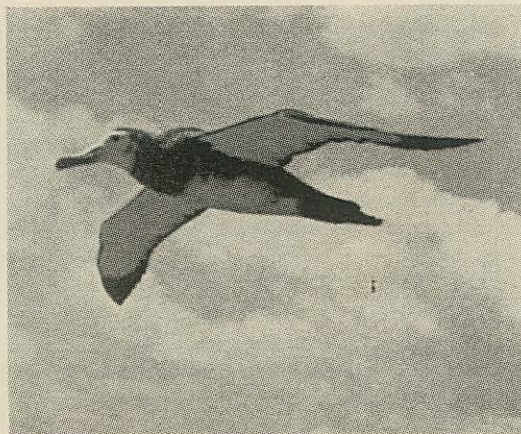
Yderligere lavede vi tobakspunge af svømmefødderne, og når man fjernede slimhinderne af næbbene, fik man en karakteristisk souvenir, der bl.a. benyttedes til håndtag på spadserestokke.

Vi flåede de rene sorte og hvide dyr fra ryggen mod brystet og spændte skindene ud på trærammer med påsømmet sejldug, så fjerene ikke blev pjuksede. Så skrabede vi fedtet af, smurte med alunvand og tørrede dem. Vi kunne få 10 shillings for stykket af disse skind, f.eks. i Cape Town.«

I bogen »A Biography of the Sea« (London 1960) fortæller Richard Carrington, at disse albatrosskind bar det populære navn »Cape sheep«. Iøvrigt brugte søfolkene også de hule fugleknogler til piberør.

Ifølge Carrington omfatter albatrossfamilien 13 forskellige arter, hvoraf de 9 lever syd for den sydlige vendekreds, den tiende – Galapagos-albatrossen holder til i de tropiske farvande vest for Sydamerika, medens de tre resterende arter færdes i det nordlige Stillehav. Det bedst kendte medlem af familien er vandrealbatrossen, hvis domæne er de sydlige oceaner. Denne vældige fugl er næsten hvid med sorte tegninger og et karakteristisk kroget næb.

Foto E. Holmer.



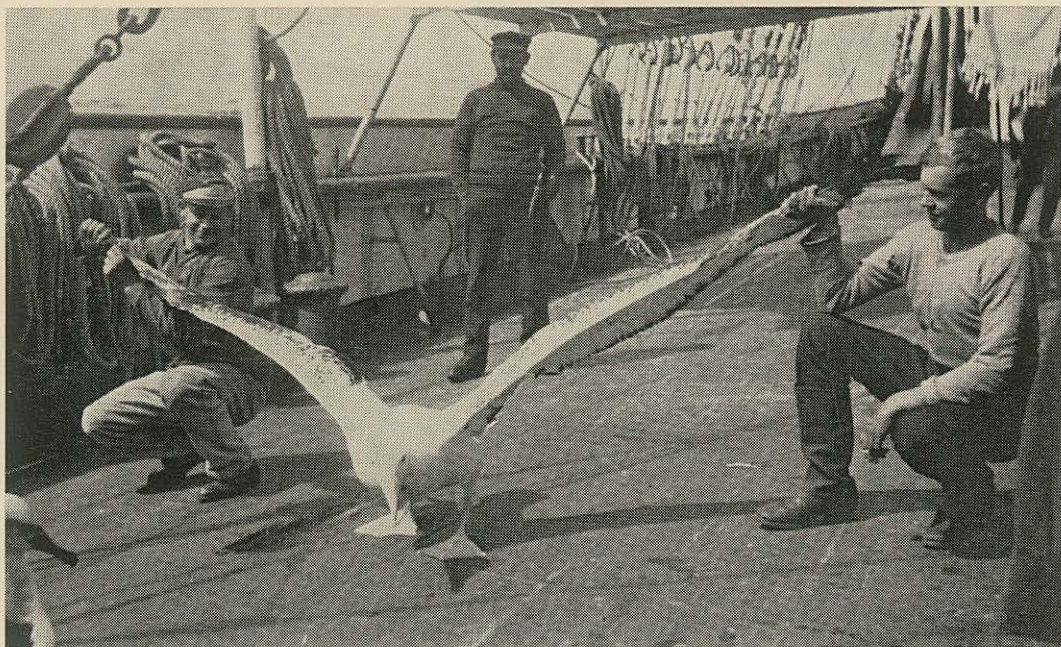


Foto Aage Brettschneider.

Alle albatrosser spiser hovedsageligt om natten, når blæksprutterne og de andre havdyr, som udgør deres føde, kommer op til overfladen. Som pingvinerne kan de sove på havoverfladen og slukke deres tørst i havvand.

Navnet albatros har ikke noget at gøre med den hvide farve. Det er en forvrængning af det spanske ord *alacatraz*, som betyder pelikan.

I bogen »Galatheas jordomsejling 1950–1952« (København 1953) skriver L. Ferdinand, at henved halvdelen af de albatrosser, der findes i verden, yngler på New Zealand og de omliggende øer. Specielt de ubeboede øer nord, øst og syd for New Zealand er kendte for deres fugleliv, og til de berømteste fugleøer i verden hører Campbell Øen og Kermadecøerne.

Som en af de interessanteste fugle nævnes vandrealbatrossen. Det er den fugl i verden, som har det største vingefang (3–3½ meter fra vingespids til vingespids). Overalt på den sydlige halvkugle følger denne imponerende svæveflyver skibene. Blæksprutter er dens naturlige føde, men den lever også i høj grad af skibsaffald. På stive vinger kan den i timevis holde sig svævende, idet den udnytter de opadgående vinde, som skabes af bølgeskråningerne. Albatrossen bevæger sig ud over havet i store cirkelende manøvrer, og når den får øje på et skib, er den i stand til at følge det svævende uanset vindretningen og skibets kurs. Snart færdes den tæt ved skibet, snart er den helt ude i ho-

risonten, og ofte ligger den nede på vandet flere sømil agterude for at spise skibsaffald.

Vandrealbatrossen yngler bl.a. på Tristan da Cunha og andre øer i det subantarktiske hav. Efter højtidelige bryllupsceremonier lægges æggene i slutningen af november og begyndelsen af december, og udrugningen varer ca. 80 dage.

Efter udklækningen går der ca. 9 måneder, før ungen er flyvefærdig. Den fodres hele tiden af forældrene, først især med fisk og senere fortrinsvis med blæksprutter. Denne lange yngleperiode medfører, at de store albatrosser højst lægger et æg hvert andet år. Til sammenligning lægger vore hjemlige vilde svaner 5–8 æg hvert år. Det er forståeligt, at et dyr, der som albatrossen har så ringe familieførogelse, ikke ville kunne klare kampen for tilværelsen, hvis det ikke netop yngledede på så isolerede områder.

Som nævnt lever der flere arter af albatrosser i det nordlige Stillehav. Bl.a. har amerikanerne måttet slås med den halve million, som yngler på Midway Island.

Også nogle af de sydlige arter er med mellemrum blevet set nord for ækvator, endog ved Europas kyster. Bl.a. har man på Københavns Zoologiske museum et eksemplar af den sortbrynede albatros, der hører til syd for den sydlige vendekreds. Denne albatros blev i 1894 skudt ved Færøerne, hvor den efter sigende havde levet i 34 år og fulgt havsulerne på deres regelmæssige vandringer.

Maritim filатели

Samling af frimærker regnes for at være verdens mest udbredte hobby. Interessen omfatter alle sociale lag, også kongelige personer. Derfor taler man om, at frimærkesamling ikke alene er hobbyernes konge men også kongernes hobby.

Det første frimærke så dagens lys i England i 1840, og i en årrække var antallet af forskellige mærker så begrænset, at man samlede på alt, hvad man kunne få fat på. Endnu i 1850 var der i hele verden kun 64 forskellige mærker, 10 år senere var antallet steget til 775, og i 1870 fandtes der 2367 forskellige mærker. Det var stadig muligt at være »generalsamler«.

Kurven begyndte imidlertid at stige stærkt, da land efter land fik øjnene op for, at frimærker kunne være noget mere end kvittering for betalt porto. De kan også anvendes som reklame og propaganda, og de kan ligefrem være en salgsvare. Frimærkernes billedmotiver blev mere og mere varieret, og denne udvikling tog for alvor fart efter den første verdenskrig. Motiver med landets statsoverhoved, våben eller posthorn blev afløst af reklamer for, hvad de enkelte lande havde at byde på af landskabelig skønhed, særprægede bygningsværker, berømte personligheder, historiske begivenheder, kunst, fauna og flora m.m.

I dag ligger antallet af forskellige frimærker mellem en halv og en hel million, og antallet af frimærkesamlere er vokset tilsvarende. Samtidig er det blevet helt umuligt at blive generalsamler. Det regnes stadig for fint at samle på mærker fra et enkelt geografisk

område, men flere og flere foretrækker at specialisere sig som motivsamlere. Det gælder især begyndere, som ikke har mulighed for at komplettere med ældre mærker fra et nationalt område. Til gengæld er der nok at vælge imellem blandt motiverne. Der findes næppe et område af den menneskelige aktivitet, som ikke kan illustreres med et rigt udvalg af mærker. Valget af motiv falder ofte sammen med samlerens andre interesser som f.eks. idræt, musik, botanik zoologi, arkitektur eller lign.

Også hvor det drejer sig om skibsfart, er der i dag en vældig rigdom af motiver på frimærker af alle nationaliteter, og inden for søfartskredse er der ikke så få filatelister, der har kastet sig over skibsmotivet som specialitet.

Det første danske skib, som fremkom på et frimærke, var et orlogsskib, dampskonnerten »Ingolf«, som optrådte i 1905 på frimærker fra det daværende dansk Vestindien. Desuden har »Ingolf« igen været fremme i 1909 på det vestindiske julemærke. De nyeste danske skibsfrimærker, som blev udsendt af postvæsenet i september 1970, omfatter en serie på 4 forskellige motiver fra skibets udvikling gennem 1000 år.

Vi har ellers ikke været forvante med danske skibe på frimærker. F.eks. burde man vel snart høre frengatten »Jylland« med et mærke. Det er ikke langt fra, at danske skibe har været bedre repræsenteret på udenlandske mærker. De danske polarskibe »Kista Dan« og »Anita Dan« har optrådt på frimærker udstedt af

Realisation af kæmpefrimærkelager

KAT.VÆRDI MINDST 5000,- KR.

Fra en ophørt frimærkehandel har vi til en fantastisk billig pris købt et kæmpeparti frimærker. Uden hensyn til værdien har vi pakket et antal kasser med 8-10 kg frimærker, ja De læste rigtigt: otte til ti kilo frimærker. Kan De lide at rode med frimærker, er dette derfor lige noget for Dem. Vi tilbyder Dem i snevejs af sjove timer med at afvaske og sortere postforseglede kilovarer, missionskilovarer fra alverdens lande, beskadigede landepakker etc. De vil finde i massevis af komplette motivsæt og MINIATUREARK, ja 2 miniaturessæt har alene en kat.-værdi af 450 kroner, med eftertragtede motiver såsom sport, rumfart, olympiade, malerier, dyr, blomster etc. Normalprisen for disse frimærker overstiger langt 1000 kroner, men vi sælger hele REALISATIONSKASSEN til en pris af

KUN kr. 495,-.

EKSTRA: Ved bestilling inden 14 dage

pakker vi frimærkerne i en ny, smuk kuffert, der har en normalpris på ca. 75 kroner.

Send derfor omgående DERES bestilling til

ATLANTIC STAMP CO., Postbox 24, DK 2740 Skovlunde
Tlf. (01) 91 67 01. Giro 15 28 35. Efterkrav + porto

INGEN RISIKO: FULD RETURRET I 8 DAGE



De første seks bøger i den engelske serie om frimærker på skibe.

British Antarctic Territory, 66-selskabets passagerskib »Bornholm« har været gengivet på et frimærke fra Tristan da Cunha, og »Magga Dan« har optrådt på et belgisk frimærke.

En af de førende eksperter på maritime frimærkemotiver er E. W. Argyle, som i en årrække har bragt illustrerede artikler om emnet i forskellige maritime tidsskrifter. Han har nu også givet sig i lag med at udarbejde en serie små specialbøger under fællestitlen »Ships on Stamps«. De første tre bøger udkom i 1970, de følgende tre i 1971, og yderligere fire bind er i arbejde:

Første del: »The Royal Navy on Stamps« (48 sider) viser fortrinsvis mærker udgivet i det britiske statsamfund samt en del specialmærker anvendt ved franking af post fra orlogsskibene.

Andel del: »Passenger Liners« (44 sider) bringer mærker fra alle lande med passagerskibe over 6.000 tons.

Tredie del: »Early Sailing Ships and Canoes« (64 sider) har mærker fra alle lande med skibstyper fra ældre tid.

Fjerde del: »Sailing Ships« (58 sider) bringer mærker fra alle lande med store og små sejlskibe, fortrinsvis fra det sidste århundrede. Her savnes skonert CORNWALL fra den danske 1970-serie.

Femte del: »Local Craft« (64 sider) viser mærker fra alle lande med lokale småskibstyper fra junker til havkrydsere.

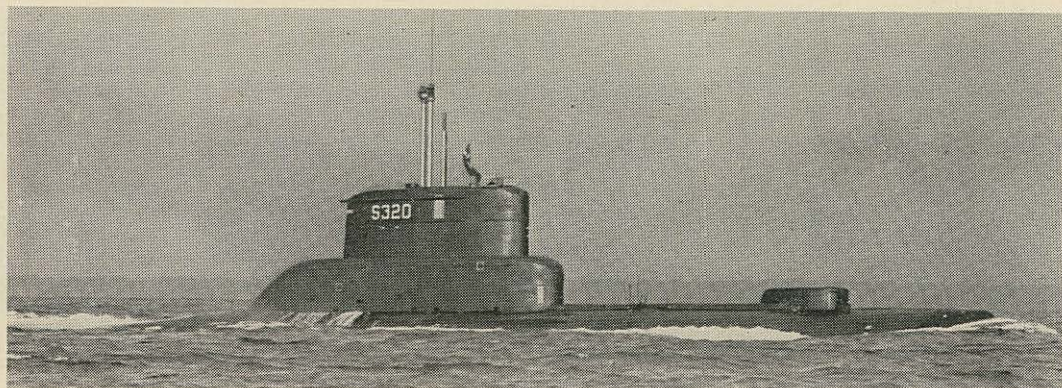
Sjette del: »Cross Channel, River & Lake, Passenger Ships« (60 sider) viser mærker fra alle lande med motiver af skibsfartens små hjælpetropper.

De fire bind, som endnu er i arbejde, vil medtage handelsskibe, hjuldampskibe, andre landes orlogsskibe m.m.

Bøgerne er rigt illustrerede med gengivelser af mærker og fotos af skibe. Pris pr. bind 44 pence netto. De er udgivet af Picton Publications, Chippenham.



Nogle af de fåtallige danske skibe med skibsmotiver.



Undervandsbåden NARHVALEN.

Dansk ubådsrekord - (6 UGER I SØEN)

Den 1. november 1971 afgik undervandsbåden NARHVALEN fra Holmen for at påbegynde det tidsmæssigt længste togt, som en dansk ubåd hidtil har gennemført. Det var hensigten, at båden med sin 19 mands besætning og enkelte gæster, bl.a. fra Forsvarskommandoen, skulle holde søen og være neddykket i 95 % af tiden. Togtet var ikke planlagt som et rekordforsøg og ej heller som normal træning af personalet. Det var i realiteten en afsluttende teknisk gennemprøvelse. Bådens chef, kaptajnløjtnant P. C. Rasmussen, understreger dog, at en så lang og uafbrudt patrulje med besætning på kvartersvagt også har stor betydning for intensivning af den fælles uddannelse.

Selve udrustningen af en ubåd til et så langvarigt togt, hvor der ikke var mulighed for suppleringer, var naturligvis en opgave, der krævede sans for både småt og stort. Køleskabspladsen er ringe i et fartøj af denne type og ferskvandsbeholdningen endnu mindre. Problemerne kan f.eks. dreje sig om, hvorvidt man skal medbringe posesuppe, der ikke fylder ret meget, men til gengæld kræver ferskvand, eller om man skal have dåsesuppe, der fylder godt, men hvor man til gengæld har den nødvendige vædske med i dåsen. Ved en sådan udrustning oplevede man det sædvanlige, at forsyningerne under den hektiske klargøring konsekvent og tilsyneladende uundgåeligt ankom netop i det øjeblik, hvor mandskabet var skejlet ud. Taktet være forståelse og hjælpsomhed fra alle sider kunne afsejlingen dog foregå programmæssigt.

De første to uger gik med øvelser i Østersøen sammen med overfladeenheder og andre undervandsbåde.

Den egentlige øvelsesaktivitet blev begrænset af stormende vejr en stor del af tiden. Derfor så man ikke meget til overfladeskibene, men til gengæld blev der lejlighed til at finkontrollere bådens ballast og til at gennemføre det interne øvelsesprogram.

Efter Østersøperioden sejlede fartøjet uddykket gennem Øresund, hvor kulde og sne delvis neutraliserede ønskerne om at anløbe København. Nord for Helsingør dykkede NARHVALEN ned igen, og den egentlige langtur begyndte i neddykket tilstand med kurs mod Færøerne. Denne sejlads var specielt planlagt med henblik på afprøvning af forbrug, driftsformer, benyttelse af snorkel i svær sø m.m. Turen over Atlanterhavet gik rutinemæssigt, og i de lyse timer havde man små spændende oplevelser med angrebsøvelser på den passerende trafik. Ved passagen af Fair Isle trådte velfærdstjenesten i aktion og fik udvirket, at hver mand fik lov til at kikke i periskopet.

Ud for Nolsø mødtes man med inspektionsskibet FYLLA, som i den korte tid, der var til rådighed, viste særlige kvaliteter som depotskib. Bl.a. modtog besætningen en gave-madpakke med hellefisk og tilbehør. Under perioden i havets overflade sejlede ubåden en tur rundt om Nolsø for at give besætningen lejlighed til at se Thorshavn. Kulde og haglbyer begrænsede dog folkenes geografiske interesser, og alle var i virkeligheden tilfredse, da båden dykkede ned igen, og kursen blev sat mod Skagerak.

Efter ankomsten til danske farvande deltog NARHVALEN gennem 14 døgn i øvelsen »Yellow Bird«, hvor det tydeligt blev demonstreret, at opdagelse af

en moderne ubåd er en vanskelig sag, selv om sporhundene har moderne sonar om bord.

Den sidste del af togtet foregik neddykket gennem Kattegat. I denne sejlur deltog chefen for Søværnets operative Kommando og fik lejlighed til at følge med i problemerne ved undervandsbådssejlad på lav vanddybde.

11. december ankom NARHVALEN som planlagt til Holmen, hvor depotskibet HENRIK GERNER bød velkommen tilbage med punch. Ligeså velkommen var et brusebad, efter at man under den lange sejlad

havde haft et gennemsnitligt ferskvandsforbrug på kun 40 liter pr. døgn.

Den stillede opgave med dens specielle krav til hver enkelt om bord var løst. Besætningen havde betragtet den langvarige patrulje som en ganske rutinemæssig opgave. De indvundne erfaringer havde iøvrigt vist berettigelsen af et sådant togt som afsluttende gennemprøvning af en ny og moderne ubådstype i Søværnet.

(Uddrag af kaptajnlojtnant P. C. Rasmussens rapport, gengivet efter »Søværnsorientering«).

Det danske søværn ved årsskiftet

Virksomheden har i 1971 været præget af tilpasning til den nye forsvarsorganisation, som blev vedtaget ved lov i 1969. Desuden har der været foretaget en del omlægninger af den tekniske tjeneste og af skolevirksomheden. Personellet har ydet en udmærket og påskønnelsesværdig indsats til trods for adskillige tilpasningsvanskeligheder og usikkerhed, der også har kunnet mærkes udenfor de centrale myndigheder. Nogle af disse vanskeligheder skyldes bl.a. byggestoppet i 1970 og reduktioner af budgetterne.

Flådens skibe har som led i det stående beredskab gennemført en omfattende øvelses- og uddannelsesvirksomhed og en krævende vagttjeneste. Mange øvelser har fundet sted sammen med andre NATO-styrker, og det danske søværnspersonel har hævdet sig smukt under fællesøvelserne.

Til daglig gavn for samfundet er der ydet en indsats ved udførelse af søopmåling, søredning, fiskerinspektion, uskadeliggørelse af miner, dykkertjeneste og stationstjeneste. Desuden må fremhæves de omfattende SIRIUS-patruljer under Nordøstgrønlands barske vilkår.

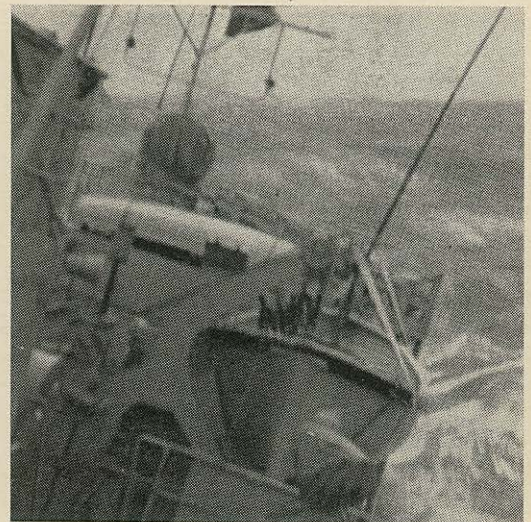
Et antal nye uddannelsesplaner er sat i kraft inden for Søværnets skolevirksomhed. Andre skoleordninger er under revision, og der arbejdes på forskellige nødvendige omlægninger – bl.a. på grund af reduktionen i tjenestetiden. Der er lagt meget arbejde i at udarbejde planer for efteruddannelsen som led i tilpasningen til personelloven.

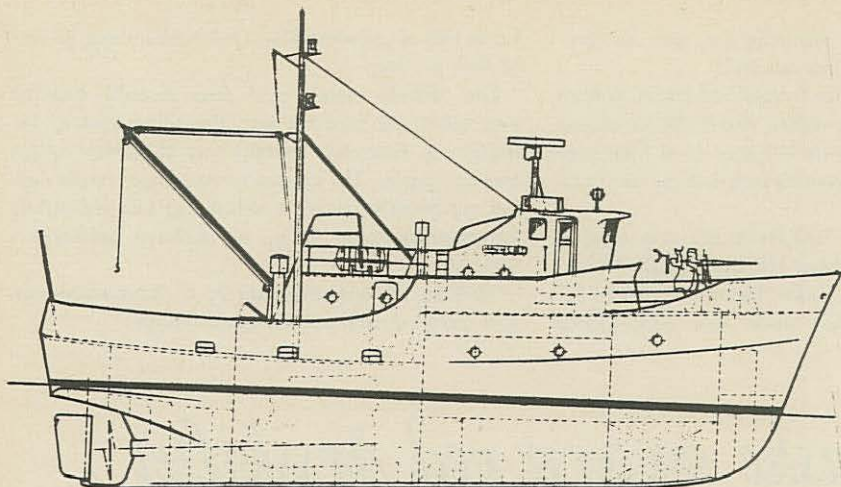
I det store og hele har søværnets personelstyrke holdt sig uændret, men der har vist sig tendens til svigtende tilgang. Man er ved at forberede modforanstaltninger, for at det ikke skal gå ud over beredskabstjenesten.

Hvis en drastisk reduktion af flådens materiel skal undgås, er der behov for snarlig iværksættelse af en

række nybygninger til erstatning for udslidte og forældede skibe. Desuden er der behov for, at en del kommunikations- og våbenmateriel bliver fornyet eller suppleret. Af de projekter, som for nogle år siden blev udformet i den tidligere Søværnsstab, er der nu givet bevilling til at bygge 8 torpedobåde, 1 inspektionsskib af modificeret HVIDBJØRNEN-klassen samt 3 orlogskuttere af BARSØ-klassen og 5 bevogtningsbåde. Desuden er der principielt givet tilslutning til den af Søværnsstaben forberedte anskaffelse af luftværnsmissiler til nogle af de større skibe, og der forestår yderligere tilgang af torpedomateriel og elektronisk udstyr som tidligere er bestilt.

Flåden har udført en krævende vagttjeneste: HVIDBJØRNEN i Danmarksstrædet. Foto VPL 283.





Der er bl.a. projekteret to nye kuttere til Marinehjemmeværnet. De skal have stålskrog med overbygning af letmetal. Dimensioner 19,75 m længde 5,70 m bredde og 2,50 m dybgang. Køjeplads til 12 mand.

På landjorden er søværnets bygninger blevet suppleret med en ny centerbygning på Marinstation Sjællands Odde. Desuden er saneringen af Marinekaserne København fortsat. Efter byggestoppets ophør er der nu atter fremgang i de bygningsarbejder, som knytter sig til den planlagte udflytning af værksteder og lagre fra København og det byggeri, som hører til etableringen af Søværnets Materielkommando.

De bygninger på Holmen, som efterhånden forlades af de tekniske virksomheder, vil antagelig fortrinsvis blive udnyttet af skoler og kurser eller til forbedring af vilkårene for skibsbesætninger under ophold ved flådestationen.

Til gavn for samfundet har søværnet løst mange civile opgaver bl.a. ved søredningstjeneste.



Når alle disse arbejder er fuldført, vil der være mulighed for at afgive Søværnets nuværende etableringer på Lergravsvej og Kløvermarken, og det vil ligeledes blive muligt at rømme LYNETTEN. Der er allerede gjort indstilling om frigivelse af de dele af Christianshavns vold-terræn, hvorfra udflytning allerede har fundet sted.

1972 ventes ikke at ville give færre opgaver og problemer – tværtimod. Kravene synes at være voksende inden for de fleste af Søværnets traditionelle opgaver, og samtidig stræber man efter at afslutte de igangværende omlægninger og de forberedte udflytninger.

Der regnes bl.a. med at værnstaben flytter fra deres nuværende bygninger til forsvarskommandoens nye etablering i Vedbæk sidst på året. Desuden regner man med allerede i løbet af årets første del at kunne installere det indkøbte materiel til Taktisk Træner i den nye bygning på Flådestation Frederikshavn, således at den egentlige kampinformationsuddannelse kan overføres hertil. Ligeledes regner man med at kunne gennemføre en del værkstedsudflytning.

Af særlig betydning for forsvaret bliver behandlingen af de forslag til lovændringer, som er fremsat af regeringen. De vil bl.a. medføre udarbejdelse af en revision af Flådeplan 1960. Dette vil give store problemer vedrørende bemandsningsstruktur, tjenestetid og uddannelsesmønstre såvel som en fornyet vurdering af Søværnets støtteaktiviteter på land.

Man vil få stillet ekstra opgaver udover det daglige arbejde ved Søværnets myndigheder og tjenestesteder. Da man almindeligvis ikke kan regne med at få tildelt mere personel, vil en betydelig del af det nuværende personel blive stillet over for en udfordring til ekstra indsats i 1972.

Uddrag af en redegørelse fra chefen for Søværnet i »Søværnsorientering«.

Maritim revy

AKTUELT FRA SØVÆRNET

Lørdagsfrihed¹ i Søværnet

I juni sidste år blev der indført lørdagsfrihed for skoler og skibe i Søværnet. Der blev kompenseret for bortfald for lørdagsarbejder ved en omlægning af øvelses- og arbejdstiden. For flådens skibe i havn har ændringen ikke givet problemer med hensyn til beredskab, uddannelse eller vedligeholdelse. Derimod har det skabt vanskeligheder på andre områder, bl.a. fordi man tidligere i en vis udstrækning benyttede arbejdslørdage til afvikling af ferie- og sygedage, afspadsering m.m. Efter afvejning af fordele og ulemper ved ordningen har chefen for Søværnet dog foreslået, at den midlertidige ordning med lørdagsfrihed gøres permanent.

Orlogsmænd ved Langelinie

I Flådestation Københavns område havde man i 1971 31 udenlandske flådebesøg omfattende 66 skibe med en samlet besætning på ca. 12.800 mand. Skibene tilhørte følgende nationaliteter: USA, England, Sovjetunionen, Vesttyskland, Brasilien, Norge, Belgien, Holland og Sverige.

Dansk orlogsskib i Amsterdam

Kort før jul aflagde mineleggeren MØEN rutinebesøg i Amsterdam, hvor den hollandske marine havde tilrettelagt et glimrende program. For besætningen var arrangeret kanalrundfart, besøg på bryggerier og gratis kørsel med offentlige transportmidler. Besøget faldt sammen med den danske generalkonsul Møllers 50 års jubilæum.

Norddanske orlogsgaster

For tiden er 9 grønlandere kontraktansat i Søværnet. 7 af dem gør tjeneste i Grønland, og de øvrige 2 gør sejlene tjeneste i danske farvande.

... men det betyder ikke vejrförändring

Meteorologisk Institut kan den 1. april fejre sit 100 års jubilæum. Vejrtjenesten vil om kort tid flytte fra Ordrup ind i nye lokaler på Lyngbyvej. Her samles efterhånden alle instituttets afdelinger.

Yderligere fire torpedobåde

I november tiltrådte finansudvalget forsvarsministerens anmodning om en bevilling på 154 millioner kroner til bygning af yderligere fire torpedobåde af typen TB-68. Dermed er godkendt bygningen af ialt 8 torpedobåde.

Forarbejderne til den egentlige bygning af de første fire er så langt fremskredne, at der er bestilt motorer,

våben, elektronik m.m. Det tilstræbes, at hele serien skal kunne bygges samlet.

Fremtidens krigsskibstyper

Redaktør Roy McLeavy udtaler i sin introduktion til den seneste udgave af »Jane's Surface Skimmers«, at en af de mest revolutionerende ændringer er på vej inden for bygningen af krigsskibe. Det er overgangen fra displacementskibe til fartøjstyper, der bevæger sig lige hen over vandoverfladen, bl.a. luftpudéfartøjer og hydrofoilfartøjer. Man kan forvente, at de i fremtiden vil erstatte en lang række krigsskibstyper. Størrelsen er ikke noget problem. De foreløbige resultater af prøver og undersøgelser viser, at man kan bygge overflade-effekt-skibe på 4000-5000 tons. Den første amerikanske luftpude-destroyer med en marchfart på 100 knob forventes at være operativ i slutningen af 70'erne.

Samarbejde mellem Søværnet og navigations-skolerne

Ved Københavns Navigationsskoles sidste eksamensafslutning var Søværnets taktikinspektør, kommandør O. J. Odder til stede. Han fortalte, at samarbejdet med navigationsskolen i den senere tid er blevet intensiveret, idet skolen via direktoratet har påtaget sig at omskole et antal af flådens officerer af B-linien med sætteskippereksamen af 1. grad til styrmand. Det første hold på et dusin elever begyndte i januar 1971.

Det understregedes, at vi ikke ville have haft et operativt søværn i dag uden de officerer af reserven – og en god del af linien –, der er udgået fra disse skoler.

Hidtil har Søværnet – til rederiernes mishag – taget en hård told af de unge navigatører, der udgik fra skolen. Det nye system med omskoling af Søværnets egne officerer vil formentlig lette på Søværnets behov for kontraktansættelse af styrmand til officerer af reserven. Samtidig vil det forhåbentlig også lette på rederiernes styrmandsproblemer. Måske kan der endda blive tale om nogen afgang fra Søværnet til rederierne.

Orlogsværftet

For fremtiden skal orlogsværftet kun være reparations- og vedligeholdelsesværft. Det skal ikke mere foretage nybyggerier. Dermed har man også droppet tanken om at gøre det til et aktieselskab. Beslutningen er truffet, efter at Frederikshavn Skibsværft har fået overdraget bygningen af de otte nye torpedobåde. Orlogsværftets tilbud lå for højt.

ROYAL NAVY kasserer busseronnen

Den britiske flåde har haft nedsat en uniformskomiteé hvori også menigt personel har haft sæde. Komiteen er barslet med syv forskellige modeller til beklædning af det menige personel, idet man vil afskaffe matrosblusen og de vide sømandsbukser, hvorimod kraven med de hvide striber ønskes bibeholdt.

Det bliver nok et problem at få kraven tilpasset en jakke; foreløbig synes hovedproblemet at være, hvorvidt man skal vælge en enkeltraded eller toraded jakke til afløsning af busseronnen.

Den nuværende britiske flådeuniform, der stort set er blevet efterlignet i alle andre landes marinere, stammer fra 1857. Før den tid havde cheferne på britiske orlogsskibe ret til selv at kombinere uniformer til deres besætninger.

Det fik i enkelte tilfælde barokke følger. Således havde chefen på HMS »Harlequin« iklædt sit mandskab harlekindragter ved parader.

Skeptikere frygter, at flådens blå matroser vil miste deres favørstilling hos det smukke køn som følge af den ny uniformering.

AKTUELT FRA HANDELSFLÅDEN

Bekæmpelse af forurening

Chefen for en svensk minelægger stillede for nylig krav om, at alle langhårede om bord skulle lade sig klippe, hvis de ville med på årets togt til Sydamerika. Motivering: Skibet kunne ikke medtage ferskvand til den nødvendige hårvask. – Alle lod sig klippe.

Handelsflåden og fællesmarkedet

Hvis de seks nuværende fællesmarkedslande bliver til »de ti« ved tilslutning fra Danmark, Norge, Storbritannien og Irland, vil fællesmarkedets nuværende andel på 12 % af verdens handelstonnage vokse til 35 %, og blokken vil samtidig kontrollere 27 % af den søbårne verdenshandel. Godt en trediedel af ny-

bygningerne i ordre ved værfterne verden over er bestilt af rederierne hjemmehørende i »de ti«.

Storhavn projekteret ved Frederikshavn

Der er udarbejdet et dybhavnsprojekt ved øgruppen Hirsholmene, der ligger ca. 3½ sømil nordøst for Frederikshavn. Det omfatter placering af et anlæg på Hirsholmene med en vanddybde på 15 meter, hvor afstanden til 25 meters vanddybde kun er ca. en sømil. Denne havn vil kunne benyttes af skibe på 70–80.000 tons, mens supertankere på op til 330.000 tons kan ligge for svaj uden for selve havnen ved en duc d'albe, der er forbundet med land ved en olieledning.

Projektet, der er udarbejdet af civilingeniør J. E. Gerhard, har den baggrund, at trafikintensiteten i de indre danske farvande med tiden muligvis vil øges så stærkt, at faren for forurening efter skibskollisioner vil gøre det betænkeligt at føre helt store tankskibe ind i Kattegat. Et mere yderligt placeret olieraffineri kan med stor fordel finde plads på Hirsholmene. Desuden kan havnen på grund af sin store vanddybde komme til at fungere som centralhavn for videre fordeling af oversøisk gods til havne i Østersøen.

Forsinket krigspension

Norske krigssejlere vil nu få udbetalt en hædersgave for deres tjeneste under den 2. verdenskrig. Dermed slutter 27 års tovtrækkeri om Nortraship-fonden, som blev dannet af den norske eksilregering. De 35.000 mand i norske skibe i allieret krigstjeneste fik løfte om et tillæg, men dengang satte den britiske regering sig imod det af hensyn til konsekvenserne for britiske søfarende.

Efter krigen blev det besluttet, at fondens midler skulle gå til skadede og efterladte, hvilket blev betegnet som et løftebrud. Alene i 1971 udbetalte fonden 2 mill. kr. til syge og invalide sømænd.


Nu er striden endt, og hver mand (eller hans arvinger) kan hæve 180 skattefri kroner for hver måned, han sejlede under krigen i allieret tjeneste.

Forureningsbekæmpelse

Der sættes stadig hårdere ind mod forureningsforsøelser fra skibsfarten. Ofte kan den internationale søfartspresse meddele, at en tankskibskaptajn har måttet vedtage en forureningsbøde. Nylig blev kaptajnen på et græsk tankskib ved retten i Athen idømt en bøde på 130.000 kroner for olieforurening under bunkring nær ved Athen.

Nu svæver vi til Malmø

Fra påske vil Øresund få luftpudeftrafik. Det svenske rederi Centrumlinien har sammen med Vosper Thornycroft, Portsmouth, stiftet et selskab, der indsætter to vandpropel-drevne svævere mellem København og Malmø. Der bliver plads til 270 passagerer, og disse vil med 35 knob blive sejlet/fløjet over Sundet på 35 min. Der er ansat tre besætninger til hvert skib,



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

og navigatørene er allerede kommet på et 6 ugers træningskursus i svæverne, der kommer til Øresund via Kielerkanalen.

Verdens største skib

Pr. 3. april strækkes kølen til første sektion af »Globalik Tokyo«, som med 447.000 tons dødvægt vil blive verdens største tankskib. Leveringen ventes at finde sted i februar 1973, og der er planlagt et søsterskib, som skal gå i fart et år senere.

Værftskrise forestående

Sveriges rederiforening har spået, at 1974 vil blive skibsværftenes kriseår. Der er jernhård konkurrence mellem skibsværfter i alle lande om knappe bestillinger til en yderst effektiv industri med overskudskapacitet. De svækkede konjunkturer inden for verdenshandlen trækker i negativ retning, og en eventuel hurtig åbning af Suezkanalen kan fremskynde den depressive udvikling.

Dansk søfart klarer sig

Den seneste statistik fra Chamber of Shipping over oplægninger fra november 1971 viser, at der var oplagt 358 skibe på tilsammen ca. 2,5 millioner BRT af verdenshandelsflåden. I enkelte lande udgjorde oplægningerne indtil 7% af tonnagen. Hårdest ramt var Grækenland, Vesttyskland, Storbritannien og Norge. På samme tid var kun oplagt mindre end 1/2% af den danske handelsflådes tonnage.

Slut med svenske fyrskibe

I den nærmeste fremtid vil fyrlampen blive slukket om bord i Falsterborev fyrskib, som er Sveriges ældste fyrskibsstation. Det vil blive erstattet af et fast fyr. Dermed er de svenske fyrskibes 140-årige epoke afsluttet.

En stor pushboat

Et internationalt transporttidsskrift fortæller, at man i U.S.A. planlægger bygningen af rekordstore bugserbåde beregnet til at skubbe pramme med jernmalm, kul, korn og anden bulkkladning. Bugserbådene vil få to motorer på tilsammen 15.000 HK, og prammene vil blive udrustet med losseanordninger, der har en kapacitet på 10.000 tons i timen. Det er naturligvis ikke kraner men et transportbåndsystem.

Apropos: I U.S.A. prøvesejler man for øjeblikket en 30.000 TDW lægter til transport af råolie.

Apropos: Ved et værft i Hongkong bygges i øjeblikket en 20.000 TDW push-lægter, der skal indsættes i kultransporten mellem Polen og Frankrig. Dens agterende vil blive U-formet, således, at den bekvemt kan skubbes af en bugserbåd. Bugserbåden, som er under bygning i New Orleans vil få 5.800 HK.

AKTUELT FRA HAVET

Oceanerne dør

Havforskeren professor Piccard erklærer, at oceanerne vil være døde inden dette århundredes udgang. Adriaterhavet og Middelhavet vil dø først, medmindre der gøres en indsats mod den hemningsløse forurening.

Det anslås, at der årligt hældes 8 millioner tons olie og olieprodukter i havet. Heraf kommer 5 millioner tons direkte gennem kloaker og floder, 1,8 millioner skyldes bilernes udstødningsgas, som føres ud over havet af vinden, og desuden stammer ca. en million tons fra tankskibe og motorskibe.

Forureningen dræber det livsvigtige øverste lag af den vegetabile plankton, der er grundlaget for alt liv i havene. Når denne plankton er væk, vil alt liv forsvinde, siger professor Piccard.

Bølgerne som energikilde

Et amerikansk ingeniørfirma har taget en gammel idé op til fornyet overvejelse: Udnyttelse af de store havbølgers kolossale mængder af energi. De har regnet ud, at en bølge, som er ca. en sømil lang og godt 3 meter høj indeholder en energi på over 200.000 hestekræfter.

Gennem mange år har man eksperimenteret med udnyttelse af disse kræfter i praksis, og det amerikanske ingeniørfirma må sande, at de hidtil indvundne erfaringer holder stik: ganske vist er kraftkilden gratis, men anlægsudgifterne og vedligeholdelsesomkostningerne for et anlæg er umådeligt stort. Firmaet har konstrueret en ny model til en bølgemotor, hvis vitale del er indesluttet i et vædskefyldt system som lægges parallelt med kysten. Når det udsættes for de store havbølgers tryk, forplanter dette sig til det hydrauliske systems indesluttede vædske, der presses op i et højtliggende magasin. Herfra kan vædsken med konstant tryk ledes til nogle turbiner.

Man gør opmærksom på, at denne form for anlæg parallelt med havstokken samtidig kan tjene som kystsikring.

Flaskepost

Under en spadseretur langt strandvejen på den vesttyske ø Føhr fandt matros John E. Clausen en tilproppet flaske, der viste sig at indeholde et brev, som var dateret 4. marts 1964, og som opfordrede finderne til straks at sætte sig i forbindelse med den lokale kystvagttjeneste. Brevskriveren, Harold James Riene, meddelte, at han var strandet på en øde ø i Stillehavet (16° længde og 140° bredde) efter kæntring med en lille sejlbåd i en storm. Hans hustru og begge børnene druknede, men han bjærgede sig ind til øen, hvor han nu var helt udgået for levnedsmidler og vand.

Politiet på Føhr mener, at det drejer sig om en ægte flaskepost. Hvis man bytter om på angivelserne af længde og bredde, passer positionen med øgruppen Tuamotu. Interpol er underrettet.

AKTUELT FRA FISKERIET

Vorsigtighed med miner

Kattegats marinedistrikt i Frederikshavn vil gøre en ekstra indsats for at oplyse fiskerne om faren ved at gå i havn med miner, dybdebomber, torpedoer og andet på dækket. Det sker efter to nye grove eksempler, hvor fiskere har tilsidesat alle sikkerhedsregler og er sejlet til kaj med eksplosionsfarlige genstande på dækket.

Til eksempel kom en kutter ind til Hanstholm med en flyvebombe, som indeholdt 100 kg sprængstof. Den lå på kutterens dæk og blev i havn løftet i land med

en truck. Derefter blev den lagt på kajen, uden at der blev foretaget nogen form for afspærring. Her lå den i seks timer, medens folk arbejdede, og trucks flere gange kørte imod den. Brandrøret i bomben var intakt, og det må betragtes som et stort held, at der ikke skete en eksplosion.

Kutteren havde fået bomben i trawlet mere end 50 sømil fra land, og der havde været god tid til at underrette marinedistriktet over radioen.

Kattegats marinedistrikt har i 1971 haft 138 minesager, hvoraf også andre var ret alvorlige. Bl.a. sejlede en kutter ind til Esbjerg havn med en mine, som indeholdt 60 kilo trotyl. Et lignende tilfælde havde man for nogle måneder siden i Grenå.

Fra hovedbestyrelsen

Vor æresformands bisættelse

Da Kongens bære den 24. januar blev ført fra Christiansborg slotskirke til Københavns hovedbanegård, paraderede 40 af Marineforeningens medlemmer fra mange landsdele anført af foreningens revisor, tidl. næstformand, Otto Hammer Mægaard på Amager Torv.

Til stede med afdelingernes flag var repræsentanter for Gentofte, Glostrup, Frederiksberg, Hillerød, København, Lyngby, Skælskør og Skjern.

Da båren passerede gennem Roskilde, blev den endnu engang hilst af repræsentanter fra Marineforeningen, der havde taget opstilling sammen med de samvirkende danske soldaterforeninger.

Marineforeningen var indbudt til at sende en repræsentant til bisættelsen i Roskilde domkirke, og her deltog landssekretæren, idet formanden og næstformanden begge var forhindrede. I selve domkirken deltog kun seks flag, hvoraf de to var fra Marineforeningens afdelinger i København og Roskilde.

Til kongens bære blev sendt en krans med bånd, der bar inskriptionen: »Danmarks Marineforening«, og til »Kong Frederik IX og Dronning Ingrid's Fond til Humanitære Formål«, blev sendt et pengebånd.

Marineforeningen har i øvrigt tilkendegivet sin deltagelse over for H. M. Dronning Margrethe II og H.M. Dronning Ingrid ved indskrivning på kondolancelisterne.

Sendemandsmødet på Bornholm 1972

PROGRAM:

Fredag den 26. maj 1972

Kl. 23,30 – Afgang med 66-bådene fra Havnegade.

Lørdag den 27. maj 1972

Kl. 07,00 – Ankomst til Rønne, hvor Bornholms afdelingen tager imod og viser til rette på hoteller o.s.v.

Kl. 11,00 – Køres fra turistbureauet med bus rundt på øen via Hammershus til Højers Hotel i Allinge.

Kl. 12,30 – Frokost på Højers Hotel i Allinge: Sildebord og Beuf Stroganoff – kr. 16,00 excl. drikkevarer.

Kl. 14,30 – Fortsættes »ud i det blå«.

Kl. 16,30 – Ankomst til turistbureauet. Pris for busturen excl. frokost ca. kr. 15,00.

Kl. 18,30 – Festmiddag på Industrien: Suppe, rødspættefilet m. rejer, fyldt svinekam samt dessert – kr. 33,50 excl. drikkevarer.

Kl. 21,00 – Kammeratskabsaften på Industrien. Adgangsbillet kr. 10,00.

Kl. ? – Kammeratskabsaftenen slutter.

Søndag den 28. maj 1972

Kl. 08,30 – Sendemandsmøde på Industrien.

Kl. 09,00 – Damentur »ud i det blå« – kr. ?

Kl. 12,30 – Frokost på Industrien: Det store kolde bord – kr. 26,00 excl. drikkevarer.

Kl. 15,30 – Afgang med 66-bådene fra Rønne (alternativt kl. 23,00).

Kl. 22,00 – Ankomst til Havnegade (alternativt kl. 07,00 29. maj).

Der gøres dog opmærksom på, at ovennævnte priser er foreløbige, og kan blive ændret en smule.

Tilmelding til busturene samt bestilling af værelser skal ske til

Bornholms Turistforenings Bureau

Jernbanevej

3700 Rønne

Telf. (03) 95 08 10 eller 95 08 06

og finde sted senest fredag den 12. maj 1972.

I begyndelsen af april udsendes til afdelingerne tilmeldingsskema for ovennævnte arrangementer.

Fra afdelinger og distrikter

BORNHOLM

Fra Rønne rapporterer Sigurd Andersen, at afdelingen i begyndelsen af december afholdt bankospil for medlemmer med pårørende. Der var fin omsætning – ikke mindst af røget laks og fersk laks.

EBELTOFT (ny minebøsse)

Jørgen Brøgger oplyser, at man har fået en ny minebøsse. Det drejer sig om en gave fra Søminevæsenet. Oprindeligt skulle den have været anvendt til udskiftning med den udrangerede minebøsse på Århus havn. Imidlertid kunne man ikke opnå tilladelse til denne udskiftning, og ved mellemkomst af søløjtnant Hugo Joensen i Århus fik Ebeltoft tilbudt minen.

30. oktober blev minen transporteret til Ebeltoft, hvor en deputation med formand, gårdejer Åge Andersen, modtog den under højtidelige former og sørgede for, at den blev opstillet på fregatpladsen lige agten for fregatten Jylland. Ved en efterfølgende sammenkomst i marinestuen talte inspektør E. Thomassen, formand for Århusafdelingen, flotillechef V. Skjoldborg og Åge Andersen.

Marineforeningens Ebeltoft-afdeling bringer her en tak til kammeraterne fra Århus, til flotille 307 og til søløjtnant Hugo Joensen.

Det kan oplyses, at Ebeltoft har yderligere en minebøsse, som siden 1922 har været opstillet ved det gamle rådhus.

Jørgen Brøgger fortæller desuden, at afdelingen den 28. december afholdt juletræ med god tilslutning på hotel Vigen.

ESBJERG

I et brev fra Ernst Madsen meddeles, at afdelingen 3. juledag holdt en meget vellykket julefest for 200 børn, der fik julegodter, is og filmforevisning. Om aftenen samledes 120 voksne til fortsættelse af julefesten, der sluttede med dans til ud på de små timer.

Falino

det med elefanten....

SLIPS

Nytårsdag var afdelingens flag til stede i Zionskirken ved gudstjenesten for fiskere, der var omkommet i årets løb.

GILLELEJE

Afdelingens tidligere formand gennem mange år og æresmedlem, tømrermester Jens Nielsen, fyldte den 9. februar 85 år og ønskes hjerteligt til lykke.

GLOSTRUP (afslag fra kommunen)

Afdelingen har som sædvanlig været meget aktiv, og det fremgår af tidsskriftet »Så til søs«, at medlemmerne så tidligt som 2. december mødte til en sammenkomst iført nissehuer. Som sædvanlig ved julemødet, hvor der blev serveret gule ærter og æbleskiver, havde man inviteret to værnepligtige gæster fra Holmen. Disse underholdt med sang og guitar. Yderligere havde man som gæster fem kammerater fra »Flottans Män« i Malmø. Blandt disse var formanden, kommandør Carlsson, som overrakte afdelingen et smukt våbenskjold til ophængning i Kahytten.

Kahytten var yderligere scene for en kammeratlig sammenkomst 6. januar og for den årlige admiralforsamling 3. februar. Også på skydebanerne har medlemmerne været meget flittige. Juleskydningen, der havde fin deltagelse, blev vundet af Alex Andersen, som i øvrigt har tilbudt at virke som skydeinstruktør i 1972.

Afdelingen har mistet et højagtet medlem, slagtermester A. Frost, som afgik ved døden i slutningen af 1971. Han gjorde tjeneste på »Heimdal« i 1914 og var medlem af Marineforeningen fra 1945.

Man har til gengæld fået et nyt medlem, som bydes velkommen med særlig varme. Det er Chr. Bønnelykke, som har deltaget i Marineforeningens arbejde siden 1920 og i en lang årrække har siddet som hovedbestyrelsens næstformand.

Det er ellers en undtagelse, at der optages nye medlemmer i Glostrup-afdelingen. Det kniber frygteligt med plads i Kahytten. Man har arbejdet ihærdigt for at få et større og bedre lokale og mente, at en løsning var på vej, efter at man i efteråret fra søværnet fik tilbud om at få stillet en barak på 8×16 m til rådighed. Man har ansøgt kommunen om at få stillet et areal til disposition for opstilling af barakken, men borgmesteren har givet blankt afslag.

Afdelingen gratulerer Sverkel Speerschneider, 4. februar 65 år, Ejgil Sørensen, 18. februar 40 år. 28. februar Karl Hasselflug, 70 år. Anker Onsberg, 4. marts 60 år.

HALS

Fra Frank J. Thomsen er indløbet meddelelse om, at 7 medlemmer fik overrakt 25 års emblemet i forbin-

delse med generalforsamlingen, der fandt sted 19. februar. Afdelingen lykønsker Ertmann Jensen, 12. februar 85 år. Vagn Jensen, 10. april 65 år.

HANSTHOLM/THISTED

Aage V. Nielsen skriver, at man i begyndelsen af marts afholdt generalforsamling i marinestuen i Hanstholm. Ved denne lejlighed udtalte formanden mindeord over Hans Majestæt Kongen, og man enedes om at aflyse den planlagte festlighed om aftenen. Alle bestyrelsesvalg var genvalg. Det blev desuden enstemmigt vedtaget at udnævne forhenværende lods Viggo Andersen, Thisted, og forhenværende fisker Chr. Jensen, Thisted, til æresmedlemmer af afdelingen.

HORSENS

Afdelingens sekretær, Åge Holgersen, meddeler, at bankospillet i håndværkerforeningen den 2. december var særdeles velbesøgt. Både marinehjemmeværnet og de kvindelige marinere var indbudt. Der var fin stemning og et fint overskud.

KERTEMINDE

Afdelingens formand, skibshandler E. Fincks, rapporterer, at den årlige julesammenkomst for medlemmer med damer blev afholdt 4. december på Clausens Konditori. Det var et vellykket arrangement, hvor man underholdt sig med sang og med gode historier. Desuden var der sørget for diverse indtægtsgivende underholdning, som gav et pænt overskud til klubbens kasse.

KOLDING

13. januar afholdtes kammeratskabsaften i marinestuen på Koldinghus staldgård og 15. januar afholdtes samme sted den årlige generalforsamling. Et af de vigtigste punkter på dagsordenen var muligheden for at få oprettet et skyttelav.

KONGENS LYNGBY

Afdelingen gratulerer Ejnar Larsen, Hellerup, 15. april 70 år. Alfred Pedersen, Lyngby, 7. april 75 år.

Carl Petersen, Virum, 26. april 70 år. J. H. Riber Hedetoft, Virum, 30. april 60 år. Carl Wilhelm Bruun, Lyngby, 11. maj 75 år. Niels Adriansen, Virum, 19. maj 60 år. N. A. E. Brandt, Lyngby, 8. juni 60 år.

Ejnar Brolykke, der var afdelingens formand fra 1956 til 1966, og som var sendemand ialt 12 gange, senest i 1970, har den 15. april været medlem af Marineforeningen i 50 år.

KØBENHAVN

Traditionen tro mødtes medlemmer af afdelingen 24. december om eftermiddagen ved mindeankeret i Nyhavn for at bidrage med en hyldet til søfolk, der omkom under de to verdenskrige. I det nye år fandt den første mødeaften sted 12. januar i marinestuen, hvor formanden lagde op til en diskussion om afdelingens aktivitet i 1972. Den ordinære generalforsamling fandt sted 10. februar.

NÆSTVED

Sekretær Bohn-Jespersen fortæller, at afdelingen har haft to meget vellykkede sammenkomster i årets sidste måneder. Den 5. oktober viste glarmester H. Melau rejsefilm, og den 2. november blev vist en film om det maritime hjemmeværns aktiviteter.

Afdelingen gratulerer fisker V. Ditlevsen, Karrebæksminde, 4. februar 50 år. Toldkontrollør Bohn-Jespersen, 15. februar 60 år. Kaj Persson, 4. marts 50 år. Bogholder Poul Christiansen, 6. marts 50 år. Forpagter Aage Nielsen 10. marts 60 år. Forhenværende mejeribestyrer A. Hansen, 15. marts 80 år. Gårdejer J. E. Enevoldsen, 26. marts 80 år. Kedelpasser Johannes Lauridsen, 27. marts 70 år. Tandlæge Helge Hess, 31. marts 50 år. Karetmager Ejner Hansen, 8. maj 70 år. Bestyrer J. Dyrland Petersen, 11. maj 50 år. Frede Pedersen 31. maj 50 år.

ODENSE

Sekretær V. Holdam gør opmærksom på, at afdelingens formand, ingeniør E. D. Fylling, bliver 70 år den 30. marts. E. D. Fylling blev indkaldt til marinen i september 1923 og deltog bl.a. i vintertogtet med »Niels Juel« til Sydamerika. Siden 1924 har han været medlem af Marineforeningen, og i 1949 blev han valgt ind i bestyrelsen for Odense afdeling, hvor han i 1952 blev kasserer og i 1954 formand. Samtidig blev han indvalgt i Marineforeningens hovedbestyrelse.

E. D. Fylling har altid omfattet Marineforeningens virke med stor interesse, han har udført mange opgaver med ildhu og altid repræsenteret foreningen, både på lokalt plan og gennem hovedbestyrelsen, på en værdig måde. Kammeraterne sender ham en hjertelig lykønskning i dagens anledning.

RANDERS

Sekretær Ejnar Christensen fortæller, at vintersæsonen bl.a. har omfattet en festlig sammenkomst med damer i marinestuen i håndværkerforeningen. Desuden afholdtes 4. december damernes pakkefest til fordel for

Guld. Sølv. Plet. Tin

P. V. KRAGH

FREDERIKSBERGGADE 23
1459 KØBENHAVN
BYEN 2224 . BYEN 9034 y

MEDELM AF OG LEVERANDØR
TIL MARINEFORENINGEN



Ved jubilærstævnet i 1971 foretog H. C. F. Poulsen sammen med Marineforeningens formand kransenedlægning ved mindesmærket for Søværnets personel.

juletræsfesten. Den gav en indtægt på over 600 kroner, som blev anvendt på bedste måde til glæde for børnene ved juletræet den 27. december.

Lidt for sent får vi desuden at vide, at afdelingens næstformand Gunnar Strangholt, fyldte 50 år den 2. januar.

ROSKILDE

Fra Flemming Petersen har vi modtaget et eksemplar af det første nummer af afdelingens nye medlemsblad. Han gør specielt opmærksom på en artikel i bladet under overskriften »For fulde sejl«, og vi tillader os at citere: »Folk, der holder af at færdes på Roskilde havn, kan ikke undgå at stifte bekendtskab med H. C. F. Poulsen, Roskildes forhenværende havnefoged. En vaskeægte søulk var han, om ikke født, så dog båret på verdenshavene gennem mange år...«

Marineforeningens afdeling i Roskilde kan være stolt af at have en aktiv kasserer, som den 6. januar rundede pynten med de 81 som landets ældste aktive kasserer i en afdeling af Marineforeningen, og med sit årlige besøg ved kontingentopkrævningen kender næsten hvert eneste medlem af afdelingen.

»Skipper« er æresmedlem efter en fortjenstfuld ind-

sats, og kammeraterne er glade for at se ham ved deres arrangementer, selv om han ikke mere er aktiv keglespiller. Med sit humor og sin livsglæde smitter han alle de unge.

Nu vender »Skipper« timeglasset endnu engang og styrer fremad for en frisk brise. Kammeraterne skal vide, at der altid er åbent hus på Frederiksborgvej 124. Der kan man opleve lidt søfartshistorie fra sejl-skibenes storhedstid.

Den bedste gave, kammeraterne kan give »Skipper« i det nye år, er nok at aflægge ham et besøg. Så kan man samtidig benytte lejligheden til at betale kontingentet så tidligt som muligt. Hjertelig til lykke.

SILKEBORG

Det meddeles fra bestyrelsen, at afdelingens ordinære generalforsamling fandt sted 15. februar i marinestuen på La Strada. I februar blev der afholdt fællesskydning og i forbindelse med præmieuddelingen var arrangeret en festlig sammenkomst med dans.

SKAGEN

Der er kommet brev fra afdelingens formand, seilmagermester Joe Jørgensen, som fortæller, at man den 10. december fejrede afdelingens 50 års jubilæum ved en festlig sammenkomst i marinestuen på Brøndums hotel. Af et medfølgende avisudklip fremgår, at der oven i købet er blevet udarbejdet og distribueret en jubilæumsbog, bl.a. med bistand fra Carlsbergfondet.

Ved receptionen i marinestuen mødte viceborgmester H. Nibe Hansen op for på byrådets vegne at overrække en check på 1000 kroner. Desuden modtog marinestuen mange dejlige gaver, bl.a. fire malerier og en del akvareller af gamle skagensmalere. Jubilæumsdagen begyndte med kransenedlægning ved mindesmærket over omkomne på havet, og dagen sluttede med en gallamiddag om aftenen på hotel Skagen.

ÅRHUS

Afdelingen sender lykønskning til tømrermester Hans Møller, 9. februar 80 år. Overlærer Thor Dahl, 17. februar 80 år. Automekaniker S. Bredsgaard, 17. marts 50 år. Kontorbetjent Egon Sørensen, 17. marts 50 år. Styrmand Jens Iver Karlsen, 21. marts 50 år. Glarmester Erling Jacobsen, 10. april 50 år. Værkmester Harald Christensen, 13. april 70 år. Repræsentant R. Spiers, 18. april 70 år. Fabrikant Hugo A. Thomsen, 29. april 60 år. Fyrbøder Gregers Jenssen-Tusch, 6. maj 75 år. Direktør A. Evensen, 24. juni 80 år.

Ny maritim litteratur (Fortsættes side 20)

Sea Life in Nelson's Time

John Masfields bog fra 1905 er blevet genoptrykt med nyt illustrationsmateriale. Den er blevet karakteriseret som den klareste og mest sandfærdige beretning om livet til søs på Nelsons tid. 108 s., stort format, £2,80 net. Patrick Stephens, London.

The Shark: Splendid Savage of the Sea

Jacques-Yves Cousteau og hans søn Philippe Cousteau står for udarbejdelsen af det omfangsrige og smukke værk om hajen, som blev udforsket under en ekspedition udrustet specielt til formålet. Masser af facts og masser af fine farvefotos. 277 s., £2,50 net., Cassel & Co., London.

The Tribals

Martin H. Brice har i dette kapitel af britisk søkrigshistorie koncentreret sig om de 27 destroyere af Tribal-klassen, som i nyere tid har været blandt de mest aktive enheder i Royal Navy. Bedst kendt var vel HMS COSSACK. 256 s., ill., £3,80 net., Ian Allan, London.



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

Ny maritim litteratur (Fortsat fra side 19)

To Santa Rosalia, Further and Back

Ved den 1. verdenskrigs udbrud blev et dusin tyske storsejlere interneret i den mexikanske havn Santa Rosalia. Her fortæller Harald D. Huycke om skibene, søfolkene og havnen. For nogle skibes vedkommende fortsætter beretningen med beskrivelse af deres sidste år som træslæbere for Robert Dollar Co. i San Francisco. 631 s., ill., ca. \$ 12.50 net., The Mariners' Museum, Newport News, Virginia.

Verdamnte See

Cajus Bekker fortæller - efter mange års kildestudier - om den tyske marines indsats under den 2. verdenskrig. Foruden højdepunkterne af de dramatiske begivenheder til søs gives et indblik i baggrunden for skibenes indsats og de kraftige modsætninger bag kulisserne. 424 s., rigt ill., DM 29,80 net., Stalling Verlag, Hamburg.

Die Marine der Bundesrepublik Deutschland

Fregatkaptajn H. H. Bess har redigeret denne billedrapportage af den moderne vesttyske marines skibe og øvrige materiel, dens aktivitet og dens mandskab. Tekster på engelsk og tysk, stort format, 76 s., pris ikke angivet. Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Arbog 1971

Under redaktion af direktør Henning Henningsen og inspektør Hanne Poulsen foreligger bind 30 af Danmarks største søhistoriske værk. Her er som sædvanlig mange læseværdige og godt illustrerede artikler. Blandt disse må især peges på Henningsens afhandling om kadrejer og bombådsmænd. 179 s., kr. 35,00. Gratis til medlemmer af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner (Årskontingent kr. 25,00).

Segel aus Downeast

Man får en hel del at vide om petroleumsfarten fra østkysten af U.S.A. og om de talrige amerikanskebyggede sejlskibe, som tyske redere overtog i sidste halvdel af 1800-tallet. Specielt fortæller kaptajn Rolf Reinemuth om sine forfædre, der førte mange af disse skibe. Supplement med masser af data. 144 s., ill., DM 14,80 net., Koehlers Verlag, Herford.

The English Prison Hulks

W. Branch Johnson fortæller om de ud rangerede orlogsskibe, som indtil midten af forrige århundrede blev anvendt til fængsler, placeret ved Themsens munding og i Portsmouth havn, hvor delinkventerne gav billig arbejdskraft til skibsværfterne. 205 s., ill., 35 sh. net., Philmore & Co., Chichester.

Danske småskibe

I mange år har vi lejlighedsvis set Andreas Laursens charmerende og særprægede tegninger af sejlskibe, og man må med glæde hilse den nu udkomne samling tegninger af småskibstyper, som er ved at forsvinde. Ole Crumlin-Pedersens historiske indledning og ledsagende tekster forøger den kulturhistoriske værdi af den smukke bog. 78 s., stort format, kr. 39,50, Høst & Son.

Secrets of Ships in Bottles

Teknikken i selve flaskebygningen er udmærket, og forklaringen er pædagogisk. De talrige klare tegninger gør det let at følge den engelske tekst. Rigningstegningerne er dog behæftede med maritimt tekniske fejl. Basis for vejledningen er en sejlforende fuldrigger og en galeon. 64 s., 30 p. net., Model & Allied Publications, Hemel Hempstead.

Kapitænsbilder

Werner Timms har udvalgt 138 skibsporætter til helsides reproduktioner (32 i farver) og skrevet den kunsthistoriske

indledning om kadrejmaleriet. Foruden biografiske oplysninger om ca. 90 skibsportrætmalere, heraf flere danske, gives data for alle de omtalte skibe. 192 s., Delius Klasing, Bielefeld. Høst & Son, kr. 108,50.

The Haven Finding Art

Professor E. G. R. Taylor beskriver navigeringskunsten fra oldtiden til kaptajn Cook og har fået næsten alting med undtagen danskerne Pining og Pothorst. I den nye reviderede udgave burde man også have medtaget vikingernes tømørkompas. 310 s., ill., £2.50 net., Hollis & Carter, London.

The Floating Population in China

George R. G. Worchester, som tilbragte en menneskealder i Kinas kysttoldvæsen, blev kendt for sine charmerende bøger om Kinas søfolk og kystfartøjer. Både han selv og hans hustru var fremragende kunstnere, og deres sidste bog er en lækkerbidsken. 90 s., HK \$ 30,00, Vetch and Lee, Hong Kong. Fås også hos Høst & Son, København.

Longitude

Den årlige publikation med undertitel »Tidsskrift från de sju haven« er kommet for sjette gang med sit fornemme billedmateriale og sine søre artikler, blandt hvilke kan fremhæves en afhandling om barkskibets rigning og manøvrering. 72 s., rigt ill., stort format, ca. sv. kr. 14,50 net., J-E. Carlstedt Förlag, Stockholm.

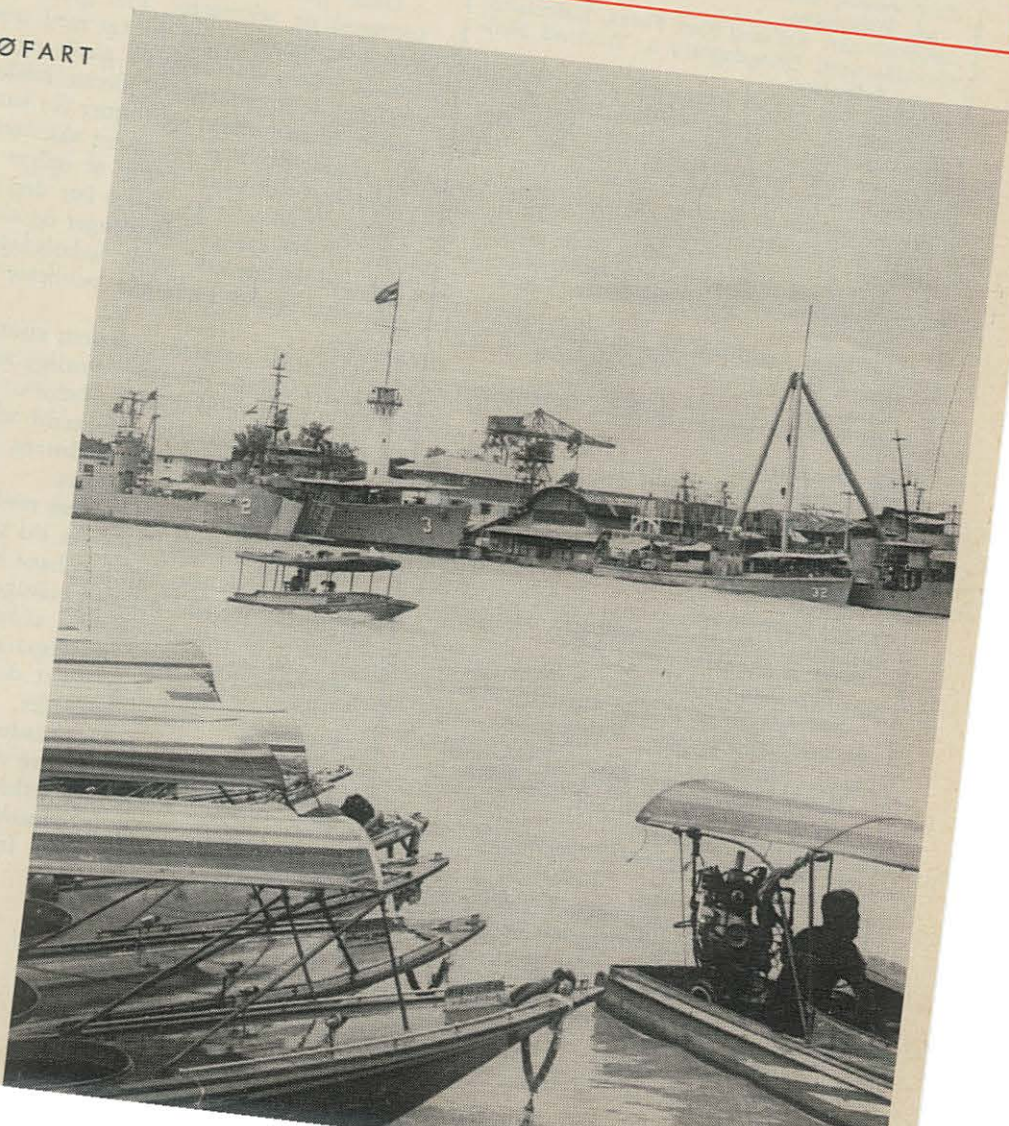
The Great Age of Sail

Med første prioritet til skibe og begivenheder, der giver mulighed for at bringe illustrationer i topklasse, har man her skummet floden af sejlskibets historie. Otto af kapitlerne er helliget special omtale af enkelte skibe, og et kapitel giver oversigt over endnu eksisterende større sejlskibe. Et dejligt værk i stort format. 274 s., ca. £5.00 net., Patrick Stephens, London.



UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR
LØVÆRN OG SØFART



2-3

MARINEFORENINGEN



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.

Salgsinspektør Torben Jensen, Glostrup, 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. Burcharth, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

Direktionssekretær Jørgen Mortensen, Grenå, 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 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:

Flådens leje på Menamfloden. Det thailandske søværn har taget adskillige traditioner i arv fra det danske. Foto K.L.

Vort Under Dannebrog

Kære medarbejdere og læsere.

Det kan synes ugalant, at redaktionen ved en henvendelse til medlemmerne nævner medarbejderne først, al den stund det er tilstedeværelsen af en læserkreds, der motiverer en redaktør. »Under Dannebrog« skal skrives, før bladet bliver læst, og vort blad er af en sådan art, at læserne i stor udstrækning selv kan være medarbejdere. Når opmærksomheden påkaldes under denne overskrift, er det altså en henvendelse til læserne i deres egenskab af medarbejdere.

Dette gælder i første række afdelingernes formænd og sekretærer, som gerne skulle bidrage regelmæssigt og flittigt med orientering om de lokale aktiviteter til glæde og nytte for andre afdelinger, som på denne måde får impulser til nye emner og former for kammeratlige sammenkomster og andre aktiviteter. Ligeledes kan det være nyttigt at oplyse om kommende begivenheder. Dette bør dog ske i god tid. Alt for mange oplysninger og alt for mange meddelelser om runde fødselsdage indløber så sent, at det først kan publiceres »post festum«.

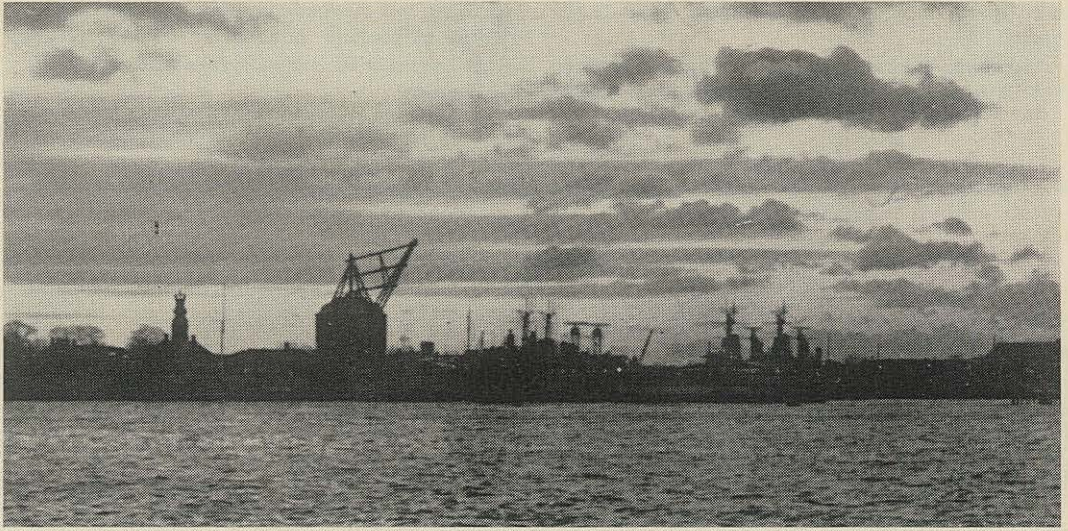
Det ville være rart, dersom endnu flere læsere betragtede sig som naturlige medarbejdere ved deres eget blad. Ingen behøver at holde sig tilbage af generthed på grund af manglende skriverutine. Det er redaktørens job at være fødselshjælper og bagstopper.

Medlemmerne kan bidrage med f.eks. beretninger og billeder fra deres tid til orlogs eller oplevelser til søs, som kan have kammeraternes interesse. De kan desuden bidrage med ideer og forslag til nye aktiviteter i afdelingerne – baseret på foreningens formålsparagraf.

Kort og godt: Tag aktivt del i bladets udformning. – Bliv medarbejder.

Også hvor det gælder bladets økonomi kan foreningens medlemmer give en håndsrekning bl.a. ved at henlede opmærksomheden på annoncør-emner, hvor et samarbejde kan tænkes at være til gensidig nytte for annoncører og læsere.

Kai Hertz.



En silhuet, der kan vække minder. Foto K.L.

Marineforeningens jubilarstævne

Stævnet afholdes søndag den 27. august 1972 med møde på Holmen.

Marineforeningen indbyder alle, der blev indkaldt til Søværnet i årene 1967-62-57-52-47-42-37-32-27 o.s.v. til at deltage i Jubilarstævnet til minde om tje-
nesten i Søværnet.

Det påpeges, at det for at deltage ikke er en betingelse, at man er medlem af Marineforeningen for at deltage, og Marineforeningen ser gerne, at så mange som muligt deltager. Det er ikke alles adresser, som er foreningen bekendt. Imidlertid viser erfaringen fra tidligere, at det først og fremmest er den personlige påvirkning fra kammerat til kammerat, der samler de gamle gaster i Jubilarstævnerne, hvorfor det henstilles til alle interesserede at hjælpe til med at skaffe den gode tilslutning. Det er festligt at møde på Holmen og træffe de gamle kammerater fra ens årgang. Skriv derfor til dem og foreslå, at I mødes på Holmen søndag den 27. august for at genopfriske de fornøjelige minder fra dengang.

Dagens program

Kl. 10.30 stilles ved Værftbroen for enden af Prinsessegade. (Påklædning »Daglig blåt«). Stævnet indledes med parade for chefen for Flådestation København og Marineforeningens landsformand. Efter en kort andagt med nedlæggelse af krans ved mindesmærket for Søværnets personel 1940-45 er der afmarch med Kvindelige Marineres Musikkorps i spid-

sen. Turen går rundt til de kendte steder på Holmen, og vi ender på den gamle Marinekaserne.

Kl. 12.30 skaffes på kaseren, hvorefter der musicerer i kasernegården.

Kl. 14.30 er der »frit slag«, hvor enhver kan op-søge de minderige steder, og der vil endvidere blive lejlighed til en gennemgang af Søværnets museum (Bohlendach-huset) og mastekranen.

Ca. kl. 16.00 slutter Jubilarstævnet 1972 på Holmen.

Til trods for arrangørernes frivillige indsats kan et sådant stævne ikke blive helt gratis, men på den anden side har Marineforeningen forsøgt at gøre prisen så rimelig som mulig, idet vi jo gerne ser, at der kommer mange deltagere.

1. Jubilarparaden - kr. 10,00 pr. deltager.
2. Jubilarfrokost bestående af bixemad, 2 øl, 2 snaps, kaffe og ostemad - kr. 30,00 pr. kuvert.

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

Af hensyn til tilrettelæggelsen er det absolut nødvendigt, at man tilmelder sig på forhånd med navn, nøjagtig adresse samt årgang.

Anmeldelse til Jubilarstævnet - der er bindende - skal ske *senest onsdag den 23. august* til Marineforeningens hovedkontor, Bredgade 29, 1260 Køben-

navn K., telf. (01) 15 28 86. Kontortid 10.00–13.00. Lørdag lukket.

Tilmelding sker nemmest og hurtigst ved indbetaling af beløbet på foreningens *postkonto nr. 1608*,

ved check, ved postanvisning eller ved personlig henvendelse på kontoret. Adgangskort, billet og program vil da omgående blive tilsendt eller udleveret.

Vel mødt!

Årgang 1921

Udtog af en værnepligtigs dagbog

ved M. RISE

Dagen før dagen

Først vil jeg introducere mig for den, som måske engang om mange år vil læse denne dagbog. Jeg er en ganske almindelig dansk borger uden en eneste titel. Det kan synes formasteligt, at jeg, som ikke er nået op på rangstigen, tør driste mig til at skrive om en proletars liv, om hans drømme og hans håb. Jeg har imidlertid den idé, at den lille jævne mand som alle andre har et følelsesliv, og at den følelsesverden, han lever i, også kan være af interesse for andre.

Nu sidder jeg her i det Herrens år 1921 på et kvistkammer og har det lunt og godt, men afskedstimen er inde.

Gennem min korte vandring gennem livet (ja, endnu er jeg kun 25 år) har jeg været en fri mand i den forstand, at jeg kunne gå og komme efter behag og blot behøvede at indrette mig under de samfundsmæssige love. Normalt kan man arbejde, hvis det passer én, og vil man ikke arbejde, må man sulte.

Jeg sulter ikke, men det har alligevel været skralt med arbejdet i de sidste to år. Årsagen var den, at jeg skulle ind og i trøjen.

Den verden, vi lever i, er indrettet sådan, at vi skal aftjene vor værnepligt, og ingen anstændig borger kan undslå sig for denne pligt, hvis han vil leve i et samfund og tage del i dets goder.

Jeg ved godt, at der er nogle, som søger at unddrage sig pligten, men disse slapsvanser vil jeg ikke kalde for danskere. Det er den samme slags, som ikke gider at røre en finger, men bare løber socialkontorerne på dørene. Selv har jeg aldrig sat min fod i et socialkontor. Hvis man virkelig vil klare sig selv, er der altid udveje, når man er parat til at tage fat på

hvad som helst. Det giver ikke ret mange penge, men det har givet en god samvittighed.

Nok er jeg provinsianer – tildels kvægopdrager – og har gået i den stråttækte skole, men jeg har da lært at lægge to og to sammen. Jeg har også oplevet krigen (1914–18). Jeg kender til torpedering og beskydning med kanoner, og det ønsker jeg ikke om igen. Krigen har vist med al tydelighed, at vort land ikke kan ligge som en fredelig enklave i sin egen drømmeverden og tro, at vi får lov til at passe os selv. Den, som ikke vil forsvare sig, må bøje nakken og gå i trællekår. Skulle det gå løs, så er det på med vantene, gamle dreng. Så ved jeg, at der er behov for alle kræfter. Tro derfor ikke, at jeg er militærbejstret.

For to år siden oplevede jeg at se Kronborg om styrbord. Det skulle enhver dansker prøve, om det så bare var på en tur mellem Ålborg og København. Da jeg stod der ombord i den finske passagerdamper »Acturus« på vej fra Hull til København, må jeg indrømme, at jeg fik en klump i halsen. Det var helt vidunderligt at se noget så skønt og fredeligt. Gennem syv lange år havde jeg pløjet verdenshavene.

Jeg havde svinget mig i livsdansens glæde som alle andre, drukket mit bager og krammet min tøs, gået på valsen, sultet og sanket korn i Liverpools dokker. Jo, der var mange forskellige sager i min køjesæk, deriblandt også krigens rædsler.

Nu gik vi i havn, og de finske søfolk smed tros-serne i land. Jeg var hjemme ved den danske kødgryde. Det var slut med at gnave de sene knogler af argentinske tyre fra en salttønde. Nu vankede der en stor beskidt bøf med løg, rugbrød med smør, en akvavit fra Ålborg og en kold bajer, ja måske endda

to af hver. Jeg skal nemlig gøre opmærksom på, at saftevand ikke er min svaghed.

Livet er ikke lutter lagkage og bøv med løg. I ethvert menneskes liv kommer episoder, som vender alting topsy turvey. Ofte bliver alle ens fremtidsplaner kuldkastede, og man må begynde forfra, som det skete for mig. †

Jeg havde regnet med at blive hjemme på 6 ugers besøg. Jeg hilste på familien og på gamle venner og begyndte så småt at tænke på at rejse ud igen. Så kom der en kæg i hjulet.

Krigen havde skabt pasrenderiet. Før krigen kunne man rejse pokker i vold uden legitimation. For en sikkerheds skyld havde nogle et såkaldt hjemstedsbevis, som kunne være gavnligt, hvis man skulle søge konsulatet om bistand til hjemsendelse. Nu skulle man derimod fremvise et pas, hvor end man kom frem i den vide verden.

Min indrejse til Danmark var gået smertefrit, men nu måtte jeg til myndighederne for at få tilladelse til udrejse, og der kom en anden tone på. Politimesteren gjorde spydigt opmærksom på, at jeg ikke havde fremstillet mig til session, og jeg forklarede, at jeg havde været i udlandet. Han påstod imidlertid, at jeg var tilmeldt lægdsrullen i 1917, og en sådan tilmeldelse kunne kun ske personligt.

Nu blev det mig lidt for broget: »Det var som satan. Jeg har den onde gale mig ikke sat min fod på dansk jord siden 1913, det beviser mine papirer da tydeligt nok.« Nu var jeg blevet godt gal i knotten.

Jeg skulle nok have været lidt mere diplomat og knapt så bramfri i mine udtalelser. Embedsmanden skruede pludselig bissen på.

Slukøret luskede jeg ud og spekulerede på, hvem der havde meldt mig ind i lægdsrullen. Det kunne vel kun være min moder, pligtopfyldende som hun var. På den anden side påstod idioten, at indmeldelse kun kunne ske ved personlig henvendelse, og så måtte det da være myndighederne, som var på den gale side. Fra myndighederne fik jeg pålæg om at stille på første session.

Det satte en stopper for mine planer om at rejse tilbage til mit kære Donkey Island, for mit pas var inddraget. Læseren vil ikke kunne finde Donkey Island på verdenskortet, og forøvrigt er det slet ikke nogen ø. Det er kælenavnet til en lille munter provinsby i Wales. Den ligger på en klint ud til Bristolkanalen. Om sommeren florerede badelivet, og for badegæsterne var det trælst at klatre fra stranden op ad den stejle klint til byen. En entreprenant mand så en forretning i at anskaffe æsler, som badegæsterne kunne ride på op og ned ad den stejle vej, og æslerne gav byen sit tilnavn.

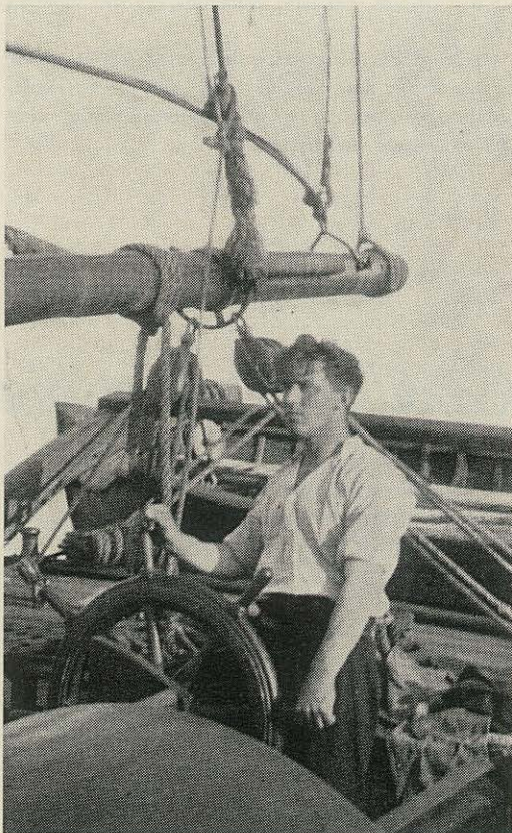
Jeg spekulerede på, hvordan jeg kunne slippe ud af landet uden pas, og to dage før min tid var udløbet, så jeg i Jyllandsposten en annonce: Hotelkarl søges i Apenrade.

Her var chancen for at slippe ud af landet, tænkte jeg. Åbenrå var jo stadig tysk, og så var man ude af landet. Jeg sendte et telegram, og et par timer senere indløb svar: Kom med det samme!

Med lette fjed dansede jeg ned til politimesteren, fremviste telegrammet og forlangte mit pas. Med tilbud om arbejde kunne man ikke nægte mig udrejse. Politimesteren grinede lumsk og udstedte et pas. Jeg grinede ligeså lumsk indvendig og dampede af.

Men hvor længe var Adam i Paris? – Toget rullede over grænsen ved Vamdrup. Told- og paseftersyn blev afviklet i toget, medens vi rullede videre sydpå, og alt var i sin bedste orden. Jeg skiftede i Rotenkrug (Røde Kro) og fattede videre mod Padborg – mod Plebicit-området, hvor franske og engelske tropper holdt justits i valgperioden.

»I syv år har jeg pløjet verdenshavene«. Foto K.L.



I Padborg var der nyt paseftersyn, og nogle bøse herrer spurgte, hvor jeg skulle hen. – Jeg skulle da til England.

– Så må De tilbage igen og få Dem et nyt pas. Dette gælder kun for første zone.

Så nær var friheden og dog så fjern. Mit lumske grin stivnede i en grimasse, og jeg tog til Åbenrå for at blive hotelkarl.

Det var en skrap overgang fra sømandslivet til at bukke og skrabe for lusede pfennig, som ikke var noget værd, pudse gamle fedtede sko og springe for agenter og snobbede gæster, der følte sig som mæcener, hvis de lod en mark glide ned i ens hånd. Husk på, at en mark dengang kun var lig med 12 øre.

Specielt husker jeg en af vore førende kræfter i det sønderjydske, som kom på visit for at inspicere tilrettelæggelsen ved den forestående indlemmelse til det danske rige. Selveste forstander Appel fra Askov Højskole fik sat et værelse ekstra i stand med tæpper og blomster. Jeg pudsede hans gamle sutter, så de skinnede som en nyslikket kalv, og da han rejste, slæbte jeg hans kufferter helt ind i kupeen og lagde dem i bagagenettet for ham. Jeg blev stående og passede på dem, indtil det behagede ham at stige ind. – Tak min ven, var hans belønning, og den blev jeg ikke fed af.

Farvel Åbenrå! Sessionen derhjemme var overstået, og jeg kunne ånde frit til næste år. Her var imidlertid arbejdsløshed over alt, og hvem fanden ville tage en sømand i sit brød?

Jeg prøvede at komme tilbage i mit gamle håndværk og gik op på Sømændenes Forbund med min udenlandske fagforeningsbog for at blive overført til den danske forening. Her blev jeg rent til grin. En overlegen kontorist lod mig vide, at jeg bare kunne rejse tilbage, hvor jeg kom fra.

Det var iøvrigt netop i perioden med den legendariske påkestrejke, hvor alle danske arbejdere rejste sig til arbejdskamp. Selv var jeg holdt udenfor af Sømændenes Forbund og måtte nøjes med at være iagttagere til strejkens tragiske udgang. Som sædvanlig blev de tilsidesat, da de faglærte havde fået deres pund i posen. De triumferende politikere blev rasende over transportarbejderne, som fortsatte strejken, og den såkaldte »samfundshjælp« blev etableret for at få skibene ud at sejle igen.

Nu kunne jeg på lovligt grundlag få en hyre og endda blive rost som en god dansk borger. Jeg var jo blevet holdt ude fra fagforeningen og kunne bare gå op på samfundshjælpen og få en hyre og få penge på lommen.

Det holdt jeg mig alligevel for god til, og da jeg heller ikke ville gå på socialkontoret og trygle om almisse, tog jeg hyre på en bondegård, hvor jeg lugede roer og hjalp til i høstens tid for kosten og en krone om dagen. Mit logi var et hummer ved hestestalden med halm som madras.

Det blev en langvarig historie, skrevet dagen før dagen, og nu kender læseren lidt til mine forudsætninger og min mentalitet.

Fortsættes

Grønlands søfartshistoriske forening

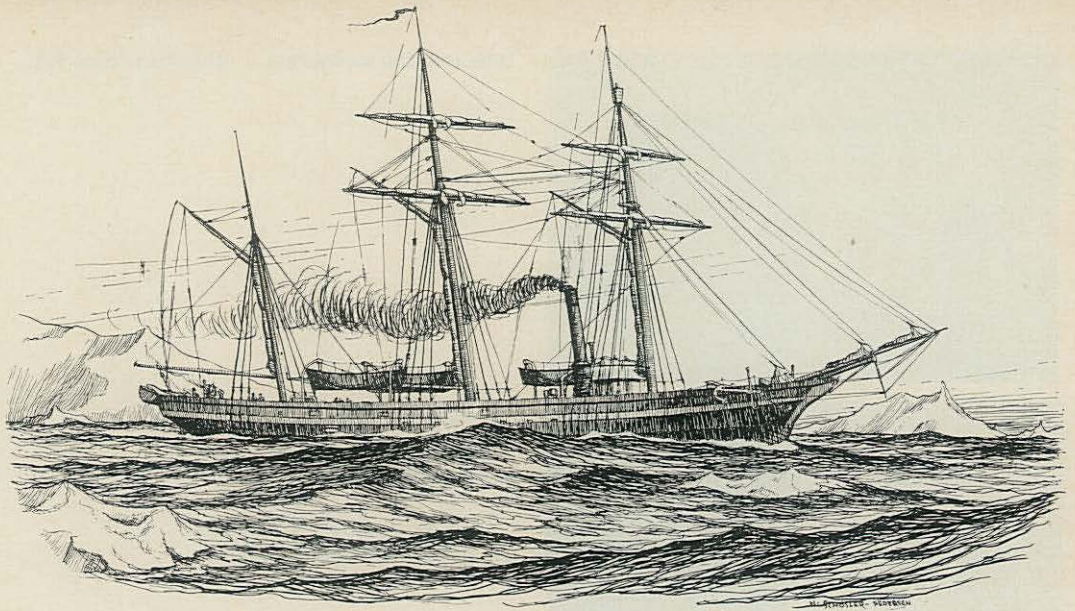
Det kan vel næppe undre nogen, at Albert Echwald er medunderskriver af en personlig henvendelse, som nylig er udsendt til mange søfartsinteresserede med indbydelse til at blive medlem af den nyligt stiftede »Grønlands Søfartshistorisk Forening«.

Tværtimod er der sikkert en hel del, der kender Echwald, som har spekuleret på, hvad der ville blive det næste, efter at han har deltaget i – og ofte været initiativtager til – mange forskellige store opgaver, som efterhånden har fundet deres løsning.

I de mange år, der er foregået sejlads mellem Grønland og Danmark, har der været skrevet om emnet både i bøger og tidsskrifter, og der har været

holdt nogle foredrag i radioen. Der er stadig tilgængelig offentligheden mere eller mindre spredte oplysninger, men ingen har endnu taget sig af at samle dette stof til en helhed og organisere en kontinuerlig indsamling under fast form.

Foruden Albert Echwald har Jens Kreutzmann og Aage Dahl udsendt opfordringen til, at man melder sig ind i den nye søfartshistoriske forening for at støtte dens bestræbelser, der går ud på at etablere et museum. Her vil man gerne opbevare og fremvise effekter og samlinger af speciel interesse for den grønlandske søfartshistorie på lige fod med den aktivitet, som finder sted på Handels- og Søfartsmuseet på



Polarskibet »Foxy«, tegnet af marinemaleren H. Schöslor-Pedersen.

Kronborg. Man vil kun koncentrere sig om emner, der har speciel tilknytning til søfarten til og fra Grønland samt i de grønlandske farvande.

Det er foreningens hensigt at samle alt af interesse, som knytter sig til grønlandsfarten siden dens begyndelse. Effekterne vil blive indsamlet og registreret i samarbejde med landsmuseet, og man håber at kunne finde frem til egnede lokaler, hvor effekterne kan blive bevaret og fremvist på værdig måde.

Samtidig skal det også være foreningens opgave at stå som bindeled mellem eventuelle interesserede, som man håber vil tilmelde sig foreningen. Man regner med at kunne udføre denne funktion gennem informationer til foreningens medlemmer med oplysninger om, hvad der bliver indsamlet og registreret.

Indmeldels sker direkte til foreningens adresse: Grønlands Søfartshistoriske Forening, P.O. Box 297, Godthåb, Grønland. Kontingentet er for enkeltpersoner kun kr. 15,00 om året og for foreninger, firmaer og lignende kr. 200,00 om året. Livsvarigt medlemskab koster kr. 600,00 én gang for alle.

Første dampskib i fast grønlandsfart 1864

Apropos oprettelsen af Grønlands Søfartshistoriske Forening bringes her en kort beretning om dampskibsskonnerten »Foxy«, som regnes for at være det første danske dampskib, der blev beskæftiget i regelmæssig grønlandsfart.

Skibet var oprindeligt en lystyacht, bygget 1855 i Aberdeen til Sir Richard Sutton. Det blev året efter

solgt til Lady Franklin, som lod det ombygge og sendte det til Arktis for eftersøgning af den tragiske Franklin-ekspedition. Skroget var af teaktræ og eg, og ved ombygningen blev det forstærket med svære krydstømmer og jernskinner.

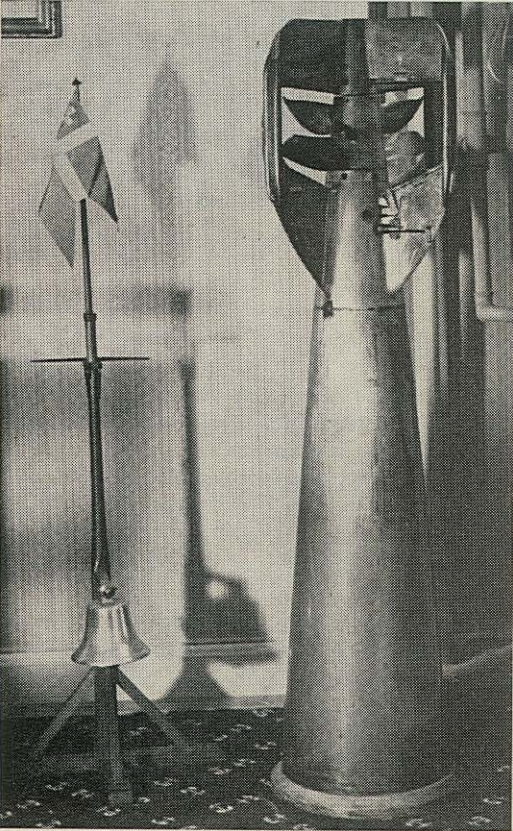
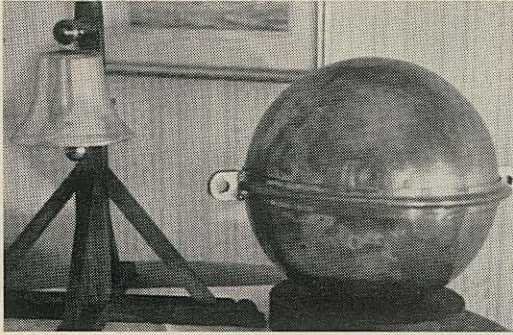
Man har noget misvisende kaldt »Foxy« for en skonnertbark, men ingen af dens master var fuldriggede. Det var en skonnert med gaffelsejl på alle tre master og med topsejlsrå og undersejlsrå på fokke- og stormast.

Skonnerten målte 186 bruttoregisteretons og havde en compoundmaskine på 15 nominelle hestekræfter. I 1883 fik den ny maskine af samme type på 150 ihk.

Regner Westenholz i København købte »Foxy« i december 1859 og prøvede den en kort tid i sælfangsten i grønlandske farvande. Den Kongelige Grønlandske Handel fik tilbud om at købe skibet, men afslog, og det kom igen under britisk flag som opmålingsskib. I 1864 erhvervedes skonnerten af I. P. Suhr & Søn i København. Den kom i kryolitfarten og sejlede støt på Ivigtut i mange år. Midt i 90'erne var »Foxy« blevet for lille til den voksende transport og brugtes en periode til bugsertjeneste på Arsuksfjord. I 1905 blev dampskonnerten overtaget af Grønlands styrelse til kystfart. Efter en grundstødning ved Godhavn i 1912 blev den kondemneret, og grønlanderne solgte i mange år spadserestokke af teaktræ til fremmede søfolk.

Vraget af »Foxy« ligger stadig på 8 m vanddybde i Godhavn.

Kaj Lund.



Marinestuen i Middelfart

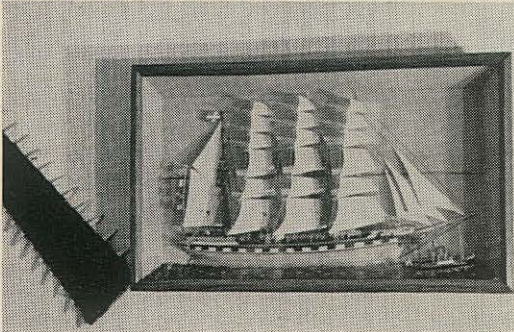
Marineforeningens afdeling i Middelfart har et ualmindeligt smukt samlingslokale, og »Under Dannebrog« aflagde den et besøg sidste år for at give sine læsere en lejlighed til at se nogle af herlighederne. Beklageligvis har det trods adskillige skriftlige og telefoniske henvendelser været umuligt at få afdelingen ud af busken med oplysninger om marinestuens historie og effekternes oprindelse. Derfor har vi som eneste kilde det gamle jubilæumsskrift fra 1949.

Her fortælles, at afdelingen, som stiftedes i 1926, fik sin første marinestue – på hotel »Westend« – i september 1944 i J. L. Berentzens formandsperiode. Et halvt år senere lagde den tyske værnemagt beslag på lokalerne, og en ny marinestue kunne først åbnes i sommeren 1949 – denne gang på hotel »Melfar«.

Af jubilæumsskriftet fremgår, at afdelingen havde stiftet et aktieselskab, »Rederiet Lillebælt«, som ejede en model-lystkutter, der havde sin plads i marinestuen. Aktierne blev fornyet hvert år, og det indkomne beløb blev brugt til marinestuens vedligeholdelse.

Under vort besøg i marinestuen var der intet spor af den omtalte lystfartøjsmodel. Til gengæld var der mange andre smukke skibsmodeller, hvoraf nogle var overordentligt fine arbejder. Den største var en halvmodel af en 4-mastet bark, fuldt tilrigget med bugnende sejl udskåret i træ og monteret i en glasmontre. Navnet »Polarstjernen« er dog fiktivt. Der har godt nok eksisteret en danske firemaster med dette navn, men det var en sletskonnert. Måske konkret er en charmerende akvarel af Holt Kalum, visende topsejlskonnerten »Niord« af Middelfart.

Foruden de effekter, som tydeligt fremgår af illustrationerne, må fremhæves marinestuens fine fotos af storsejlere i blæsevejre.





Maritim revy

Aktuelt fra Søværnet

En vanskelig bjærgning

Inspektionsskibet »Fylla« udførte tidligt på året en vanskelig flotbringning af en færøsk fiskekutter. I slutningen af januar var kutteren »Nordlyset« strandet i Kvalbø fjord på Suderø, og der var blevet gjort fem forsøg på at få den fri af grunden ved egen hjælp.

Da »Fylla« kom til assistance midt i februar, havde en storm presset kutteren et stykke længere op på stranden, og det stod klart, at den ikke kunne bringes flot alene ved orlogsskibets slæbekraft.

Tre gravemaskiner blev indsat ved lavvande for at frigøre kutteren af en del af det opdæmmede sand. Derefter blev en brandpumpe og de fornødne slanger og strålerør ført i land fra »Fylla«, og så gik det løs med at bortspule det sand, der ikke kunne fjernes af gravemaskinerne.

For at etablere slæbeforbindelse til havaristen måtte orlogsskibets to slæbewirer sjækles sammen og yderligere forlænges med en trosse. Wiren blev forsynet med opdriftmidler (trawlerbøjler) for hver 10 meter, så den kunne bugseres ind til stranden. Af mangel på solide fastgøringssteder ombord i kutteren blev en svær wire lagt som et svøb rundt om hele kutteren, hvor man desuden for en sikkerheds skyld havde rigget en lænsepumpe op. Desuden havde man bragt tætningsmateriale og ekstra mandskab ombord i kutteren for det tilfælde, at der skulle vise sig en større lækage, når skibet kom flot.

Ud på aftenen begyndte slæbningen, og der kom hurtigt bevægelse i havaristen. Den blev hængende et øjeblik på en ny sandbanke, men snart efter skramlede den jævnt ud over et stenrev, før den flød i frit farvand. Der blev heldigvis ikke brug for lænsepumpe og tætningsmidler. Orlogsskibets motorbåd bugserede havaristen ind til Kvalbø havn, hvor den lå sikkert fortøjet ved midnat.

– men krudtet holdes stadig tørt

I Søværnet er uddannelsen i bajoneffægtning ophørt. På grund af den nuværende bevæbning er der ikke mere anvendelse for skarpslebne blanke våben.

Opbringelse

Orlogskutteren BARSØ har den 7. juni opbragt en hollandsk trawler for ulovligt fiskeri i Lister-Dyb. Fangst og redskaber blev konfiskeret, og skipperen fik en stor bøde.

Good-Bye German Hair Force

Tyske læger er enige om, at det er for vanskeligt at holde det lange hår rent. Derfor har det vesttyske

forsvarsministerium nu bestemt, at det lange hår skal falde.

Positiv svensk prøveordning

Det norske storting ønsker, at der snarest tages en bestemmelse om servering af øl i Forsvarets kantiner. Der henvises til, at en prøveordning i det svenske forsvar har haft positivt resultat.

Søværnet skal kunne bide fra sig

I 1971 blev 7.145 patienter fra Søværnet behandlet på Forsvarets tandklinikker. Værdien af samtlige 58.000 behandlinger i årets løb ved disse klinikker har efter sygekassetakst en værdi af 7,7 mill. kroner.

Kontrol med olieagtjen

Grønlands kommando og Grønlands fiskeriundersøgelser skal føre tilsyn med, at betingelserne overholdes af de selskaber, der har fået tilladelse til at søge efter olie og gas langs Grønlands vestkyst. En officer i hvert inspektionsskib har fået særlig instruks herom.

Søminer fra 1. verdenskrig

Mere end et halvt hundrede år efter afslutningen af den første verdenskrig finder man stadig miner fra denne periode. Minørerne har for kort tid siden uskadelliggjort en mine af amerikansk type på den jyske vestkyst. Den er produceret under den første verdenskrig og stammer sandsynligvis fra den spærring, som dengang blev udlagt mellem Norge og Shetlandsøerne.

Ifølge en rapport fra Søværnets våbeninspektør er der i 1971 uskadelliggjort 10 søminer, 8 torpedoer, 28 flybomber, 25 granater med giftgas, 2 dydbomber og mange tusinde andre sprængfarlige emner.

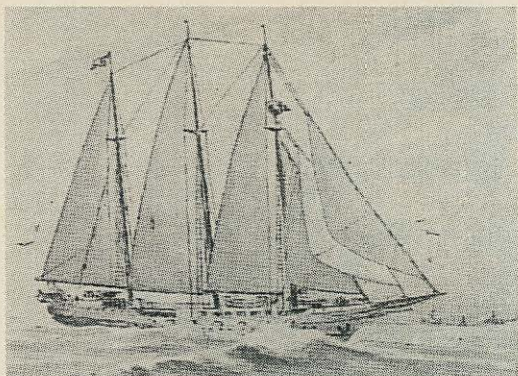
Aktuelt fra havet

Havene høstes tomme

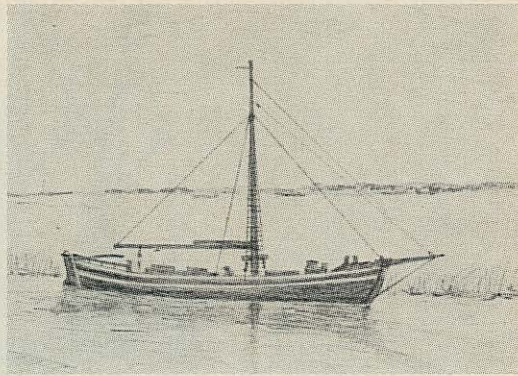
Internationale biologer erklærer (ifølge nyhedsbureauet AP), at alt liv i sydpolarhavene er truet med udryddelse på grund af sovjetiske skibes hæmningsløse fiskeri efter proteinrige mikroorganismer. Plankton og små krebsdyr suges op og forarbejdes til fiskemel til føde for kvæg og fjerkræ. Hvis dette fiskeri ikke bremses, vil det betyde en katastrofe for hele dyrelivet i Antarktis.

Verdens største sardindåse

Fiskeriskibet »Wostok« er på 43.000 tons dw og har en besætning på 600 mand. På dækket kan transpor-



Skonnerten »Hans Christian Andersen«, der skal beskæftiges i passagerfart.



Everten »Johanne«, som skal være museumsskib ved skibbroen i Ribe.

teres 14 små trawlere, som sættes i vandet med specialkraner. Skibet er udrustet til sardinfangst i Central-Atlanten.

Hårrejsende

Undersøgelser i Sverige har afsløret, at mennesker, der spiser fisk, fanget i ferskvand, har et kviksølvindhold i håret, der nærmer sig faregrænsen. I Danmark har Hygiejnisk Institut i Århus konstateret, at kviksølvindholdet i menneskelige organismer i Danmark stadig ligger under faregrænsen. Undersøgelsen viser, at der foreløbig ikke er nogen fare ved at spise havvandsfisk herhjemme. Det er i øvrigt især ferskvandsfiskene, som indeholder kviksølv. Folk, som spiser megen fisk, har betydeligt større kviksølvindhold i håret end mennesker, der sjældent spiser fisk.

Aktuelt fra Handelsflåden

ScanDutch

Før tre år siden etableredes scan-service som et samarbejde mellem Det Østasiatiske Kompagni, det norske rederi Wilhelm Wilhelmsen og det svenske Østasiatiske Kompagni i container-service på fjernøsten. Første april i år blev sammenslutningen udvidet med det hollandske rederi Nederlandsche Lloyd, og fra denne dato sker samsejlingen under navnet ScanDutch.

Foreløbig kan sammenslutningen med 51 cargoline-re tilbyde 13 afsejlinger i hver retning hver måned, og om kort tid begynder den store udvidelse ved levering af en serie meget store og meget hurtige containerskibe, der vil have en servicefart på 26-27 knob og en kapacitet på 2.000 containere. Så snart sammenslutningen råder over 6 af disse skibe, kan man tilbyde eksprescontainerservice med afsejling hver 10. dag i hver retning - udover den traditionelle godsservice med de andre skibe.

Ny dansk fremastet skonnert

Rederiet Scan-Carib Cruises of Copenhagen fik nylig søsat den første af to skonnerter, som i vinterperio-

den skal sejle med passagerer mellem de Vestindiske Øer, medens de i sommersæsonen skal på lignende togter i danske farvande. Skibene får plads til 36 passagerer i dobbeltkabiner med eget bad og toilet. De får tre master med bermudarigning og en 400 hk. motor. Det første af skibene, der blev døbt »Hans Christian Andersen«, ventes at være søklar i slutningen af oktober i år.

Nyt museumsskib

At Rederiet J. Lauritzen er ved at få bygget et skib i Esbjerg, kan vel nok kaldes en nyhed. Skibet er en evert, et lille fladbundet vadehavsfartøj. Skibe af denne type blev i midten af forrige århundrede beskæftiget bl.a. til indførsel af træ fra Norge og Sverige af den tømmerhandler Jørgen Lauritzen, som Rederiet J. Lauritzen har navn efter.

Everten, som bliver bygget på Raun Bybergs skibsbyggeri i Esbjerg, skal være færdig dette efterår. Den vil blive placeret ved den gamle skibbro i Ribe. Lastrommet tænkes indrettet som et lille søfartsmuseum, og i øvrigt håber man at kunne gøre fartøjet til et levende lille maritimt center.

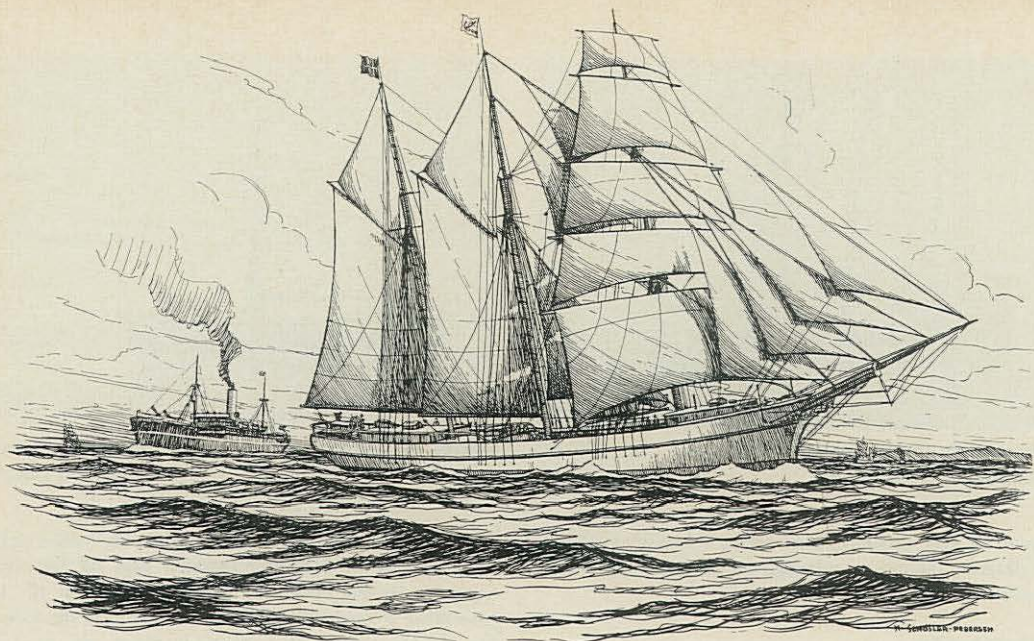
Automatiserede skibe afbestilles

I en japansk serie af skibe med stærkt udbygget automatik er hidtil leveret to, og et tredje går i fart til efteråret. De øvrige 5 automatiserede skibe i serien skulle være leveret i 1973 og 74, men nu er de blevet afbestilt på grund af det lave fragtniveau, som har fået mange befragtere til at annullere deres lastgarantier.

Ø.K.'s første skib

I anledning af Det Østasiatiske Kompagnis 75 års fødselsdag er der fremstillet en film om kompagniets virke, og der vil sikkert blive skrevet en hel del om Det Østasiatiske Kompagni i de kommende måneder. Her vil vi også yde et lille bidrag og bringe en lykønskning med en omtale af Kompagniets første skib.

Som bekendt blev Ø.K. grundlagt af den senere



Barkentinen »Ragnhild«, ØK's første skib, tegnet af H. Schøslør-Pedersen.

etatsråd H. N. Andersen, hvis oprindelige firma, Andersen & Co., Bangkok, var startet på grundlag af hoteldrift og handel med skibsfornødenheder m.m. I 1889 optog firmaet eksport af teaktræ og i 1894 egen rederivirksomhed.

Det første skib, som firmaet Andersen & Co. erhvervede, var jernbarken »Orient«, som imidlertid forliste to år senere. Til erstatning købte H. N. Andersen i foråret 1897 den tremastede barkentine »Ragnhild«, bygget af eg 1894 i Larvik. Den målte 410 tons brutto og blev ført af kaptajn N. P. Bønne-lycke.

»Ragnhild« var blandt de aktiver, som overgik til Det Østasiatiske Kompagni, da dette blev stiftet på H. N. Andersens initiativ i 1897. Samtidig bestiltes tre store lastdampere til rutfart mellem Danmark og Østen samt en lille kystdamper. Kompagniets første dampskib blev s.s. »Siam« på 5.300 tons laste- evne, bygget 1898 i Flensburg.

Barkentinen »Ragnhild«, ØK's første skib, blev solgt til Sverige i 1906 og forliste i 1917.

Aktuelt fra havet

Husk redningsvesten

Søsportens sikkerhedsråd oplyser, at der i 1971 omkom 52 mennesker ved søsport i danske farvande. Det var 15 flere end året før.

Sat på is, men ikke glemt

Der er for tiden 20 sovjetiske isflagestationer i drift

i det nordlige ishav, hvor forskere gennem de forløbne år har udført undersøgelser af stor værdi for videnskaben og gjort betydningsfulde opdagelser inden for geografi, meteorologi, geofysik og geologi.

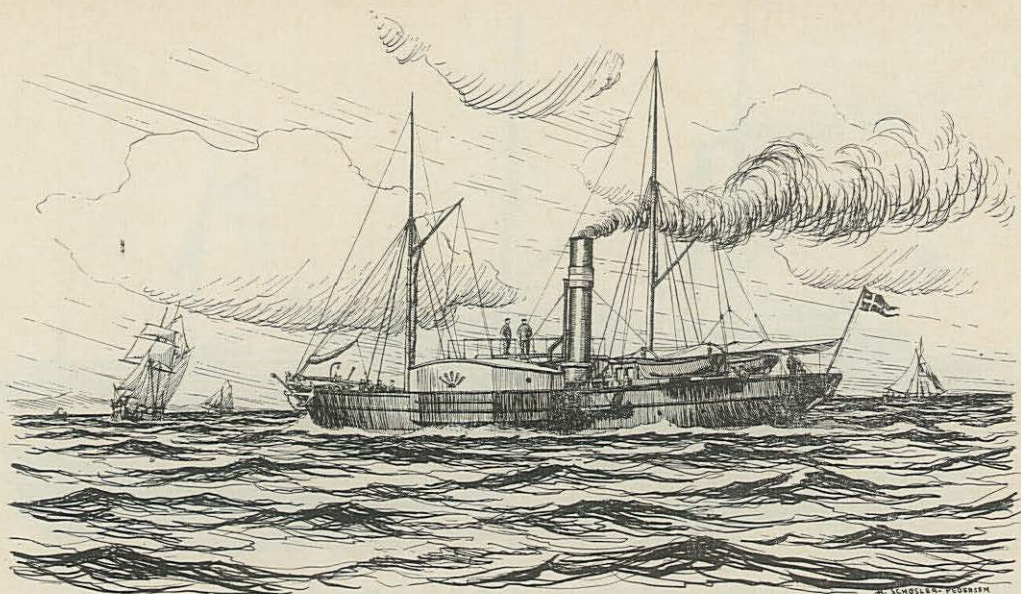
En geograf fortæller, at en af stationerne, »Nordpol-16«, begyndte at fungere i april 1968, og i de forløbne år har den bevæget sig med en gennemsnitlig fart varierende fra 2,2 km til 1,3 km i døgn. Skønt stationen befinder sig fjernt fra de sovjetiske kystbaser, har polarflyene uden uheld leveret udstyr, proviant og post, som nedkastes med faldskærme.

Tre gange har det for mandskabet på denne station været nødvendig at skifte isflage, men dette har dog ikke skabt afbrydelser i det videnskabelige arbejde.

Bugsering af isbjerg

I forbindelse med den ventede store olieboringsaktivitet ved Vestgrønland fra 1973 og fremefter har Em. Z. Sviters Bjærgningsentreprise et nyt projekt på tegnebordet. Det overvejes at bygge specielle skibe, der er udrustet blandt andet til bugsering af isbjerger.

Sidste sommersæson blev gjort forskellige forsøg med bjærgningsdamperen »Sigyn«. Det har vist sig, at man godt kan bugserer et isbjerg på flere tusinde tons væk fra den drivende kurs og hale det fri af en boreplatform. Ved de første forsøg prøvede man at fastgøre slæbetrossen til jernstænger, som blev hamret ned i isen, men disse holdt ikke fast. Hurtigt fandt man ud af den rigtige teknik. Trossen måtte fastgøres omkring et fremspringende punkt eller om nødvendigt rundt om hele isbjerget.



Hjuldampere »Niord«, Danmarks første jernskib, tegn et af H. Schösler Pedersen.

Aktuelt fra Søhistorien

100 år som færgerederi

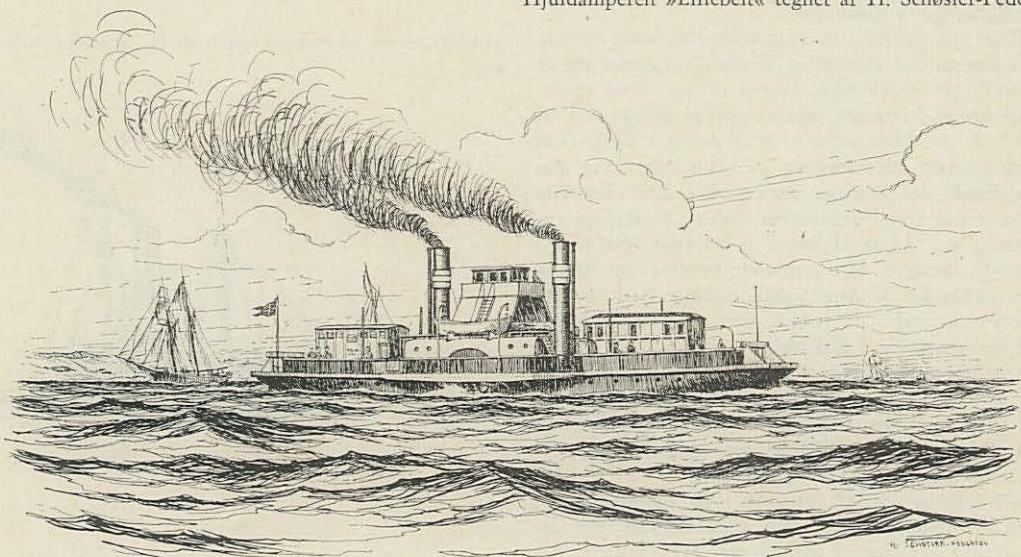
19. marts i år er der gået 100 år, siden D.S.B. startede driften af jernbanefærger.

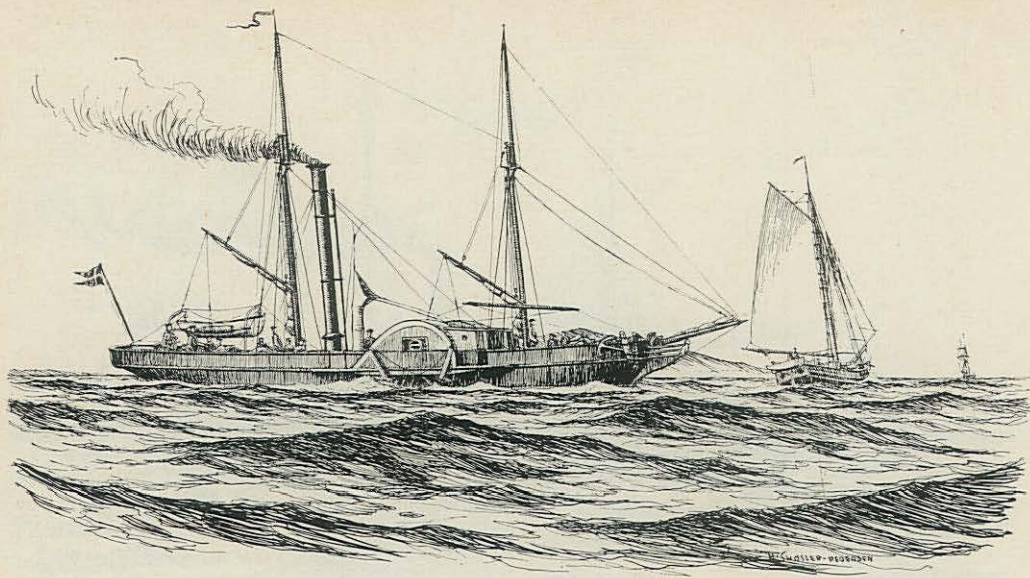
Allerede kort efter midten af forrige århundrede, da man begyndte at anlægge jernbaner, blev der fra privat side fremsat forslag om en bro over Lillebælt. Sådanne forslag blev i rigsdagen behandlet sideløbende med forslag om dampfærgeforbindelse, og det

endte med, at der i maj 1879 blev bevilget 300.000 rigsdaler til havneanlæg og til bygning af en færge.

Hjuldampere »Lillebelt«, der blev bygget af J. Wigham, Richardson & Co. i Newcastle, kostede 83.709 rigsdaler. Den var 45 m lang og målte 293 tons brutto. Maskinkraften var en compoundmaskine på 300 indicerede hestkræfter. »Lillebelt« kunne medtage 5 læssede jernbanevogne og havde passagerkaytter med restauration. Efter 50 års tjeneste blev færgen solgt til ophugning.

Hjuldampere »Lillebelt« tegnet af H. Schösler-Pedersen





»Mercurius«, det første dampskib i bæltoverfarten, tegnet af H. Schøsler-Pedersen.

Lillebælt-overfarten havde iøvrigt været betjent af dampskibe siden 1838. Det første var formentlig »Mercurius«, som også var det første dampskib i regelmæssig trafik over Storebælt.

»Mercurius«, der blev bygget i 1828 hos Maudslay Sons & Field var et hjuldampskib på ca. 40 tons udstyret med en 32 hestes dobbeltcylinderet balance-maskine. Den havde en dampkedel af hamret kobber på en kvart tommes tykkelse og et kulforbrug på ca. en tønde pr. time. Skibets skrog var 22 meter langt og skorstenen 8 meter høj.

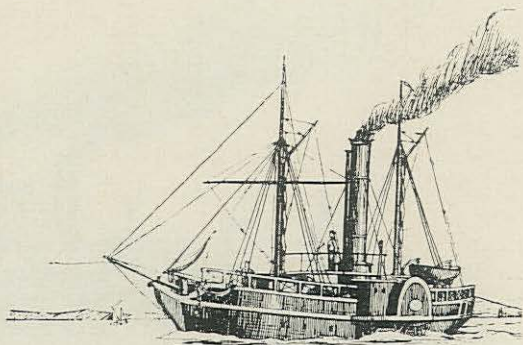
Både »Mercurius« og dens afløser »Løven« sejlede på ruten mellem Assens og Årøsund. »Løven« var et hjulskib på ca. 80 tons, bygget af træ. Dets oprindelse har ikke kunnet spores længere tilbage end til 1835, da det blev indkøbt af et rederi i Kiel. Dets maskinmester var dengang A. Howaldt, hvis søn grundlagde det berømte skibsværft i Kiel. Rederiet Schwefel & Sohn disponerede skibet i forskellige ruterfarter, bl.a. Assens-Årøsund indtil 1848. Det blev i 1848-50 benyttet af oprørerne, hvorfor det senere blev beslaglagt af den danske marine. I 1854 blev »Løven« overtaget af Svitzer, som 4 år senere solgte det til ophugning i Kastrup.

Det første dampskib i ruten Strib-Fredericia menes at have været postdamperen »Liimfjorden«, bygget 1852 og indsat på Lillebælt i 1866. Her blev den afløst af dampskibet »Niord«, som også tidligere havde sejlet mellem Assens og Årøsund.

»Niord« er specielt historisk i sin egenskab af at være det første danskbyggede jernskib. Det blev søsat i 1857 hos firmaet Baumgarten & Burmeister, det

nuværende B & W, efter bestilling af Det Kongelige Danske Postvæsen. Skibet, der mælte ca. 95 tons brutto, var udrustet med en 400 hestes lavtryksmaskine, der drev to skovlhjul. Skibet, der også i en periode var indsat i trafikken over Storebælt, blev i 1890 solgt til Island, og dets senere skæbne er ubekendt.

Hjuldamperen »Løven« tegnet af H. Schøsler-Pedersen.



Fra hovedbestyrelsen

Nordisk samarbejde

I midten af maj deltog landsformanden i Svenska Flottans Män's årsmøde i Karlskrona, hvor også præsidenten for Norges Orlogsforbund var deltager. Dette årsmøde svarer omtrent til vort sendemandsmøde, idet medlemmer fra samtlige 17 svenske lokalafdelinger er inviteret til at deltage (ca. 200 var mødt op), og – efter påhøring af årsberetning, fremlæggelse af regnskab etc. – til at kommentere og/eller bifalde hovedbestyrelsens virke, trufne beslutninger i årets løb og planlagt fremtidig aktivitet.

Som et punkt på dagsordenen rejste Göteborg-afdelingen spørgsmålet om et samarbejde mellem de nordiske marineforeninger. Der var stærk tilslutning til, at dette bånd søges forstærket – bl.a. derved, at afdelinger i de tre lande etablerer kontakt indbyrdes med henblik på gensidige visitter og fællesmøder.

Som en hjælp til formidling af kontakt bringes i dette nummer en oversigt over svenske og norske afdelinger med deres formænds adresser. Til brug for svenske og norske kammerater bringes ligeledes adresserne på de danske distriktsrepræsentanter. Beklageligvis kan vi af pladshensyn ikke bringe adresserne på samtlige afdelingsformænd i dette nummer af bladet.

Adresserne giver mulighed for at komme i kontakt i nabolandene med kammerater, der ligesom en selv er gamle orlogsgæster. Det skulle give mulighed for at komme på talefod. Det behøver naturligvis ikke altid at være Marineforeningens anliggender, der skaber behov for en kontakt tværs over grænserne. Der kan også være brug for et gennemgangssted til etablering af forbindelse på det erhvervmæssige område, med grupper eller enkeltpersoner inden for faglige eller forretningsmæssige interesser, og – ikke at forglemme – for at opnå vejledning ved turismæssige besøg.

I nutiden er ingen sig selv nok, og for gamle orlogsgæster i de nordiske lande, som i forvejen gennem deres marineteneste har så mange berøringspunkter, må det være en naturlig sag at være foregangsmænd i bestræbelsen for at skabe forståelse, kontakt og samvirke mellem vore beslægtede nationer.

At vi også kan få mange fornøjelige stunder sammen i kommeratligt lag skulle være en ekstra opfordring og anledning til at gøre brug af adresselisterne.

Kai Hertz

Flottans Män

Marineforeningens svenske broderorganisation har for tiden 2.500 medlemmer, hvoraf ca. halvdelen er knyttet til hovedforeningen i Stockholm, og de øvrige er fordelt over 17 lokale afdelinger omkring i landet.

Hovedorganisationens adresse er: Flottans Män, Teatergatan 3, 1148 Stockholm.

Formand: Kommandör Fredrik Taube, Tykövägen 11, 181 61 Lidingö.

Sekretær: Vilhelm Frithz, Långbackvägen 44, 182 34 Danderyd.

De lokale afdelingers formænd har følgende adresser:

Hr. Thure Eriksson, Vedbergsgatan 15, 632 29 Eskilstuna. Tlf. 016/12 47 02.

Restaurantchef Sven Ohlsson, Lådämnegatan 3, 416 79 Göteborg. Tlf. 031/21 89 47.

Ingenjör Nils Emil Lundquist, Lotsvägen 8, 302 38 Halmstad. Tlf. 035/11 73 18.

Direktör Thor Thorsson, Lenngrängsgatan 2, 252 39 Hälsingborg. Tlf. 042/11 47 08.

Ombudsmand Josef Nilsson, Erik Dahlbergsvägen 28, 292 00 Karlshamn. Tlf. 0454/113 09.

Hr. Sture Déman, Axel W Anderssons väg 9 B, 370 20 Lyckeby. Tlf. 0455/242 53. (*Karlskrona afdeling*).

Kystopsynsmand Ragnar Larsson, Torsgatan 6, 453 00 Lysekil. Tlf. 0523/108 81.

Flagstyrmand Erik Brandell, Spånehusvägen 62 G, 214 39 Malmö. Tlf. 040/12 38 89.

Hr. Gunnar Lekander, Sankt Olofsgatan 17 B, 603 55 Norrköping. Tlf. 011/12 81 52.

Ingenjör Folke Berg, Grindvägen 7 D, 761 00 Norrtälje. Tlf. 0176/102 21.

Frisörmester Eric Wallnor, Nynäsvägen 28 F, 149 00 Nynäshamn. Tlf. 0752/105 83.

Formand John Häggqvist, Mellanvägen 2, A 21, Stockviksverken, 852 59 Sundsvall. Tlf. 060/693 67, 345 36.

Hr. Åke Carlsson, Bellevuegatan 3 A, 151 32 Södertälje. Tlf. 0755/106 45.

Entreprenör Orvar Larsson, Ringvägen 63, 432 00 Varberg. Tlf. 0340/112 40.

Mesterlods Sigfrid Ericksson, Jacobsbergsgatan 3 A, 724 61 Västerås. Tlf. 021/13 23 85.

Hr. Inge Persson, Smålandsgatan 6, 262 00 Ängelholm. Tlf. 0431/101 26, 161 21.

Driftsingenjör Allan Uddh, Box 92, 840 50 Gällö. Tlf. 0693/200 72. (*Östersund afdeling*).

Norges Orlogsforbund

De lokale orlogsforeninger, som for tiden er etableret i Norge, har følgende adresser:

Oslo Orlogsforening: Hr. Reidar Jorgensen (formand), Trudvangsveien 33, Oslo 3.

Drammen Orlogsforening: Hr. Finn Myhre (rådsmedlem til NOF), 2. Eikeli Terrasse, 3000 Drammen.

Kristiansand Orlogsforening: Kapteinløjtnant Erik Limm (styremedlem), Søforsvarskommando Sørlandet, 4600 Kristiansand S.

Bergen Orlogsforening: Hr. Romer Bruland (styremedlem), Nye Sandvigsvei 39, 5000 Bergen.

Marineforeningens hovedbestyrelse

Efter valg til hovedbestyrelsen har denne nu følgende sammensætning:

Landsformand: Kommandørkaptajn Kai Hertz, Ramsvej 44, Ramløse, 3200 Helsingø.

Næstformand: Underdirektør Sven Worm-Petersen, Phistersvej 15, 2900 Hellerup.

Landskasserer: Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, Nordkær, Skørpinge, 4673 Rødvig, Stevns.

Landssekretær: Assistent Kurt Flatau, Solhøj 14, Niverød, 2900 Nivå.

Distriktsrepræsentanter

Distrikt I, Storkøbenhavn: Salgsinspektør Torben Jensen, Søndervangsvej 22, 2600 Glostrup.

Distrikt II, Sjælland N: Cykelhandler F. Andreasen, Horsevænget 52, 3400 Hillerød.

Distrikt III, Sjælland V: Søløjtnant E. Thaarup, Minedepot Bøstrup, Nykoppel Skov, 4200 Slagelse.

Distrikt IV, Sjælland S: Elektriker Bent Hansen, Jernbanegade 9, 4690 Haslev.

Distrikt V, Bornholm: Kaptajn C. Thomsen, Lærkevej 19, 3700 Rønne.

Distrikt VI, Lolland-Falster: Forretningsfører E. Semberg, Frodesvej 6, 4900 Nakskov.

Distrikt VII, Fyn: Ingeniør E. Fylling, Vestergade 19, 5000 Odense.

Distrikt VIII, Jylland SE: Fabrikant M. Burchardt, Pile Alle 17, 6000 Kolding.

Distrikt IX, Jylland SV: Direktør K. Schrøder, Nygårdsvej 106, 6700 Esbjerg.

Distrikt X, Jylland M: Direktionssekretær J. Mortensen, Lundskovvej 9, 8500 Grenå.

Distrikt XI, Jylland NV: Fiskeskipper J. Knak, Storegade 42, 7620 Lemvig.

Distrikt XII, Jylland N: Forvalter G. Petersen, Rimmensallé 82, 9900 Frederikshavn.

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

Til revisor og revisorsuppleant valgtes grosserer Beck-Friis og kaptajn Fabricius.

Sendemandsmødet 1972

Sendemandsmødet blev afholdt i Rønne i dagene 27.-28. maj.

Allerede fredag den 26. om aftenen samledes de fleste af sendemændene ombord i 66-Selskabets flag-skib »Bornholm«, som blev ført af kaptajn C. Thomsen, distriktsrepræsentant for Distrikt V, Bornholm. Efter en dejlig overfart (og for nogles vedkommende en god nattesøvn) ankom skibet til Rønne kl. 7.00. Her blev sendemændene modtaget af repræsentanter fra Bornholms-afdelingen, som viste gæsterne til rette på hotellerne.

Kl. 11 startede en bustur rundt på den nordlige del af øen over Hammershus til Allinge, og frokosten blev indtaget på Højers Hotel, hvor Allinge-Sandvig bakke har sin marinestue. Derefter fortsatte man turen med tilbagekomst til Rønne kl. ca. 16. Om aftenen var der arrangeret festmiddag på »Industrien«, hvor Bornholms afdelings formand, Sigurd Andersen, bød velkommen til de fremmødte sendemænd og til afdelingens gæster, hvoriblandt var Rønnes borgmester og chefen for Marinedistrikt Bornholm. Efter middagen blev ballet åbnet, og man dansede til kl. 3.00. Stemningen var god. Det var en dejlig aften.

Sendemandsmødet om søndagen begyndte kl. 9.00. Landsformanden indledte med at udtale mindeord over foreningens afdøde æresformand, H.M. Kong Frederik IX, hvilke forsamlingen påhørte stående.

Til dirigent valgtes veteranen, orlogskaptajn Jens Kaj Olsen. Landsformanden åbnede mødet med at takke sendemændene for deres fremmøde, og til chefen for Søværnet sendtes en telegrafisk hilsen. Efter at have takket Bornholm for værtsskabet indledte landsformanden sin årsberetning med at mindes de af vore kammerater, der er gået bort siden sidste sendemandsmøde, deriblandt kommandør Greve, som var tidligere hovedbestyrelsesmedlem, og Brolykke fra Kgs. Lyngby, der stod for at skulle fejre et 50-års medlemskab i Marineforeningen. Endelig nævnte landsformanden også vor værtinde gennem mange år i Havnegade, fru Olsen.

1. maj 1972 talte foreningen ca. 8.800 medlemmer fordelt i 87 afdelinger. Dette var en nedgang i forhold til medlemsantallet i 1971, men det var glædeligt, at der trods alt havde været en tilgang til afdelingerne på ca. 500 nye medlemmer, af hvilke der forhåbentlig er mange unge. Antallet af afdelinger er ikke dalet, og der er bestræbelser i gang for at oprette en afdeling i Thule. Man forventer, at denne afdeling er en realitet i løbet af efteråret 1972.

Af årets begivenheder nævnte landsformanden det nordiske kammeratskabsstævne i Jostamoen i Norge og fremførte i samme forbindelse de bestræbelser, der er i gang for at forsøge at afholde nordiske kammeratskabsstævner for orlogsgæster alene. De store stævner bliver hovedsagelig besøgt af folk fra hæren, der i samme forbindelse afholder sine våbenvisse sammenkomster, hvorimod et stævne af orlogsgæster vil blive et mindre arrangement, men med deltagere der taler samme sprog og har i højere grad samme bag-

grund for at mødes. Det er en tanke, som fuldt og helt tilsluttes af de øvrige nordiske marineforeninger. Endvidere nævnte landsformanden jubilæumstævnet, hvor man på grund af den ringe tilslutning havde måttet aflyse turen til Avderød, idet der var flere medlemmer af tambourkorpset, end der var deltagere i turen. Sandsynligvis vil turen til Avderød ligeledes blive annulleret i år.

Til slut takkede landsformanden de forskellige bestyrelser for deres store arbejde i årets løb og de medlemmer, der havde medvirket til opfyldelse af Marineforeningens formål. Efter enkelte kommentarer blev årsberetningen godkendt.

Derefter forelagde landskassereren det reviderede årsregnskab og måtte igen i år skarpt pointere, at der stadigvæk er for mange afdelinger, der står i restance til hovedkontoret. Det bevirker, at foreningens likviditet er alt for ringe til, at man kan yde den service overfor afdelingerne, som man gerne vil, og som de afdelinger, der betaler til tiden, selvfølgelig har krav på. Regnskabet blev derefter godkendt.

Under indkomne forslag var der to tilbud om mødested i 1973, nemlig Skagen og Nykøbing Falster. Sidstnævnte har i 1973 60-års jubilæum, og sendemandsmødet vedtog derfor at modtage Nykøbing Falsters tilbud, hvorefter Skagen forbeholdt sig ret til at genfremsætte sit tilbud til næste år.

Hovedbestyrelsens forslag til ændringer i lovene havde været udsendt til afdelingerne, og der var kommet enkelte ændringsforslag. I det store og hele var sendemændene enige i ændringerne bortset fra §§ 23 og 31, som omhandler terminerne for indbetaling af kontingentet til hovedbestyrelsen. Her havde hovedbestyrelsen foreslået indbetaling senest 1. april subsidiært to gange årligt (inden 1. april og 1. oktober), men disse terminer mente man var for skrappe, især 1. april, idet man fremførte, at det var umuligt for de lokale kasserere at nå at få indkasseret kontingentet fra medlemmerne inden denne dato. En afdeling havde stillet ændringsforslag til 1. juli og 1. oktober, og efter afstemning blev sidstnævnte forslag vedtaget med overvældende majoritet. Hovedkontoret ville derefter sørge for, at nye love bliver trykt, men man turde ikke love at forsyne samtlige medlemmer med de nye love. Det bliver et økonomisk spørgsmål.

Under eventuelt fremkom flere kommentarer og forslag til foreningens fortsatte fremgang, hvilke hovedbestyrelsen tog til efterretning. Til slut takkede dirigenten for den gode afvikling af mødet, og man gik derefter ind til en hyggelig frokost med damerne.

Landssekretæren.

Landsskyttestævnet

Som nævnt mere detaljeret under Glostrup i afsnittet »Fra afdelinger og distrikter« vil landsskyttestævnet finde sted søndag den 10. september i Glostrup-Hal-

len. Arrangør: Marineforeningens skyttelav, Glostrup-Tåstrup afd.

Medlemstallet

Marineforeningen havde den 1. juli 1972 ialt 8.730 medlemmer fordelt på 83 afdelinger.

Under Dannebrog

Nr. 2 og 3 af medlemsbladet for 1972 udsendes hermed som dobbeltnummer.

Stof, som ønskes medtaget i bladets nr. 4, må være redaktionen i hænde senest 1. oktober.

Søfartsmessen i Duisburg

I dagene fra 8. til 11. juni afholdtes i Duisburg i Tyskland en international søfartsmesse. Efter sigende er Duisburg, der ligger ved Rhinen i Essen-området, verdens største indenlands-flodhavn.

Søfartsmessen var arrangeret af den tyske marineforening (Deutscher Marinebund) i samarbejde med den tyske marine og den tyske handelsflåde, og til stævnet var inviteret repræsentanter for søens folk på bred international basis. Fra dansk side deltog bl.a. 3. Ministryrgerdivision, og tilsvarende enheder var mødt op fra Belgien, Canada, England, Frankrig, Holland og Italien.

Programmet var lagt op i det store plan med åbning af udstillinger fra den tyske orlogsflåde, den søgænde handelsflåde, kystfarten, flodfarten o.s.v. med modtagelse på rådhuset, med festbanket og med nærværelse af bl.a. den tyske flådeinspektør, forsvarsministeren, udenlandske marineattachéer og talrige repræsentanter for rigs-, kreds- og lokale myndigheder.

Messen med den i øvrigt meget imponerende og interessante udstilling må ses som et led i en hverve-kampagne for tilgang til den tyske orlogs- og handelsflåde og endvidere som et led i bestræbelserne for at bygge bro over landegrænserne på basis af fælles maritime interesser.

Som et særligt træk var der arrangeret et møde med repræsentation for marineforeningerne i Tyskland, Belgien, Holland, Frankrig, Østrig og de nordiske lande. Fra dansk side deltog landsformanden, fra Norge præsidenten for Norsk Orlogsforbund og fra Sverige en repræsentation fra Halmstad.

På tysk og delvis fransk initiativ blev grunden lagt til skabelse af en international søfarts-federation. De nærmere bestemmelser for dens formål og virke er endnu ikke udarbejdet, men et foreløbigt skøn antyder, at der her kan være startet et bygningsværk, som med årene har mulighed for at udvikle sig til internationalt kammeratskabsforbund af søens folk fra orlogs- og handelsmarinerne. Hvis det bliver en realitet, vil også vor marineforening kunne tænkes at deltage.

Kaj Hertz

Fra afdelinger og distrikter

BOGENSE

A. Vestergaard rapporterer, at generalforsamlingen blev afholdt i marinestuen på Bogense Hotel den 26. februar, hvor formanden holdt en mindetale for Marineforeningens æresformand og oplæste meddelelsen fra hovedbestyrelsen om foreningens deltagelse ved bisættelsen.

Til bestyrelsen genvalgte formand A. Vestergaard, og i stedet for skibsbygger Ejler Petersen, som efter 20 års virke i ledelsen ikke ønskede genvalg, nyalgtes grosserer Frank Nicolajsen.

DISTRIKT I

O. Reumert oplyser, at der ved mødet 19. april blev valgt ny repræsentant for distriktet: Torben Jensen, formand for afdelingen i Glostrup/Tåstrup. Til suppleant valgtes kasserer Møenbak fra Frederiksberg afdelingen.

DISTRIKT IV

Fra Næstved afdelingen meddeler sekretær Bohn-Jespersen, at man på distriktsmødet 19. marts i Haslev Marinestue besluttede, at der om muligt i lighed med 1971 skulle arrangeres en sommerudflugt med deltagelse fra alle afdelinger i distriktet.

EBELTOFT (skoleskibsbesøg)

Afdelingens næstformand og sekretær, Jørgen Brøgger, fortæller, at generalforsamlingen, som med psykologisk forudseenhed var placeret mellem en fregatskydning og en torskespisning, valgte styrmand Hans Aage Girsel til nyt medlem af bestyrelsen i stedet for Jørgen Hove. Efter 17 år i bestyrelsesarbejdet – de sidste 6 år som næstformand – ønskede denne ikke genvalg.

Ved et konstituerende bestyrelsesmøde genvalgte Aage Andersen til formand. Under fordelingen af andre tillidsposter blev Hans Aage Girsel udpeget til redaktør af afdelingens medlemsblad. – Nu glæder vi os til at se et eksemplar af bladet.

10. april deltog formanden og næstformanden i en sammenkomst i Århus-afdelingen. Der blev ved denne lejlighed slået til lyd for udvidet samarbejde mellem afdelinger i nabobyerne.

I ugen fra 16. til 21. april var skoleskibet »Danmark« på besøg i Ebeltoft – direkte hjemkommet fra De Vestindiske Øer. Som kommunens gæster deltog alle eleverne i en bustur i omegnen med forudgående borgmestermodtagelse på rådhuset og efterfølgende bespisning med grillstegte kyllinger.

Marineforeningens Ebeltoft-afdeling var desuden vært ved en middag for skibets officerer med deltagelse af borgmesteren og byens andre honoratiøres. Kaptajn Wilhelm Hansen aflagde en munter beretning om det afsluttede togt og overrakte afdelingens

formand den stander, som havde vajet fra skibets mastetop på hele togtet. Standeren er nu ophængt i Marinestuen. Et af afdelingens medlemmer, hr. redaktør Poul Hvitved kvitterede med anekdoter fra den epoke, da Ebeltoft var en rigtig søfartsby med fuldriggere på reden. Nogle dage senere deltog repræsentanter for afdelingens bestyrelse i en reception og frokost ombord i skoleskibet, hvor man bl.a. overværede, at eleverne fik overrakt eksamensbeviser og flidspræmier. Samme aften forlod skoleskibet Ebeltoft, og kaptajn Hansen holdt sit løfte til byen: Afsejlingen skete under fulde sejl.

Det bør nævnes, at hele dette arrangement kom på benene på initiativ af afdelingens medlem, kaptajn S. P. Karstensen, Mols-Linien. Det var ham, som i første omgang gik til borgmesteren med ideen, og det fortjener han anerkendelse for.

Vintersæsonens sammenkomster i Marinestuen har i øvrigt budt på fremvisning af film optaget under fregatten »Jylland«s ankomst til byen, et foredrag om den danske marine på Middelgrundsfortet 9. april 1940, en film om m.s. »England«s krydstogt til De Vestindiske Øer, om det svenske forsvar, om den danske søredningstjeneste, om Ebeltoft som søkøbstad og om afdelingens fisketure.

22. april holdt man afslutning ved at tage en tur med Mols-Linien, hvor man på rejsen til Sjælland Odde fik forevist skibet af kaptajn Morten Jensen.

4. juni holdtes sommerens første fiskeur med m.s. »Freden« af Ebeltoft. Medlemmer af afdelingen i Århus var inviteret med.

ESBJERG

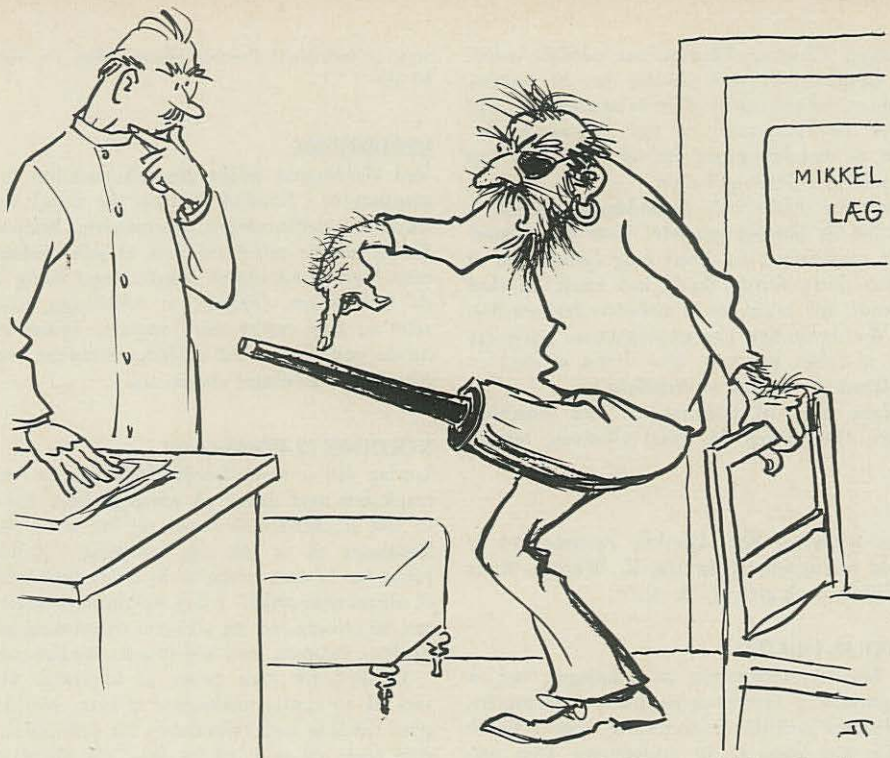
Ernst Madsen oplyser, at afdelingen 20. juni mistede en god kammerat, fhv. skibsfører B. Ulv, som havde været medlem i over 40 år, den sidste tid som ærmedlem.

Tre af bestyrelsesmedlemmerne har rund fødselsdag denne sommer. Det er kasserer Sigvart Bjerregaard, som 28. juni fyldte 70 år, fiskeskipper Børge Holm, som den 20. juni blev 50 år, og fiskeskipper Jesper Glistrup, som fylder 75 den 20. august i år.

GILLELEJE

Verner Nielsen rapporterer, at afdelingen har afholdt sin traditionelle sammenkomst med damer på Fyrkroen med meget stort fremmøde. Afdelingens formand, Peter Svendsen sagde mindeord om vor afdøede konge, og blikkenslagermester T. H. Engelhardt, Helsing, fik overrakt 50-års emblemet.

Afdelingen har mistet et af sine gode medlemmer, ejendomsrådgiver Benny Lassen, som omkom ved flyveulykken i Dubai. Kammerater var til stede ved bisættelsen med afdelingens flag.



– Har De et middel mod pæleorm, doktor?

GODTHÅB

Det har altid været tradition, at afdelingen på Kongens fødselsdag afholdt en sammenkomst for bestyrelsens medlemmer og for personer, der har haft tilknytning til afdelingens arbejde. Selv om Marineforeningens æresformand er gået bort, har man dog besluttet, at traditionen skal fortsætte, indtil anden afgørelse foreligger. Sammenkomsten blev derfor holdt efter det sædvanlige ritual lørdag den 11. marts.

GLOSTRUP (ny marinestue)

Man fornægter ikke traditionerne i denne afdeling, hvorfra der igen kan hentes masser af nyheder fra det lille månedsblad »Så til søs«:

På den årlige admiralsforsamling 3. februar fortalte formand Torben Jensen om, hvordan afdelingen havde forholdt sig under Kongens sygdom og bisættelse. Afdelingen havde været repræsenteret med 10 mand på Amager Torv i forbindelse med begravelseshøjtideligheden. Christian Bønnelycke fulgte op med mindeord over Marineforeningens æresformand. Generalforsamlingens valg til bestyrelsen bragte ikke store ændringer. Af Torben Jensens beretning fremgik tydeligt, at der stadig er krudt i afdelingen, som nu har 153 medlemmer.

7. februar afholdt skyttelaugets sin ordinære generalforsamling i Glostrup-hallen. Her fortalte formanden, Jens R. Christensen om aktiviteten i det forløbne

år, hvor der har været afholdt 26 skydninger, og om forberedelserne til fregatskydningen 6. maj og landskyttestævnet 10. september.

Af andre begivenheder kan omtales karnevallet 1972, som slog alle tidligere rekorder, og en række vellykkede møder i »Kahytten«. Især skal fremhæves afskedsfesten 6. april, der formede sig som en varm hyldelse til ægteparret Helge og Grethe Petersen, som i over 20 år har stillet lokaler til rådighed for afdelingen med de ulemper og gener, som en sådan gæstfrihed uundgåeligt må medføre.

Om de nye og større lokaler i Hjemmeværnsgården på Falkevej i Glostrup fortæller Torben Jensen, at man nu har plads til 75 deltagere i arrangementerne, hvor man før måtte nøjes med at klemme 55 mand sammen. Indvielsen fandt sted 4. maj med deltagelse af gæster fra Glostrup Hjemmeværn og repræsentanter fra venskabsforeningen i Malmø, Flottans Män. Aftenens taler var orlogspræst Rørskov fra Holmens kirke. Han viste lysbilleder og talte om livet til søs på et af flådens skibe.

Af arrangementerne i juni kan specielt omtales en udflugt til Roskilde, hvor man besøgte vikingeskibshallen, sejlede en tur på fjorden med veteranskibet »Skjælskør« og tomte medbragte madkurve ved Østskoven. Fregatskydningen 6. maj var en af årets hovedbegivenheder og resulterede i Egon Helge Olsens udnævnelse til fregatkaptajn. 15. juni var afdelingens medlemmer inviteret til aftensejls på Sundet med det maritime hjemmevern.

Skyttelaug, Glostrup-Tåstrup, har udsendt indbydelser til Landsskyttestævnet søndag, den 10. september. Mange vil sikkert starte allerede aftenen før, idet Skyttelaug har arrangeret en stor kammeratskabsaften. Der er desuden sørget for, at tilrejsende kan få billigt natlogi i Glostrup-hallen.

Om søndagen skydes hele formiddagen, og ind imellem afholdes Skyttelaugsmøde, hvor to stemmeberettigede medlemmer fra hvert laug (efter først at have affyret deres skarpe skud) kan møde op med det resterende løse krudt for at diskutere fastsættelsen af regler for fremtidige landsskyttestævner og andre spørgsmål af fælles interesse. Der sluttes af med en frokost i Glostrup Hallens selskabslokaler.

Tilmeldelse sker til frisormester Jens Rosenfelt Christensen, Hovedvejen 65, 2600 Glostrup, telefon 96 05 64.

HALS

Afdelingen lykønsker Poul Givskov Petersen, 75 år 5/6, Harald Mathiasen, 60 år 2/8, K. Wismer, 70 år 11/9, Holger Henningsen, 75 år 30/9.

HANSTHOLM-THISTED

Aage V. Nielsen rapporterer, at afdelingen ved et orienteringsmøde i hjemmevernsgården i Hansholm den 16. februar stiftede et skyttelaug, som i første omgang fik tilmelding af 20 medlemmer. Den første skydning fandt sted 28. februar.

HILLERØD

Afdelingen har til dette nummer af bladet indrapporteret følgende mærkedage: Bødkermester Alfred Teel, 65 år 30/4, distriktsformand F. A. Andreasen (formand for Hillerød-afdeling i 11 år), 60 år 9/5, værtinde for Hillerød-afdeling, fru Karla Hansen, Slotskroen, 60 år 15/5.

Formand F. Andreasen nåede lige at få yderligere to fødselsdags-lykønskninger med: Fabrikant Arne Ejby Hansen, 28/8 50 år. Kabelmester S. E. Mikkelsen, 26/8 65 år.

HJØRRING (ny marinestue)

Formand Per With beretter, at man den 10. februar afholdt nytårsskydning i Vendiahallen. Det vil blive en årlig tilbagevendende begivenhed først på året. Vandrepokalen blev første gang vundet af maskinassistent Jens Hansen. Sideløbende med hovedskydningen afholdtes flere serieskydninger og en dameskydning, og der blev truffet aftale om en fast skydedag hver måned.

Efter 10 år er det lykkedes for afdelingen igen at få stillet et lokale til rådighed for indretning af en marinestue. Det er i restaurant »Spjældet«, hvis vært Flemming Jensen er medlem af foreningen.

HORSENS

Der var genvalg til bestyrelsen over hele linien ved afdelingens generalforsamling 29. februar. Det oply-

stes, at fabrikant Folmer Hansen den 18. april fyldte 65 år.

KERTEMINDE

Ved afdelingens årlige generalforsamling 5. marts i marinestuen i Pavillon Pax var der meget stort fremmøde af medlemmerne. Formanden, købmand Eigil Finch, udtalte mindeord over afdøde medlemmer og over Marineforeningens æresformand Kong Frederik. Af beretningen fremgik, at afdelingen havde forestået en lang række store opgaver, hvoraf bør fremhæves værtsskabet ved landsskyttestævnet, for hvilket man havde modtaget megen ros.

KOLDING (2 flådebesøg)

Lørdag den 4. marts havde afdelingen en festlig sammenkomst med damer på »Staldgården«. I øvrigt har en del af aktiviteten drejet sig om at få danske orlogsgaster til at føle sig velkomne i Kolding. 17. marts havde man besøg af to motortorpedobåde samt et olieforsyningseskibe. I den anledning indbød foreningen 20 orlogsgaster og officerer til spisning på »Staldgården« sammen med afdelingens medlemmer.

7. april fik man besøg af korvetten »Bellona«, som fik en festlig modtagelse af byen. Marineforeningens afdeling bød velkommen fra ydermolen, hvorfra man afgav en salut på tre skud, da skibet stod havnen ind. Om eftermiddagen var der arrangeret besøg for besætningen på Slotsmøllen, og om aftenen var skibets besætning med damer inviteret til en festlig aften i marinestuen. Et prisværdigt initiativ var den »spiseseddel«, som afdelingen havde ladet udarbejde med orientering til orlogsgasterne om, hvad byen havde at byde på af attraktioner, seværdigheder og underholdning.

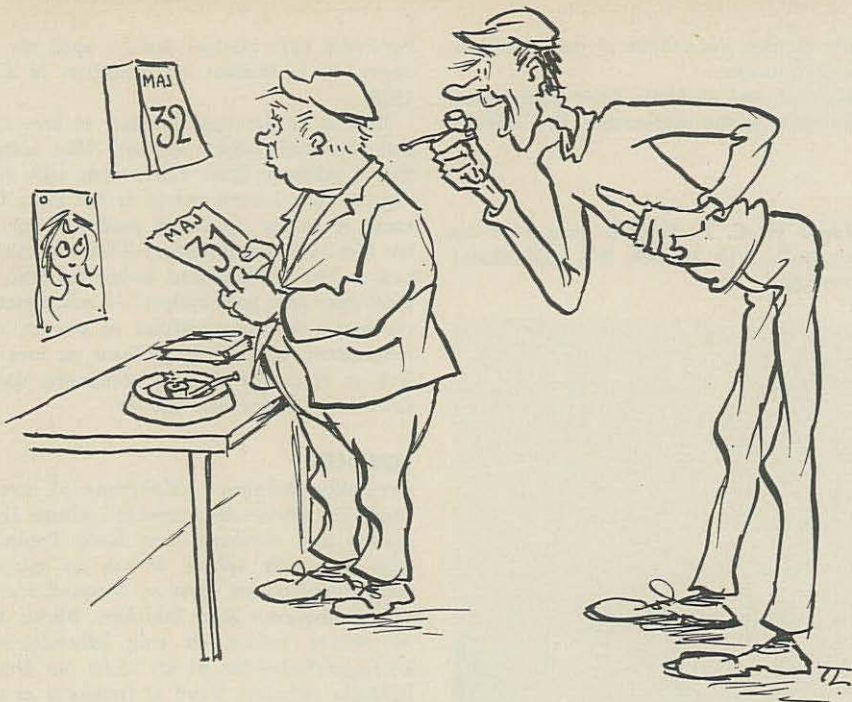
Formand M. Burchardt fortæller i øvrigt, at Marineforeningens afdeling i Kolding nu har oprettet et skyttelaug, som i løbet af foråret har afholdt tre afteenskydninger på de nye skydebaner i KFUM's sports-hal.

KGS. LYNBY

28. februar afholdtes den ordinære generalforsamling i marinestuen på Lottenborg. Et tidligere planlagt arrangement på H.M. Kongens fødselsdag blev aflyst. Til gengæld holdt man et løfte til Tårn-kammeraterne om et arrangement i deres lokale hjemstavn. 18. marts afvikledes et stort bankospil på Taarbæk Kro. Afdelingens fødselsdag fejredes i marinestuen 18. april.

Afdelingen gratulerer Axel Aarre, 75 år 1. juli. Axel Hauberg, 60 år 26. juli. Arthur Pedersen, 70 år 21. august. Rudolf Serridslev, 70 år 19. september, og Egon Jørgensen, 50 år 27. oktober.

Formand Jørgen Mortensen oplyser, at foreningens æresmedlem Ejnar Brolykke afgik ved døden den 10. marts i år, kun en måned før han havde kunnet fejre sit 50 års medlemskab af Marineforeningen.



– Fordi vi lige har passeret datolinien, naturligvis!

KØBENHAVN

Skyttelaugets formand Ove Gregers Petersen oplyser, at man har lidt et smertelig tab ved markør E. Poulsens død den 12. marts. Det er en kammerat, man sent vil glemme. I 45 år passede han markørfaget med en sjælden trofasthed og interesse ved laugets skydninger.

NÆSTVED

Ved generalforsamlingen 17. februar i marinestuen udtalte formanden, Børge Larsen, mindeord over Marineforeningens æresformand H.M. Kong Frederik og over 4 kammerater, som var gået bort i årets løb. Medlemstallet ligger stadig omkring 200, og kasserer Knud Jørgensen kunne oplyse, at kassebeholdningen var vokset pænt siden sidste år. Det er især fregat-skydningen, der støtter økonomien.

18. marts afholdtes vinterfest i lokalerne ved marinestuen. Damerne var med, og der blev naturligvis danset.

En lykønskning sendes til C. A. Vernøe, 80 år 17. juli. Tømremester Vilh. Hansen, 60 år 4. september. Tømrer Poul Larsen, 60 år 21. september, og vinhandler Hother Lund, 70 år 10. november.

ODENSE

I anledning af formanden, ingeniør E. D. Fyllings 70 års fødselsdag havde afdelingen arrangeret en ekstraordinær kammeratskabsaften den 28. marts.

PADBORG-GRÅSTEN

Afdelingens formand, vicekonsul Herluf Hansen melder alt vel ombord, efter at man på generalforsamlingen 14. marts i marinestuen har gjort status og valgt alle bestyrelsesmedlemmer.

RANDERS

Måned for måned bliver hovedkontoret og »Under Dannebrog« holdt à jour med aktiviteten gennem regelmæssige rapporter fra afdelingens sekretær Ejner Christensen. Det er ikke hans skyld, at en del oplysninger bliver videregibt med ret stor forsinkelse.

Af referatet fra generalforsamlingen i marinestuen 12. februar fremgår, at bestyrelsen fortsætter uændret med Schytte Hansen som formand. Denne mindedes på mødet i smukke ord Marineforeningens æresformand og 4 afdøde kammerater. Desværre er der udsigt til, at afdelingens 208 medlemmer kan blive hjemløse et stykke tid, idet der er tale om salg af Håndværkerforeningens bygning, hvor marinestuen har til huse.

Kasserer P. Jepsen fremlagde afdelingens regnskab, som udviser en pæn lille formue, og i beretningen fra skyttelaugets kunne Palle Madsen oplyse, at man var ved at forberede 50 års jubilæet til næste år.

11. marts afholdtes katteskydning på banerne i Håndværkerforeningen og stiftelsesfest i Fjordens klubhus. Under festmåltidet foretog skyttelaugets

formand Palle Madsen udnævnelse af den nye katekonge, Erik Gjettermann.

I begyndelsen af maj meddelte Ejner Christensen, at et af afdelingens ældste medlemmer, fhv. skibsfø-

Fhv. havnefoged H. C. F. Poulsen hverver et nyt medlem (skipper J. Friis Madsen, S/S »Skjælskør«) til Marineforeningen.



rer Peder Emil Nielsen den 23. april var afgået ved døden. P. E. Nielsen var medstifter af afdelingen i 1919.

Endelig er der også kommet et brev fra afdelingens formand Schytte Hansen. Han fortalte i god tid, at sekretær Ejner Christensen ville fylde 80 år den 18. juni. I mere end 50 år har Ejner Christensen været et trofast og skattet medlem, som for længst har fået hædersbevisningen »Æresmedlem«. Hvis ikke han er marineforeningens bedste sekretær, må andre afdelinger være godt hjulpet. Alt sekretærarbejdet bliver passet samvittighedsfuldt og præcist, og alle arrangementer bliver fulgt af ham og hans fru Ester. Tak er et fattigt ord, og afdelingen skylder Ejner Christensen meget mere end det.

ROSKILDE

Generalforsamlingen i »Kahytten« på hotel Prindsen havde det største deltagerantal i mange år. Der blev indledt med mindeord over Kong Frederik IX, og Ivan Strangholt oplyste, at han nu trak sig tilbage fra formandsposten. Som ny formand for afdelingen valgtes disponent Kurt Eskildsen. Blandt de indkomne forslag vedtog en enig generalforsamling en kontingentforhøjelse til kr. 25,00 om året med øjeblikkelig virkning. Værd at fremhæve er også § 5 i afdelingens love, hvor det bl.a. nævnes, at man for at kunne deltage i forårets afslutningsfest må have indbetalt sit kontingent senest 31. marts samme år.

A propos fest: Denne blev fejret 12. april med pokal-keglespil, fællesspisning, lotterier og kammeratligt samvær.

Afdelingens nyhedstjeneste (Flemming Petersen) rapporterer, at man 3. juni havde et festligt arrangement med deltagelse af gæster fra afdelingerne i en række sjællandske byer. Gæsterne blev budt velkommen til Roskilde i turistbureauets have, hvor turistchef Jens Mørkegaard fortalte om byens historie. Derefter blev man vist rundt i byens største maritime seværdighed, vikingskibshallen, og så gik turen med veteranskibet »Skjælskør« ud gennem fjorden i frisk blæst. Efter at have besøgt Eskildsø og Østskov sluttedes af i Roskildehallens restaurant med skafning og en svingom.

Dagen sluttede med, at afdelingens gamle flag blev halet ned for sidste gang. Et nyt flag fik man skænket som gave af Danmarkssamfundet og overrakt af Arveprins Knud ved en højtidelighed i Christiansborg slotskirke 15. juni.

SILKEBORG

Af beretningen for den ordinære generalforsamling 15. februar fra sekretær S. Bøgh-Søfensen fremgår, at afdelingens formand udtalte mindeord for Kong Frederik IX og for medlemmer, der er gået bort i det forløbne år. Man behandlede planer for den årlige fællesskydning, som skulle finde sted 17. marts, tilrettelagt af gardereforeningen, og for en sejltur med



S/S »Skjelskør« står ud af Roskilde havn med Marineforeningens udflugtsdeltagere. Foto Jytte Jørgensen.

en afdeling af marinehjemmevernet. Der blev udtalt kritik over, at der ikke havde været afholdt distriktsmøder i det forløbne år.

Afdelingens formand Holger Sivertsen har i et senere brev henledt opmærksomheden på, at sekretær (tidl. formand) S. Bøgh-Sørensen fyldte 75 år 11. marts. Han havde tidligere gjort en energisk og initiativrig indsats for foreningen, og hans interesse for Marineforeningens sag havde skabt ringe i vandet, så man også i hovedbestyrelsen havde haft bud efter ham. På hans foranledning blev der sluttet mange venskaber mellem afdelingerne. Det var et savn, da han trak sig tilbage fra formandsjobbet, men en trøst, at afdelingen fremdeles må nyde godt af hans store interesse og hjælpsomhed.

SKAGEN (Marineminder)

Med stor forsinkelse har redaktionen fået lejlighed til at se den smukke lille jubilæumsbog, som blev udsendt i anledning af afdelingens fødselsdag 10. december 1971. Her fortælles om afdelingens tilblivelse, om Skagens marinestue, et virkeligt seværdigt lille søfartsmuseum, som har fundet et blivende sted på Brøndums hotel. I øvrigt er bogen krydret med blade af Skagens historie i storm og stille. For bogens tilblivelse står afdelingens formand, sejlmagermester Joe Jørgensen og Søren Bostrup.

STUBBEKØBING

Formand Harald Jensen oplyser, at generalforsamlingen i marinestuen på Hotel Grønsund den 4. april nyvalgte Verner Jensen til kasserer. Ved den efterføl-

gende spising overrakte distriktsrepræsentant E. Semberg femten 25 års tegn.

SVENDBORG

Ved generalforsamlingen 11. februar i marinestuen på hotel Ærø mindedes formanden, Carl Børge, afdøde medlemmer og holdt en meget smuk mindetale for Kong Frederik IX, hvori han bl.a. kom ind på Kongens tilknytning til Svendborg. Ved en sammenkomst efter generalforsamlingen blev afdelingens tidligere formand, kaptajn Hans Reynolds udnævnt til æresmedlem.

SØLLERØD/HOLTE

J. Chr. Mortensen fortæller, at afdelingen den 24. juni afholdt sankt hans-fest i Kaldred ved Kalundborg (hos J. C. Mortensen). Der var fællesspisning, heksebål og dans i laden.

Afdelingen har desuden planlagt fødselsdagsfesten til den 27. august.

TØNDER

Ernst Madsen, Esbjerg, oplyser, at afdelingen i Tønder den 10. maj havde flagindvielse under festlige former. Alle afdelinger i distriktet var indbudt, og der var bl.a. deltagelse af 12 mand fra Esbjerg. Det var en fornøjelig aften med fælles spising og dans.

AARHUS

Afdelingen gratulerer: Driftsleder Svend Jensen, 50 år 22. juli. Læderhandler H. Knud Jørgensen, 70 år 21. september. Poul la Cour Olsen, 70 år 7. december. Havnekaptajn Knud Morbech, 65 år 22. december.



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

Ny maritim litteratur

Vore krydsere

Kommandørkaptajn R. Steen Steensen fortæller om de 11 danske orlogsskibe, som i perioden fra 1885 til 1930 blev klassificeret som krydsere. Skibstypen var en afløser for sølskibstidens fregat, korvet og brig. 200 s., ill., kr. 33,- i kommission hos Strubes Forlag.

Chronology of the War at Sea 1939-45 (I)

Første bind af et tysk storværk i engelsk oversættelse udarbejdet af J. Rohwer og G. Hummelchen. Når bind II foreligger, vil det være en komplet søkrigsdagbog, hvis index bringer navnene på 8.000 krigsskibe og mere end 3.000 personer. Bind I 268 s., ill., £ 5,50, Ian Allan, London.

U-Boats in Action 1939-1945

Under den 2. verdenskrig sankede tyske undervandsbåde ca. 3.000 skibe. Over dette emne har Bodo Herzog udarbejdet en rapportage med 450 fotos ledsaget af tekst på engelsk og tysk. 256 s., £ 4,50, Ian Allan, London.

The Metal Fighting Ship in the Royal Navy

Jern- og stålskibene i den engelske flåde fra 1860 til 1970 og typerne udvikling beskrives af E. H. H. Archibald. Ray Woodward har illustreret med 350 skibsprofiler og enkelte helsides farvelagte plancher. 226 s., stort format, £ 6,00 net. Blandford Press, London.

Loss of the Scharnhorst

I serien om søslag i nærbillede giver Anthony J. Watts en skildring af jagten på den tyske slagkrydser, som havde været en frygtelig plage for konvojerne til Murmansk. 84 s., ill., 30 sh. net. Ian Allan, London.

Night Action off Cape Matapan

Forfatteren, kaptajn S. W. C. Pack, deltog selv i det første store søslag, hvor

radar og flyvemoderskibe spillede en afgørende rolle, da britiske og italienske flådestyrker mødtes i marts 1941 øst for Kreta. 146 s., ill., 44 sh net. Ian Allan, London.

Royal Sailors

De sidste 200 år har der i Storbritannien været tradition for, at medlemmer af den kongelige familie gør tjeneste i en periode i The Royal Navy. A. Cecil Hampshire har studeret denne tradition og dens betydning. Han belyser 11 kongelige sømands karriere fra 1758 indtil prins Phillips deltagelse i den 2. verdenskrig. 224 s., ill., £ 3,25, William Kimber, London.

British Submarines at War 1939-1945

Et levende og præcist billede af de britiske og allieredes undervandsbådes indsats under 2. verdenskrig. Alastair Mars, der selv har været ubådsschef, beskriver bl.a. 16 britiske enheders forsøg på at genere tyskernes invasion i Norge i 1940. 256 s., ill., £ 3,25 net. William Kimber, London.

Forecast for Overlord

Dr. J. M. Stegg, som var general Eisenhower's chefmeteorolog i juni 1944, gør rede for den kolossale betydning, som forudsigelserne af vejrforholdene havde i forbindelse med de allieredes invasion i Europa. Det er senere påvist, at ingen anden dag kunne være benyttet med succes. 128 s., £ 2,60, Ian Allan, London.

The Age of Nelson

Andet bind af værket om Englands herredømme på havene, skrevet af G. J. Marcus, kan læses selvstændigt som en begivenhedsrig beretning om perioden fra 1793 til 1815, da rivaliseringen mellem Frankrig og Storbritannien mandede ud

i en storkrig. 528 s., 105 sh., George Allen & Unwin, Hemel Hempstead.

Sloops and Brigs

En beretning af James Henderson om de mindste skibstyper i The Royal Navy for ca. 180 år siden. Hvem vidste, at en sloop dengang var en fuldrigger? 190 s., ill., £ 2,75 net. Adlard Coles, London.

Ships of British Oak

Aktiviteten på skibsværfterne i Hampshire fra 1690-1820, hvor der fostrinsvis blev bygget orlogsskibe, bl.a. til admiral Nelson. A. J. Holland fortæller om konstruktionsmetoder, materialer, arbejdsforhold m.m. 204 s., ill., £ 3,15 net. David & Charles, Newton, Abbot.

Pictorial History of the Royal Navy II

Antony J. Watts skildrer i koncentreret tekst og talrige illustrationer perioden fra 1880-1914, hvor slagskib, krydser, destroyere og ubåd blev udviklet, og hvor flyvemaskinen blev introduceret. 144 s., £ 2,40, Ian Allan, London.

Marine Salvage

Beretninger om bjærgning af skibe, samlet af Joseph N. Geres, som i 31 kapitler belyser udviklingen fra oldtidens primitive metoder til vor tids havning af kæmpeskibe fra havbunden, distancebugsering, undervandsarkæologi m.m. 525 s., ill., £ 4,75 net. David & Charles, Newton Abbot.

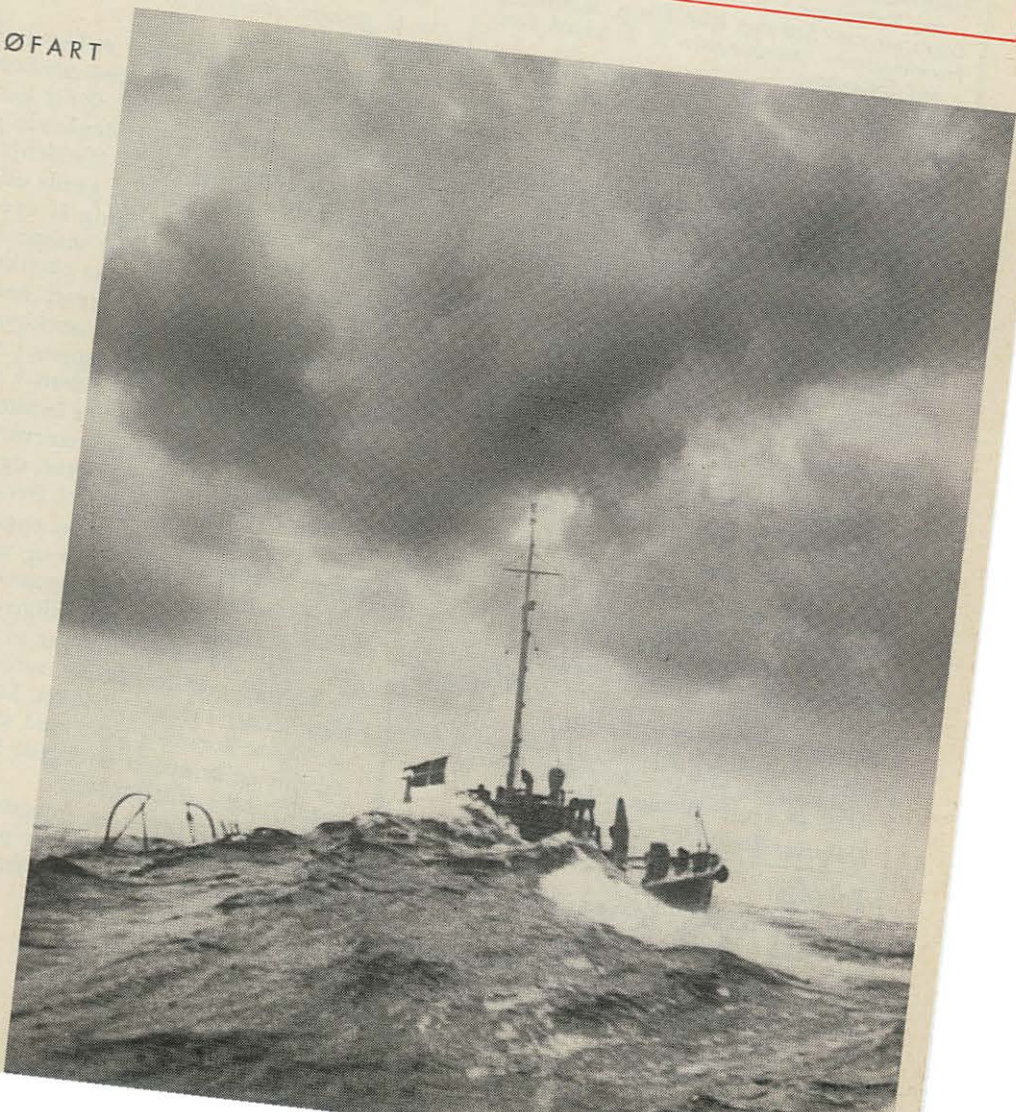
Kaperfart auf allen Meeren

Krigsdagbog fra den tyske hjælpekrydser »Komet«, hvori kontreadmiral Robert Eysen giver en skildring af skibets dramatiske verdensomsejling på 516 dage. Efter at have ødelagt eller opbragt 9 skibe nåede »Komet« heldigt tilbage til Hamburg i god behold. 266 s., ill., DM 19,80 net. Koehlers, Herford.



UNDER DANNEBROG

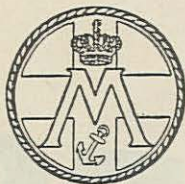
ORGAN FOR
SØVÆRN OG SØFART



NG

4

MARINEFORENINGEN



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.

Distriktschef Torben Jensen, Glostrup, Distr. I.

Cyklesmed F. Andreassen, 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. Burcharth, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

Direktionssekretær Jørgen Mortensen, Grenå, 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 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:

Ministrygeren M3 i Kattegat i vinteren 1943–44. Foto Svend Nielsen.

Lad dem bringe et friskt pust

Som det er blevet bekendtgjort for bestyrelserne i alle afdelinger, er der efter samråd med Marinehjemmeværnets inspektør givet grønt lys for, at Marineforeningens afdelinger – hvor stemningen og muligheden er til stede – kan adoptere Marinehjemmeværnets kuttere. Da disse fartøjer af og til rokeres omkring mellem flotillerne, ordnes det således, at adoptionen gælder den kutter, som til enhver tid er tildelt en navngiven flotille.

Med glæde kan det konstateres, at der allerede flere steder er godt skred i det indledte kammeratlige samarbejde med Marinehjemmeværnets gaster. Adskillige af vore medlemmer har haft lejlighed til at deltage i sejlads og til at genopfriske livet til søs under orlogsmæssigt præg.

Dette samarbejde er ikke etableret for ensidigt at give Marineforeningens medlemmer en turismæssig fornøjelse. Det skulle gerne være indledningen til et mere dybtgående gensidigt virke og en gensidig støtte. Marinehjemmeværnet har behov for tilgang af gamle orlogsgaster – og vi har behov for tilgang af nye medlemmer. Vi lever i en tid, hvor mange forskellige kræfter haler i os og søger at påvirke os under de mærkeligste påskud – snart nedbrydende, snart opbyggende og snart søvndyssende. Her er da et godt tilbud om at spytte i næverne og gøre en personlig positiv indsats i forsvaret af vor nationale eksistens og for bevarelsen af vort samfunds goder. Marinehjemmeværnet går ind for den aktive del af opgaverne, og vort formål er bl.a. at virke for støtte til Søværnet.

Vi kan ikke løse vor del af opgaven tilfredsstillende uden at skaffe nye og unge medlemmer. Foruden Marinehjemmeværnet er der mange andre emner, ikke blot tidligere orlogsgaster, men også alle dem, der nu er »i trøjen«. Mange af vore medlemmer har sønner, slægtninge eller venner i denne situation. Lad dem blot allerede nu komme i gang med at deltage i vort arbejde og bringe et friskt pust fra nutidens orlogsliv ind i afdelingerne.

På side 19 findes en optagelsesblanket. Brug den ved indmeldelse af nye medlemmer – og skriv efter flere blanketter fra hovedkontoret!

Kai Hertz.



Foto Kaj Lund.

Tak til Marineforeningen

Jeg så i avisen, at der havde været fest på Holmen. Det var egentlig også min mening, at jeg ville have været med til at feste på 65-års dagen. Når jeg alligevel ikke kom, skyldes det bl.a., at jeg var med for fem år siden og dengang ikke traf nogle af mine kammerater fra Islands-turen.

Jeg var værnepligtig i 1907 og var med Kong Frederik d. VIII på Island og Færøerne. Som ordonnans havde jeg tit lejlighed til at tale med Kongen, og tre gange har han skænket vin for mig.

Tre danske konger har jeg hilst på. Christian d. X hilste på mig i Avedøre, da jeg var genindkaldt, og Frederik d. IX ved et dyrskue i Frederikssund, hvor jeg var med til at arrangere en jagtudstilling.

Foruden at være landmand har jeg rejst landet rundt som sanger, og selv om jeg nu er 84, kommer jeg endnu ud og synger mine egne viser og sange.

I 1967 blev jeg anmodet om at synges en af mine sange («Du kære gamle land») i Aude-

rød-lejren. Bagefter blev jeg af en kommandør opfordret til at sende sangen til kongen. Det syntes jeg ikke om, men da kongen havde 70-års fødselsdag, blev jeg igen anmodet, og så sendte jeg sangen. Nogle dage efter skrev kongen personligt til mig og takkede.

Jeg skriver dette som tak for fem år siden og vedlægger et eksemplar af sangen.

*Thomas Thomsen,
Sønderby, Skibby.*

Vi gengiver et vers af Thomas Thomsens sang:

Du kære gamle land, vi værne om din rede,
Historien fortæller os, hvor langt vi tit
var nede.

Gid altid der vil stå et hold,
der skærmer dig mod fremmed vold,
så Dannebrog kan vaje frit for alt, hvad
der er dit.



MARINESTUEN

i Rønne

Marineforeningens Bornholm-afdeling fik sin første rigtige marinestue i Rønne i 1939. Desuden blev der under krigen oprettet marinestuer i Hasle, Allinge-Sandvig og Neksø, fordi det på grund af de særlige forhold var vanskeligt at komme sammen fra hele øen.

Den første marinestue blev indviet på Rådhuskroen, hvor det imidlertid knob med anbringelsen af foreningens inventar, idet lokalet ikke var så stort, at man kunne afse fast plads. Derfor blev der allerede et par år efter fremlagt tegninger til en ny marinestue på »Industrien«, hvor værten havde tilbudt at bygge en ekstra karnap i forlængelse af en allerede eksisterende verandasal. Her var god plads til opstilling af foreningens inventar, og man kunne regne med, at det ville blive stående her. Den 5. august flyttede man ind i de nye lokaler, som den dag i dag er rammen om de mange hyggelige sammenkomster. Marinestuen i Rønne kan således i år fejre 30 års jubilæum.

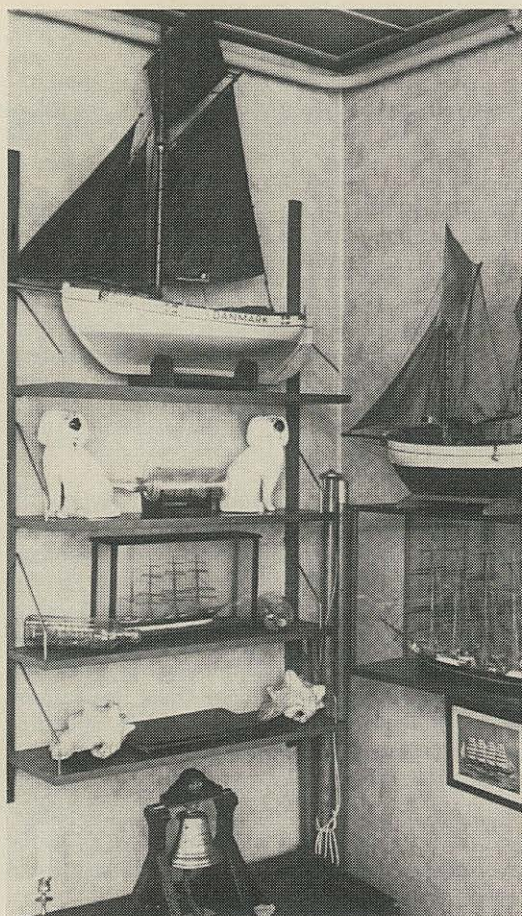
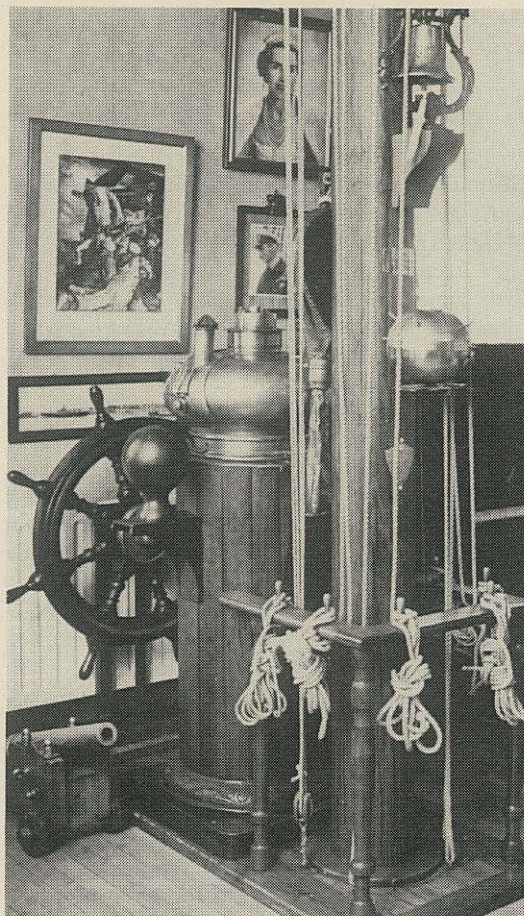
I 1950 aflagde Marineforeningens æresformand, Kong Frederik, besøg i marinestuen i Rønne, og ved denne lejlighed udtrykte han glæde over at se et billede af sin far, Kong Christian X. Det må dog have stødt Kongens

øje, at Christian X på billedet var iført generalsuniform. Nogen tid efter havde afdelingen den glæde som gave fra Kongen at modtage et billede af hans far – i admiralsuniform.

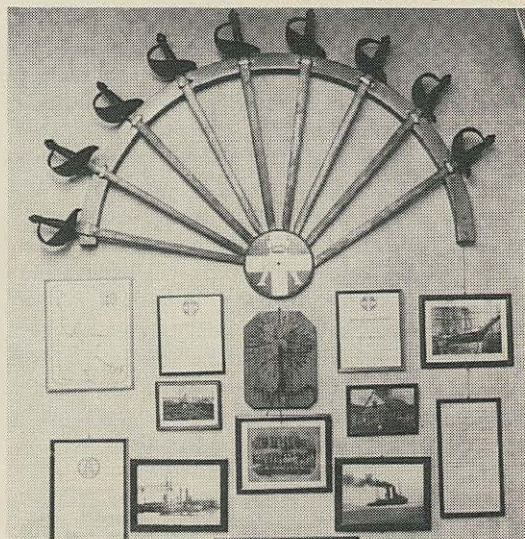
Af de mange smukke maritime effekter, som pryder marinestuen, hæger man især om skibsklokken og dens stativ, der er fremstillet af træ fra orlogsskibet »MARS«.

Den er tegnet af arkitekt Marston og fremstillet af skibsbygmester Christian Lind. Desuden bør fremhæves nogle ualmindeligt smukke skibsmodeller, bl.a. af fiskekvasen »Nicoline«, bygget af skibsfører og modelbygger Wilhelm Friis, Svaneke. Efter skibsfører Poul Dam, der omkom ved »Burgundia«s forlis ud for Rønne i 1958, har man desuden arvet nogle nydelige skibsmodeller i flasker.

Stuens vægge prydes i øvrigt af de traditionelle huggertes, geværer og skibsbilleder foruden en hel del sjældne historiske effekter, bl.a. et ægte pindekompas. Sjælden og meget særpræget er en orientalsk lysekroner, der er hentet hjem fra Det fjerne Østen i enkeltdele og samlet herhjemme. Den har været i foreningens eje i næsten 40 år og er en gave fra afdøde dr. Riis.



Billederne på disse sider viser interiører fra marinestuen i Rønne. Øverst til venstre på denne side styresøjle med rat, nathus og en undermast med løbende rigning fastgjort på naglebænken. Algot's pressefoto.



Årgang 1921

Udtog af en værnepligtigs dagbog II

ved M. Rise

Dagen

Torsdag den 22. september 1921 havde den kongelige danske marine indkaldt 300 af sine tro undersætter til at møde på Orlogsværftets grund for at blive iklædt matrostøj.

Jeg vil gerne gøre det klart, at det, som jeg fortæller her, faktisk er uddrag af de notater, som jeg nedskrev dag for dag, medens jeg var indkaldt. Det er altså autentisk stof, som det dengang blev opfattet i den fattige hjerneskal hos en menig orlogsgast.

Onsdag den 21. september 1921: Rejsen til København foregik på statens bekostning. Jeg nåede den dag ikke længere end til Ringsted, hvor jeg havde en broder, som det var rart at få en sludder med. Vi hyggede os hos Sneslev og fik en lille bøhmand på, og bagefter fik vi den spædet op inde på Royal. Jeg var indstillet på at udnytte de sidste timer, hvor jeg kunne være min egen herre. I morgen ville serveringen stå på kæft, trit og retning.

Torsdag den 22. september 1921: En mærkedag i mit liv. Under den sidste etape fra Ringsted til København var jeg i kupé med to knoldsparkere, som også var indkaldt til marinen, og det var de mægtig stolte af.

Ved ankomsten til København viste det sig, at der havde været mindst 100 indkaldte med toget. Vi myldrede op ad trapperne til ankomsthallen, hvor vi blev modtaget af marinesoldater og folk fra soldaterhjemmene. Jeg tror nok, at vi var temmelig let kendelige fra almindelige rejsende. De fleste var nokkefår ude fra landet.

Vi var en gruppe på 7 mand, som af en marinesoldat blev lodset ud til en sporvogn og kørt ud til Christianshavn, hvor den første station var soldaterhjemmet i Bådsmadsstræde. Her fik vi den sidste civile kop kaffe, og vi købte den obligatoriske blikdåse til opbevaring af sygrejer og andre småting. Vore guider, som også fik en kop kaffe, brystede sig som erfarne veteraner og gav en malende beskrivelse af vore kommende officerer og underofficerer med fremhævelse af deres dyder og især deres uoder, og så blev klokken 11, tidspunktet hvor vi skulle mødes med vore slavedrivere.

Ved indgangen til Arsenaløen ligger Orlogsværftet indhegnet af et højt gitter. Uden for

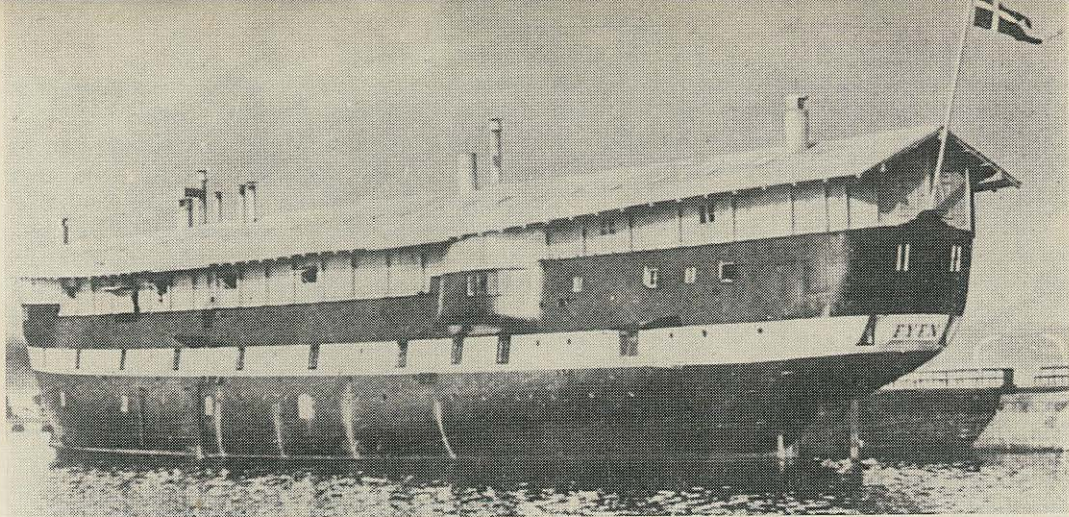
den lille vagtbytte går en strunk marinesoldat med gevær i arm og passer på en lang række geværer i stativer. Vagtmandskabet har et særligt lokale i hytten, og i den anden ende har den tjenestgørende underofficer et lokale, hvis ene rude er den lem, gennem hvilken han sidder og kontrollerer adgangsdokumenterne for al passage ind og ud.

Vi stod en stor skare uden for gitteret og tøvede, som om det gjaldt om at bevare sin frihed endnu nogle fattige minutter. Efterhånden som man vovede sig inden for, blev man samlet i grupper på en snes stykker, der afmarcherede under kommando. Vi stod derude og tog os de sidste civile friheder i form af saftige kommentarer til den måde, hvorpå de vævre underofficerer hersede med vore kammerater inden for gitteret: – Se bare den splejs derhenne – han går sikkert med bleen på endnu, den snotfigur. – Og ham der, han er da lige til Sankt Hans. – Sådan en blærerøv!

Jargonen var ægte københavnsk. Den kom fra en typisk vesterbrodreng, en ung lys fyr, der ligefrem struttede af frækhed. Jeg spekulerede på, om han ville være lige så fræk, når han først var kommet inden for gitteret.

Her var i øvrigt folk fra alle samfundslag, og der var to kategorier, som skilte sig ud fra de øvrige, nemlig sømændene og bønderne. Det var egentlig ikke på grund af tøjet, for den tid er forbi, da matrosen optræder til daglig i holmens bukser og højhalset sweater. Det er langt mere gangarten, som er karakteristisk. Sømændene bevæger sig gyngende og vuggende med let skrævende ben, så han altid kan holde balancen på et gyngende skibsdæk. Bondekarlens gangart er langt mere jokkende med lange skridt, præget af den bløde jord, og arbejdet med jorden har også givet ham en mere ludende skikkelse.

Det tyndede ud i skaren uden for gitteret, og som en af de sidste trådte jeg hen til ruden og afleverede min indkaldelsesordre. – Haps! – Jeg var fanget i nettet og solgt til stanglakrids. Nu var al retræte umulig. Et ungt flødeskæg med en gul streg på ærmet beordrede mig hen til den opstillede kolonne. Knægten så meget selvbevidst ud og aspirerede vel sagtens til at



Fregatten »Fyen« som kaserneskip på Holmen.

blive admiral engang. De sidste af fårene blev stablet op i flokken bag mig, og så råbte flødeskægget af sine lungers fulde kraft: »Kolonnen ret!«

Når et menneske pludselig hører sådan et skrål, retter han sig uvilkårligt op, og pinedød om han ikke står ret. Instinktivt føler han, at det er en overmand, som giver den bøse kommando, og hele koret følger med.

»Trop march! – en – to – en – to« var næste ordre. Kolonnen satte sig i sving og bevægede sig som en bugtende slange ind over Orlogsværftets grund.

Efterhånden som delikventerne modtog prædikaten »duelig«, nåede vi frem til tortur-afdelingen, hvor hver mand efter tur fik slynget en kanyle i sin bagdel. Man så den arme fyr give et sæt, som om han fik et elektrisk stød: »Av for Satan!« kunne det slippe ud af en og anden, idet han tog sig til den lemlæstede legemsdel og humpede bort fra sine grinende bødler.

Ja, ved Gud, de grinede som flækkede træsko. Overbødlen selv sad nonchalant på sin stol, mens hans håndlangere tog sig af offeret. Med en pensel eller en klud blev der smurt et godt lag jod på ballen. Håndlangeren holdt derefter sit offer i armen, så han ikke impulsivt skulle vende sig om mod bødlen. Denne tog en kanyle frem, vejede den prøvende i hånden og betragtede kærligt dens lange sylespidse nål, som et godt stykke fra spidsen var forsynet med en ring til at stoppe den i farten.

De fleste kender vel det engelske dartspil, hvor man kaster med pile mod en skive. Der skal en del øvelse til, før man kan ramme præcist og med den fornødne kraft. Denne her

kvaksalver kunne sit kram. Han sigtede omhyggeligt, og kanylen fløj ud af hans hånd. – Plop, der sad den i offerets bagdel. Derefter skruede bødlen en sprøjte på kanylen og pumpede en dosis modgift ind mod meningitis.

Det var ikke så meget selve smerten ved stikket, som var barbarisk ved hele denne forestilling. I virkeligheden gjorde det kun rigtigt ondt, dersom kanylen ramte en knogle. To mand besvime af denne årsag. Derimod synes jeg, at det var sadistisk at lade os overvære kammeraternes pinsler, før vi selv skulle på slagtebænken.

Efter denne omgang tortur skulle vi have klunset på og blive os selv lig, som da vi var små drenge i matrostøj. Ærlig talt var vi jo også bare en flok drenge, som skulle igennem en ny opdragelseskur.

Vi blev klædt på fra inderst til yderst. Hver mand fik udleveret to sæt blå marinetøj, tre sæt hvidt drejlstøj, to huer, tre hvide hueovertræk, to skjorter, to uldtrojer, to blå marinekraver, to slips, tre par strømper, to håndklæder, to par sko, et par gymnastiksko og en randsel til at opbevare hele gøjemøget i.

Således udrustede trådte vi ud til flødeskægget igen, og det var sjovt at se, hvordan mange af de forhenværende nokkefår pludselig betragtede sig selv som rigtige sømænd eller marinesoldater, efter at de havde fået matroskraven på. De rankede ryggen og beundrede deres eget spejlbillede i vinduerne på vejen ud.

Det sidste stykke vej til kaserne- og skoleskipet »FYEN« foregik i lastbil, og flødeskægget, som pludselig var blevet helt gemytlig og venesæl, meddelte os fra sin plads ved siden af

chaufføren, at nu vankede der en middag, så snart vi var kommet ombord. Det var også stærkt tiltrængt, for der var vel nok gået syv timer, siden vi om morgenen havde fået en kop kaffe og en femøres basse.

Skibet var en skuffelse. Det lignede ikke ret meget et orlogsskib, som det lå der uden master og ræer. Det var bare et gammelt mørt skibsskrog med tag over hele dækket.

Forventningsfulde entrede vi op ad den sømandsmæssigt udstyrede falderebstrappe og regnede med, at nu slog frihedens og middagens time. I stedet ventede der os nye formaliteter. Ved falderebet blev vi modtaget af et andet flødeskæg, som kommanderede os i geled og marcherede os i sluttet trop til den sidste inkvisition. Af de frygtindgydende mænd, som sad om bordet og fikserede os skarpt, var der adskillige med guldsnore på, så det var sikkert en højere instans. Vi blev bl.a. spurgt om vor stilling i det private liv og andre ting, som de burde vide i forvejen. Ved det næste bord sad en mand, som uddelte små sedler med numre. På min seddel stod nr. 9777 - 3. division - bakke nr. 73.

Ved det tredje bord måtte vi aflevere ure, civilt tøj og kontante penge ud over 5 kr. Man følte sig næsten som i et tugthus, hvor alt er lagt til rette således, at ingen kan undvige.

Maverne knurrede. - Nu måtte vi da for helvede snart få den middagsmad eller ihvertfald bare en lille smøg?

Nej, tværtimod! Nye besværligheder forestod. Med vore randsler blev vi placeret i en række på dækket og fik hver en synål udleveret. Opgaven lød på at sy en lap med sit nummer ind i hvert eneste stykke tøj. Flødeskægget overvågede dette arbejde meget nidkært. Pertentligt skulle det være, ellers om igen. For en sømand, som mange gange har lappet sine egne bukser, var det intet besvær, men det voldte store problemer for mange af de unge landkrabber, som for første gang havde sluppet taget i deres moders skorter.

Langt om længe kom vi til ædetruget. Menuen stod på ærter og flæsk, og ærterne var fremragende - rigtig mandemad, men det slaskefede soflæsk blev sendt tilbage, hvor det kom fra.

Efter den dejlige mad blev der givet kongeligt frikvarter, og vi listede op på dækket. Her vandrede vi i begyndelsen formålsløst rundt uden rigtigt at kende nogen. Behovet for at skabe kontakt var dog tydeligt, og man så alle-

rede, hvordan de først ankomne var begyndt at danne små klier på 3 eller 4 mand.

I disse grupper var der en tendens til, at de befarne og de ubefarne dannede deres egne grupper hver for sig. De befarne kunne let kende deres kolleger, som alle bar et rødt anker på højre arm, medens de ubefarne kun havde en lille rød streg på samme ærme. Naturligvis syntes de befarne, at de var mere end de ubefarne, som var præget af en vis usikkerhed ved at færdes på et skibsdæk for første gang i deres liv.

I frikvarteret var der fri adgang til kajen, og mange tog sig en travetur frem og tilbage. Det var dog efterhånden et ynkeligt syn. Den helvedes torpedering begyndte nu at gøre sin virkning. I begyndelsen trak man bare lidt på det højre ben, men efterhånden så man staklerne humpe og halte og vakle afsted som en stor invalideret skare. Lægerne havde beordret så megen motion som muligt, men det gjorde forbandet ondt i den stivnede balle.

Jeg vaklede op ad landgangen til skibets dæk og masede mig igennem vrimmelen til en plads ved lønningen, hvor jeg havde udsigt til Kongens by på den anden side af havnen. Månen stod lige over kimningen og lod byens tårne og tage fremtræde i sort silhouet. Under dem blinkede lys fra gadelygter og lamper. Få hundrede meter fra mig strålede lysene fra Nyhavn i al deres glans, og jeg så i fantasien øllet skumme i bægrene i dette sømandens Eldorado, hvor søde, uartige piger, alfonser og bolværksmatroser i køn forening kaster sig over troskyldige ofre, blanker dem af og derefter smider dem på hoved og røv ud af klappen.

Den fredelige stemning blev afbrudt af klokken, som slog otte, og i det samme lød en skingrende piben. Vi stirrede måbende på den strunkne mandfolkeagtige skikkelse, som pludselig var tonet frem. Han havde kulsort skæg og bar det hvinende instrument i en kæde om halsen. Bådmandspiben faldt automatisk, idet han åbnede kæften og skreg med dommedagsstemme: »Alle mand til mønstring!«

Flødeskæggene fik travlt med at samle hver sin skare. Vi var nu kommet så vidt, at vi vidste, at de var underkanoner, det laveste af alt - undtagen vi selv naturligvis.

Hver division var opstillet i geled, og hver trop havde fået sin plads. Vort flødeskæg vurderede og inspicerede, hvorefter han rettede sig op og marcherede hen til den sortskæggede kanoner, som også inspicerede os og vurderede

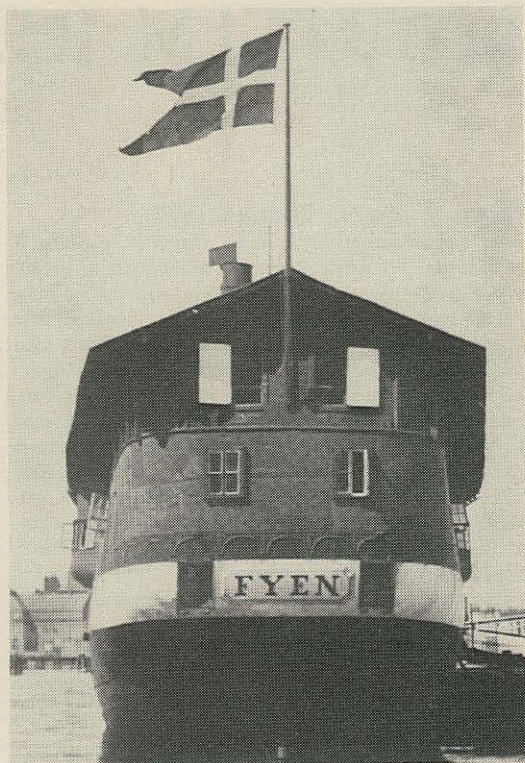
hver enkelt med kendermine. Så tog fanden også ved ham. Han marcherede strunk tilbage langs rækkerne af måbende får og klaskede stolperne sammen foran en officer med to guldsnore. Så var det hans tur til at inspicere os, og bagved ham luskede en sølle skibssergent med en protokol under armen. Det var allerede rygtedes, at løjtnanten med de to snore bar tilnavnet »dragonen«, og at skibssergenten blev kaldt for »Sofus«. Det var hans opgave at notere alle vore små og store udskjelser i protokollen.

Inspektionen sluttede med, at løjtnanten meldte divisionen klar til en højerestående officer, og så trådte »Sofus« frem foran os og lirede et reglement af. Det meste gik ind ad det ene øre og ud ad det andet, men enkelte ting fæstnede jeg mig dog ved: Summa summarum var, at vi næsten ikke havde nogen rettigheder, men bare skulle holde kæft, trit og retning.

En enkelt detalje i reglementet fik dog mange af fårene til at blafre med ørene. Den gik ud på, at Søværnets folk under ingen omstændigheder måtte frekventere Nyhavn. Man havde en patrulje dernede, og enhver marinesoldat ville blive arresteret, uanset om han blev truffet på gaden eller nede i en af løvens huler. Der var nok adskillige, som blev skuffede, fordi de havde regnet med, at Nyhavn skulle være deres første trinbræt under landlov. For mit vedkommende havde det ingen betydning, for jeg kom aldrig i Nyhavn. Det er et sted, som en ærlig dansk sømand viger udenom. Han kan godt finde sine piger uden at komme dér.

Da formaningstalen var overstået, kom turen til vore hængekøjer, og nu fik flødeskægget igen en lejlighed til at optræde. Hængekøjerne af sejldug var om dagen pakket sammen til en fast pølse og stuvet af vejen, fordi de underste dæk skulle bruges til spisning og andre formål. For en sømand var der ikke mange ben i at snøre en hængekøje, men det kneb voldsomt for landkrabberne, som måtte gøre det om og om igen, før fidusen sad nogenlunde fast i knolden. Da køjerne endelig var hængt op side om side så tæt som sild i en tønde, dukkede et nyt problem op. Hvordan skulle man komme op i det djævelskab, uden at det krængede over. Mange fik under de første forsøg overbalance og landede nede på dækket, og langt vanskeligere havde det været, hvis ikke køjerne havde hængt så tæt sammen.

Denne første aften ved køjetid indtraf en lille episode, som gjorde et uudsletteligt indtryk på mig. Jeg så en virkelig modig mand. I



historiebøgerne har jeg læst om talrige helte, især blandt søens folk i ældre og nyere tid, og her skulle jeg opleve en simpel bondekold, som blandt 300 mand demonstrerede, at han ikke var mindre modig end Tordenskjold, Niels Juel og Willemoes. Midt i vor kamp med de drilske hængekøjer, hvor luften var fyldt med svovlende eder over den helvedes værkende bagdel, bøjede den lille mand sine knæ, foldede sine hænder og bad sin aftenbøn ganske stille.

Hvad skete der omkring ham? – Fra et par stykker hørtes en undertrykt fnisen, men derefter blev der helt stille.

Det var dagen. Den havde været fyldt med nye indtryk for hver time, og den havde været fyldt med eder og forbandelser over den ydmygende situation, vi var blevet tvunget ind i. Alligevel vil jeg tro, at mange som jeg var en lille smule stolte over nu at bære den blå marineuniform. Jeg tror også, at de fleste havde en forståelse af, at enhver dansker har en pligt mod vort gamle land og en opgave, som han skal søge at udføre, så godt han kan.

MARITIM REVY

Aktuelt fra søværn, søfart og fiskeri

November-stormfloden i 1872

Efter flere dages sydlig kuling i Skagerak og Kattegat steg vinden til stærk storm ud på aftenen d. 6. november 1872, og en mængde skibe, som befandt sig i disse farvande, kom i vanskeligheder. Nogle af dem bjærgede sig ind til havnene på Norges sydkyst, men da stormen i løbet af natten til d. 7. november drejede vestligt, søgte skibene ind til havnene mellem Laugesund-fjorden og Göteborg – ramponerede og med flossede sejl. Flere skibe forliste eller strandede denne nat. Den følgende dag passerede det ene skib efter det andet ind ved Færder, og om morgenen d. 8. november var fjordmundingen oversået af skibe i havsnød. Nogle søgte længere østover mod Fredrikstad, andre mod vestsiden, og atter andre stod ret ind i fjorden gennem forrygende havrøg i håb om at finde læ og ankringsmuligheder.

Mellem Laugesund og svenskekysten kom 120 skibe ind. Desuden forliste syv skibe på denne strækning. På svenskekysten nord for Göteborg kom 40 skibe ind, og heraf totalforliste syv.

Flere dages vestlig stor pressede store vandmængder ind i Kattegat og Østersøen, og da vinden derefter drejede om til nordøst og øst, blev vandet ført ned mod de tyske og danske kyster, hvor Øresund og bælteerne var for smalle til at lade de opstemmede vandmasser slippe bort i tide. Da orkanen nåede sit højdepunkt d. 13. november, havde også vandstanden nået hidtil ukendte højder.

Blandt de skibe, der nu kom i vanskeligheder, var den norske bark »Axel« af Tønsberg, som lå bidevind øst for Møen på rejse fra Hernøsand til Dieppe og stampet mod den vestlige storm. Da vinden ud på eftermiddagen d. 13. november pludselig slog om fra vest og blev til en orkan fra nordøst, stod det straks klart, at det ville være umuligt at sejle klar af land.

Man forsøgte at ankre, men mistede både ankre og kæder. Derefter satte man flest mulige sejl og styrede ret mod land. Da skibet tørnede, krængede det over og ville være kæntrret, dersom man ikke havde kappet rigningen. Besætningen surrede sig fast for ikke at blive skyllet over bord. Ud på natten drejede stormen mod sydøst og svækkedes i styrke, og da det blev lyst, kunne alle vade i land.

Inde på stranden i grålysningen traf styrmanden fra »Axel« til sin forbløffelse sin onkel, der var skipper på en anden norsk bark. Den lå strandet ved siden af.

Hele det vældige strandareal var oversået med skibsvrag, og ca. 300 forliste søfolk stod våde og forfrosne på stranden. Det er senere blevet gjort op, at ikke mindre end 112 skibe var strandet på stræk-

ningen fra Amager til Møen. Heraf var ca. halvdelen totalforlis, og mange flere måtte kondemneres efter den påfølgende rejse. I det pågældende strandingsområde omkom så vidt vides 56 søfolk. Når der efter omstændighederne gik så forholdsvis få menneskeliv tabt, skyldes det utvivlsomt strandens beskaffenhed. På den lave kyst med den udstrakte landgrund havde stormfloden på nogle steder givet en vandstand på 12 fod over normalen. Skibene blev på denne måde bogstaveligt talt skyllet op på stranden, så de skibbrudne kunne vade ind på tørt land, efterhånden som stormen løjede af, og vandet sank.

Foruden skibskatastroferne skete der store ødelæggelser på land. Vandfloden og stormen hærgede værst på de lave sydhavsøer, hvor mange mennesker omkom. Nogle troede, der var jordskælv, da digerne på Lolland blev gennembrudt, og vandet gik over en mil op i landet. De oversvømmede områder på Lolland og Falster var lige så store som hele Møens areal. I Nakskov stod vandet ca. 4 meter over dagligt vande, byen var en overgang helt omgivet af vand.

Også de nordtyske strande blev slemt raseret med mange skibsforlis og ødelæggelser i land. I Rostock stod f.eks. hele forstaden Sankt Petri under vand.

Der har været svære storme og stormfloder i disse farvande både før og efter, men novemberdagene i 1872 overgår alle andre beretninger både i dramatik og omfang.

Uddrag af artikel i »Veritas« og »NS-Bladet« af John Mentzoni.

Marineforeningen satte et minde

Der blev gjort mangen heltemodig indsats under orkanen. De fleste var anonyme, og enkelte blev bekendte, men glemt igen. Specielt her i vort medlemsblad er der grund til at genopfriske mindet om fyrmester P. H. Bjørneboes indsats den 13. november 1872 i forbindelse med strandingen af den norske bark »Hildur« på Hesselø Nordvestrev.

Da »Hildur« blev sat ind på det stenede rev, surrede besætningen sig fast i riggen, og da dagen gryede, blev de observeret fra fyret, hvor man dog snart indså, at det ville være umuligt at komme de nødstedte til livs med det forhåndenværende bådmateriel.

Fra klokken 9 om morgenen til klokken 3 om eftermiddagen svømmede fyrmester Bjørneboe da frem og tilbage gennem brændingen og hentede hver gang en mand med tilbage. Det var koldt, og hans hjælpere, fyrassistenten og fyrpasseren, baksede inde på stranden med de bjærgede sømænd, medens øens fåtallige beboere hjalp til med at bringe dem i hus. Bjørneboes indsats var næsten ufattelig, og den blev da



Sådan så der ud ved Langelinie den 13. november 1872. Tegning af L. Tuxen i »Illustreret Tidende«.

også nævnt som en stordåd i landets aviser. Fyrmesteren ønskede ingen hædersbevisninger, men blot en belønning til sine hjælpere. Han fik dog senere fra den norske konge, Oskar II, en pragtfuld marinekikkert med inskription.

I maj 1902 døde fyrmester Bjørneboe i en alder af 82 år, og berømmelsen om hans død svandt i bevidstheden, indtil et medlem af Marineforeningen, redaktør Opffer fra Køge Dagblad, henlede opmærksomheden på sagen og gav stødet til, at Marineforeningens hovedbestyrelse besluttede at skabe den gamle fyrmester et minde gennem kommende tider.

Den 7. august 1935 ankom fyrinspektionsskibet »Argus« til Hesselø og landsatte et selskab, der omfattede ca. 25 medlemmer af slægten Bjørneboe samt medlemmer af skibets besætning, deriblandt chefen, orlogskaptajn Ørsted og – ikke at forglemme – Marineforeningens landsformand, admiral Carstensen. Man foretog afsløringen af en mindsten indmuret i fyrsets vestside og forsynet med følgende inskription i bronzebogstaver: »Den 13. November 1872 svømmede Fyrmester ved Hesseløens Fyr, P. H. Bjørneboe, gennem Braad og Brænding ud til den strandede norske Bark »Hildur« af Vidsten og reddede dens Besætning, 10 Sømænd, en for en. I Beundring og Tak for Daaden satte Marineforeningen dette Minde 1935«.

Strong Express

60 handelsskibe fra forskellige nationer deltog i Nato-øvelsen »Strong Express« fra 14. til 28. september. De

blev draget ind i manøvrerne som et udtryk for Atlanterhavets store betydning som forsyningskilde. Desuden deltog ca. 250 orlogsskibe.

Øvelsen bød på flere konvojsejladser, hvor danske coastere hentede lidt ekstra timecharter-hyre udover en oplevelse, som nok har kunnet få nogle af de yngre besætningsmedlemmer til at forstå deres ældre kammeraters oplevelser i årene 1940–45.

I en konvoj fra Chatham til Aberdeen var der tre danske skibe med i følget, deriblandt »Mercanton«. Fra Hamperen til Stavanger deltog »Dorthe Thy«, medens »Bokul« var med i en konvoj fra Tyne til Kristiansand, og to andre danske skibe sejlede i konvoj fra Aberdeen til Kristiansand.

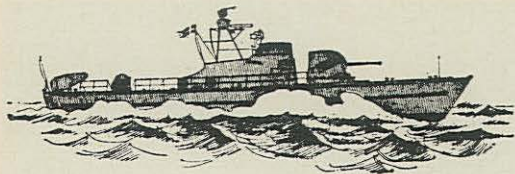
Kvindelige røgdykkere

Af de første kvindelige konstabelelever har tre gennemført røgdykkeruddannelsen på Søværnets Tekniskole i forbindelse med deltagelse i et kursus i krigsanitetstjeneste. Deltagelsen i røgdykning er frivillig for kvindelige konstabelelever. Deres uddannelse sker på lige fod med mandlige elever.

Af den svenske flådes historie

For første gang i historien har Sverige fået bygget et orlogsskib uden for landets grænser, skriver »Søværnsorientering« i forbindelse med oplysningen om, at den svenske forsvarsminister i Bergen har navngivet kanonbåden »Jägaren«, der er konstrueret i Norge og bygget for svensk regning.

Vi kommer tilbage til begrebet »første gang i histo-



Kanonbåden »Jägaren« gengivet efter Søværnsorientering.

rien«, når det er fortalt, at den nye kanonbåd har et displacement på 127 tons og vil få en besætning på 16 mand. Om maximumsfarten og bevæbning gives ikke konkrete detaljer, men man satses så stærkt på denne skibstype, at den svenske flåde regner med at anskaffe 24 enheder.

Uden ret megen spidsfindighed kan man godt holde påstanden om, at det skulle være første gang i historien, at Sverige har fået bygget et orlogsskib uden for landets grænser. Det er simpelthen et spørgsmål om hvor langt, man vil gå tilbage i historien.

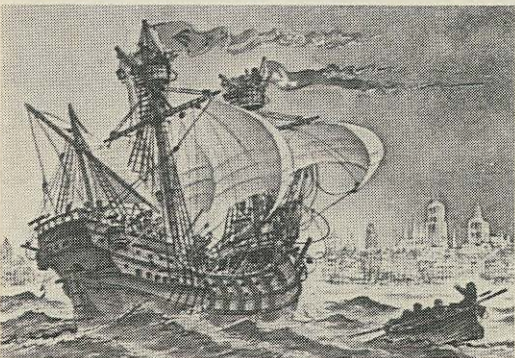
Teoretisk må man helt tilbage til år 98 efter vor tidsregning, da den romerske historiker Tacitus i sit værk »Germania« skrev, at Suionerne (svenskerne) har deres styrke i skibe. De er mægtige ikke blot gennem mænd og våben, men også gennem flåder. Senere i historisk tid har vi det angelsaksiske Beowulfkvad, hvis helt, der antagelig sejlede ud fra Gotland (Nordens Kreta), omtales som sine mænds »søkyndige fører«.

For at gå over til mere håndgribelige fakta vil vi citere uddrag af kommandørkaptajn Allan Kulls redegørelse i »Flottans män« nr. III 1972:

Ledings-systemet tilsikrede svenske konger er mægtig flåde. Når kongen om foråret beordrede leding, skulle kystprovinserne mobilisere et vist antal skibe med bemanning og udrustning. Provinserne inddeltes i skibslag, en administrativ inddeling, som nogle steder har eksisteret helt op til vore dage.

Denne organisation, som var enestående for de nordiske lande gennem flere århundreder, viste sig at

Således kan det tænkes, at Gustav Wasa's skibe så ud. Tegning af Peter Spier gengivet efter »The Sailing Ship« af Jan de Hartog.



være så effektiv, at vikingerne kunne hærge store dele af Europa. Disse ekspeditioner, der var en blanding af handelsrejser og plyndringstogter, udstrakte vestpå til London (784), Dublin (795), Rouen (841), Lisabon (843), Paris (846), Cordoba (858) og kulminerede med kolonisationen af Normandiet i 885. Den danske kongeregerede i en kort periode over England (1013-1042).

Mod øst trængte vikingerne over Finland og Østersøprovinserne til Novgorod (682), hvor den russiske stat blev grundlagt. Over det russiske flodsystem kom vikingerne til Konstantinopel (det nuværende Istanbul), hvor de optrådte i første halvdel af 900-tallet.

Almindeligt kendt er søslaget ved Svold år 1000, da den norske ledingsflåde blev besejret af de forenede svenske og danske flåder. Senere nævnes den svenske ledingsflåde gang på gang i historien, og selv efter 1388, da de tre nordiske lande var blevet forenede, omtales den svenske flåde særskilt. Den var for sidste gang i aktion i 1429, da Unionens flåde bekæmpede Hansesæderne. De tyske skibe var mere moderne og besejrede den nordiske flåde, og på tilbageet blev størstedelen af den svenske ledingsflåde ødelagt i en storm.

I unionstiden var det den danske flåde, der dominerede, og alle svenske frihedsbevægelser var hemmede af, at de danske skibe havde kontrol med transport og forsyningslinier.

Billedet begyndte at ændre sig med Gustav Wasa, som fra 1520 til 1521 bemægtigede sig kontrollen med størstedelen af Sverige – dog med undtagelsen af de større kystbyer, der stadig var i unionskongens hænder. Forgæves belejrede Gustav Wasa Stockholm, der fik sine forstærkninger takket være den påpasselige danske flåde. Wasa disponerede kun over nogle få mindre fartøjer og indså snart, at der var brug for en flåde for at hindre danskerne i at sende forstærkninger til kystbyerne.

Det lykkedes for Gustav Wasa på meget strenge vilkår at købe 10 skibe i Lübeck. Denne eskadre ankom 7. juni 1522.

Denne dato, skriver kommandørkaptajn Kull, burde have været fejret i år som 450 års jubilæet for den svenske flådes genoprettelse.

Takket være sin nye flåde af forholdsvis store søgængende skibe lykkedes det for Gustav Wasa i løbet af kort tid at afskære danskernes transportlinier og tvinge kystbyerne til at kapitulere.

Her er i hvert fald et eksempel fra den svenske flådes historie, hvor man opererede med skibe, der var bygget uden for landets grænser.

De sidste Liberty-skibe

Endnu reterer der 670 skibe af denne standardtype i den reserveflåde, som The Maritime Administration i U.S.A. har haft liggende i mølpose siden den anden verdenskrig. Der blev som bekendt bygget flere tusinde af disse 10.000 tonnere som modvægt mod de tyske ubådes decimering af de allieredes handelsflåder.

Nu har The Maritime Administration til 23 ame-

rikanske kyststater givet meddelelse om, at de 670 Liberty-skibe kan hentes i oplagsbøjerne og bruges som kunstige rev, dels for at tjene som bølgebrydere og dels for at skabe bedre ynglepladser for fisk og andre havdyr. Kongressen har godkendt denne disposition.

Dybhavsdykkere

Den amerikanske flådes center for dybhavsforskning på Hawaii har uddannet et par hvaler som dybhavsdykkere og fået dem til at udføre efterforsknings- og redningsaktioner ved at belønne dem rigeligt med fisk. Man har bl.a. optrænet en grindehval på godt en halv ton og en spækhugger på over to tons til at udføre en række opgaver.

Ifølge det amerikanske forsvarsministerium har undersøgelserne vist, at disse to typer hvaler let lader sig dressere, og at det vil kunne lade sig gøre med deres hjælp at hente ting op fra næsten 500 meters dybde. Man regner endog med, at det vil være muligt at dressere andre hvalarter til at arbejde i dybder helt ned til 900 meter. Ved et tidligere program, hvor der blev anvendt trænedede sæler, arbejdede man i dybder ned til 150 meter.

Forsvarsministeriet har fået optaget en film, som viser, hvorledes hvalerne lydigt tager et specielt mundstykke i gabet. Dette mundstykke står i forbindelse med et bjærgningsapparat. Hvalerne dykker ned til en øvelsestorpedo, ledet af et akustisk signal, som udsendes af eksperimentalvåbnene, og ved ankomsten til havbunden anbringer hvalen bjærgningsredskabets griber på torpedoen, som derefter løftes op til overfladen af en bøje, der automatisk fyldes med komprimeret luft.

Derefter svømmer hvalen tilbage til redningsfartøjet og modtager sin belønning af en portion fisk. Når operationen er overstået, følger hvalen som en dresseret hund efter fartøjet til basen, hvor den bliver lukket inde i et stort havbassin. (Efter Dansk Fiskeritidende).

JENS VÆVER – 150 ÅR

Efter den store naturkatastrofe i 1825 blev Limfjorden forvandlet til et sund med salt vand i hele sin længde. Bortset fra ålen døde alle ferskvandsfiskene, medens mange nye arter af havdyr indvandrede. Blandt disse var også rødspætterne, og til fangst af dem brugtes i ældre tid landdragningsvod, nedgarn og kroge. I 1848 fremstillede fisker Jens Væver fra Krejbjerg ved Skive det første snurrevod, som senere skulle få en helt enestående betydning for rødspættefiskeriet.

Snurrevodet har altså til næste år eksisteret i 125 år, men allerede i år bør man mindes Jens Væver, som blev født den 6. august for 150 år siden.

Jens Væver arbejdede som ung ved landbruget og beskæftigede sig bl.a. som studedriver. I denne egenskab har han vandret med kælvekvier ad den gamle hærvej helt fra Salling ned til Mecklenburg. Selv om han var blevet kasseret ved sessionen på grund af sin



Jens Vævers buste, som nu står i en fiskeauktionshal i Esbjerg. Da billedet blev taget, stod busten på havnen. Esbjerg Erhvervs kontor.

lidenhed, kom han dog til at tjene som soldat under krigen 1849–50. Efter krigen levede han udelukkende af fiskeriet, og takket være sit geniale snurrevod kunne han præstere daglige fangster på op til 3000 rødspætter.

De fiskere, som i starten havde rystet på hovedet ad hans eksperiment, fik nu travlt med at kassere deres sættegarn og de store tunge landdragningsvod. Fra Limfjorden bredte brugen af snurrevod sig til Kattegat-områderne og senere til Nordsøen og skabte en revolution i forbindelse med motoriseringen af kutterne. I dag benyttes over 3000 snurrevod til en værdi af ca. 12 mill. kr. af danske fiskere.

Jens Væver var kun 26 år gammel, da han opfandt snurrevodet, men der skulle gå næsten et halvt århundrede, inden han fik en smule anerkendelse. Det var i 1895, da Dansk Fiskeriforening tildelte ham et hædersdiplom og en pengepræmie på 30 kr. I 1912, i en alder af 89 år, blev han udnævnt til dannebrogsmænd og fik tildelt en årlig hæderspension på 600 kr. Denne fik han kun udbetalt en enkelt gang, idet han afgik ved døden i 1914.

Specielt for Esbjerg-fiskerne blev snurrevodet af så stor betydning, at de hædrede dets skaber i 1918 ved at rejse en bronzebuste af ham – udført af J. Møllegaard.

Fra afdelinger og distrikter

BORNHOLM (50-års jubilæum)

Den 28. august var der gået 50 år, siden Bornholms afdeling af Marineforeningen afholdt stiftende generalforsamling i Håndværker- og Industricafeen i Rønne. Fra starten kunne man mønstre 28 medlemmer, og i dag er medlemstallet steget til 360. Initiativtager til afdelingens oprettelse var frem for nogen anden kriminalbetjent Karl Nielsen, der også blev afdelingens første formand. Bestyrelsen omfattede desuden kaptajn Th. Pihl, overtoldbetjent Knud Wichmann, boghandler Edward Schmidt og købmand Carl Glistrup, alle fra Rønne. Ude fra øen valgtes overtoldbetjent Kjeldsen, Hasle, hotelejer Schou, Hotel Hammershus, navigationslærer Petersen, Gudhjem, kaptajn Myhre, Svaneke, og proprietær Müller, Vallensgård.

Blandt afdelingens mange aktiviteter i årenes løb må fremhæves ophængning af et kirkeskib i Rønne Kirke og hægning om mindesmærker over omkomne søfolk.

I 1951 trak Karl Nielsen (»Kriminalen«) sig tilbage fra kommandoen og efterfulgtes af fiskeskipper Ludvig Jensen. Senere var formandsposten besat af

Medlemmer af Bornholms afdelings bestyrelse på jubilæumsdagen. Stående fra venstre Thorvald Pedersen, Frede Nielsen, Frederik Madsen, Hans Erik Sejer, Georg Kyhn og Ivar Anker. Siddende Frode Bidstrup, Carl Thomsen, Sigurd Andersen og Åge Olsen.



orlogskaptajn Christian Hasager Christiansen (i to perioder), skibsmægler Christian Pedersen og fhv. maskinmester Victor Kjellberg. Ledelsen blev i 1963 overtaget af havnebetjent Sigurd Andersen, som har holdt afdelingen på ret kurs gennem de sidste ni år.

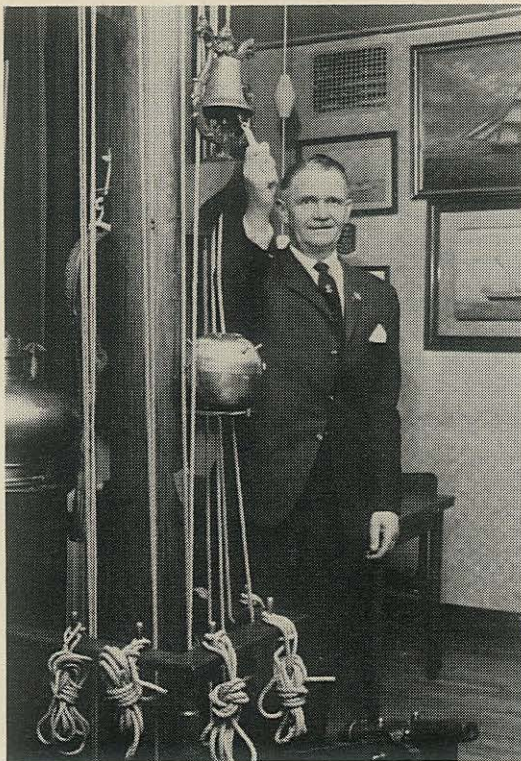
Jubilæumsåret har været præget af sendemandsmødet i slutningen af maj, og selve jubilæumsdagen blev fejret lørdag den 26. august med en reception i marinestuen på »Industrien« efterfulgt af kransenedlægning. Om aftenen samlede medlemmerne med damer og æresgæster til en fest, under hvilken 50-års jubilæumstegnet blev overrakt til pensioneret hovmester H. Henriksen og pensioneret forvalter Kaj Andersen. – Læs iøvrigt om marinestuen på side 4–5.

EBELTOFT (ikke kabysbestik altsammen)

Jørgen Brøgger har sendt os nogle eksemplarer af afdelingens lille medlemsblad »Kabysrygtet«, hvis indhold fortæller om initiativ og aktivitet, om glæder og skuffelser. En af skuffelserne var den sørgelige fiasko for et virkelig prisværdigt initiativ, der gik ud på at opføre et årligt »fregatsspil« i lighed med de kendte vikingespil i Frederikssund. Formålet var at skabe fornyet liv i debatten om fregatten »Jylland«, at skabe endnu en turistattraktion i kommunen og – på længere sigt – at bidrage økonomisk til restaureringsudgifter med de overskydende midler.

Man havde foretaget opmålinger og beregninger, der viste, at det ville være teknisk muligt at opbygge en ponton-scene på nedrammede pæle i fladvandet agten for fregatten, så dennes smukke agterspejl kunne optræde som stationær baggrund for spillene. Man havde opnået tilsagn fra dr. phil. Jens Kruuse, Århus, fra lærer Jørgen Gram, Århus, og fra amatørteaterforeninger på Djursland om medvirken, og der var lagt et stort forarbejde i planerne. Disse strandede desværre på, at det ikke lykkedes at skaffe tilsagn fra folk, der ville påtage sig en ulønnet opgave inden for administrationen af spillene.

Kabysrygtet vil iøvrigt vide, at P. Hansen Damm er indtrådt i bestyrelsen i stedet for Mogens Nicolaisen, og at afdelingen den 22. september havde en festlig sammenkomst på Løtten Kro med deltagelse af kammerater fra afdelingerne i Grenå samt Århus og omegn. Arrangementet omfattede bustur, fælles-spisning, dans og »overraskelser«.



Formanden for Bornholms afdeling, Sigurd Andersen, slår glas.

ESBJERG (jubilæum)

Ernst Madsen meddeler, at afdelingen den 5. oktober havde bestået i 50 år. Da et stort antal af medlemmerne er fiskere, som var på havet denne dag, havde man udsat festlighederne indtil 4. november, hvor man samlede på Hjerting Badehotel og fejrede begivenheden med middag og dans.

GENTOFTE

Kaptajn Fabricius oplyser, at sæsonens første møde fandt sted 12. oktober. Man har afholdt torskogilde og pakkefest – en vellykket aften, som tilmed skæppede godt i kassen.

N. E. Back-Friis skriver desuden: »Efter et langt og strengt sygeleje mistede Marineforeningens Gentofte-afdeling d. 10. september sit højt skattede og meget aktive medlem, skræddermester Henry Lampe, der gennem sine mange års medlemskab, som bestyrelsesmedlem, som medarrangør af de årlige jubilæumstævner, som trofast deltager i de nordiske militærstævner og som aldrig svigtende deltager ved sendemandsmøderne over hele landet var en god ven og kammerat med de mange fra alle landsdelene og altid midtpunktet i det gode humør.

Henry Lampe drev sin egen skræddervirksomhed i over 50 år og leverede derfra uniformer til de mange i marinen fra yngste mand til højeste chef – altid flittig, venlig og munter. Vi vil savne den gode ven, kammerat og medarbejder også i Marineforeningens trivsel i årene fremover. Æret være mans minde«.

GLOSTRUP, TÅSTRUP OG OMEGN

Medlemsbladet »Så til søs« melder som sædvanlig om livlig aktivitet, der bl.a. omfatter de regelmæssige sammenkomster i den nye marinestue. Den 7. september havde man kammeratligt samvær og fællesskafning, og 5. oktober var der filmforevisning ved Kettler Iversen. Iøvrigt var der til en sammenkomst til november planlagt forevisning af lysbilleder fra Brasilien. I december skal der afholdes julemik og i januar torskogilde og karneval.

Der har været særlig stor aktivitet i skyttelavet, som knalder løs hver mandag og desuden har mange særlige arrangementer som f.eks. vinskydning til fordel for rejsefonden, vildtskydning til fordel for »Så til søs«, særlig præmieskydning og (i slutningen af december) nisseskydning. Skyttelavets arrangementer er gjort særlig attraktive gennem udsættelsen af et betydeligt antal pokaler med forskellig løbetid.

Særlig omtale fortjener Landsskyttestævnet i Glostruphallen 9. og 10. september, hvor Glostrup afdeling selv blev vinder af landspokalen for andet år i træk med København på andenpladsen. Verner Muhlig, Glostrup, erhvervede titlen af Landsskytte for 1972 med 93 point. Fremskridtpokalen for 1972 blev vundet af Kalundborg.

På skytternes admiralforsamling godkendte man et udkast til et hæderstegn.

Torben Jensen henleder opmærksomheden på følgende mærkedage i Glostrup/Tåstrup: 12. september formand for skyttelavet Jens R. Christensen 60 år. 4. oktober Leif Jørgensen 40. år. 15. oktober Preben Thygesen 40 år. 23. oktober Karl Lyng 75 år. 19. november Chr. Bønnelycke 75 år. 7. december Tage Melgård Jensen 40 år. 13. december Erik V. Pedersen 30 år.

På talrige opfordringer og under hensyn til, at man tidligere havde savnet mulighed for at danse med damerne, arrangeredes den 4. november en familieaften på Øresund. Man foretog en sejltur med M/S »Sveaborg« til Sverige og retur. Under sejladsen blev der spist en god middag.

HANSTHOLM/THISTED

Åge Hein Nielsen rapporterer, at afdelingen af Danmarkssamfundet har fået skænket et nyt flag. Det blev overrakt ved en lille festlighed i marinestuen den 15. juni.

Torsdag den 6. juli havde byen besøg af kongeskibet »Dannebrog«, og medlemmer af afdelingen var mødt op med flaget ved skibets ankomst.

Desuden har Hanstholm havn haft besøg af det svenske fiskeri-inspektionsskib »Hanö«. Afdelingen stod for arrangement af to fodboldkampe med de svenske orlogsgaster.

HASLEV

Vi har haft en sommerudflugt med damer, skriver formand Bent Hansen. Man kørte til Korsør og så NATO-havnen, og derefter besøgte man Korsør marinestue, hvorefter man fortsatte til Haslev, hvor der sluttedes af med middag i marinestuen.

Atter i år har afdelingen haft et fornøjeligt besøg af Emil Bay fra Hamburg, og samme aften fik marinestuen af en gammel haslevit skænket et nathus med petroleumslamper.

Man har haft den sorg at miste en god kammerat, næstformanden Ingemann Hansen, som havde været medlem i 48 år. Han har været en god mand for Marineforeningen, som er ham tak skyldig.

HJØRRING (fregatskydning)

6. august afholdtes den årlige fregatskydning, oplyser formand Per With. Trods den friske blæst havde arrangementet samlet mange gamle orlogsgaster, som affyrede 1.167 skud, før krudtkammeret blev ramt. Derefter fejrede man sænkningen ved et festligt bord sammen med damerne, og der sluttedes af med forskellige konkurrencer og dans på dækket.

Ved at knappe ned på præmierne og ved at sælge et par amerikanske lotterier lykkedes det at få arrangementet til at give et lille overskud.

HORSSENS

Mogens Burcharth oplyser, at Horsens afdeling den 14. oktober fejrede sit 50-års jubilæum med en reception og en festmiddag i hjemneværnsgråden. Desuden beder Åge Holgersen os om at viderebringe lykønskninger til fem fødselarer: 10/9 fisker Jens Misser, Strandhuse, 50 år. 18/10 maskinhandler N. Chr. Jensen, 80 år. 16/11 blikkenslager Knud Petersen, 60 år. 21/12 købmand Evald Petersen, 70 år. 29/12 købmand L. Grønfeldt, 70 år.

I et senere brev fortæller kasserer Åge Holgersen, at man den 8. september afholdt den årlige pilketur, der foregik som heldagstur med god tilslutning trods det dårlige vejr.

KOLDING (kystskipperkursus)

Små bulletiner fra forskellige kilder giver en anelse om, at der må være en betydelig aktivitet i afdelingen, som bl.a. har afholdt en pokalskydning den 24. august på skydebanen i Munkensdam. En anden begivenhed var besøget af orlogsskibene »Havfruen« og »Havmanden« i Kolding havn i weekenden 23.-24. september. Det blev et par festlige dage for orlogsgasterne og for Marineforeningens medlemmer, som var med ude på en sejltur med de to skibe. Lørdag den 7. oktober var medlemmerne igen til søs, denne gang på fisketur med det gode skib »Åse«.

Bestyrelsen er ofte blevet opfordret til at iværksætte en eller anden form for kursusaktivitet om vinteren for også på denne måde at samle medlemmerne. Nu har man taget et initiativ. I samarbejde med FOF er tilrettelagt et kursus til kystskippereksamen i vinteren 72-73. De samlede udgifter til bøger og kursusafgift påregnes at beløbe sig til ialt ca. kr. 310,00 pr. deltager.

Mogens Burcharth oplyser, at skyttelavet den 20. oktober startede påny med skydninger hver anden fredag i KFUM-hallen.

KONGENS LYNGBY

J. Mortensen fortæller, at man har i sinde at invitere alle afdelinger i Storkøbenhavn (distrikt I) til at deltage i afdelingens månedlige sammenkomster. Iøvrigt oplyses om nogle mærkedage i begyndelsen af det nye år: 13/1 Kristoffersen, 60 år. 24/1 F. D. Heegaard, 75 år. 28/2 Otto Hermansen, 25 års jubilæum. 27/3 Otto Hermansen, 70 år. 2/4 Egon Nielsen, Gentofte, 60 år. 4/4 orlogskapt. Bredsdorff, Holte, 25 års jubilæum. 16/4 Nimand Petersen, 75 år. 19/4 Ricard Petersen, 25 års jubilæum.

KORSØR

4. november afholdtes den årlige efterårsfest (pakkefesten) med deltagelse af damerne. Samme aften indviedes et nyt flag, som er skænket anonymt af et medlem.

Kasserer Bruus Sørensen oplyser, at marinestuen er åben hver onsdag aften fra kl. 19,30. Alle kammerater er velkomne. Der sendes en lykønskning (uden angivelse af dato) til O. Søgaard, 50 år. Tage Hansen, 55 år. Niels Jensen, 55 år. Hans Stak, 60 år. Ove Frederiksen, 75 år.

KØGE

På Køge havn blev i 1906 rejst en mindestøtte for Niels Juel og Ivar Huitfeldt, skænket af danske og norske kvinder og mænd. E. Franch fortæller, at det er blevet tradition, at Marineforeningens lokale afdeling hver år den 1. juli lægger en krans ved mindesmærket i erindring om slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Også Flådestation København yder sin tribut ved hvert år at sende to mand, som ligeledes lægger en krans. Højtideligheden blev denne gang efterfulgt af en hyggelig sammenkomst på Skipperkroen.

NÆSTVED

Sekretær Bohn-Jespersen rapporterer, at afdelingen den 7. juni afholdt en sommerudflugt med deltagelse af afdelingerne i Haslev, Præstø og Skelskør. Turen gik via Karrebæksminde og Bisserup til Mendstrup, hvor man spiste på den hyggelige kro, og fik sig en svingom.

En særlig begivenhed var besøget i Næstved af byens adoptivskib, korvetten »Flora« i dagene 11.-13. august. Der var arrangeret forskellige udflugter, og Marineforeningen havde denne gang tilrettelagt en udflugt via Karrebæksminde til Harboes Bryggeri i



Formanden for Køge afdeling, Karl C. Jensen, nedlægger en krans ved mindesmærket for Niels Juel og Ivar Huitfeldt.

Skelskør, hvor man fik en god velkomst. Om lørdagen havde man ca. 30 af korvettens besætningsmedlemmer som gæster i marinestuen.

Vi vil lade korvettens chef fortsætte beretningen: »Der afholdtes offentligt besøg ombord lørdag og søndag eftermiddag med ca. 1400 gæster, hvor der bl.a. blev foretaget en demonstration med en helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste samt redningsdemonstrationer med oppustelig redningsflåde og skibets svømmedykker. Marineforeningen i Næstved tog sig igen på uforlignelig måde af besætningen lørdag aften ved at invitere til hyggeaften i marinestuen«.

Den 3. september afholdtes den årlige fregatskydning med rekorddeltagelse og med gæster fra afdelingen i Skelskør. Fregatkaptajn blev tjener Ole B. Hansen.

Man har desuden haft en hyggelig sammenkomst i marinestuen den 3. oktober.

Bohn-Jespersen slutter med at oplyse, at man har mistet en god kammerat, vinhandler Hother Lund, som var aktiv til det sidste.

ODENSE

10. oktober afholdtes kammeratskabsaften i restauranten på Hovedbanegården, og 7. november arrangeredes et andespil.

PADBORG og GRÅSTEN

Formand H. Hansen oplyser, at den årlige fest med damer og venner fandt sted 4. september. Den foregik i det gode skib »Ostsee«, som i et pragtfuldt vejr med god stemning ombord bragte de 80 deltagere op i Alssund.

RANDERS

Udklip af Randers Amts Avis: »Marineforeningen for Randers og Omegn har her paa Søndag Sommerudflugt for Medlemmer til Silkeborg og Himmelbjerget. Afrejsen finder Sted med Toget fra Hovedbanegaarden Kl. 9,19 Formiddag. Selvfølgelig er Marinerne ikke bange for en vaad Troje, men vi vil dog haabe, at de maa faa bedre Vejr, end de sidste Dage har budt paa.« – Vi glemte at nævne, at overskriften lød: »For 50 år siden«.

Sekretær Ejnar Christensen oplyser iøvrigt, at marinestuen har været nødt til at flytte, fordi Håndværkerforeningen er lukket og skal sælges. Man har fået nye lokaler på hotel »Westend« i nærheden af baggården.

Afdelingen har mistet to trofaste kammerater: Snedkermester Jens Møller og C. H. Pedersen. Desuden er fru Sarah Welløv gået bort. Fru Welløv var i mange år formand for den komité, som med stor interesse og dygtighed forestod arrangementerne i forbindelse med de mange vellykkede juletræsfester.

Vintersæsonen indledtes 4. november med indvielse af den nye marinestue. Der er desuden planlagt en julefest i marinestuen den 10. december, og man er så småt begyndt at træffe forberedelser til stiftelsesfesten 10. marts 1973.

SILKEBORG

Bestyrelsen havde indkaldt alle medlemmer til torskegilde onsdag den 18. oktober i forbindelse med ophængning af Dronning Margrethes billede i marinestuen.

SVENDBORG

Forhenværende skibsfører Hans Rejnols er afgået ved døden i en alder af 79 år. Han sejlede i Handelsflåden under begge verdenskrige og var ude for mange dramatiske oplevelser, bl.a. en torpedering. Hans Rejnols var i mange år formand for Marineforeningens afdeling i Svendborg.

STEVNS

Sekretær E. Søner oplyser, at generalforsamlingen blev afholdt i marts i marinestuen på Hotel Stevns, St. Hedinge. Formanden Willy Nielsen udtalte mindoord over foreningens afdøde æresformand og mindedes ligeledes bestyrelsesmedlem Poul Christensen, som under besøg på Grønland forsvandt sporløst under en fisketur. Endvidere mindedes man afdøde med-

lem, skibsfører Hans Nielsen (Spera), som var gået bort i april 1971. Spera-Nielsen satte sig et varigt minde gennem sin enestående produktion af smukke sejlskibsmodeller indbygget i flasker. På dette specielle område havde han kun få ligemænd i Danmark.

THULE (ny afdeling)

Af et referat fra Marineforeningens forretningsudvalgsmøde fremgår, at en ny afdeling har holdt stiftende generalforsamling 19. september. Før generalforsamlingen havde der meldt sig 25 interesserede, og der kommer stadig flere tilmeldelser. Søværnets forbindelsesofficer Martin Kilt har indvilliget i at indtræde i bestyrelsen for derved at medvirke til, at de maritime og orlogsmæssige retningslinier følges.

Den sidste bulletin fra Thule kommer fra afdelingens sekretær Jørgen Chr. Rasmussen, som fortæller, at man er i gang med at indrette en marinestue i de tildelte lokaler. Primus motor er formand John Adel-

fred Jensen, som imidlertid har været så uheldig at brække benet, hvorfor næstformand Knud Erik Møller har måttet overtage roret.

VEJLE

Afdelingen, der som bekendt er ældre end hovedforeningen, har afholdt 60-års jubilæum. Det fejredes lørdag den 23. september med en middag på Vejle Håndværkerforening.

ÅRHUS

Bent Jensen kraver, at afdelingerne Ebeltoft, Grenå og Århus den 7. oktober afholdt en fælles fest med damer på Løgten Kro. Initiativet kom fra Ebeltoft, der mente, at medlemmerne så for lidt til hinanden, og at man noget oftere burde tage pigerne med. For ca. 100 deltagere viste Egon Sørensen fra SOK en farvefilm omhandlende Dronningens inspektion af den danske flåde i Århusbugten i sommeren 1972.

Fra hovedbestyrelsen

Sendemandsmødet 1972

På mødet, der som bekendt afholdtes 28. maj i Rønne, aflagde landsformanden en situationsberetning, hvoraf fremgik, at foreningen i 1971 havde haft en tilgang på 520 og en afgang på 660 medlemmer. Det aktuelle medlemstal var 8.735 fordelt over 87 afdelinger. I praksis havde man dog kun kontakt med 83 afdelinger, idet fire var gået i stå, og man havde måttet inddrage medlemsbladet. Til gengæld var en ny afdeling på vej i Thule.

Der er livlig aktivitet i de 9 officielle skyttelav, og desuden er nye skyttelav under etablering i flere byer.

Ca. 50 afdelinger råder over deres egen marinestue, og landsformanden opfordrede til at sikre de mange søhistorisk værdifulde effekter mod tyveri.

Forbindelserne mellem de forskellige afdelinger af orlogsgaster i Norge, Sverige og Danmark blev fremhævet, og ligeledes opmuntrede landsformanden til samarbejde med det maritime hjemmeforsvar, bl.a. i forbindelse med adoption af marinekuttere.

Hovedemnet i den efterfølgende diskussion drejede sig om udbedring af de svage punkter i kommunikationen, dels mellem hovedkontor og afdelinger, dels mellem afdelingerne indbyrdes og dels mellem de lokale bestyrelser og deres medlemmer.

Landskassereren fremlagde det reviderede regnskab, hvoraf fremgik, at der i årets løb havde været disponeret fornuftigt, men det kneb alligevel med likvidi-

teten, fordi alt for mange afdelinger skyldte penge til hovedkontoret.

Den efterfølgende diskussion rettede sig hovedsagelig om medlemsbladet, som mange syntes var for dyrt, og fra Glostrup var der direkte kritik af den måde, hvorpå bladet blev redigeret.

Under behandling af indkomne forslag forelå fra hovedbestyrelsen et ændringsforslag til lovene gående ud på, at første rate af kontingentet fremtidig skulle indbetales 1. april (3 måneder bagud) imod tidligere 15. juni (5½ måned bagud), fordi størstedelen af udgifterne falder i årets første halvdel.

Et modforslag fra Hjørring gik ud på, at kontingentet tværtimod skulle betales 1. juli (et halvt år bagud), og Hjørrings forslag blev vedtaget med 100 stemmer mod 52.

Det blev desuden vedtaget, at sendemandsmødet i 1973 skulle finde sted i Nykøbing på Falster.

Jubilæer i 1973

Marineforeningen som helhed fylder 60 år i april. Nakskov afdeling fylder 60 år 22. september.

Nykøbing F. afdeling fylder 60 år 21. november.

Hovedbestyrelsesmøde

Marineforeningens hovedbestyrelse afholdt den 14. oktober møde i Søofficers-Foreningens lokaler. Referat af mødet forelå endnu ikke ved redaktionens slutning.

Frakke forbyttet i Rønne

Et medlem, som deltog i Marineforeningens sendemandsmøde i Rønne, mistede en mørkeblå imprægneret frakke, som den 28. maj om aftenen havde været anbragt i garderoben på Industrihotellet.

Der er formentlig sket en forbytning, idet kasserer Frode Bidstrup fra Bornholm afdeling oplyser, at man på »Industrien« har hængende en brunlig gardinefrakke, som blev efterladt ved sendemandsmødet.

Alle, der var med, bedes kigge efter i deres private garderobeskab og kontrollere, om der skulle være en frakke af forkert farve. Stemningen var jo fin den aften, og skulle man opdage, at man ved en fejltagelse har fået en gal frakke med, kan man blot give et praj til hovedkontoret eller sende frakken til Marineforeningen, Bredgade 29, 1260 København K. Så sender vi den blå videre til rette ejermand og sørger for, at den brunlige bliver rekvireret fra Rønne.

Kildeskat

Kildeskattesystemet nødvendiggør som bekendt, at en arbejdsgiver som skatteopkræver skal tilbageholde et beløb for hver lønmodtager og senere indsende dette beløb til den offentlige administration. Vi har alle set, at der af og til er nogle, der undlader at indsende det tilbageholdte beløb, som derved undrages samfundets fællesudgifter. Det er beklageligt, at så mange nyder personlig fordel ved at praktisere den kunst at snyde sig fra fælles forpligtelser. Det kan kun blive ved, så længe der er tilstrækkeligt mange ærlige, der vedkender sig deres forpligtelser og betaler i rette tid.

Jamen, hov! Hvordan er det med de afdelinger, der opkræver kontingent fra medlemmerne og undlader at indsende bidrag til hovedbestyrelsen, som skal afholde udgifterne til Marineforeningens fællesadministration?

Vi må bede de afdelinger, der er i restance med kontingent, om at komme i sving og vise kammeratskab ved at afvikle deres gæld til hovedkontoret. Det må være en ærlig sag i foreningsarbejdet, at man ikke nasser på kammeraterne.

Dette er en opfordring til alle »menige« medlemmer om at betale deres kontingent og om derefter at sparke til bestyrelsen, så afdelingerne kan stå med et rent kontoregnskab. Hvis der har været en fornuftig administration, og alle har givet deres medlemskontingent, skulle der være midler nok i kassen. Er det alligevel ikke tilfældet, så snyt i nærerne og tag et nap i fællesskab. Skal skuden sejles, er det ikke nok, at den ene tror, at den anden gør noget. Hal væk alle mand – og hal i takt.

Kai Hertz.

Mærkedage sidst på året

Vor hovedkasserer, orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen fik i september tildelt ridderkorset.

Karl Lynge, der har gjort en stor personlig indsats

for Marineforeningen i almindelighed og for Glostrup afdeling i særdeleshed, fyldte den 23. oktober 75 år.

Orlogskaptajn Janus Sørensen, der er æresmedlem af Marineforeningen, og hvis fortjenester og kvalifikationer er almindeligt kendte, fyldte den 30. oktober 85 år.

Landskendte og populære Chr. Bønnelycke (præsentation overflødig) fyldte den 19. oktober 75 år.

Formanden for Københavns afdeling, P. Studier Frederiksen, fyldte den 30. november 50 år.

Skaf et nyt medlem

Klip nedenstående blanket ud.

Udfyld blanketten, som desuden skal underskrives af ansøgeren og hans proponent.

Send blanketten til formanden for den afdeling, hvor det nye medlem søger optagelse.

OPTAGELSESBLANKET

Fulde navn

Fødselsdag
og -år

Livsstilling

Bopæl
(nøjagtig
postadr.)

Evt. hvilken
årgang

Evt. udkom-
manderet med

Har De tid-
ligere været
medlem af en
Marineforenings-
afdeling og da
hvilken?

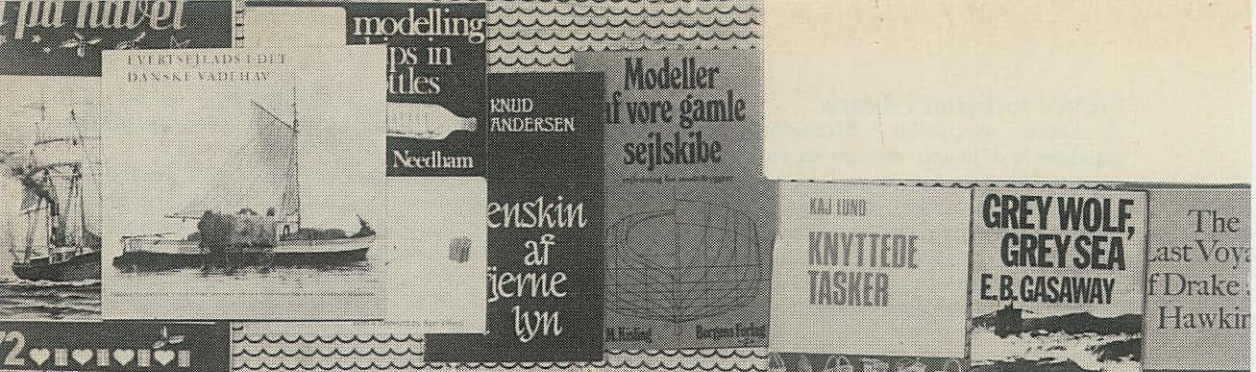
Hvorlængde?

Proponent

Underskrift

Indsendt / 19

NB. Blanketten udfyldes nøjagtigt og indsendes til formanden.



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

Ny maritim litteratur

Jul på havet 1972

Både søværn og søfart er tilgodeset i redaktør Axel Bærenzens maritime julehilsen, der holder sig til de gode gamle traditioner med farvereproduktioner af marinemalerier og andet godt billedstof, medens teksten er en passende blanding af autentiske beretninger om livet til orlogs og i Handelsflåden samt hyggelige og morsomme saltvandsnoveller m.m. 64 s., kr. 14,00, Vikingens Forlag.

Evertsejlad i det danske vadehav

A. Hjort Rasmussen fortæller her om vadehavseverten »Ane Cathrine«, bygget i 1887, og om skibsfarten i vadehavet i almindelighed. Den gamle evert, der nu er ført tilbage til sin oprindelige skikkelse, ligger nu ved Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, og bogen kan købes ved indgangen til museet. 12 s., ill., kr. 5,00.

Modelling ships in Bottles

Alan Villiers skriver forordet til Jack Needhams bog om konstruktion af flaskeskibe. Det er en god begynderbog med grundig tekst og gode illustrationer vidende den elementære flaskeskibsteknik samt opbygningen af sejlskibebygning i grove træk. 64 s., £ 1,40 net., Patrick Stephens, London.

Genskin af fjerne lyn

Den 11. september i år fyldte sømandsforfatteren Knud Andersen 82 år og udsendte i dagens anledning en samling digte, der er så livskraftige og livsbekræftende som nogensinde – en rig kilde til opmuntring. 164 s., kr. 36,00, Borgens Forlag.

Modeller af vore gamle sejlskibe

Civilingeniør H. M. Kisting, der er en erfaren modelbygger, præsenterer her sine metoder og fiduser i let forståelig tekst og talrige instruktive tegninger. Der gives vejledning i modelbygning på spant med korrekte proportioner og alle små tekniske detaljer. 168 s., kr. 44,00, Borgens Forlag.

Knyttede tasker

13 sømand og 13 damer har bistået Kaj Lund med at udarbejde modeller til knyt-

ning af 70 forskellige tasker, poser, punge, indkøbsnet m.m. 104 s., ill., kr. 34,35, Borgens Forlag.

Grey Wolf, Grey Sea

E. B. Gasaway giver et autentisk nærbillede af den tyske undervandsbåd U-124 og dens chef, som i løbet af tre år sønked 49 af de allieredes skibe, før den selv blev ødelagt. 245 s., ill., £ 1,75, Arthur Barker, London.

The Last Voyage of Drake and Hawkins

Kenneth R. Andrews beskriver her en britisk sømilitær flåske i slutningen af 1500-tallet, da Drake og Hawkins forsøgte at erobre Panama, Puerto Rico og Gran Canaria og fik læsterlige smæk af spanierne. Bogen bringer mange detaljer om skibsudrustning og navigering for 400 år siden. 283 s., ill., £ 6,00 net., Cambridge University Press, London.

Samuel Pepys and His World

Et fremragende tidss billede af livet i London og af den voksende britiske sømagt for 300 år siden blev givet af Samuel Pepys, som var en af foregangs mændene i opbygningen af Royal Navy i 1600-tallet. Geoffrey Trease har her forsøgt at uddrage essensen af statsmandens berømte dagbøger. 128 s., £ 1,95 net., Thames and Hudson, London.

Nelson, The Commander

Geoffrey Bennet har undersøgt Horatio Nelsons karriere som professionel søofficer og analyserer hans sejr og nederlag. I tilgift får man en beskrivelse af skibene i slutningen af 1700-tallet, deres udrustning, bemanning og håndtering. 322 s., ill., £ 3,90 net., B. T. Batsford, London.

The Blind Eye

Ni forskellige kapitler af britisk søhistorie med en fællesnævner: Den beslutsomme og selvstændige handling i en kritisk situation af historisk betydning. Bogens titel antyder, at første afsnit handler om slaget på Reden 1801. Kaptejn Kenneth Lamgmaid kan holde en læser i ånde. 166 s., ill., £ 2,25 net., Jarrolds, London.

Naval Review 1972

Ti større artikler og sømilitære emner dominerer årbogen fra United States Naval Institute redigeret af Frank Uhlig. Et afsnit behandler bl.a. den amerikanske flådes indsats mod Nord-Vietnam indtil nedtrapningen i 1958. 354 s., ill., £ 4,80 net., Patrick Stephens, London.

The Terror of Tobemory

En biografi af viceadmiral Gilbert Stephenson, som i træningsbasen Tobemory ved Skotlands vestkyst stod for uddannelsen af ca. 1000 skibsbesætninger til bekæmpelse af de tyske ubåde. 196 s., ill., £ 3,00 net., Wh. Allenhand Co., London.

The Naval Side and King William's War

Belejringen og befrielsen af Londonderry anses stadig for at være et historisk højdepunkt i Irlands historie og har en vis aktualitet i forbindelse med de dramatiske begivenheder i Nordirland i dag. Edward B. Powley fortæller her om et gammelt, men betydningsfuldt kapitel i Storbritanniens sømilitære historie. 392 s., ill., £ 4,20, John Baker Publishers, London.

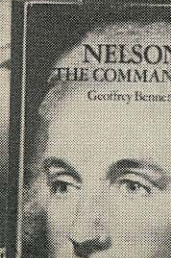
The Origine of Maritime Radio

R. F. Pocock og G. R. M. Garratt har fundet nye oplysninger frem om Marconis debut i England i 1896. Det viser sig, at Commander Henry Jackson allerede i et halvt år før Marconis ankomst havde eksperimenteret med trådløs telegrafi. De to blev venner og pionerer i et samarbejde om telegrafiens indførelse i Royal Navy. 64 s., ill., £ 1,00 net., Her Majesty's Stationery Office, London.

The Bounty Ships of France

Omkring århundredeskiftet havde Frankrig den trediestørste sejlskibsflåde i verden takket være lovgivningen i 1893 vedrørende statsflåskud til bygning såvel som drift af skibene. Her fortæller franskmænd Henri Picard om den vældige flåde af kaphornere. Bogens hovedafsnit indeholder ca. 300 skibsskæbner, og forordet er skrevet af Alan Villiers. 240 s., ill., £ 4,80 net., Patrick Stephens, London.

GEORFREY TREASE
SAMUEL PEPPYS
and his world



NELSON
THE COMMANDER
Geoffrey Bennet



THE BLIND EYE
by Kenneth Lamgmaid



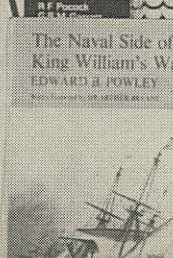
The Terror of Tobemory
VICE-ADMIRAL SIR GILBERT STEPHENSON
by RICHARD DAVEN



Science Museum
The Origine of
Maritime Radio
R. F. Pocock
G. R. M. Garratt



The Naval Side of
King William's War
EDWARD B. POWLEY



The Bounty
Ships of
France

