

UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR
SØVÆRN OG SØFART



1

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. Fyllum, 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 frembævede 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 udstraktes 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 sagsyndig 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 »Ulf Sund« 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

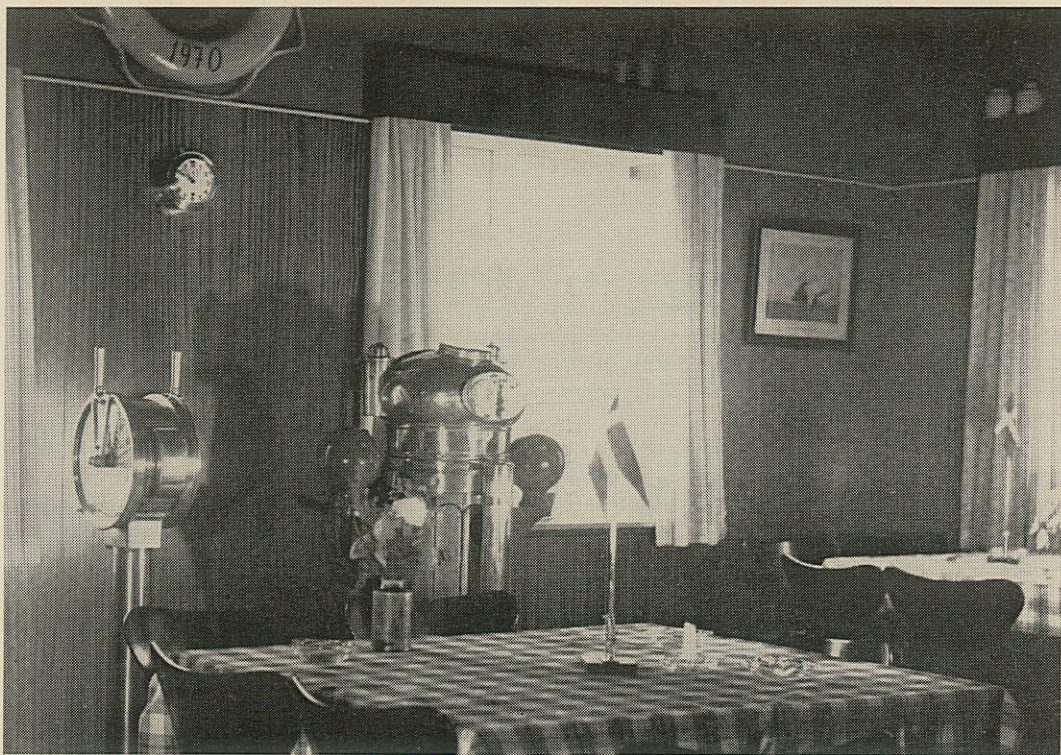
SUENSON« lykkedes det at skaffe nathus med kompas, og fra en ophugget Ø.K.-båd fremkom rat og maskintelegraf, således at man havde de vigtigste komponenter i en marinestues centrale afsnit: kommandobroen. Denne blev af et medlem bygget som et skibsdæk, der ligger hævet lidt over lokalets gulv.

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 Marineforeningens landsformand et billede af fregat-

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





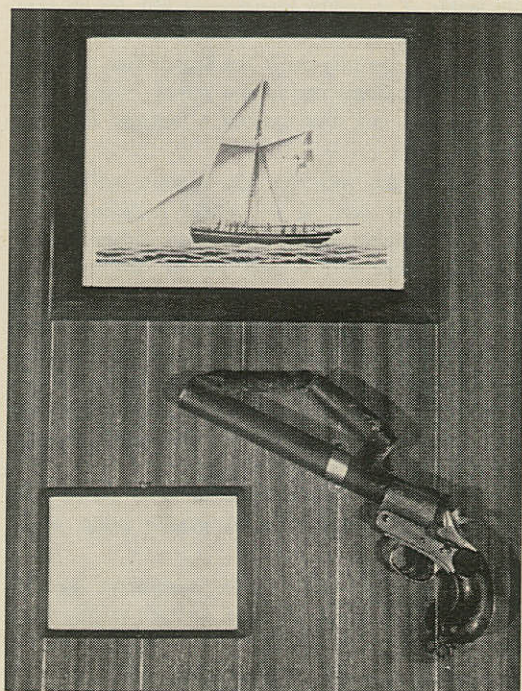
Parti fra kommandobroen i den nye marinestue i Stege.

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.

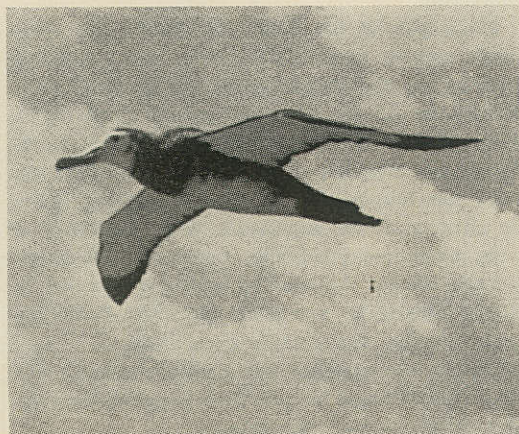
Yderligere lavede vi tobakspunge af svømmefødderne, og når man fjernede slimhinderne af næbbene, fik man en karakteristisk souvenir, der bl.a. benyttes til håndtag på spadserestokke.

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 puskede. Så skrabe 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.



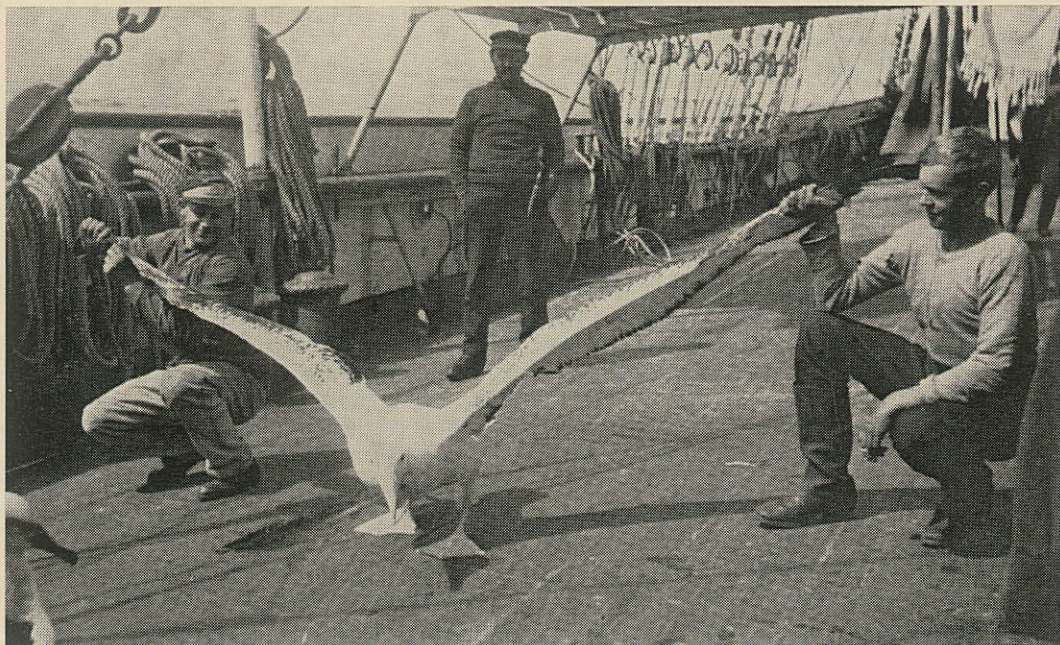


Foto Aage Brettschneider.

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 familieførgelse, ikke ville kunne klare kampen for tilværelsen, hvis det ikke netop ynglede 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 vandring.

Maritim filateli

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 MINIA-TUREARK, 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 »Maggas 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 frkering 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 skonnert CORNWALL fra den danske 1970-serie.

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

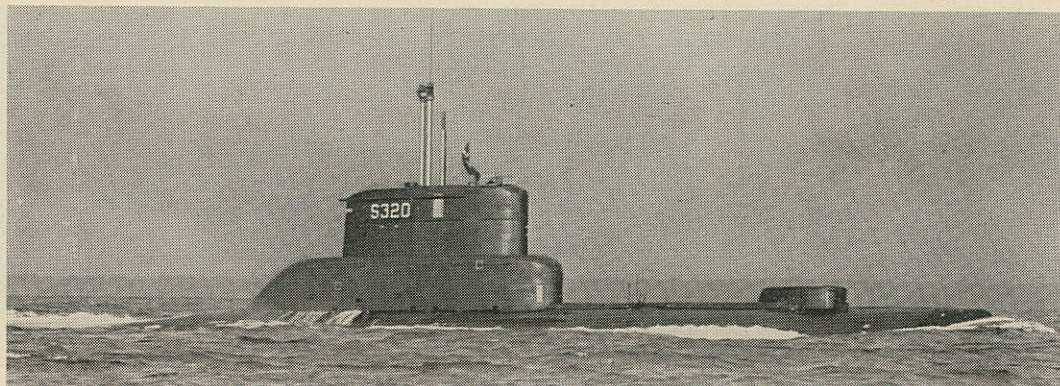
Sjette del: »Cross Channel, River & Lake, Passenger Ships« (60 sider) viser mærker fra alle lande med motiver af skibsfartens små hjælpetropper.

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 personellet. 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 kaptajnøjntant 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.

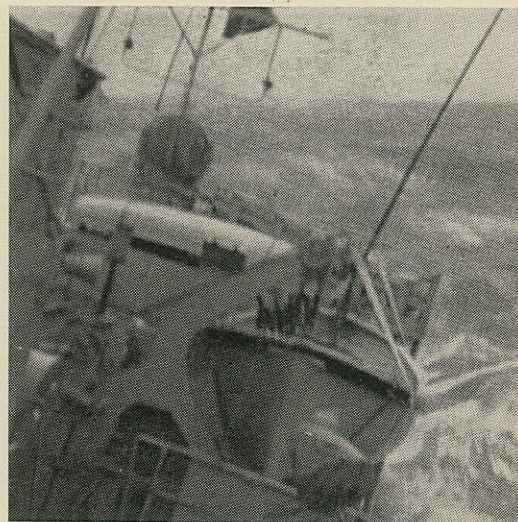
Et antal nye uddannelsesplaner er sat i kraft inden for Søværnets skolevirksomhed. Andre skoleordninger er under revision, og der arbejdes på forskellige nødvendige omlægninger – bl.a. på grund af reduktionen i tjenestetiden. Der er lagt meget arbejde i at udarbejde planer for efteruddannelsen som led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

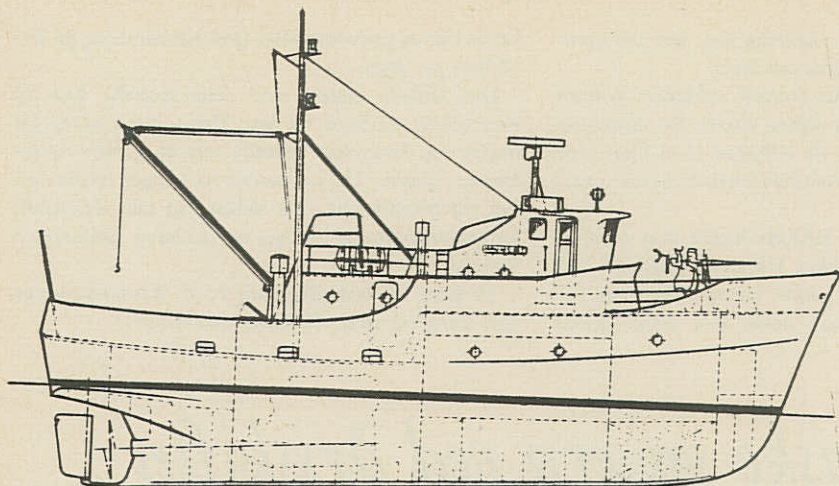
I det store og hele har søværnets personelstyrke holdt sig uændret, men der har vist sig tendens til svigtende tilgang. Man er ved at forberede modforanstaltninger, for at det ikke skal gå ud over beredskabstjenesten.

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 Marinestation 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 værnstabene 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 bemandingsstruktur, 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 minelæggeren 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 vejforandring

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. luftpuddefartøjer 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 styrmænd. 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 styrmænd 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 forureningsforselser 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 indstætter til 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 skibsværfternes 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 tonnagen.

Slut med svenske fyrskibe

I den nærmeste fremtid vil fyrlyampen 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 anlægsgudgifterne 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, dydbomber, 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 pengebeløb.

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, rødspættefilét 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 – Dametur »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 admiralfor-samling 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. Bønne-lykke, 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 eenstemmigt 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. Fyllum, bliver 70 år den 30. marts. E. D. Fyllum 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. Fyllum 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 kontingentoprævningen 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, sejlmagermester 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 Masefields 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 mexicanske 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.

Verdamme 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 billedreportage 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 Årbog 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 kadrejøre og bombådsmand. 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 amerikanske 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 skibsportrætter 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 altting 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. Worcester, 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 lækkerbidsk. 90 s., HK \$ 30,00, Vetch and Lee, Hong Kong. Fås også hos Høst & Son, København.

Longtude

Den årlige publikation med undertitel »Tidskrift från de sju haven« er kommet for sjette gang med sit fornemme billedmateriale og sine søre artikler, blandt hvilke kan fremhæves en afhandling om barkskipets 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. Otte af kapitlerne er helliget speciel 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.

