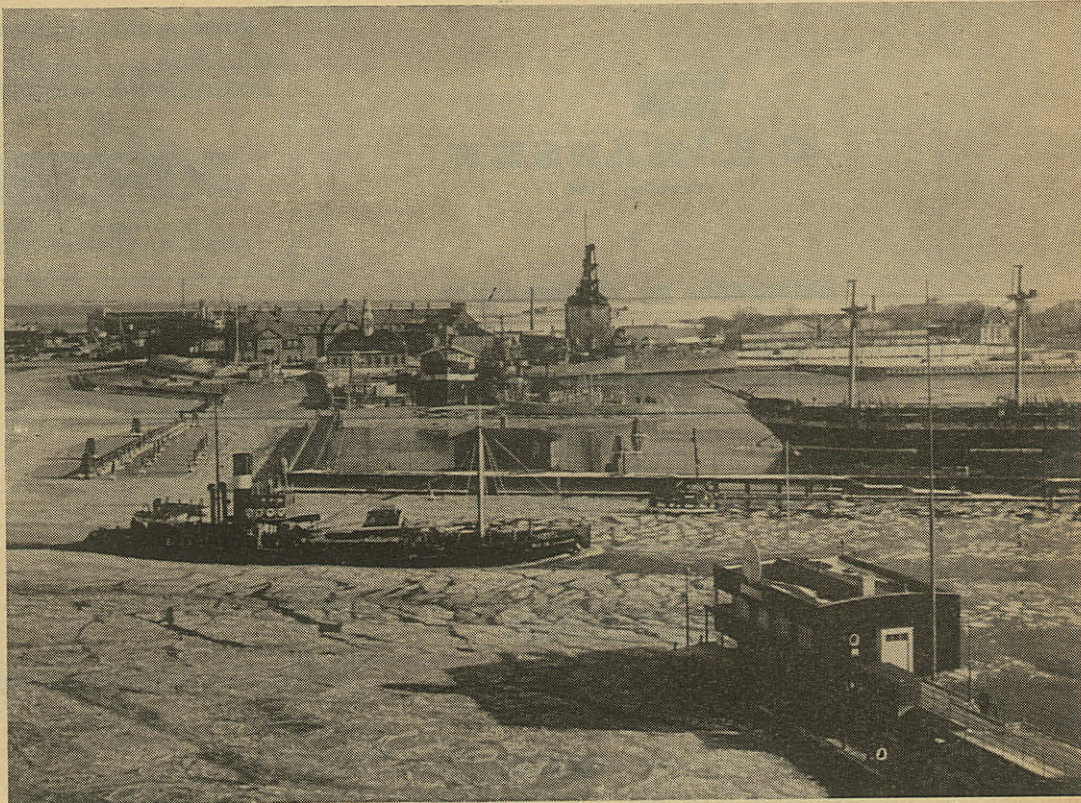
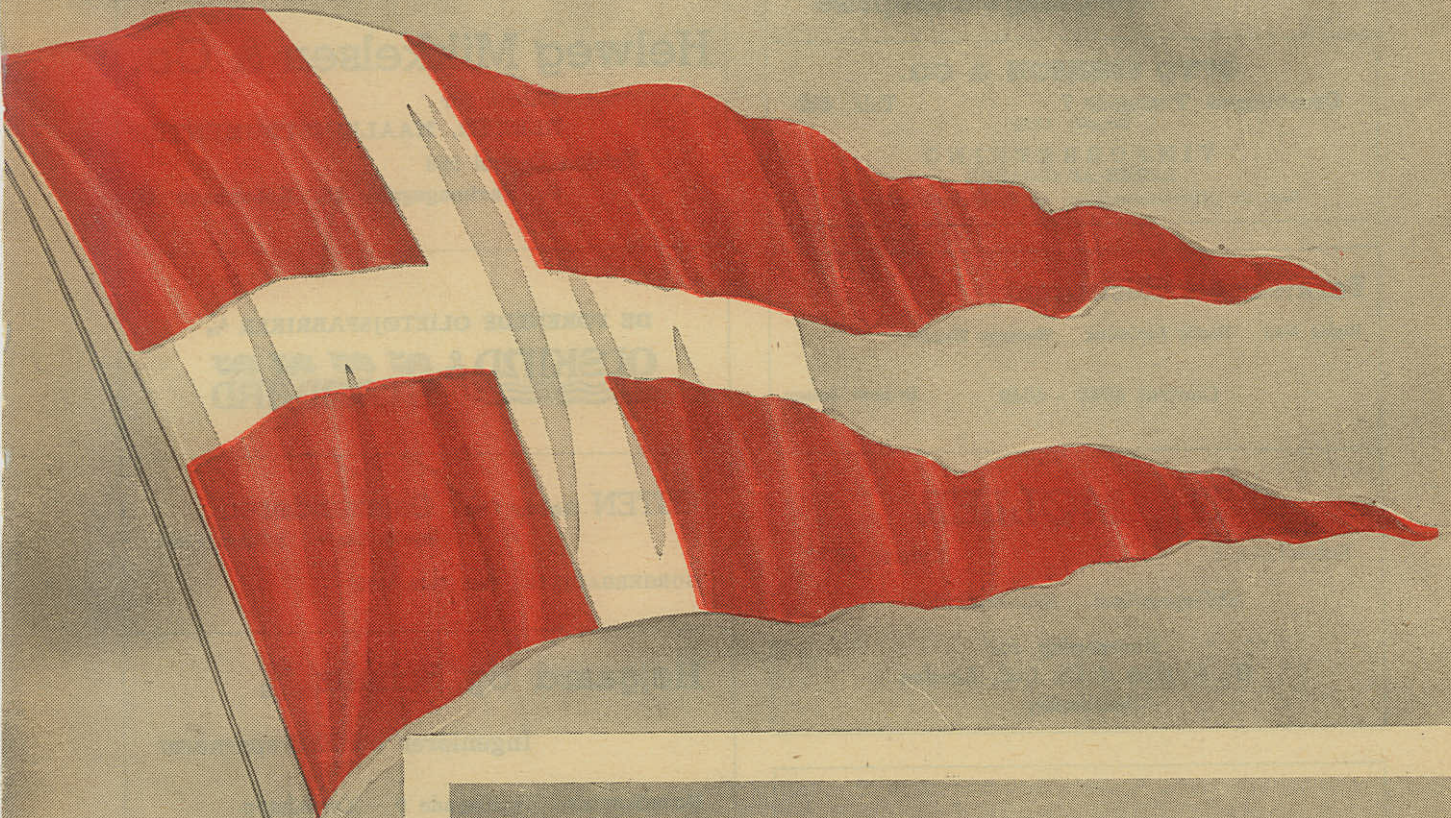


# UNDER DANNEBROG



ORGAN  
FOR  
SØVÆRN  
OG  
SØFART

Hefte I - Januar  
43. Aarg. - 1956

Udsigt mod Nyholm ved Vintertid.

Se Teksten Side 11.

(fot. Ole Küllerich.)



MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

**JESPER CHRISTENSEN & CO.** Vin en gros  
Herluf Trollesgade 23 . København K.

<sup>A</sup>/<sub>8</sub> **Em. Z. Svitzers**  
Bjergnings-Entreprise

**OTTO SUENSON & CO.**  
Dronningens Tværgade 7 Telf. 482  
Grundl. 1860  
**VINFORRETNING**  
LAGER AF CIGARER  
Lev. til Officersforeningen og Søofficersforeningen

### Parkteatrets Restaurant

Rigtig Mad Rigtig Betjening Moderne Hygge  
Central 4048 - 4049 Gunnar Jensen

## TH. MØLLER

København K. Nyhavn 45-47

*Skibsproviant - Skibsinventar*  
Hovedoplæg for  
W. B. Dick & Co. Ltd., London  
Smøreolier

  
**C. K. HANSEN**  
Grundlagt 1886

\*

### Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning · Klarering · Spedition  
Havari-, assurance- og I. A. T. A.-agent

\*

18 moderne skibe — 105.000 ts. d.w.

\*

Korresponderende reder for

**DANNEBROG**

**AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K.**

Telf. Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telgr.-adr.: »HANSEN« Fjernskriver nr. 2501 & 2502

## HEDE NIELSENS FABRIKER %

HORSENS - Telefon 2 47 11

## Helweg Mikkelsen & Co.

Fabrik for  
ELEKTR. MAALEINSTRUMENTER  
Telefon Central 998  
Ø. Farimagsgade 28, København Ø.

DE FORENEDE OLJETØJSFABRIKER %  
**OLSKIND & STANDARD**

**OSTEN** køber De i Ostekælderen  
Største Lager · Billigste Priser

BORGERGADE 79 · Telf. Palæ 4823

## Højgaard og Schultz <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

Ingeniører og Entreprenører

Hovedkontor: Evaldsgade 9 - København

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

*"Normannia"* Stiftet 1916

Trommesalen 5 · Telefoner: C. 18447 · 10068  
Ansvars-, Ulykkes-, Brand- og Tyveriforsikring

**I. Chr. Andersen**

Vimmelskattet 41 · Telf. 1345 & 14345

**OST**

**Dansk Industri Syndikat**

# Nytaarshilsen fra Marineforeningens Formand



Vor omfattende Landsforening gaar nu paa støt Kurs ind i sit 43. Aar.

For Aaret, der svandt, bringer vi Foreningens Æresformand Hans Majestæt *Kongen* en dybt-følt Tak for al Bevaagenhed og Interesse ikke mindst for den venlige Modtagelse paa Fredensborg under det nordiske Stævne, for hvilket Kongen var Ærespræsident. Vi samles alle i varme Ønsker for vor Konge og hans Hus.

Vi nærer ligeledes de bedste Ønsker for vort Søværn og vor Handelsflaade; gid vort skønne Flag altid maa vaje paa Verdenshavene og ved vore Kister til Værn, Gavn og Ære for vort Land. Vi haaber, at de Baand, der har været knyttet mellem Søværnet, Søens Erhverv og vor Forening maa blive endnu fastere til Fyldestgørelse af Foreningens Formaal og ud fra vor faste Vilje til at skabe Interesse for og Forstaaelse af vor Orlogsflaades og Søfarts Betydning.

Vi bringer en Tak til alle de Institutioner og Personer, der har staaet Marineforeningen bi med Raad og Daad, og vi takker de danske Soldaterforeninger for godt og loyal Samarbejde.

En særlig Hilsen sendes til vore Brødreforeninger i Norge og Sverige i Haabet, at den nordiske Fællesskabsaad, som har givet sig saa stærke Udtryk ved vore Stævner og Møder, maa blive udbygget og fæstnet til Værdi for Norden og til Glæde for os selv.

Med Vemod tænker vi paa de brave Kammerater, der sidste Aar er gaaet bort, og paa de Hjem, hvori de savnes, mængen en god Kammerat har vi mistet, gid lige saa gode Mænd maa fylde vore Rækker og træde i de bortgangnes Fodspor, saaledes at vi for hver, vi sænker Flaget for, faar mindst to brave Gutter om Bord.

Det gamle Ord „Mennesket spaar, men Gud raa'r“ staar altid ved Magt, men, med dette Forbehold, taler meget for at gaa ind i det ny Aar med Lyssyn.

Der synes at være en mere udbredt Forstaaelse blandt Nationerne for, at kun ved Samfølelse og Samarbejde kan Verden blive et godt og menneskeværdigt Sted for os alle. Denne Aand præger ogsaa i stigende Grad vor Landsforening. Der er Tegn paa, at vort Medlemsantal konsolideres og at der er mere Forstaaelse for, at vor Forenings Økonomi maa hvile paa en sund Basis. Stemningen paa det vellykkede Sendemandsmøde i Fredericia, vort Jubilarstævne og Sammenkomster tyder i det store og hele paa, at vor kammeratlige Fællesfølelse er saa stærk som nogensinde. Mange af vore Marinestuer er forbedret, og nye skabes. Men lad os — trods dette — ikke forfalde til Selvtilfredshed, det er Vejen til Stagnation.

Der kræves stadig friskt Initiativ for at fyldestgøre vore Formaal. Vor Forening skal hævde sit maritime Præg og ikke være en slet og ret Underholdningsforening.

Vi skal holde vor Flaades Traditioner i Hævd samtidig med, at vi skal søge at forstaa den Udvikling, som Tiden og Forholdene kræver.

Lad os med Lyssyn gaa ind i det nye Aar og give hinanden Haandslag paa ærligt, godt Skibskammeratskab til Ære for vort Flag, vort Folk og vor Forening.

GUD BEVARE KONGEN

Glædeligt Nytaar

PAUL IPSEN

## Statens Istjeneste

Af Skibsinspektør K. J. Hørring.

*Statens Istjeneste* er Navnet paa den Institution under Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, hvis Opgave det er, under Isforekomster i de danske Farvande, at bistaa Skibsfarten og danske Erhvervsinteresser med Raad og Daad.

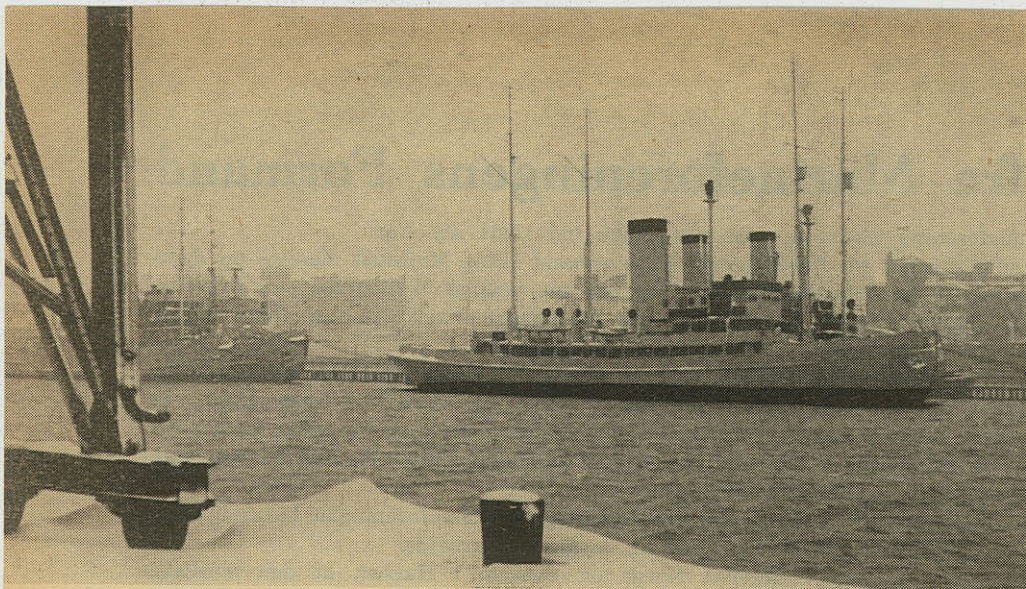
Istjenestens Arbejde falder i to Afdelinger: *Ismeldingstjenesten*, hvis Opgave det er at indsamle Oplysninger om Isforholdene i vore egne samt tilgrænsende Farvande og paa bedst mulig Maade udsende Beretning herom, og *Isbrydningstjenesten*, hvis Opgave det er at yde Isbryderassistance til Skibe i vore Farvande, i det Omfang det er muligt.

Erfaringer viser, at der i de danske Farvande forekommer Is af Betydning gennemsnitlig hver 4. Vinter, men at saadanne Isvintre optræder med højst uregelmæssige Mellemrum, saaledes kan det nævnes, at der siden Aarhundredeskiftet har været Isvanskeligheder i følgende Vintre: 1906—07, 1908—09, 1911—

12, 1916—17, 1921—22, 1923—24, 1927—28, 1928—29, 1939—40, 1940—41, 1941—42, 1946—47, 1953—54 og 1954—55.

Da der imidlertid hver Vinter forekommer Is i Østersøen ved Sveriges og Finlands Kyster, er Ismeldingstjenesten som Regel i Virksomhed hvert Aar fra Begyndelsen af November til omkring Midten af Maj Maaned. I den øvrige Del af Aaret gennemgaas det i Vinterens Løb indsamlede Materiale om Isforholdene i de danske Forvande, hvorefter der udarbejdes en Statistik til Brug ved forskellige videnskabelige og praktiske Formaal.

Fra det Øjeblik Is begynder at forekomme i de danske Farvande, træder de danske Isobservatorer i Virksomhed. Der findes ialt 160 Isobservatorer, (Fyrpersonale, Lodser, Havnefogeder m. fl.), hvis Opgave det er efter forudgaaende Aftale, at holde Istjenesten underrettet om Isens Forekomst, Issituationens Ud-



Den største Del af Aaret er Statsisbryderne oplagt i Københavns Havn.

vikling samt Besejlingsforholdene ved de 233 Observationsomraader, der dækker de danske Kystfarvande.

Saa snart Isen viser sig indenfor et Omraade, indsender Observatoren hver Morgen telegrafisk Melding om Isforholdene, og saafremt Forholdene ændrer sig væsentlig i Dagens Løb indsendes ligeledes Melding herom.

Ovenstaaende Meldinger dækker imidlertid kun Kyst- og Havneomraaderne. Fra Farvandene, hvor Isen som Regel optræder senere, modtages fra Fyrskibene, saalænge disse er udlagt, dagligt Melding angaaende Vandets Temperatur, hvorved Istjenesten er i Stand til at danne sig et nogenlunde Begreb om hvor og hvornaar, der kan forventes Isdannelser her. Om Is- og Besejlingsforhold i Hovedfarvandene holdes Istjenesten underrettet fra samtlige Ruteskibe og Færger og naturligvis fra Statsisbryderne, naar disse er i Virksomhed. Endvidere modtages hyppigt telegrafiske eller telefoniske Meldinger fra Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskibe og fra andre Skibe i Søen, hvis Fører uden Udgift for Skibet kan fremsende saadanne Oplysninger over en dansk Kystradiostation.

Som et sidste Led i Observationstjenesten skal nævnes Isrekognosceringer fra Flyvemaskiner, saadanne Flyvninger iværksættes dog først, naar Isforholdene begynder at danne Vanskeligheder for Skibsfarten i Hovedfarvandene.

De indgaaede Ismeldinger danner Grundlag for de Beretninger om Is- og Besejlingsforhold i de danske Farvande, som *Istjenesten* paa forskellig Maade offentliggør, og der tilstræbes med disse Beretninger at give et nøjagtigt Billede af Forholdene, saaledes som disse er observeret den paagældende Dags Morgen, men det maa dog erindres, at Issituationen i vore Farvande, hvor Vind og Strøm hyppigt skifter, hurtigt kan forandres, saaledes kan f. Eks. et Farvand, der ifølge udsendt Isberetning er isfyldt, være isfrit en Time efter, at Beretningen er udsendt eller omvendt.

Den dagligt udsendte Beretning, der som Regel foreligger færdigtrykt Kl. 13 00, er udarbejdet paa Grundlag af de Ismeldinger, der er modtaget i Løbet af Formiddagen, og indeholder foruden de danske Ismeldinger, de Meldinger, der samme Dag foreligger fra Norge, Sverige, Finland, Polen og Tyskland.

Naar der forekommer Is af Betydning i Hovedfarvandene, ledsages Isberetningen af et Kort, hvori Isforekomsterne er indtegnet, og efterhaanden som Is-

forholdene forværres, udvides Ismeldingstjenestens Virksomhed ganske betydeligt. Den kan saaledes udvides til at omfatte:

- 1) Radiotelegrafiske Meldinger om Isforholdene i de danske Farvande udsendt over Skamlebæk Radio, 2 — eventuelt flere — Gange i Døgnet.
- 2) Radiofoniske Meldinger over Københavns og Kallundborgs Radiofonistationer.
- 3) Eventuel Udsendelse af anden Udgave af Isberetningen.
- 4) Advarsler til Skibsfarten om farlige Isforhold „Navigational warnings“.
- 5) Ismeldinger udsendt fra Statsisbryderne evt. ledsaget af Sejlansvisninger for det paagældende Farvandsafsnit, hvor den paagældende Isbryder arbejder.

Ved de telegrafiske Udvekslinger af Oplysninger angaaende Is- og Besejlingsforhold benytter Landene omkring Østersøen samt Norge en fælles Kode kaldet „Østersøkoden“, denne Kode benyttes ogsaa i Istjenestens daglige Isberetning samt i ovenomtalte radiofoniske og telegrafiske Udsendelser. Koden er 6 cifret, idet de tre første Cifre angiver Observationsomraadet, det fjerde Isforholdene, det femte Issituationens Udvikling og det sjette Omraadets Besejlingsforhold. Til Nedskrivning under Modtagelsen er der fremstillet Skemaer indeholdende samtlige danske Observationsomraader med deres Kodenummer vedføjede.

#### *Om Isbrydere i Almindelighed.*

Tanken med at benytte maskindrevne Fartøjer til Isbrydning er sikkert lige saa gammel som Opfindelsen af disse, men først i 1871 byggede man i Hamborg det første Skib specielt konstrueret til Isbrydning.

Som et af de første Forsøg paa Isbrydning med Dampkraft i Danmark maa nævnes Panserbatteriet ROLF KRAKES forgæves Kamp mod Isen i 1881, som dog hurtigt blev opgivet, da Skibet var flere Dage om at naa fra Københavns Inderhavn til forbi Trekroner.

Herhjemme blev den første egentlige Isbryder STÆRKODDER bygget 1883 til Statsbanerne, og Aaret efter fulgte BRYDEREN bygget til *Det Forenede Dampskibsselskab*.

Isbryderne er Specialfartøjer, konstruerede med det særlige Formaal at hjælpe andre Skibe og Fartøjer frem gennem Isen. Ved Konstruktionen lægger man derfor særlig Vægt paa denne specielle Tjeneste og kan mere eller mindre se væk fra visse andre Egen-

skaber, som er af Betydning for almindelige Skibe. Saaledes skal det tages i Betragtning, at Isbryderen med 10—12 Knobs Fart ofte bliver stoppet paa et Par Meter, hvorfor der skal tages store Hensyn til Styrken. Derfor gøres Spantefastanden kortere, Mellemspanter og Webspanter anbringes, og Klædningen gøres ekstra svær og ligger som Regel ca. 60 % over Klassens Fordringer til isforstærkede Skibe. Pladetykkelsen varierer fra 20—30 mm for Isbrydere i vore Farvande, men er for Isbrydere bestemt til arktiske Farvande op til 40 mm.

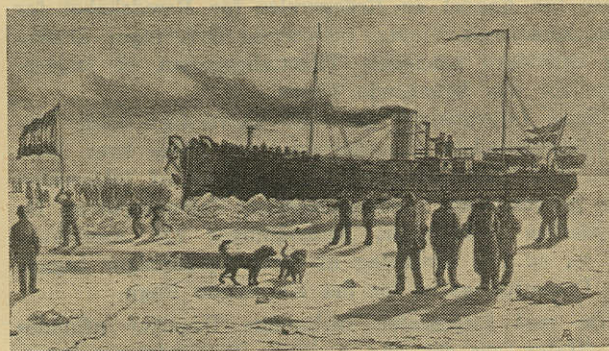
For at yde den bedst mulige Indsats skal en Isbryder have god Manøvreevne, og dette i Forbindelse med andre nødvendige Egenskaber opnaas bedst ved at anbringe det størst mulige Maskineri i det mindst mulige Skrog. Forholdet mellem Hestekraft og Deplacement, i Almindelighed kaldet „Isbryderkoefficienten“ giver et godt Billede af vedkommende Isbryders Effektivitet. For Dampskibes Vedkommende regnes i saa Tilfælde med IHK og for Motorskibe med EHK, hvilket har vist sig at være det bedste Sammenligningsgrundlag. Til Eksempel anføres nedenfor Isbryderkoefficienten for vore egne samt til Sammenligning enkelte af vore Nabolandes nyeste og bedst kendte Isbrydere.

Ved Konstruktionen af en Isbryder tages der det videst mulige Hensyn til, at den faar samme Bredde som de Skibe, der skal assisteres, samt at den ikke skal kunne sætte sig fast under sit Arbejde i Isen, da den Energiudfoldelse, der skal til for at sætte den i Gang efter Stilleliggen, er uforholdsmæssig stor, idet den samlede Modstand mellem Is og Skrog er stærkt stigende ved aftagende Bevægelse af Isbryderen.

For at undgaa, at der spildes unødigt Tid og Energi ved at stange i Isen, kan man paa forskellig Maade lette Isbryderens Arbejde og derved forsøge at undgaa, at den sætter sig fast, alt afhængig af Isens særlige Karakter. Men Erfaringer fra vore hjemlige Farvande, hvor de hyppigst forekommende Former for Is er sammenstuede Forekomster af Sjap-, Grødel eller Drivis, har det vist sig, at en Forskrue er et ualmindeligt godt Hjælpemiddel til at holde Isbryderen i Bevægelse, idet Forskruen dels ved at fjerne den sønderbrudte Is fra Stævnen, dels ved, at Skruevandet under Bevægelsen agter efter river Isstumperne med sig og derved mindsker Friktionen mellem Skroget og Iskanten.

I Isbrydere forsynet med Krængningstanke er der midtskibs i hver Side anbragt en Tank, og ved Hjælp

af kraftige Pumper, ofte med en Kapacitet paa 120 Ts./Min., undertiden med Trykluft, skiftes Vandet fra Borde til Borde og foraarsager Krængninger paa 5—6° i Løbet af 1—2 Minutter, der giver Isbryderen en rullende Bevægelse. Disse Tanke tager imidlertid en Del af den bedste Plads i Skibet, og da Metoden hyppigst finder Anvendelse i Fastis, har man ikke fundet det nødvendigt at forsyne de danske Isbrydere med et saadant Arrangement.



ROLF KRAKE under Isbrydning paa Inderrheden.

Bevægelse af Isbryderen kan ogsaa opnaas paa anden Maade. Ved en Demonstration paa Mälaren i April Maaned 1955 i 35—40 cm tyk Fastis præsenteredes en tyskbygget isbrydende Bugserbaad, hvis særlige Egenskaber var frembragt ved, at der paa Dækket var anbragt en langskibs Aksel, der ved Remtræk med Udveksling samt Kobling var i Forbindelse med Hovedmaskinen. Paa hver Ende af Akslen var anbragt en sektorformet Belastning paa ca. 8 Ts., anbragt 180° for hinanden og roterende i en Skakt i Dækket. Ved Rotation af disse Belastninger fremkom en kombineret rullende og duvende Bevægelse af Skibet, der lettede dets Fremfart gennem Isen. Arrangementet var imidlertid meget pladskrævende og gjorde Opholdet for de ombordværende mindre behageligt, og det kan tilføjes, at man i et andet Skib paa meget nær samme Størrelse og med samme HK, opnaede et omtrent lige saa godt Resultat ved at lade 25 Passagerer i samlet Flok gaa fra Borde til Borde. En Duvning af Skibet vil ligeledes medvirke til at mindske den Kraft, der skal til for at faa det i Fart, naar det har sat sig fast i Isen. I Statsisbryderne, med Undtagelse af den paa Limfjorden stationerede Isbryder, opnaas dette ved

Navn	Nationalitet	Byggeaar	Størst Længde	Største Bredde	Middel-dybgaende	Deplacement	Hestekraft	Antal Skruer		Isbrydereffekt HK/deplacement
								For	Agter	
STOREBJØRN .....	dansk	1931	60,4	15,0	5,4	2500	5000 IHK	1	2	2,00
ISBJØRN .....	„	1923	51,8	12,20	6,2	1670	2500 IHK		1	1,50
ELBJØRN .....	„	1953	51,0	12,00	4,8	1400	2700 EHK	1	1	1,93
LILLEBJØRN .....	„	1926/50	44,2	11,20	4,8	1120	1560 IHK		1	1,39
VALDEMAR .....	„	1886	42,7	9,64	2,2	—	600 IHK		2	—
HOLGER DANSKE .....	„	1942	68,9	16,90	5,5	2992	6610 IHK	1	2	2,21
YMER .....	svensk	1932	77,7	19,3	6,4	4330	9000 EHK	1	2	2,08
THULE .....	„	1953	62,3	16,1	4,9	—	5040 EHK	1	2	2,00
SISU .....	finsk	1938	65,2	14,5	5,0	2100	4000 EHK	1	2	1,90
VOIMA .....	„	1953	83,5	19,4	6,2	4360	9750 EHK	2	2	2,24

at skifte Vandet i Peaktankene, medens man i VAL-DEMAR, der er en tidligere Statsbanefærge, med godt Resultat, hiver en med Kul lastet Jernbanevogn frem og tilbage i Spor paa Dækket.

Istjenestens daglige Ledelse varetages af Chefen for Istjenesten i nøje Samarbejde med Isbrydningsraadets Forretningsudvalg.

Isbrydningsraadet bestaar af 10 Medlemmer, repræsenterende alle Interesser indenfor Søfarten. Paa et i December Maaned hvert Aar afholdt Møde gives over for Raadet en Redegørelse for Beredskabet for den kommende Vinter, indhøstede Erfaringer drøftes og endvidere behandles Tilrettelæggelsen af Istjenesten for den kommende Vinter.

Naar Isforholdene gør det nødvendigt holder Isbrydningsraadets Forretningsudvalg Møde hver Morgen. Paa disse Møder redegør Lederen af Istjenesten for Issituationen i Almindelighed, Vejrudsigterne, Isbrydernes Bevægelser, Anmodninger om Assistance m. v., og paa Grundlag af disse Oplysninger lægges en Dispositionsplan for det kommende Døgn.

De med Istjenesten forbundne Udgifter afholdes af Staten, og det kan i denne Forbindelse nævnes, at Udgifterne til Isbrydernes Drift i de to sidste Vintre, der statistisk set maa betragtes som „Middelisvintre“, beløb sig til henh. 2,1 Mill. Kr. og 2,3 Mill. Kr., Beløb, der for enkelte muligvis kan forekomme store, men dog maa anses for beskedne sammenlignet med de Tab, direkte og indirekte, Samfundet vilde være udsat for uden denne Indsats. Som et Bidrag til denne Ydelse betaler danske Havne, indenfor Skagen, med en Vanddybde af 5 m og derover en aarlig Afgift, udregnet i Forhold til de Vare-mængder, der i den paagældende Havn ind- og udskibes gennem en femaarig Periode. Endvidere betaler Skibe af over 100 Tons Brutto, der indklarerer i dansk Havn i Perioden 15. December til 31. Marts en Isafgift, der beregnes med 10 Øre pr. Netto Register-ton. Disse Afgifter indbringer henh. Kr. 120.000 og ca. Kr. 200.000 pr. Aar, som sammen med den Afgift, der betales af visse vestlige Limfjordshavne for VALDEMAR's Indsats Kr. 36.000, ialt indbringer ca. 356.000 Kr. pr. Aar.

Naar Isvanskelighederne er af lettere Art, og det maa anses for uøkonomisk at sætte Statsisbryderne i Virksomhed, benytter Istjenesten sig af lejet Materiel, dette finder som Regel Sted ved hver Vinters Begyndelse, og endelig kan det anføres, at der med Henblik paa de fælles Interesser i Adgangen til Østersøen i 1931 er afsluttet en Overenskomst med Sverige om fælles Isbrydningsindsats og fælles Ledelse, saafremt Isvanskelighederne i Øresund er saa alvorlige, at et saadant Samarbejde er paakrævet.

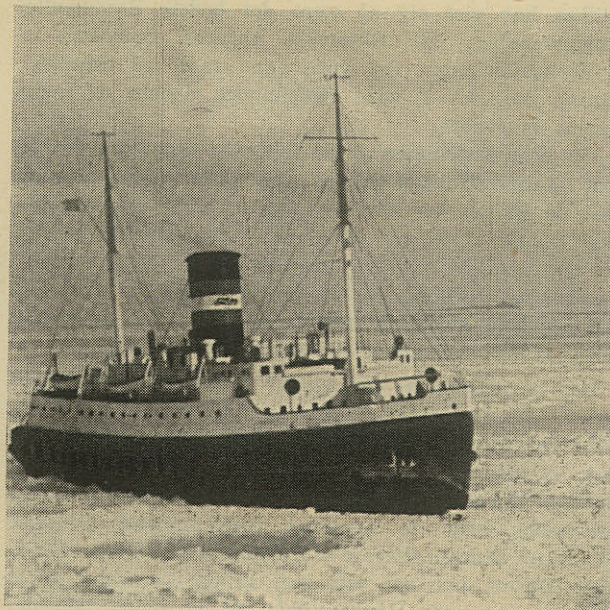
I Tilslutning til de foranstaaende Oplysninger om Statens Isbrydere kan oplyses, at Københavns Havnevæsen i svære Isvintre etablerer en Isbrydningstjeneste med egen Isbryder for specielt at hjælpe de Skibe, der trafikerer Københavns Havn. Denne Isbrydnings-tjeneste foregaar i nært Samarbejde med Statens Istjeneste.

Havnevæsenets Isbryder VÆDEREN er bygget i 1916 som Isbryder paa Københavns Flydedok og Skibsværft med en Tonnage paa 677 BRT.

Den har en Længde af 44,1 m og en Bredde af 11,4 m med en Middeldybgang paa 5,3 m samt et Displacement paa 1.150 m<sup>3</sup>. VÆDEREN drives af

en Dampmaskine, som kan udvikle 1.900 IHK, saaledes at dens Isbrydereffekt bliver 1,66, et Tal som udtrykker ganske gode Isbryderegenskaber, særlig naar man tager Skibets Alder i Betragtning. Skibet er oprindeligt forsynet med 3 Stk. kulfyrede Kedler, et Forhold, som i de senere Aar har vist sig ikke at kunne opfylde Nutidens Krav om Aktionsradius og Effektivitet, hvorfor man i Fjor besluttede, at ændre Kedelanlægget fra kulfyret til oliefyret. Installationen af det nye Anlæg var som forventet tilendebragt i November Maaned, og den moderniserede Isbryder er saaledes atter klar inden en eventuel kommende Isvinter. Det skulde saaledes herefter være muligt at forlænge det Tidsrum, hvor Skibet kan være uafbrudt i Søen mellem hver Bunkring fra 3 til 8 Døgn, ligesom man forventer, det vil være lettere at holde det maksimale Damptryk, idet Fyrrensninger undgaas i Fremtiden.

(KØBENHAVNS HAVNEBLAD)



DSB-Isbryderen HOLGER DANSKE.

## Noter om Isbrydere

Samtidig med Klargøringen af Isbryderne har Statens Istjeneste nu afsluttet Regnskabet for sidste Vinters Isbrydning. Det viser sig, at den forholdsvis langvarige Isperiode har kostet det danske Samfund ca. 2 Millioner Kroner alene til Isbrydning. Af Statsisbryderne var den gamle Dampfærgeisbryder VALDEMAR beskæftiget i den vestlige Del af Limfjorden i ialt 73 Døgn, medens ISBJØRN arbejdede i 8 Døgn, ELBJØRN i 21 Døgn, LILLEBJØRN i 38 Døgn og STOREBJØRN i 20 Døgn. Driften af Statsisbryderne har ialt kostet 1,4 Millioner Kroner. Hertil kommer saa en Udgift paa ca. 322.000 Kroner til forskelligt lejet Isbrydningsmateriel, bl. a. Statsbanernes Isbryder MJØLNER. Statsisbryderne ydede i Vinterens Løb Assistance til ialt 498 Skibe og det lejede Materiel til 446 Skibe.

DSB-Isbryderen HOLGER DANSKE afmagnetiseredes for nylig og bliver nu klar til Livtaget med Vinterisen, hvis den kommer. HOLGER DANSKE har faaet

helt nye Kedler, og Damprørene, som forvoldte saa stor Skade ved Sammenstødet i Fjor, er nu blevet flyttet fra deres tidligere Plads helt ude i Borde i Skibssiden og lagt midtskibs og dækket til med Plader, saa at der for Fremtiden aldrig vil ske Besætningen noget ved Skoldning ved eventuelle nye Sammenstød.

\*

De danske Statsisbrydere er de eneste danske Skibe udover Orlogsfartøjerne, der fører *rent* Splitflag — dog i Forbindelse med Ministeriet for Handel, Industri og Søfarts særlige Stander, ligesom den røde Farve i Flaget er noget lysere end i de i vore Dage indenfor Søværnet reglementerede Splitflag.

Denne Flagføring for Skibe under Handels- og Søfartsministeriet følges dog ikke konsekvent, idet Skoleskibet DANMARK, der netop henhører under dette Ministerium, fører en hvid Kongekrone i Splitflagets øverste Stangfelt analogt med det blandt forskellige andre danske Statsinstitutioner benyttede Splitflag med Institutionens særlige Mærke i øverste Stangfelt.

\*

Handelsministeren har i Finansudvalget faaet en Bevilling paa 250.000 Kr. til Istandsættelse af den gamle Statsisbryder VALDEMAR, der under Isvintre opererer i de vestlige Limfjordshavne. Det har været paa Tale at lade gamle VALDEMAR afløse af en ny Isbryder, men da det vil koste 2,6 Mill. Kr., besluttede man i Stedet at ofre en kvart Mill. Kr. paa den gamle Isbryders Reparation og Modernisering.

\*

Den svenske Isbryder THULE, som har faaet Maskinskade under Isbrydning i Den botniske Bugt, er blevet røntgenfotograferet. Det har herved vist sig, at to af dens tre Motorer har Revner i Cylindrene, og for at hindre Sprængninger, maa et omfattende Reparationsarbejde udføres. Isbryderen kan først ventes klar igen i Begyndelsen af Februar.

## Fra Hovedbestyrelsen

Fra FLOTTANS MÄN i Stockholm, *Norges Orlogsforbund, Kvindelige Marineres Korps, FLOTTANS MÄN* i Ängelholm og Københavnske Soldaterforeningers Samvirke har *Marineforeningens Hovedbestyrelse* modtaget Jule- og Nytaarshilsner, ligesom man som sædvanligt har sendt Nytaarshilsner til forskellige samarbejdende Organisationer.

Som Repræsentant for Marineforeningens Hovedbestyrelse havde FLOTTANS MÄN i Aar til sin smukke Julefest med Luciaoptog den 10. December indbudt Kommandør *G. de Lichtenberg* med Frue. Blandt de mange danske Gæster, der var indbudt af svenske Kammerater, saas ogsaa Marineforeningens Formand, Kommandør *Ipsen*. Dagen efter Festen blev FLOTTANS MÄNs nye Ejendom forevist ved en hyggelig og kammeratlig Frokost.

### Flytning af Marinestue

(Rettelse til Listen over Marinestuer i Dec. Nr. 1955.)

Kerteminde Marinestue er flyttet fra „Sølyst“ til Pavillon PAX.

†

## Mindeord over Konsul Immanuel Stuhr

Af *Marineforeningens Formand*.



Ved Konsul *Im. Stuhrs* Bortgang den 1. Januar d. A. mistede Marineforeningen en af sine markante Personligheder, en Mand, for hvem Marineforeningen var en Hjertesag og som han har viet en væsentlig Del af sit Livs Arbejde.

Det var naturligt, at *Stuhr* blev en af de førende i vor Forening i Kraft af sit varme nationale Sind-

delag, sin Kærlighed til og Interesse for vor Orlogslaade og til Søens Mænd, samt sine organisatoriske og agitatoriske Evner.

Han var i 1917 Medstifter af Aalborg Afdelingen og virkede som Formand i de første 12 Aar, fra 1920 til 1950 var han Medlem af Hovedbestyrelsen og tog Initiativet eller medvirkede til Stiftelsen af adskillige af de nørrejyske Afdelinger og deres Marinestuer. Med fuld Ret hædrede han — som endnu kun een af vore Rækker, Arkitekt *Marston* — med at blive udnævnt til Æresmedlem af Landsforeningen og Æresformand i sin Afdeling.

*Stuhr* satte en Ære i at være dansk og var stolt over at være Jyde, og han besad mange af Jydernes bedste Egenskaber, idet han var gavmild og gæstfri, myndig, handlekraftig og aarvaagen.

*Stuhr* havde i sjælden Grad Ordet i sin Magt, og han brugte det i det Godes Tjeneste til Opmuntring og Festglæde, til at vække Fædrelandsfølelse, til at hævde Danmarks Indsats som Sønation og til at tolke Sammenholdets Betydning og Kammeratskabets Værdier.

Men han lod ogsaa Handling følge efter Ord, han sparede aldrig sig selv, naar det gjaldt de Idealer, han kæmpede for, og han havde sine Meningers Mod.

Han var en trofast og hjælpsom Kammerat, betænksom mod dem, der trængte til Raad eller Daad, eller som han vilde glæde. Havde han gjort nogen Uret, søgte han gerne at raade Bod derpaa.

*Stuhrs* Skaberkraft og Initiativ og hans manende Ord har sat dybe Spor og vil vedblive at være til umistelig Gavn for Marineforeningens Formaal, og hans Minde vil leve længe iblandt os.

Ved Begravelsen, der fandt Sted den 6/1 fra Domkirken i Aalborg, bragte *Marineforeningens Formand* en sidste Hilsen til vort Æresmedlem fra Kammeraterne Landet over, og Flagene fra 6 Afdelinger blev sænket over Kisten.

*Paul Ipsen.*

## Æresmedlem af Marineforeningens Københavns Afdeling

Flagfabrikant, Grosserer *Johannes Ph. Weibach*, afgik den 10. December 1955 ved Døden efter længere Tids svær Sygdom, 63 Aar gammel.

Han havde gennem hele sit Liv ydet en stor national Indsats, skænket en Masse Flag og Faner til mange nationale Foreninger, bl. a. ogsaa til *Marineforeningen*, hvor han var Æresmedlem af Københavns Afdelingen. Han var Næstformand i Fæstningsartilleriforeningen, Oldermænd for Flag-, Kompas- og Sejlsmagerlauget, Bestyrelsesmedlem i Haandværkerforeningen, Hovedkomiteen for *Soldatens og Orlogsgastens Fond* samt Dybbøl Mølle.

*Weibach* var dekoreret med Ridderkorset, Dannebrogsmændenes Hæderstegn m. m.

Fredag den 16. December bisattes han fra Holmens Kirke under meget stor Deltagelse, efter Provst *Strunges* personlige og meget gribende Tale, blev Kisten baaret ud af Kirken af Bestyrelsesmedlemmer fra Fæstningsartilleriforeningen og Marineforeningen.

Indenfor *Marineforeningen*, som Fabrikant *Weibach* omfattede med stor Interesse og overfor hvilken han gennem en Aarrække havde været en virksom Støtte, vil hans Minde blive bevaret i dybeste Taknemlighed.

C. B.

ÆRET VÆRE DERES MINDE.

## Soldatens og Orlogsgastens Fond

Fondens Regnskab for 1954 udviser en Indtægt paa Kr. 3237,50; der er brugt Kr. 978,50 til Laan og Understøttelser, og Kr. 1512,67 er overført til Formue-Kontoen. Kapitalkontoen pr. 1/1 1955 udgjorde ialt Kr. 103.168,42. I Fondens Styrelse, hvis Formand er Redaktør *Aug. Pedersen*, Næstformand i Danske Soldaterforeningers Landsraad, er Marineforeningen repræsenteret ved *Næstformanden, Landssekretæren* og Lokomotivfører *Vald. Jørgensen*, Roskilde.

## Marineforeningens Telegramblanketter

Da Oplaget af Telegramblanketter var opbrugt, er der fremstillet en ny tilsvarende Blanket med Billede af Kongeskibet DANNEBROG.

Prisen paa Telegramblanketterne er nu Kr. 2,00 pr. Stk., og Afdelingerne opfordres til straks at sikre sig en passende Beholdning, ligesom man henstiller til flittigt Brug af denne smukke Marine-Telegramblanket.

Overskudet ved Salget af Blanketterne overføres til Marineforeningens Grundfonds filantropiske Formaal.

*Hovedkontoret* anmoder indtrængende om, naar der skrives fra Afdelingerne til Kontoret, Redaktionen m. v., at der da ikke foretages Sammenblanding af Sager af økonomisk Art, redaktionelle Sager og andre Foreningsspørgsmaal, da det vanskeliggør Sagernes Registrering.

## Flaadens nye Minelæggere

Af Kommandørkaptajn *S. S. Thostrup*.

Som Led i Vaabenhjælpen har USA i Sommeren 1954 med faa Ugers Mellemrum overdraget de to Minelæggere VINDHUNDEN\*) og BESKYTTEREN til Danmark. Forinden var Besætningerne under Ledelse af de designerede Chefer, Orlogskaptajnerne *I. Westergaard* og *N. F. Z. Jessen*, sendt til USA, saaledes at Kommandohejsningen kunde finde Sted som et Led i Overtagelsesceremonierne.

Efter Gennemførelse af Prøvesejladser samt indledende Instruktion og Træning af Mandskabet, afsejlede Skibene til Danmark og ankom til København henholdsvis 20. August og 3. September 1954.

Disse Skibes Opgaver bliver — som Typebetegnelsen angiver — at udlægge Minespæringer. Minevaabnet, der har gennemgaaet en rivende Udvikling i dette Aarhundrede, fandt udstrakt Anvendelse under Krigen 1914—18, men endnu mere intensivt udnyttedes det i 2. Verdenskrig, da Afstandsminer af mange forskellige Arter blev taget i Brug og videre udviklet som Supplement til de i Forvejen kendte Kontaktminer, og hvad Fremtiden angaar, synes Udviklingen paa ingen Maade at være gaaet istaa, tværtimod.

Ved Anvendelse af forskellige Minetyper, af hvilke mange kan gives forskellige Tændsystemer samt ydermere udstyret med variabel Forsinkelsesordning, kan Modforholdsreglerne mod Minevaabnet kompliceres betydeligt, og dette medfører, at Minespærringens Effektivitet og dermed dens Betydning øges.

Da de danske Farvandes forholdsvis læge Dybder og mange Snævringer frembyder gode Betingelser for Anvendelse af Minevaabnet, vil dette kunne faa stor Betydning for vort Søforsvar. Det vil i givet Tilfælde kunde bidrage til at beskytte vore Kyster og Havne mod Invasion fra Søen. Det vil ogsaa kunde bidrage til at skabe Dækning for de Ruter, som den livsvigtige Forsyningsskibsfart skal besejle, saaledes at Angreb mod denne fra Overfladestyrker og Ubaade vanskeliggøres.

Derfor betyder Tilgangen af VINDHUNDEN og BESKYTTEREN en særdeles velkommen Forøgelse til Flaaden, ikke mindst fordi disse Skibe især er egnede til Optræden i mere aabne Farvande, medens vore øvrige Minelæggere hovedsagelig er beregnet til Virksomhed ved Havne og i indre Omraader.

Oprindeligt blev VINDHUNDEN og BESKYTTEREN bygget som Landsætningsskibe af Typen LSM (Landing Ship Medium), d.v.s. beregnet til Transport af Tropper og Køretøjer m.v. og Landsætning heraf paa aaben Kyst under Invasionsforetagender. De var i denne Skikkelse forsynet med et rummeligt Vogn-dæk, og da dette i Forbindelse med en Ombygning af Skibet uden Vanskelighed kunne indrettes som Minelast, var det nærliggende at netop denne Skibstype blev valgt til det nuværende Formaal.

Efter Ombygningen har Skibene følgende Data: Displacement: 1200 Tons, Dimensioner: 63×10,7×2,9 m, Maskineri: 2 Dieselmotorer med 1500 HK., Fart: 13 Knob, Armering: 8 Stk. 40 mm Maskinkanoner i 4 Dobbeltaffutager og 6 Stk. 20 mm Maskinkanoner, og Fartøjerne er naturligvis udstyret med moderne Navigations- og Signalmateriel m. m.

\*) Se Forsidebilledet, U. D. No. 5. Okt. 1954.



Navnene paa de to nye Enheder har tidligere været benyttet i Flaaden. VINDHUNDEN har saaledes 5 Forgængere; den første af disse, en Galiot (1691—1721), deltog med Premierløjtnant P. Grip som Chef bl. a. i Tordenskjolds Angreb paa den svenske Transportflaade i Dynekilen i 1716. I indeværende Aarhundrede har Navnet tidligere været baaret af en Torpedobaad (1911—1935), som indgik i Sikringsstyrken 1914—18. Navnet BESKYTTEREN er ret nyt og har kun været benyttet een Gang tidligere (Inspektionsskibet B. 1900—1943, senere anvendt som Depotskib til 1950); men en ældre Form: BESKLÆRMEREN har været anvendt paa to Enheder, begge fra den store nordiske Krig.

Flaadens andre Minelæggere er LINDORMEN (600 Tons), LANGELAND (400 Tons) samt LOUGEN og LAALAND (hver 350 Tons). Disse Skibe er fortrinsvis indrettet til Etablering og Vedligeholdelse af kontrollerede Minespæringer, som alt efter den foreliggende Situation kan armeres eller desarmeres, og som derfor især er anvendelige til Havneforsvar og Lukning af indre Farvandsomraader. De kontrollerede Miner forbindes ved Hjælp af Kabler til en Søminestation, hvorfra Kontrollen udøves. Kabeludlægningen er derfor et nødvendigt Led i Spæringsarbejdet, og Minelæggerne assisteres i saa Henseende af særlig indrettede Kabelbaade.

Naar Talen er om Minevaabnet, er der to Forhold, som især maa holdes for Øje. For det første gælder, at Miner i et Søforsvar ikke kan være sig selv nok, thi selv den mest komplicerede Spærring kan ryddes, hvis den overlades til sig selv. Den maa derfor, baade under Etableringen og naar den er udlagt, bevogtes og støttes aktivt af slagkraftige Enheder, som kan imødegaa og forhindre fjendtlige Modforholdsregler, og som samtidig kan drage operativ Fordel af Spærringens Tilstedeværelse.

Dernæst maa man huske, at ogsaa Modstanderen kan anvende Miner. Erfaringerne fra 2. Verdenskrig viser tilfulde, at Minetruslen mod Skibsfarten i danske Farvande kan antage et betydeligt Omfang. Derfor maa en effektiv Minestrygerstyrke og en god Farvandsovervaagning være til Raadighed, men dette er et Problem for sig, som maaske kan berøres ved anden Lejlighed.

(SØFART).

## Med Søværnet til Prøvestenen

Giv en Sømand rum Sø og frisk Brise, og han vil som Kaptajn Barnstable i „Lodsen“ sætte en paa-lidelig Mand til Rors, pibe Mandskabet til Køjs, trække Nathuen paa og lade staa til. Men har Taagen lagt sig tung og tyk over et Farvand, hvor Grunde omslutter Skibet og paa alle Kanter truer det med Fordærv, da er han vaagen, raadsnar og resolut. Hans Øjne lyser, hans Kommando lyder skarpt og klart dér, hvor alt andet er mørkt og uklart.

Sjældent tæt havde Taagen en Lørdag Aften i September Maaned 1898 lagt sig over Københavns Inder-rhed.

Vi Rekrutter af 3. Fæstningskompagni havde haft Landlov fra *Prøvesten* og som sædvanligt roet gen-

nem „Hullet“ til Toldboden. Klokken var nu 22 30. Vi havde samlet os ved „Søndre Faldereb“, hvor vore Fartøjer, de 2 Barkasser og Travaillen, laa fortøjet; men man kunde ikke se en Baadlængde frem over Stævnen. Alle Fyr og Lanterner var usynlige, og af Lyd hørtes kun Dampernes ensformige Tuden, Sirenen hæse Brøl fra „Trekroner“ og „Middelgrundsfortet“s „Dynamitskud“.

Ved Nordre Faldereb“ laa en lille Minebaad, som skulde sejle Landlovsfolk hjem til Minekranen ved og Minestationen paa „Prøvesten“.

„Gaa om Bord!“ lød Kommandoen. Vore Landlovsbaade var hurtigt fyldte, og for at der ved denne Lejlighed skulde være lidt bedre Plads i dem end sædvanligt, fik nogle af os Tilladelse til at gaa om Bord i Minebaaden.

„Hal agten om Marinens Fartøj og giv Fangline om Bord!“, lød det igen. Det var snart gjort, og nu havde Chefen for Søminestationen paa „Prøvesten“, Kaptajn *Th. Topsøe-Jensen*, Kommandoen. Vi, der stod og sad paa Fordækket, fik Ordre til at lægge os fladt ned paa det udmærket spulede og kalfatrede Dæk.

„Kast los for og agter!“ — Skibstelegrafens ringede „Bak!“, og Dobbeltskruerne slog buldrende i Vandet. „Stop“ ringede det, „Halv Kraft frem!“ „Styrbord med Roret!“ — Rorgængeren slog Rattet rundt, Dampfløjten tudede, og Baaden gled langsomt ud i Taagen. „Styrbord støt!“ og afsted gik det langs Langelinie Nord paa gennem Inder-rheden.

Situationen var interessant og spændende, og der herskede fuldkommen Stilhed, kun af og til afbrudt af den kommanderendes: „Se godt ud, Ole!“ — „Se godt ud, Ole!“ gentog Udkiggen Ole. Et Smil lyste op paa vore Ansigter. Ole saa nemlig ikke godt ud.

Fra Sirenen, hvis Brøl lød nærmere og nærmere, hørte vi nu, at vi maatte være paa Højde med „Trekroner“. Roret blev lagt til Bagbord, og kort efter havde vi dens øredøvende Hysten ret ind fra Styrbords Side. — „Bagbord! Støt!“ og det gik mod syd.

Hidtil havde vi haft dybt Vand, men enhver af os vidste, at Dybden vilde tage af desto mere, jo nærmere vi kom de sydlige Forter. Adskillige havde endogsaa været med til paa mørke Aftener og ved stærkt Lavvande at løbe paa Grund ud for „Hullet“, hvor vi for øvrigt næsten altid „skrabede“ og af og til maatte i Vandet for at slæbe Fartøjet over. Vi blev derfor ikke synderligt forbavsede, da det kort efter lød fra Kommandobroen: „Tag Loddet op af Rummet!“ — „Tag Loddet op!“ — „Er Loddet klart?“ — „Klart!“ meldtes der fra Forstaven. — „Hiv Loddet!“ kommanderedes der. „Hiv!“ genlød det, og snart klang det gennem Taagen: „3 Favne“. — Saa sejlede vi lidt. — „Hiv igen!“ „Hiv igen!“ genlød det som et Ekko fra Manden med Loddet. — „2½ Favne.“ — „Hiv!“ — „2 Favne.“ „Igen!“ „1½ Favne.“ — „Hiv!“ „1¼.“ — „Stop.“ ringede Telegrafens. „Styrbord, haardt Styrbord!“ og Rattet snurrede rundt. — „Hiv Loddet!“ „1 Favne.“ — „Stop,“ kimede Telegrafens. „Styrbord, haardt Styrbord!“ og Rattet susede rundt. — „Hiv Loddet!“ „1 Favne!“ — Lynsnart fulgte Ordren: „Fuld Kraft Bak!“ „Hiv!“ — „1¼.“ — „1½,“ fulgte lidt efter. — „Stop,“ ringede det nede i Maskinrummet. — „Styrbord! Halv Kraft frem!“ — „2 Favne.“ — „Bagbord, støt.“ — Loddet blev stadig hevet, men vi holdt os paa 2—1½

Favn, og nogen Tid efter hørte vi en Klokke klemte bag Taagemuren. Lyden kom nærmere og nærmere. Man ringede med „Provosten“s Klokke for at vejlede os. Undertiden hørte Ringningen op, men saa klang den igen. Vi styrede efter den, idet vi dog stadig loddede Dybden.

Det varede ikke længe, før vi befandt os ud for Batteriet paa Fortets nordre Flanke, hvor Klokken hang, og kort efter stod vi gennem Havneindløbet og fortøjede ved „Bærmen“.

For første Gang havde vi Kystartillerister oplevet at være til Orlogs.

A. F. Bayer, 430/3 1898.  
i „Kystartilleribladet“.

## Erindring fra Tjenesten i Orlogsflaaden

Som Medlem af Aarhus Marineforening føler jeg Trang til at fremkomme med en lille Erindring fra min Tid i Søværnet under første Verdenskrig, og sidst og ikke mindst ved det sidst aflagte hollandske Flaadebesøg i København. —

Jeg var først paa Aaret 1918 udkommanderet som Radiotelegrafist med Fiskeriinspektionsskibet ISLANDS FALK, der paa det Tidspunkt, som her skal berettes om, var stationeret paa Færøerne, med den dygtige og med færøske Forhold kendte, nu afdøde Kaptajn S. V. Hansen (senere Lodsinspektør), som Fører.

Under vort Ophold i Thorshavn ankom en hollandsk Krydser HERZOG HENDRIK, ca. 7000 Tons med en Besætning paa ca. 400 Mand. — Denne Krydser skulde via Panamakanalen til hollandsk Ostindien for Afløsning i et Par Aar. Efter at have faaet Posten ombord samt faaet kompletteret Proviantbeholdningen fortsatte den sin Rejse vestover.

Der var nu gaaet det meste af et Par Dage fra den forlod Thorshavn, og ISLANDS FALK var gaaet til Kul- og Vandfyldning ved en Hulk i Kongshavn.

Paa Radiostationen blev der holdt konstant Lyttevagt, selvom Maskineriet ikke var i Sving, men skulde der blive Brug for Generatoren til Radiostationen, skulde der gives Besked derom til den vagthavende Maskinmester.

Alt gik sin rolige Gang med Hensyn til Paafyldningen, da jeg pludselig paa min Vagt blev kaldt af HERZOG HENDRIK, og umiddelbart efter sendte den SOS og anmodede om hurtig Hjælp, da den var kommet ud i en voldsom Orkan og havde mistet et Par Redningsbaade og Roret.

Jeg meddelte dette til Chefen, der straks gav Ordre til at svare, og Kulfyldningen blev sat op paa højeste Gear, alle Frigængerne blev beordret til Kulfyldning, og i Mellemtiden fik jeg Kontakt med Krydseren og meddelte denne, at vi kom til Assistance snarest.

Den opgav saa sin Position, og vi havde det meste af et Døgn for at naa ud til den.

Da vi endelig i den oprørte Sø naaede ud til den i Atlanterhavet, fik vi et dundrende Hurra af Glæde fra Hollænderne.

Sejladsen til Færøerne foregik kun langsomt, da Krydseren, for at holde Kursen, skiftevis maatte be-

nytte styrbords og bagbords Skrue, indtil vi naaede ind under Land, hvor en Ankerkæde blev sjækket ud, og vi foretog saa den fornødne Slæbning ind til Kongshavn efter veludført Bjærgning af Krydseren, og at der var Glæde blandt Besætningen paa Krydseren kan man sige sig selv, da alt var overstaaet.

Som en Anerkendelse for Assistanzen fik vi ombord paa ISLANDS FALK 1 Pose Tobak, 1 hollandsk Kridtpibe og nogle Cigarer, endvidere fik Radiostationen paa Fiskeriinspektionsskibet en Flaske Vin.

Senere ankom et Par hollandske Slæbebaade, der bugserede Krydseren til Stavanger, hvor den skulde i Dok, og herfra fik jeg Brev fra Krydserens Telegrafister, der takkede for Hjælpen og meddelte, at efter endt Reparation skulde Krydseren returnere til Rotterdam, saa Rejsen til Østasien blev ikke til noget denne Gang.

H. Rasch,  
RUR 8365,  
Tordenskjoldsgade 65, I,  
Aarhus.

## Rom-Traditionen i Englands Flaade

Gennem mere end 300 Aar er der blevet uddelt Rom til Mandskabet i den britiske Orlogsflaade — *Royal Navys* mange Skibe.

En Medarbejder ved „Demokraten“ i Aarhus har været ombord paa det britiske Hangarskib INDEFATIGABLE for at høre lidt om den gamle engelske Tradition, der er forbundet med megen Højtidelighed — iblandet med den engelske Humor. Han skildder den gamle Skik saaledes:

Den romproducerende Ø *Jamaica* i Vestindien var under spansk Herredømme indtil 1655, da Englænderne — dengang under Cromwell — erobrede den. Paa denne Maade fik Englænderne blandt andet Masser af Rom, som blev den almindeligste Drik ombord, fordi den kunde faas saa billigt. Efterhaanden som Tiden gik, var det kun Besætningen — og ikke Officererne — der fik Rommen. Det var dog ikke saadan, at Søfolkene kunde faa Rom hele Dagen igennem, kun en Gang om Dagen fik de et bestemt Maal Rom, som skulde drikkes paa Stedet.

ENGLÆNDERNE er et traditionsbundet Folk, og det er derfor heller ikke mærkeligt, at denne Tradition har holdt sig ned igennem 300 Aar. Ogsaa ombord paa INDEFATIGABLE holdtes Skikken i Hævd i Henhold til Reglementet. Hver Dag Klokken elleve hældes Rommen fra Lageret i Proviantrummet i et lille Fad, mens en Fløjtetone angiver, at denne Handling foretages. Dette Fløjtesignal betyder „Up spirits“ eller noget i Retning af „Frisk Mod“. — Klokken ti Minutter i tolv bringes Rommen i det lille Fad op i et Samlingsrum, hvor der møder een Repræsentant fra hver enkelt Messe i Skibet, idet de medbringer en Spand, der er fyldt med Vand. I Samlingsrummet staar et tomt Fad, som kan rumme ca. 150 Liter. Naar alle er mødt, Messerepræsentanterne, en Mand til at udskænke, en til at føre Regnskab med den udleverede Mængde Rom, og en Officer, der skal overvaage, at alt gaar rigtigt til, hældes Vandet fra Span-

dene ned i et Kobbermaal, som igen tømmes ud i det store Fad, hvorpaa der staar „Good bless the Queen“.

Nu anbringes det lille Fad med Rommen over det store Fad. — Det lille Fad er forsynet med en svær Laas, som Officeren har Nøglen til. Naar han har aabnet Laasen, hældes hele Romindholdet ud i det store Fad, hvorefter der røres rundt i Blandingen, der nu bestaar af 1 Del Jamaica-Rom og 2 Dele Vand, og denne Blanding kaldes nu for „Grog“. Det var imidlertid først i det 18. Aarhundrede, at en engelsk Officer, *Vernan*, fik gennemført, at Rommen skulde fortyndes af Hensyn til Mandskabet.

Det er nemlig nødvendigt at tynde Rommen kraftigt op, hvis ikke Orlogsgasterne skal blive syge, thi Rommen er meget stærk. Saaledes var en Sømand paa INDEFATIGABLE engang saa uheldig at tabe noget af den koncentrerede Rom ned paa sine Bukser; det trængte naturligvis igennem og brændte i Huden, saa han havde Ar endnu?

Naar Blandingen er færdigblandet, stiller Messerepræsentanterne sig i en Kø med hver sin Spand, idet hver siger, hvor mange Personer i hans Messe, der skal have Rom. Der udleveres dog ikke Rom til alle, Søfolkene skal være over 18 Aar for at faa Ret til en Romration. Og det er heller ikke alle, der vil have hver Dag. Listeføreren siger saa til Opøseren, hvor stort et Maal, han skal øse op. Og saadan for hver „Kunde“, hvorpaa disse gaar tilbage til deres Messer med Groggen.

Bliver der Rom tilbage i det store Fad, naar Udleveringen er færdig, bliver Resten smidt ud, for at Rommen altid skal være frisk, naar Mandskabet faar den udleveret.

Undertiden sker det, at Besætningen har gjort sig særlig bemærket, og Chefen eller en højere Myndighed som f. Eks. *Dronningen* kan da give Ordren „Splice the main brace“, hvilket oversat betyder: „Splejse Storebraser“ (ordret oversat: splejse (sammenflette 2 Tovender) Storebras, en vigtig Tovværksende i en Raasejlers Rig, et Udtryk som bruges, naar der skal være en ekstra Udsækning — dette sker bl. a. paa Dronningens Fødselsdag eller efter en haard Tørn o. l.

Fornylig klagede en af de engelske kvindelige Marinere over, at de aldrig fik udsænket Rom, naar de mandlige fik. Ved en bestemt Lejlighed havde de faaet udsænket Citronsaft i Stedet for Rom, da deres mandlige Kammerater fik Rom — Citronsaften var ganske vist lavet paa — Jamaica —men alligevel?

---

TÆNK —

han kendte ikke

## *Marineforeningens Glas!*

— de kan ogsaa bruges til Rom!

De kan bestilles paa

Hovedkontoret

---

## *Fra Søværnet*

### Store Krav til Orlogsgasten af i Dag

Den tredie af de Ministrygere, det danske Søværn modtager som Gave fra USA under Vaabenhjælpen, er nu kommet til Danmark. Det er EGERNSUND, der ligesom sine to Forgængere, AARØSUND og ALSSUND, er bygget af Træ, maaler 375 Tons Dødvægt og er ca. 45 Meter lang. Skibet har kostet omkring 4 Millioner Dollars at bygge. Der ventes 5 lignende Skibe fra USA, deraf de 3 i det kommende Aar.

EGERNSUND førtes hertil af Divisionschefen for denne Type Skibe, Orlogskaptajn *M. F. V. Krarup*. Dets Besætning er paa 4 Officerer og 34 Mand, som rejste fra København den 8. Juli og har gennemgaaet en omfattende Træning i USA i at sejle Skibet. Ved den afsluttende Eksamen, hvor de blev eksamineret af en Snes amerikanske Specialister, opnaede Besætningen højeste Grad, og det udtaltes, at det var den bedste Besætning, der nogensinde er set ved en saadan Prøve i USA.

Træningen foregik under Ledelse af et Hold Instruktorer og omfattede bl. a. Bekæmpelse af alle Beskadigelser og Ulykker, derunder Brand, Taage-navigering og nødvendige Forholdsregler, naar en Mand gaar overbord. — Vedkommende skal være samlet op inden der er gaaet 1½ Minut! Bl. a. skal en Mand ile til med et Gevær for at kunne skyde Hajer, en skal kaste Redningskrans, en anden en Line ud, og en skal springe i Vandet for at bjerge. Amerikanerne erklærede, at de aldrig havde set en Besætning, der var saa villig til at gaa i Vandet!

Danmark ventes i det kommende Aar at modtage 2 Korvetter, 5 Motortorpedobaade og 3 Ministrygere under Vaabenhjælpen fra USA.

---

### Forsidebilledet

er et Fotografi, der er taget i Februar 1955. Sandpumperen STOREBJØRN er for sydgaaende i Bomløbet i Københavns Havn. „Bommens Vagt“ paa *Hønsbroen* ligger øde og forladt, idet Overfarten til *Holmen* nu sker fra Toldboden til „Elefanten“, hvor en ny Vagthytte ses lige under Nyholms Hovedvagt.

Kaserneskipet FYEN ligger langs Sydsiden af „Elefanten“, og uden pa det ses Fregatten NIELS EBEBESEN. En britisk Motorkanonbaad er for udgaaende gennem „Nyt Løb“, og under den gamle Mastekran ses Fregatten HOLGER DANSKE og fortojet udenpaa denne igen Opmaalingskipet HEJMDAL.

Til venstre for Kasernens Nordfløj ses Kryolitselskabets S/S JULIUS THOMSEN i B. & W.s gamle Flydedok og bag denne B. & W.s nye Kontorbygning paa Refshalevej.

Mellem Fokke- og Stormasten paa Fregatten JYLLAND ses tilhøjre Søværnets Fenrikskole og bag denne igen Søværnets Sergent-, Korporal- og Mathskole paa *Margretheholm*, den tidligere Luftmarinestation.

# Fra Hav og Havn

## Kraftig Fornyelse af Danmarks Handelsflaade

Danmarks Handelsflaade (ekskl. Færøerne) har i 1955 haft en Brutto-Tilgang paa 36 Motorskibe paa tilsammen 159.300 Tons Brutto, heraf 8 Motortankskibe paa tilsammen 93.500 Tons. Der blev færdigbygget i Danmark for danske Redere 28 Motorskibe paa tilsammen 106.800 Tons, hvoraf 3 Tankskibe paa tilsammen 46.400 Tons, 1 Gastankskib paa 200 Tons og 5 Passagerskibe og Færger. I Udlandet blev færdigbygget 7 Motorskibe paa tilsammen 51.300 Tons, deraf 4 Tankskibe paa tilsammen 46.900 Tons Brutto.

Der blev fra Udlandet købt 1 Motorskib paa 1230 Tons Brutto.

Bruttoafgangen var 25 Skibe paa tilsammen 41.700 Tons Brutto, heraf 1 Tankmotorskib paa 5723 Tons.

Der forliste 2 Motorskibe af Træ paa tilsammen 496 Tons og blev solgt til Udlandet 21 Skibe paa tilsammen 39.200 Tons Brutto, heraf 1 Tankmotorskib paa 7715 Tons.

Der blev ophugget 2 Dampskibe paa tilsammen 2091 Tons, heraf 1 Passagerskib paa 1901 Tons.

Danmarks Handelsflaade (ekskl. Færøerne) af Skibe over 100 Tons Brutto er nu 658 Skibe paa tilsammen 1.723.000 Tons Brutto, heraf er Tankskibsflaaden paa 67 Skibe med tilsammen 535.000 Tons.

## Belønning for godt Sømandsskab

Minister *Johs. Kjærbo* overrakte den 13. December inden sin Rejse til Grønland Overstyrmand i Grønlandske Handel *Knud Erik Holst* et Sølvcigaretetui med Inskription som Tak for godt Sømandsskab.

*Knud Erik Holst* var i September paa Rejse med Motorkutteren SAVIK til Grønland, da Skibet kom ind i en Orkan, der sønderslog hele den opstaaende Rigning og skyllede to Mand af Besætningen overbord. De blev ved Overstyrmand *Holst's* resolute Handling atter bjerget ombord.

*Johs. Kjærbo* overrakte paa Direktør *A. W. Nielsens* Kontor Overstyrmanden Cigaretetuiet med nogle smukke Ord om godt Sømandsskab. Til Stede var de hjemmeværende Skibsofficerer og Grønlandske Handels Embedsmænd.

I de senere Aar er der sket et stort Antal Ulykker til Søs ved at Skibe er brækket over. I Aarene 1947—53 regner man med, at ialt 13 Skibe er forlist paa denne Maade med et samlet Tab af 122 Menneskeliv. Staalværkerne Verden over arbejder derfor nu af al Magt paa at finde frem til Fremstillingen af saa gode Kvaliteter Staal, at saadanne Ulykker skal kunne undgaas i Fremtiden.

Det danske Staalvalseværk i Frederiksværk, der har sine egne Forsøgslaboratorier, deltager i dette Arbejde, og Staalvalseværket har allerede opnaaet gode Resultater. Der har da heller ikke hidtil været et Tilfælde, hvor Skibe bygget af Staal fra Det danske Staalvalseværk er brækket over.

Faren for, at Skibene skulde brække over blev først

for Alvor et Problem, da man under Krigen gik over til at bygge helsvejste Skibe. Ogsaa i flere Tilfælde er der sket Brud paa helsvejste Skibe bygget efter Krigen, bl. a. paa flere af de meget store Tankskibe. For et Aarstid siden brækkede det 20.000 Tons store Tankskib „World Concord“ saaledes midt over i Det irske Hav. Det viser sig, at Faren for Brud er størst i kolde Farvande, og der maa i Dag stilles større Krav til Skibsbygningsstaalet end tidligere.

*Tordenskjolds* Lig maatte i sin Tid smugles ind i Holmens Kirke. Han døde som bekendt efter en Duel, og hans mange Misundere inden for Admiralitetet ønskede ikke, at han skulde have nogen ceremoniel Begravelse. En Nat blev hans Kiste baaret ind i Kirken, uden at nogen udenforstaaende var bekendt med det, og først 94 Aar efter sin Død fik han en Sarkofag paa Kong *Frederik den Sjettes* Forlangende.

I Holmens Kirke sidder en Mursten, der gentagne Gange er gaaet løs. Man har muret den til, men det har ikke hjulpet. Sagnet vil vide, at det er *Tordenskjold*, der vil ud at slaas, om ikke med Svenskerne, saa med andre af Rigets Fjender.

IRAN, ført af Kaptajn H. P. Jacobsen, og M/S HAIFA med Kaptajn K. V. Poulsen som Fører, afsejlede sidst i 1955 fra København for at laste i Hamborg for 100. Gang i Aar, hvorved de begge paa Hjemturen vil passere Kielerkanalen for 200. Gang.

Rekorden for Kielerkanalen er paa 230 Passager og indehaves ligeledes af et BP-Skib, GERDA SKAGBO, hvis Fører er Kaptajn J. V. Neergaard. I Fjor blev Kielerkanalen for første Gang i sin 60-aarige Historie i Løbet af et Aar passeret af samme Skib mere end 200 Gange, idet GERDA SKAGBO opnaaede 211 Passager, og i den Anledning afholdt Kielerkanalen store Festligheder.

Rekorden i Aar paa tilsammen 630 Passager er saa meget desto mere bemærkelsesværdig, naar man tager i Betragtning, at ingen andre end BP's Baade hverken i 1954 eller 1955 har haft over 100 Passager, Besætningerne har haft fri i alle Højtiderne, og ingen af Baadene har udelukkende sejlet paa Hamborg, men samtidig foretaget mange indenrigs Rejser.

Skibene laster Benzin og Gasolie ved det moderne BP-Raffinaderi i Hamborg og lossere Lasterne i forskellige danske Havne, hvor der er BP-Installationer. Disse tre Baade alene har i Aar hjembragt over 180 Millioner Liter.

## Foreningen til Søfartens Fremme

har til Formand efter afdøde Kontreadmiral *E. M. Dahl* valgt Kommandør *Gustav Paulsen*. Kommandøren, der er Chef for Søværnets Officersskole, er cand. polyt. og har været Fører af Ø.K.s M/S PANAMA, han maa saaledes siges at have mange Forudsætninger for at føre Søfartens hæderkronede Oplysningsforening videre ad de nye og lovende Veje, denne Forening har arbejdet efter i de senere Aar.



## Forenings Meddelelser

Frederiksberg Afd. indviede 1/10 efter Flytning til Oscar Davidsen sin Marinestue ved en hyggelig Torskespisning; blandt Talerne maa nævnes Marineforeningens Formand, Chefen for Flaadestationen, KD Greve, Afd.sformanden, Raadmand Petersen og Værten, Direktør Svensson.

Esbjerg Afd. afholdt Torskegilde med Bal den 8/10, der var kun mødt 40 Deltagere, og Sekretæren skriver, at Medlemmerne kan ikke være bekendt at møde i et saa ringe Antal.

Aarhus Afd.s Medlemmer med Damer deltog sammen med Kvindelige Marinere i Depotskibet ÆGIRs Marinebal i Aarhus Koncertpalæ den 15/10, den vellykkede Fest havde samlet 250 Deltagere. Den paafølgende Dag var der arrangeret Rundtur med Besøg paa Bryggeriet Ceres for en Del af Besætningen, og Dagen sluttede med Aftensmad og kammeratlig Samvær i Marinekahytten.

I Aarhus Afd.s Haløj Serie 4, blev Nr. 49 — 37 — 31 udtrykket som Vindere.

Vordingborg Afd. holdt Genfs. 26/10, Afd.sformanden mindedes de 4 i Aarets Løb afdøde Medlemmer: Blikkenslagern. Alb. Jensen, Lods H. Spenner, Lokomotivf. C. M. Madsen og Brødrforhandl. Johs. Jensen. Beretning og Regnskab godkendtes, Valgene var Genvalg, og derefter blev Planerne for en „Ulkeaften“ i Januar drøftet.

Roskilde Afd. samlede Kammeraterne med Familie til Ande- og Gevinstspil 1/11.

Odense afholdt Andespil 2/11 og Kammeratskabsaften 8/11, begge Aftener paa „Trafikken“.

Struer Afd.s Medlemmer samledes 6/11 til Fest i Anledning af, at Admiral Carstensens Mindebøger under højtidelige Former blev overrakt hjemsendt Orlogsgast Edmund Krogager af Medlem af Hovedbestyrelsen, Købmand Skaaning, Ringkøbing. Aftenen sluttede med Dans.

Aalborg Afd. afholdt Gaase- og Andespil 8/11 — efter Spillet var der Dans paa Dækket.

Kongens Lyngby havde samme Aften nøjagtig tilsvarende Program som Aalborg Afd. — og ogsaa her var der god Tilslutning.

Marineforeningens Skyttelav, København, samlede Medlemmerne til Gule Ærter i Søfolkenes Mindehotel den 8/11. Efter Skafningen vistes Rederiet Lauritzens interessante Film: *Fra Skibsdreng til Kaptajn*.

Helsingør Afd. fejrede 12/11 sin Stiftelsesfest ved en Sammenkomst paa Hotel SKANDIA. Efter Spisningen blev der danset.

Aarhus Afd. samledes 12/11 til Manneaften paa Marinekasernen, hvor Afd.sformanden uddelte Aarets Sølvbøger til en Orlogsgast, der havde udvist eksemplarisk Opførsel, det blev i Aar vpl. Harry Larsen. Præmievinderen blev opfordret til straks at indmelde sig i Afdelingen, det havde den første gjort, og han var nu Kasserer i Afd. Den fung. Stabschef, OK A. Grønbæk, sluttede med at overrække 7 Trøstpræmier til de „næstbedste“ Orlogsgaster, et Eksp. af Bogen

Anders Lassen, *En dansk Soldat*. I Festen deltog ogsaa Kammerater fra den nystiftede Afdeling i Odder.

Frederiksberg Afd. havde arrangeret Bancospil 12/11 med meget fine Gevinster.

Københavns Afd. afholdt Andespil med paafølgende Dans paa Dækket den 26/11.

Nykøbing F. havde Torskespisning 17/11. Et af Medlemmerne, den 83-aarige Skomager Christian Pedersen, spadserede Turen fra Væggerløse til Nykøbing — 11 km — uden Anstrengelse for at deltage i Torskegildet. Den lange Tur havde givet god Appetit, og den gamle Orlogsgast var en af de livligste ved denne kammeratlige Sammenkomst — i Sandhedens Interesse skal dog oplyses, at Pedersen kørte hjem; man skal aldrig overdrive.

Københavns Afd. afholdt Foredragsaften 1/12, hvor Orlogskaptajn P. Berthelsen afsluttede sin Foredragsserie om *Security*, (Kontraspiration) — efter Foredraget afholdtes „kammeratlig Julesjov“.

Kerteminde Afd.s traditionelle Juleskafning fandt Sted 3/12 i den nyindrettede Marinestue i PAX. Der afholdtes Lotterispil over medbragte Pakker, Overskuddet — Kr. 124,00 — gik i Hjædpkassen, hvis Indhold uddeles hvert Aar til Jul til trængende Kammerater.

Svendborg Afd. samlede sine Medlemmer med Damer til en vellykket Fest 3/12 i Marinestuen. Afd.sformanden indviede en meget smuk forchromet Minebøsse med Flagstang paa en nydelig Teaktræs fod.

Den smukke Gave var skænket af Smedemester Corfitzen, og Foden var udført og skænket af Poul Hansen, begge gode og interesserede Kammerater. Minebøssen gik Bordet rundt og indbragte paa denne Aften Kr. 34,50, som skal anvendes til Køb af et nyt Flag. Der blev sluttet med en lystig Dans.

Marineforeningens Skyttelav, Kongens Lyngby, fejrede 3/12 sin 10 Aars Stiftelsesfest ved en hyggelig Sammenkomst med Damer paa Fortunen, og Aftenen sluttede naturligtvis med Dans.

Aalborg Afd. havde Medlemsmøde 6/12, hvor en gammel Sømand fortalte om Oplevelser med de store Sejlskibe paa de syv Verdenshave for 35 Aar tilbage.

Roskilde og Odense Afd. afholdt begge Medlemsmøder 6/12.

Helsingør Afd. holdt Juleandespil i Marinestuen 15/12, foruden smækfede Ænder var der to Ekstraspil om 1 Frokostkurv med 1 And som Tilgift.

Kongens Lyngby arrangerede 15/12 en interessant maritim Oplysningsaften, hvor Kommandørkaptajn K. Hertz talte om *Motortorpedobaade*, hvorpaa der vistes nogle amerikanske Marinefilm.

Aarhus Afd.s store Julefest fandt Sted 26/12 i Restaurant Klostergaarden. Først var der Juletræsfest og Børnebal, og Kl. 21 30 begyndte Juleballet for de voksne.

Afdelingen har optaget tidligere Maskinelev i Søværnet (1947) Erik J. D. Andersen som korresponderende Medlem, idet Andersen er bosat i Mangakino i New Zealand, men fortsat ønsker at vedligeholde Forbindelsen med Danmark, ikke mindst en national og kammeratlig Forening som Marineforeningen.

Roskilde Afd. mødtes til den traditionelle Juletræsfest paa Hotel Prinsen 28/12. Der var Juletræ og kunstnerisk Optræden og til Slut et fornøjeligt Julebal.



Assens Afdelingens Æresmedlem og tidligere mangeaarige Formand, Fabrikant *A. Poulsen*, begravedes den 7. December. *Poulsen*, der i sin Ungdom havde sejlet til Orlogs som Maskinmester, omfattede Marineforeningens Arbejde med megen stor Interesse, og han har gjort en stor Indsats for Afdelingens Liv og Virke. Som Formand søgte han altid at samle saa mange Medlemmer som muligt under kammeratlige og hjertelige Former, og han vil længe blive savnet i Assens Afdelingens Midte. Ved Begravelsen paraderede Flaget, og mange Kammerater havde givet Møde.



*Mariager* Afd. har mistet en gammel Gast, Savskærer *Peter Laurssen*, kaldet „Peter Jyde“ fra VALKYRIENS Togt til Østasien i 1899. En god Kammerat med stor Interesse for Marineforeningen er gaaet bort. Afdelingens Flag blev sænket over den gamle Orlogsgasts Grav.

*Svendborg* Afdelingen har i 1955 mistet følgende gode Kammerater:

I Julen 1954 forliste Styrmand *Eghof* i Nordsoen. I Januar døde Installatør *Wm. Egel* og Restauratør *F. Pedersen*. I Februar afgik Skibsfører *N. P. Nielsen* ved Døden. I Maj døde Skibsfører *Chr. Kellermann* og Navigationsskoleforstander, Translatør *L. Rasmussen*. Afdelingens forhenværende Formand, senere Æresmedlem, Havnefoged *Fritz Jensen* og Farvehandler *P. Torbensen* døde i Juni. Kasserer *H. T. Frederiksen* døde i August, og i September afgik Restauratør *M. Jensen* ved Døden.

Ved en beklagelig Misforstaaelse har disse gode Kammeraters Bortgang ikke tidligere været omtalt i Medlemsbladet.

*Varde* Afd.s ældste Medlem og Æresmedlem, *Jørgen Aasberg*, blev begravet 27/10, Flaget paraderede ved Kisten, som blev baaret til Graven af Marineforeningskammerater. Afdelingsformanden bragte en sidste Hilsen til den afdøde Kammerat.

*Struer* Afd. har ved Fisker *P. Meldgaards* Død mistet et Medlem, der har været med fra Stiftelsen i 1942. *Meldgaard* havde været med VALKYRIEN i Dansk Vestindien, da disse Øer blev overdraget til U.S.A. Ved Begravelsen paraderede Flaget, og Afdelingsformanden udtalte nogle smukke Mindeord.

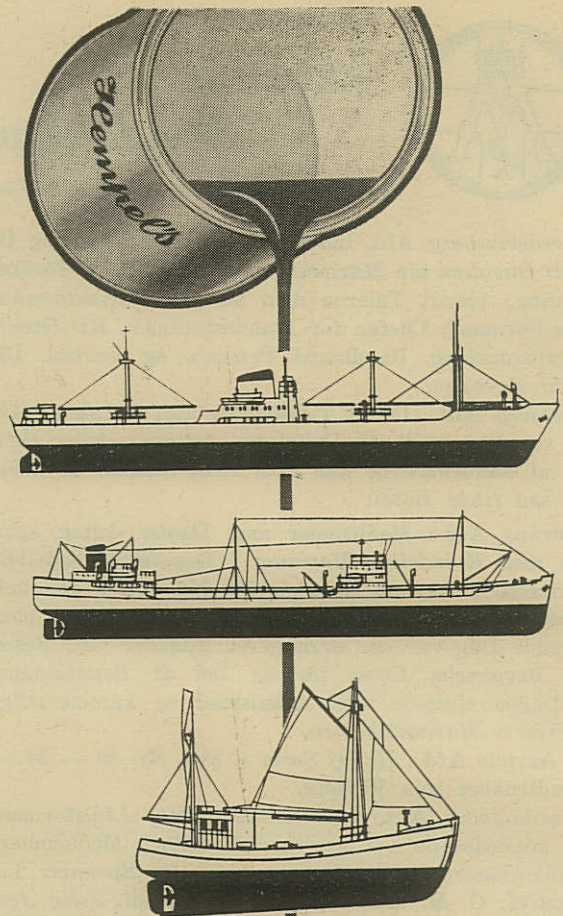
*Svendborg* Afd. har mistet to gode Kammerater ved Kasserer *Tommas Frederiksen* og Skibshandler *G. Kaas Hansens* Død. Ved begge Begravelser mødte Afdelingsbestyrelsen med Flaget, og der blev henlagt Kranse.

ÆRET VÆRE DERES MINDE.

### Tak

Min hjerteligste Tak til alle indenfor *Marineforeningen* for Deres Andel i den smukke Sten, der blev rejst paa min Mand, Kaptajn *Chr. Olsens* Grav paa Hornbæk Kirkegaard.

Venligst  
*Poula Olsen.*



## Hempels FRA MAÛT TIL KØL

Hempel's skibsfarver er de mest vel-egnede, mest holdbare, bedst beskyttende - og dem, der giver de smukkeste resultater.

Hempel er en af verdens største bundfarvefabriker, og Hempel's skibsfarver fås i alle større havne verden over.

*J.C. Hempels Skibsfarve Fabrik A/S*

AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842



## ✧ Marineforeningens Kalender ✧

Aarhus Afdelingen afholdes kammeratlig Aften i „Kahytten“ den 2den Torsdag i hver Maaned.

Mandag 23. Januar Kl. 19,30 Besøg paa Bryggeriet CERES for Medlemmer med Damer. Efter Besøget selskabeligt Samvær i Marinekahytten.

Roskilde Afdelingen afholder Keglespil hver Mandag Aften paa „Roarslund“.

Helsingør Afd. afholder Torskegilde i Marinestuen Tirsdag den 24. Januar Kl. 18,30.

Frederiksberg Afd. har Skytteaftener hver 2den Torsdag i Maanednen.

Aalborg Afd. afholder Sæsonskydning den 2. og 4. Mandag i hver Maaned.

Kongens Lyngby Afd. afholder Generalforsamling i Marinestuen i „Lottenborg“ den 3/2 1956 Kl. 20,00.

## ✧ Marineforeningen gratulerer ✧

16/11: Taxa-Vognmand *Charles Petersen*, Esbjerg, 60 Aar.

21/11: Nr. 99, *Niels Henrik Nielsen*, Kongens Lyngby, 60 Aar.

21/12: *Chr. Oluf Madsen*, Kongens Lyngby, 60 Aar.

3/1: Nr. 130, *Charles Jensen*, Kongens Lyngby, 60 Aar.

## LIDT HUMOR

Issituationen kan efter „Svendborg Amtstidende“'s Opfattelse udvikle sig saaledes i Aar:

I Vintertiden: Sjapis — Grødis — Tallerkenis — Drivis — Pakis — det begynder at knibe for mindre Skibe — Fastis — Lillebjørn kommer.

I Sommertiden: Flødeis — Ispinde — Is-Creme — Is-Vafler — Svalebajer til Rejer — Iskold Snaps, haps! — Glatis — Storebjørn i Anmarch!

En gammel Sømand var tilfældigt en Søndag havnet i Kirken under Højmessen. Ikke uden Samvittigheds-kval lyttede han til Præstens Udlægning af Dagens Tekst, og da denne begyndte at sammenligne Synderen med et Skib i Havsnød, blev han levende interesseret.

„Bølgerne bryder over Vraget,“ tordnede Præsten, „Sejlet er revet i Laser, Masterne er knækket, Roret er tabt, og Skibet driver nærmere Klipperne. Findes der da intet — ja, jeg spørger, findes der da intet i hele denne Verden, som kan frelse det ulykkelige Skib?“

Nu kunde vor Sømand ikke holde sig længere. Han satte begge Hænder for Munden og prajede af sine Lungers fulde Kraft:

„Saa lad dog Ankeret gaa, din Landkrabbe!“

(Orlogsposten)

En ofte hørt Spøg —

Samtlige danske Marineforeninger har meddelt Hæren, at man i det lange Løb finder det utaaleligt at afholde Generalforsamlinger. Fra og med Dags Dato vil der i Foreningerne udelukkende blive afholdt Adminalforsamlinger.

(At tænke sig)

## Forhøjelse af Priserne paa Marineforeningens Glas

(Rettelse til Prislisten i Dec. Nr. 1955.)

Fra Leverandøren af de smukke Marineforeningsglas, Ove C. Bjerregaard, er modtaget Meddelelse om, at der har fundet en mindre Prisstigning Sted.

Marineforeningens Glas forhandles nu til følgende Priser:

Ølglas Kr. 6,50

Vinglas „ 4,—

Snapseglas „ 3,50

eller Kr. 14,— for et helt Sæt.

Bestilling kan fortsat afgives til Hovedkontoret, og det maa meget anbefales at benytte disse Glas som Gaver, Præmier o. l.

<p style="text-align: center;"><b>AALBORG</b></p> <p style="text-align: center;"><b>BERG KNUDSEN'S</b></p> <p>SLAGTERFORRETNING SKIBSPROVIANTERING</p> <p>Korsgade 28 — Telefon 2592 — Aalborg</p>	<p style="text-align: center;"><b>VILLY KYST</b> GLARMESTER</p> <p style="text-align: center;">Tlf. 6 96 96</p> <p>Tordenskjoldsgade 3 — Aarhus</p> <p style="text-align: center;">Aargang 8968/1928</p>	<p style="text-align: center;"><b>BORNHOLM</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Skibsproviantering</b></p> <p style="text-align: center;">John Hintzes Enke · Rønne</p>
<p style="text-align: center;"><b>Aalborg Sømandshjem</b></p> <p><i>Hyggelige Restaurationslokaler og god Mad</i> Teglgaardshaven Tlf. 1986 <i>Nymonterede Værelser m. rindende Vand</i></p>	<p style="text-align: center;"><b>Aarhus Maskinfabrik</b></p> <p style="text-align: center;">Telf. 3 67 44</p> <p>KRANER — GRAVEMASKINER OG TRANSPORTANLÆG</p>	<p style="text-align: center;"><b>Alfred Th. Haagensen</b></p> <p>JUVELER, GULDSMED &amp; GRAVØR St. Terv 8 Telf. 270</p> <p style="text-align: center;"><b>Simon Madsen</b> RØNNE</p>
<p style="text-align: center;"><b>AARHUS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Aarhus „Artol“ Renseri</b></p> <p style="text-align: center;">Telf. 3 00 80</p>	<p style="text-align: center;"><b>All vedr. elektrisk Installation</b></p> <p>(Speciale: Skibsinstallationer)</p> <p>Reparationer af enhver Art Radio · Ekkoled · Dynamoer · Motorer</p> <p style="text-align: center;"><b>Johs. Højholt Sørensen</b></p> <p>Dynkarken 10 v/ Aarhus Havn. Tlf. 3 20 71</p>	<p style="text-align: center;"><b>ESBJERG</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Claus Sørensen</b> Esbjerg</p>
<p style="text-align: center;"><b>ANNONCER</b></p> <p style="text-align: center;"><b>„UNDER DANNEBROG“</b></p> <p style="text-align: center;">Amaliegade 22 København K Central 611</p>	<p style="text-align: center;">A/s <b>Aarhus Flydedok</b> <b>og Maskinkompagni</b></p> <p style="text-align: center;">Tlf. 3 40 00</p>	<p style="text-align: center;"><b>H. J. Christensen &amp; Søn</b></p> <p>VAADBINDERI OG TOVTØRRERI ESBJERG</p> <p style="text-align: center;"><b>Esbjerg Skibshandel</b></p> <p style="text-align: center;">v/ Harald Nielsen Ny Havn Tlf. 2198</p>

**Hotel »Spangsberg«**Mødested for Marineforeningens  
Medlemmer

ESBJERG Tlf. 1753 - 1754 - 1755

**Jensen & Lauridsen**

Skibsbyggeri

ESBJERG TLF. 2053

**FREDERICIA**

Den „Folkelige Forsamlingsbygning“

»Fremad« Tlf. 85 - Vald. Pedersen

God Mad — Billige Priser

**FREDERIKSHAVN**


**KOKS**  
**CINDERS**  
**KUL**  
**M. LAURITZEN & CO.**  
TELEFON 64-FREDERIKSHAVN

**ELECTRA 1/2**

Elektroinstallatørfirma

Danmarksgade 38 Frederikshavn Tlf. 239

**KUL**

Fa. PETRY OLOOS &amp; CO.

Telefon 150 Telgr.-Adr.: Cloos

**Johan Damsgaard**

Kolonial &amp; Skibshandel

Tlf. 63 Frederikshavn

**P. CONRADSEN**

Teknisk Maskinforretning

SKIBSARTIKLER — OLIE Tlf. 900

**Einer Sørensen**

STEVEDORE

Havnegade 11 Telf. 932 Frederikshavn

**FYN**

AKTIESELSKABET

**SVENDBORG****SKIBSVÆRFT****Carl Antonsen**

Guld- og Sølvmed

**N. Due-Petersen**

&amp; Kryger INGENIØRER

Telf. 118 (3 Ledn.) Svendborg

**HIRTSHALS****Hirtshals Fiskeauktion**

N. O. Jensen Tlf. 34 Privat 54

Telegr.-Adr.: Fiskeauktionen

Sig det med Blomster

»VIOLA« Telf. 74

**Søren Løth & Sønner**

Hummer- &amp; Fiskeeksport

Tlf. 24-22 Telegr.-Adr.: Løth

**Carlsen & Aaens Vaadbinderi**

Hirtshals — Tlf. 180

VAAD - TRAWL OG TOVVÆRK

Hurtig Reparation

**Levorsen & Jørgensen**

Lys - Kraft - Skibsinstallation - Ekkolod

Betjening Dag og Nat — Tlf. Hirtshals 11

Marine! Aflæg et Besøg paa

**SØMANDSHJEMMET**

A. SAMUEL TLF. HIRTSHALS 37

**HORSENS****Horsens Sølv****KOLDING****Kolding Rugbrødsfabrik**

P. B. KLAABORG

Telf. 568 - 569

**NYKØBING F.****Sparekassen**

i Nykøbing p. F.

**Nykøbing F. Bryghus**

Lager og Pilsner

**NYKØBING M.****MORSØ STØBEGODS**

Nykøbing Mors

AKTIESELSKABET

N. A. CHRISTENSEN &amp; CO.

Kongelig Hofleverandør

**RANDERS**

AKTIESELSKABET

**Bryggeriet »Thor«**

RANDERS

**Chas. Mortensen**

SEJL, PRESENNING, FLAG OG

TELT FABRIK

Randers Telf. 529

**SILKEBORG**

Gamle Marinere mødes i Marinestuen

AKTIESELSKABET

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGN.

Vestergade 26 Tlf. Silkeborg 68

**SKAGEN****Oscar Skougaard**

Aut. Installatør

Tlf. 345

Skibsradio, Sendere og Pejleanlæg

**Sejl, Flag og Presenninger**

Sejlmager Alex Jørgensen

Skagen Tlf. 423

**Marinestuen anbefales**

KARSTENS HOTEL - Telf. 21

**SKIVE****Harald Espersen** Frederiksgade 5

Statsaut. Installatør — Ing. M. I. K

Radio-Apparater Elektriske Anlæg

**SØNDERBORG****Sønderborg Andelsmejeri**

Telf. 61 — 487

**THYBORØN****Thyborøn Fiskeauktion**

v/ Albert Steen

Telf. 57

**VEJLE**

A/S VEJLE MÆLKEKOMPAGNI

Vedelsgade 85 Tlf. 335 - 336

Udgivet af Marineforeningen. Redigeret af G. Honnens de Lichtenberg.  
Hovedforeningens og Bladets Kontor: Havnegade 55, København K.,  
Kontortid dgl. 13—16, Lørdag undt. Telf. Palæ 2886. Postkonto Nr. 1608.  
Annonceekspedition: Amaliegade 22, Kbhvn. K., Central 611, Postkonto 3253.

Heydes Bogtrykkeri — København K.

MEMBER AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER