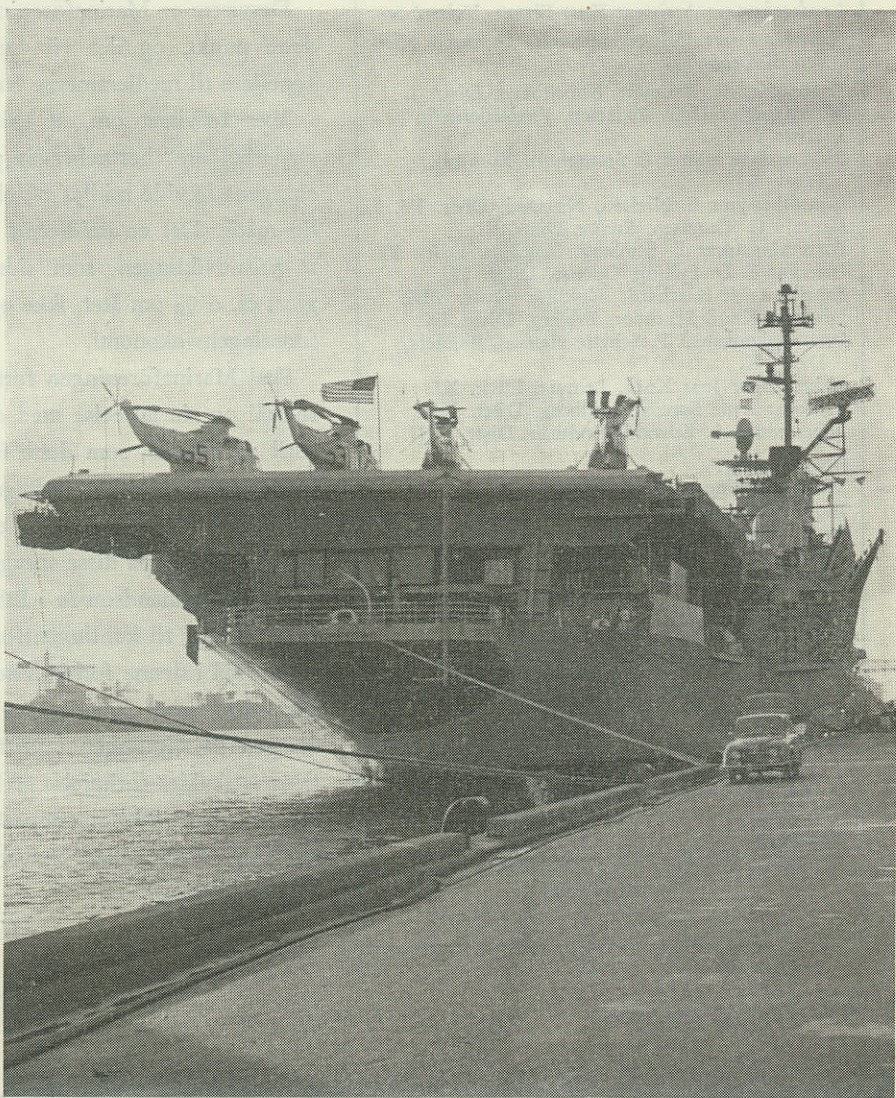


UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR
SØVÆRN OG SØFART



57. ÅRGANG
MAJ 1970 NR.

2

MARINEFORENINGEN



Æresformand Hans Majestæt Kong Frederik d. IX

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

Hovedbestyrelse:

Formand: Kommandørkaptajn K. Hertz, København.

Næstformand: Underdirektør Svend Worm-Petersen, København.

Landseksretær: Assistent Kurt Flatau, København.

Hovedkasserer: Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, København.

Boghandler O. Reumert, København, Distr. I.

Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk, Distr. II.

Blikkenslagermester I. Strangholt, Roskilde, Distr. III.

Kontorbestyrer E. Nielsen, Næstved, Distr. IV.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.

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

Fabrikant M. Burchardt, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

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

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig, Distr. XI.

Taksator Arne Sørensen, Ålborg, Distr. XII.

Bagermester A. Echvald, Godthåb, Distr. XIII.

Hovedkontor:

Marineforeningen, Havnegade 55,
1058 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10-13. Lørdag lukket.

Telefon 01 62 (PÅlæ) 2886.

Postkonto nr. 1608.

Under Dannebrog:

Medlemsblad for Marineforeningen.

Redaktion: Marineforeningen, Havnegade 55,

1058 København K. (se under hovedkontoret).

Ansvarshavende redaktør: Kaj Lund.

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

Forsiden:

USS „Yorktown“ ved Langelinie i 1969.

Foto Kaj Lund.

Foreningsøkonomi og aktionsradius

Ligesom et skibs aktionsradius er betinget af, at maskinen kan udnytte brændstofbeholdningen effektivt (økonomisk fart), således er en forenings økonomiske aktivitet også betinget af, at ledelsen har evne til bedst muligt at administrere de tilstedeværende likvide midler. Er denne evne til stede, så er det beholdningen af brændstof, som sætter grænsen for foreningens aktionsradius. Hvis udgifterne på grund af den almindelige prisudvikling kommer til at overstige indtægterne (kontingentet), vil maskineriet gå i stå.

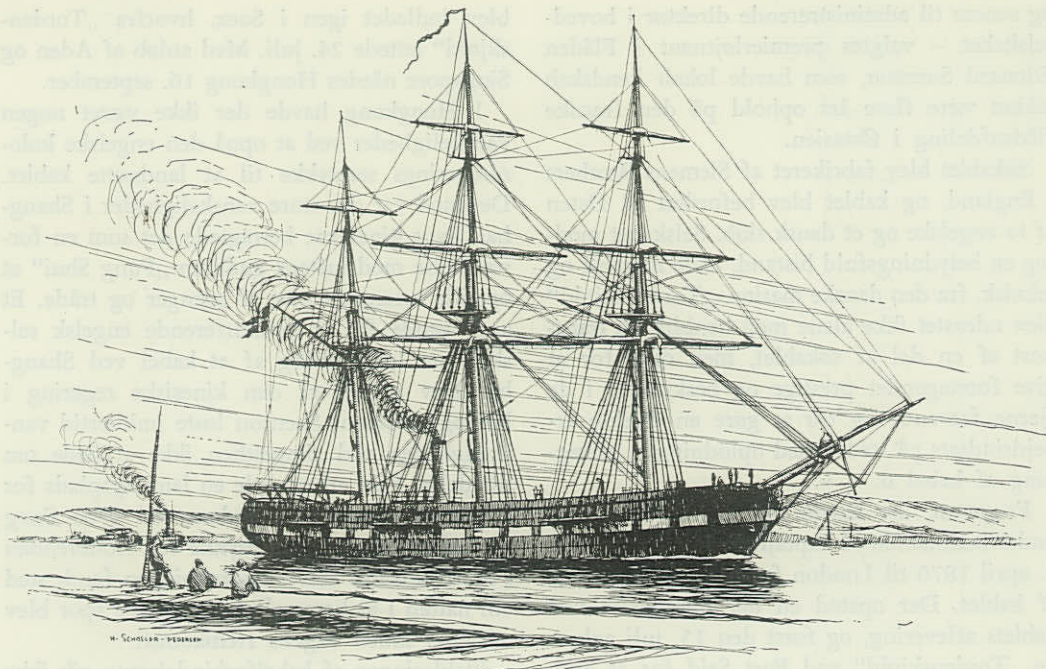
Desværre er Marineforeningen nu ved at nå dette punkt, og det vil være nødvendigt at appellere til medlemmerne for at få „bunkret“.

Vær forvisset om, at „skipperen og hans medarbejdere“ bestræber sig på at forvalte foreningens likvide midler på økonomisk forsvarlig måde. Det er imidlertid urealistisk at tro, at prisudviklingen, som siden 1963 har udgjort ca. 6 % om året, ikke også skulle påvirke foreningens økonomi.

Skal Marineforeningen fortsat leve op til sit formål og sin anseelse med de aktiviteter indadtil og udadtil, som dette indebærer? - Skal medlemmerne fortsat modtage et „Under Dannebrog“ af kvalitet? - Det er op til medlemmerne at svare på disse spørgsmål på det kommende sendemandsmøde i Esbjerg under punktet: „Forslag til kontingentforhøjelse“.

Det må i denne forbindelse være en trøst, at Monopoltilsynet fornylig har fundet ud af, at årsagen til stigningen i pristallet i 1969 fortrinsvis skyldes forhøjelse af lønninger, pensioner etc. Mon ikke størsteparten af Marineforeningens medlemmer også har nydt godt af denne stigning?

Hovedkassereren.



Fregatten „Tordenskjold“ i Suezkanalen 1870. Tegning af H. Schøtler-Pedersen efter foto.

SØVÆRN OG SØFART FOR 100 ÅR SIDEN

Første danske skib gennem Suezkanalen

Den officielle åbning af Suezkanalen fejredes 17. november 1869, og som omtalt i et tidligere nummer af dette blad, var Danmark repræsenteret ved åbningsfestlighederne af fregatten „Sjælland“.

Otte måneder skulle gå, før det første danske skib passerede gennem kanalen. Også her var der tale om et orlogsskib, men denne gang i civil tjeneste.

Fregatten „Tordenskjold“, søsat i 1852 ved Orlogsværftet, var formentlig det sidste større rene sejlskib, som blev bygget til Marinen. I 1862 gennemgik den en ombygning og fik samtidig installeret en svenskbygget hjælpe-dampmaskine på 200 hk.

„Tordenskjold“s gennemsejling af Suezkanalen markerede første etape af en ekspedition, som kom til at få stor betydning for udviklingen af søfart og søhandel på Østasien. Skibet var lastet med søkablet af en samlet længde på 96 sømil, som skulle indgå i en kabellinie mellem Sibirien og Japan-Kina. Bag ekspeditionen stod Det Store Nordiske Telegraf-Selskab, stiftet året før. Selskabet havde opnået koncession på tilvejebringelse og drift af undersøiske telegrafkabler i Østasien, og til løsning af denne opgave dannedes et datterselskab: Det Store Nordiske Kina og Japan Extension Telegraf-Selskab, stiftet 9. januar 1870. Til at repræsentere datterselskabet i Østasien –

og senere til administrerende direktør i hovedselskabet – valgtes premierløjtnant i Flåden Edouard Suenson, som havde lokalt kendskab takket være flere års ophold på den franske flådeafdeling i Østasien.

Søkkablet blev fabrikeret af Siemens Brothers i England, og kablet blev befordret til Østen af to engelske og et dansk skib. Selskabet modtog en betydningsfuld bistand, både moralsk og teknisk, fra den danske marine. „Tordenskjold“ blev udrustet ikke alene med henblik på transport af en del af søkkablet, men også for at give foretagendet prestige og beskyttelse i de fjerne farvande og for at gøre en direkte arbejdsindsats på stedet med oplodninger, udlægning af kabel o. s. v.

Fregatten, der havde 112 mands besætning under kommando af kaptajn F. Lund, afsejlede 4. april 1870 til London for at indlade sin del af kablet. Der opstod en del forsinkelse ved kablets aflevering, og først den 15. juli ankrede „Tordenskjold“ ved Port Said for at gøre klar til gennemsejling af kanalen. Ved ankomsten havde skibet en dybgang på 20 fod og 7 tommer, hvilket var for meget. Ved udlosning af ankre, kæder, fartøjer og kul blev skibet lettet, og med et dybtgående på 20 fod og 2 tommer passerede fregatten kanalen som det hidtil dybest gående skib, der var sluppet igennem. Kun en enkelt gang rørte skibet grunden i en af drejningerne. Det udlossede gods var blevet ført på pramme gennem kanalen og

Premierløjtnant i Flåden Edouard Suenson.



blev indladet igen i Suez, hvorfra „Tordenskjold“ lettede 24. juli. Med anløb af Aden og Singapore nåedes Hongkong 16. september.

I Hongkong havde der ikke været nogen vanskeligheder ved at opnå den engelske koloniregerings samtykke til at landsætte kablet. Derimod var der store vanskeligheder i Shanghai, hvor kineserne betragtede det som en fornærmelse mod luftens guddom „Fung Shui“ at opstille arrangementer af stænger og tråde. Et andragende fra et konkurrerende engelsk selskab om landsætning af et kabel ved Shanghai blev afslået af den kinesiske regering i Peking. Løjtnant Suenson løste imidlertid vanskeligheden ved simpelthen ikke at bede om tilladelse. Han erhvervede en landingsplads for kablet på europæisk ejendom ved Woo Sung og ved at købe et grundstykke ved flodbreden i byens udkant. Selve landsætningen fandt sted om natten i al hemmelighed, og alle spor blev udsløttet inden dagens fremkomst.

Etableringen af kabelforbindelserne gik ikke så glat som planlagt, men det var ikke søfolkenes skyld. Man havde regnet med at fuldføre operationen i løbet af 14 dage, men da udlægningen var fuldført 23. oktober, viste det sig, at der var fejl i nogle af kablerne. Resultatet var bl. a., at fregatten „Tordenskjold“ måtte lægge sig langs siden af et af de engelske kabelskibe og bistå med eftersyn og kontrol af beskadigelserne.

I to og en halv måned lå „Tordenskjold“ i Deep Water Bay ved Hongkong, medens kabler af en længde på 754 sømil blev kvejlet frem og tilbage mellem skibene. En gang imellem skar man et kabel over for at foretage elektriske målinger, der kunne angive fejlens beliggenhed, udskære fejlene og splejse kablet sammen igen.

Ind imellem blev der tid til at kalfatre dæk, foretage forskellige reparationer, skrabe udenbords, male indenbords, skrabe pullerter og naglebænke, vaske køjer, lapsalve jomfruer, pudse maskinen o. s. v.

Senere indtraf andre fortrædeligheder, bl. a. en sprængning af kablet ca. 200 sømil fra Hongkong, og først den 18. april 1871 kunne den nye linie åbnes for korrespondance.

Kaj Lund.

Brandslukning i Formosastrædet

Fra „The Undersecretary of US Navy“ i Washington udsendtes for kort tid siden en pressemeddelelse, som mærkeligt nok ikke synes at være nået frem til den danske søfartspresse. Her omtales en episode, hvor tre amerikanske og et dansk skib ydede assistance til et brændende malaysisk skib i Formosastrædet.

Det er ikke en stor dramatisk begivenhed med tab af menneskeliv eller med demonstration af enestående heltegerninger, men – som det påpeges i pressemeddelelsen – her er et karakteristisk eksempel på, at mænd af alle nationaliteter kan tilsidesætte nationale, politiske og religiøse modsætninger for at tjene en fælles sag: Sikkerheden for menneskeliv på søen.

Sagen har også et andet aspekt: Den nære tilknytning og det gode samarbejde mellem søværn og søfart. Derfor bør den omtales i vore spalter, og derfor skrev vi til Washington for at få flere oplysninger.

Af disse fremgår, at transportskibet „MARS“ tilhørende den syvende amerikanske flåde sent om eftermiddagen den 2. februar opfangede nødsignaler fra fragtskibet „TONG JIT“ af Singapore og sendte en helikopter, som lokaliserede det brændende skibs position. Kl. 7.30 om aftenen ankom man til det nødstedte skib,

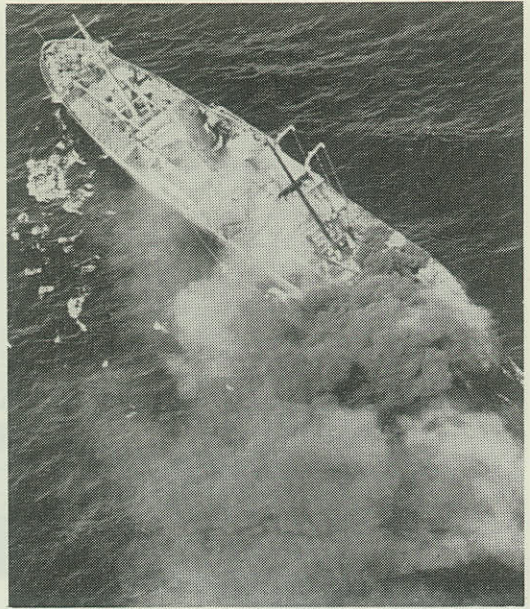


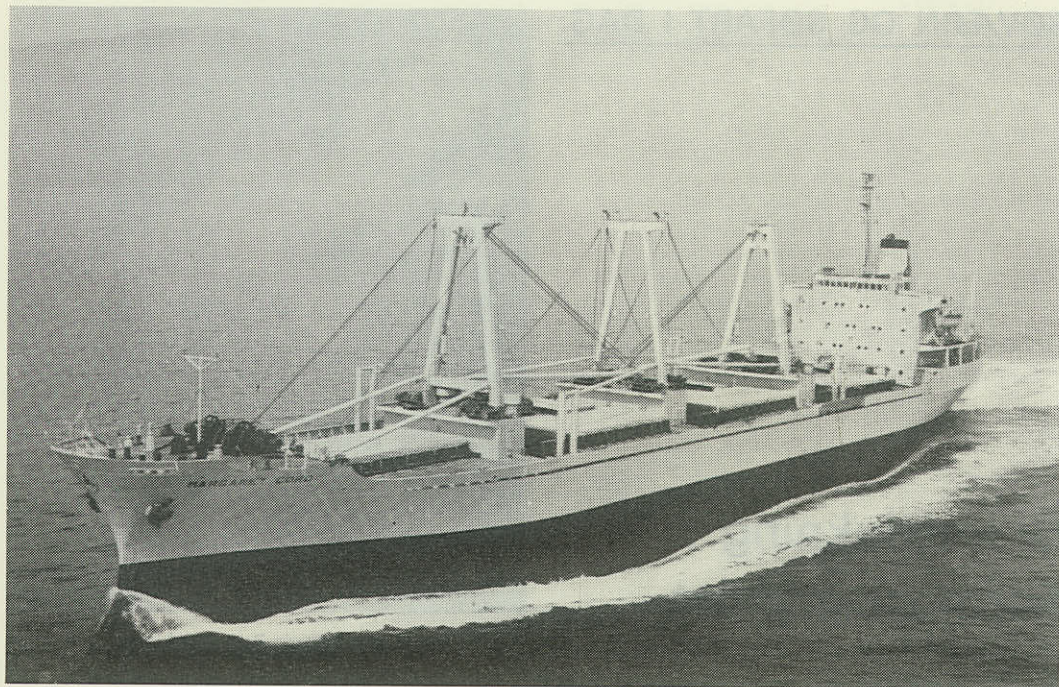
Foto: „Reportagebild,“ Stockholm.

der lå med styrbords slagside og med ild i underste lastrum. Noget tidligere var det danske fragtskib „MARGARET CORD“ kommet til assistance, og senere ankom yderligere et amerikansk orlogsskib og et amerikansk handelsskib.

Af den kortfattede amerikanske rapport fremgår, at man fra „MARS“ sendte et hold bjærgningsekspert ombord med alt det fornødne materiel til brandbekæmpelse. Der blev arbejdet på skift natten igennem, og kl. 10 den følgende morgen ankom den hollandske bjærgningsdamper „OSTZEE“, som tog havaristen på slæb til nærmeste havn.

De amerikanske rapporter nævner ikke med et ord den rolle, som blev spillet af de øvrige tilstedeværende skibe. Heldigvis har rederiet „Concord Linie“ givet os lov til at kikke lidt i dagbogsudtoget og rapporten fra M/S „MARGARET CORD“, så vi er i stand til at røbe nogle detaljer fra begivenheden og fortælle lidt om den indsats, som blev gjort af danske søfolk.

M/S „MARGARET CORD“ under kommando af kaptajn A. Lomstein var den 3. februar 1970 på rejse fra Formosastrædet til japanske havne og befandt sig i Formosastrædet,



M/S „Margaret Cord“, Concord-Line- København.

da man kl. 15.45 opfangede SOS-signal fra M/S „TONG JIT“, som havde brand i ladningen.

Man ændrede straks kurs og styrede mod det nødstedte skib og ankom til havaristen kl. 17.30. Ved radiokorrespondance med „TONG JIT“ fik man oplyst, at der brændte et livligt bål i juteladningen i lastrum nr. 4 og at man søgte at bekæmpe ilden ved at poste vand med brandslanger gennem luftventilerne. Nu ønskede man bistand med røgdykkerudstyr og skærebændere, så man kunne skære hul i dækket og gå til angreb direkte på ildens arnested.

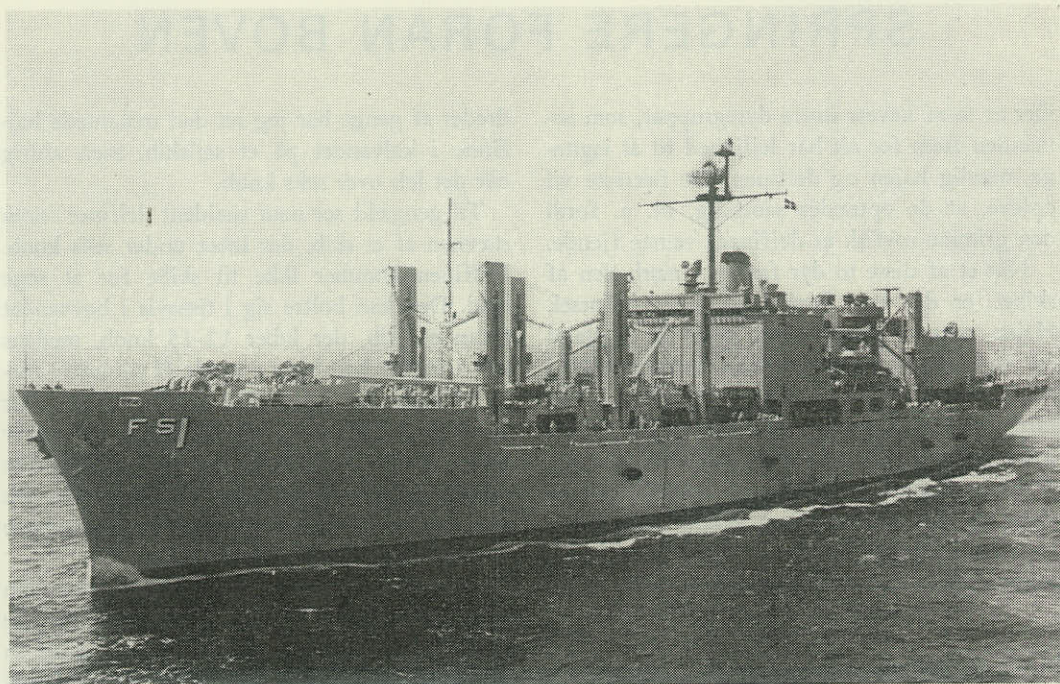
Fra „MARGARET CORD“ blev der sat en båd i vandet med førstestyrmand Svend Hardy Christiansen, førstemaskefører Leo Bach Larsen og 4 matroser: A. Esbensen, E. Jørgensen, Mielow Hansen og W. Jensen udrustet med alt, hvad det danske skib kunne undvære af udstyr til brandbekæmpelse.

Da de danske søfolk kom ombord i Singapore-skibet, konstaterede de, at det „var i en besynderlig tilstand“. De fik bl. a. at vide, at anlægget til slukning med kulsyre var i uor-

den. Alle ventiler var utætte, og den kinesiske maskinchef anede ikke, hvordan man skulle betjene det. Skibets fører og overstyrmand var englændere. Resten af de 46 besætningsmedlemmer var kinesere. Det blev oplyst, at ilden var udbrudt for 4 timer siden. Man havde forsøgt at slukke med vand, og nu ville man gerne have skåret hul i dækket for at kunne sprøjte direkte på bålet.

Medens den danske maskinmester foretog en grundig undersøgelse af kulsyreslukningsanlægget, foregik en livlig korrespondance over walkie-talkie med „MARGARET CORD“, hvor man foretog de nødvendige udregninger med hensyn til muligheden for slukning med kulsyre og risikoen for at nedsætte skibets stabilitet og kæntrere det, hvis man blev ved med at poste vand i lastrummet.

Kl. 18.45 kunne maskinmester Christiansen meddele, at han havde fået kulsyreanlægget til at virke. Det lykkedes at få overbevist skibets kaptajn om, at kulsyre var et bedre ildslukningsmiddel end vand i denne situation. Derefter gik det løs med at skalke lugerne og til-



USS „Mars“, der står i listen som „combat stores ship“. U.S. Naval Fotografic Center, Washington.

dække luftventiler og andre åbninger, medens maskinmesteren, beskyttet af en gasmaske, boltrede sig i CO₂-rummet, der var fyldt med røg og kulsyre. Ventilene virkede stadig ikke, og flaskerne måtte åbnes en ad gangen ved hjælp af en skiftesnøgle.

Resultatet viste sig snart, idet dækket i styrbords side over nr. 4 mellemdæk, som havde været glohedt, hurtigt afkøledes.

Kl. 20.10 ankom det amerikanske orlogsskib „MARS“, som sendte et 30 mands bjergningshold ombord i „TONG JIT“ ledet af en ekspert, og udrustet med slanger, skærebrændere og meget andet materiel. De ville straks til at åbne lugerne igen og skære hul i dækket, men det fik de danske søfolk snakket dem fra, og i stedet gik de i gang med at køle dæk, luge og skibssider med vand.

Fra USS „MARS“ blev desuden sendt en læge ombord i „MARGARET CORD“ for at behandle en maskinassistent, som var kommet til skade.

Det amerikanske bjergningshold overtog nu den fortsatte brandbekæmpelse og vagttjene-

ste, og kl. 10 om aftenen kunne „MARGARET CORD“ fortsætte sin rejse med kurs mod Yokohama.

Den indsats, der blev gjort fra dansk side, er måske ikke noget at prale af. Enhver sømand, hvad enten han sejler i marinen eller i handelsflåden, betragter det som sin pligt at hjælpe andre søfolk i nød. I skibet „TONG JIT“ og dets rederi i Singapore har man øjensynlig også betragtet det som en selvfølge, som man ikke behøvede at snakke eller skrive mere om.

Rederiet „Concord Linie“ har dog været af den mening, at indsatsen ikke skulle forbigås i tavshed eller ligegyldighed. Som et synligt tegn på rederiets påskønnelse har hver af de seks sømænd, som deltog i brandbekæmpelsen i „TONG JIT“, modtaget et armbåndsursur.

Denne episode kan formentlig også tages til indtægt for et godt samarbejde mellem Handelsflåden og Marinen i de kursus i brandbekæmpelse, som er organiseret af Søværnets Havariskole.

Kaj Lund.

SPRINGERE FORAN BOVEN

Der er to af havets større dyregrupper, som sømanden frem for alt har lejlighed til at iagttage, nemlig hajen og delfinen. De færreste vil opleve, at de optræder samtidig, bl. a. fordi den grimme rovfisk er delfinens værste fjende.

Når et af disse to dyr færdes i nærheden af skibet, er der stor forskel på deres opførsel. Hajen, som vi tidligere har gjort til genstand for en nærmere omtale, holder fortrinsvis til i nærheden af skibe, der ligger til ankers. Ofte lurer den under bunden og venter på, at messerpeten skal tage sig en svømmetur. Man ser også hajen luske i kølvandet på langsomtgående skibe og opsamle spiseligt affald, der kastes over bord. Det er imidlertid sjældent, at hajen gider følge efter et maskindrevet skib. Hun-

dreder af gange har jeg set den trekantede hajfinne i kølvandet på et sejlskib, men aldrig når det løb over seks knob.

Til gengæld ser man sjældent delfiner foran stævnen af et skib, der løber under seks knob. Delfinen kommer ikke til skibe for at søge mad. Den kan boltre sig i timevis i bovvandet foran et skib, der løber 12-15 knob, medens den i reglen kun leger i nogle få minutter foran et skib, der sejler 6-8 sømil i timen, før den bliver træt af det sløve tempo og sætter farten op til 18-20 knob og sammen med sine legekammerater søger mod et andet skib, fra hvis vibrationer dens følsomme høremekanisme kan opfange livligere lokketoner.

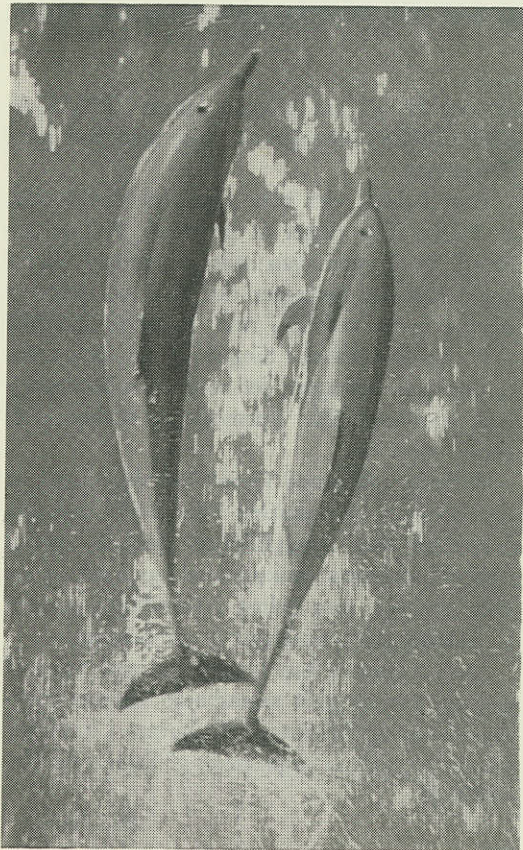
I de fleste varme og tempererede have kan man træffe på medlemmer af den store familie af kvikke springfyrer, og det er hver gang en oplevelse, når man fra skibets bak har lejlighed til at iagttage delfinernes muntre leg foran stævnen.

Inden vi går videre, skal det fastslås, at delfinen ikke er en fisk, men et pattedyr og en af de talrige arter af mindre tandhvaler. Blandt disse kender sømanden bedst „springeren“, der igen kan deles op i to grupper: „den almindelige delfin“ og „døglingen“, samt marsvinet.

Den almindelige delfin, som hyppigst optræder i Middelhavet og det midterste Atlanterhav, kan blive knapt tre meter lang. På ryggen er den næsten sort med et grønligt eller blåligt skær, og der er en skarp skillelinie til den hvide bug. Øjnene ligger i det hvide parti omgivet af en mørk ring, og midt på kroppen går det mørke parti lidt længere ned, som om den bærer en sadel. Mellem panden og det lange næb har den en dyb, mørk v-formet grube. Franske fiskere kalder delfinen for gåsenæb eller havgås på grund af dette lange næb, der er fyldt med koniske tænder, beregnet til at gribe byttet med.

Mindst lige så hyppigt som den almindelige delfin forekommer døglingen, som de gamle romere kaldte „opstoppennæse“, men som iøvrigt er bedst kendt under navnet „bottlenose“. De fleste forveksler den med den almindelige

Foto J. H. Koch.



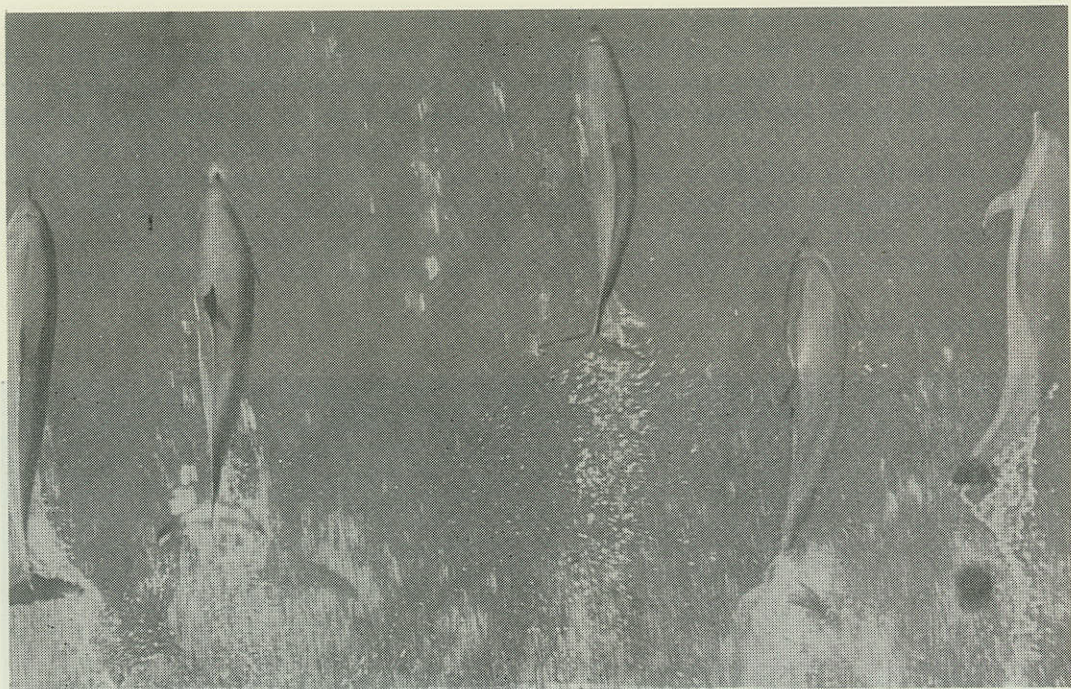


Foto J. H. Koch.

delfin, men den er ikke helt sort på ryggen, nærmest grå med purpurskær. Overgangen til den lyse bug er ikke skarpt aftegnet, og der er ingen sadeltegning. Øjnene ligger i det mørke parti. Døglingen, der kan blive ca. 4 meter lang, har altid et let smil om munden, når den er lukket.

Marsvinet, som er en delfinart, der oftest ses i danske farvande, er en af de mindste tandhvaler. Det har intet næb og er blevet navngivet efter sit afstumpede hoved. Det officielle franske navn „marsouin“ er lige som det danske af tysk oprindelse, men det engelske „porpoise“ er pudsigt nok afledt af det franske porc-poisson, der betyder grise fisk.

Delfinen er et af havets hurtigste dyr. Som andre hvaler kan den lide et roligt marchtempo, især når der er småfolk med i flokken, men ofte har den præsteret at holde trit med et 20 knobs skib i timevis, og den har været observeret fra stævnen af en 30-32 knobs destroyer i en kortere periode. Kun sejhvalen menes at være hurtigere end delfinen. Ifølge en kontrolmåling foretaget ved hjælp af asdic, kan sejhvalen en kort tid holde en spurt på 35 knob.

Det er ikke udelukkende på grund af sin strømlijnede form, at delfinen kan agterudsejle havets mere retmæssige beboere. Man har foretaget forsøg i prøvetanke med nøjagtige modeller af delfiner og fundet ud af, at en levende delfin umuligt kan producere den kraft, som kræves for at drive modellen frem. Man mener imidlertid at have konstateret, at delfinen har en særlig evne til at drage fordel af sit elastiske spæklag, som ikke alene hjælper til at modellere de perfekte linier, men som desuden kan tilpasses i næsten lodrette rynker. Dette antages at fremme den proces, som kaldes „laminar flow“ eller stærkt nedsat hvirveldannelse i det forbiglydende vand. Formentlig drejer det sig om det samme fænomen, der udnyttes i golfkuglen med de mange små fordybninger.

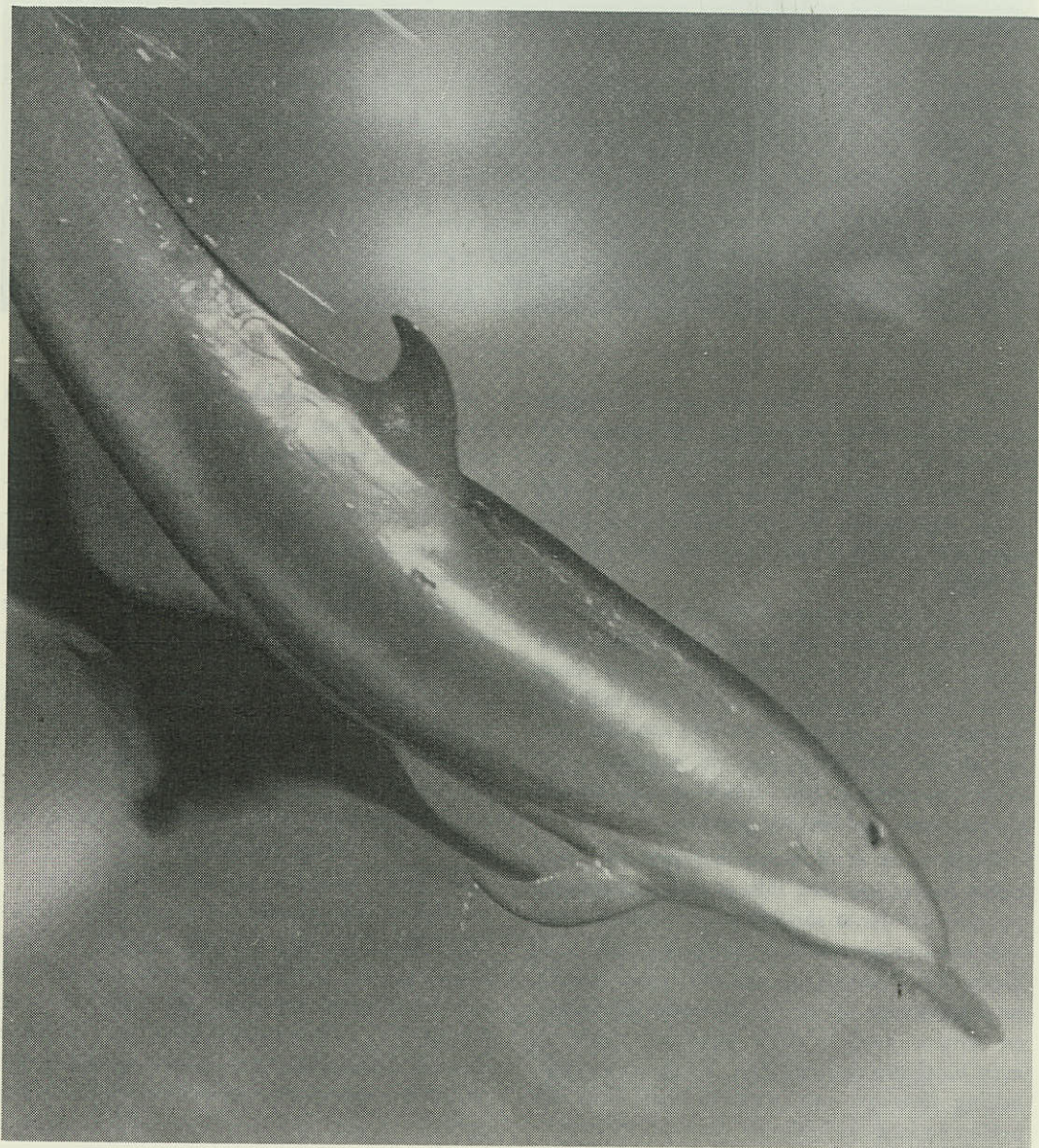
Medens fisk normalt svømmer ved at bevæge halen fra side til side, foregår hvalens svømning ved, at den fører halen op og ned omtrent som en frømand, der svømmer med samlede ben. Halefinnen sidder hos hvalerne vandret, medens den hos fiskene er lodret. Til gengæld er selve halestammen hos delfinen høj og flad, så den også kan benyttes til styring i

sideretningen. Brystfinnerne bruges til at holde balance med. Skønt det er millioner af år siden, at hvalen gik til havs, har den stadig knogler til to gange fem fingre skjult under spækket.

Det vil forstås, at delfinen er særlig godt udrustet til hurtigt at skifte kurs i op- eller nedadgående retning, hvilket også er livsnødvendigt for et havdyr, som – enten det er på

jagt eller selv jages – må op til vandoverfladen ca. hvert sjette minut og snappe luft. Det tager ikke mange brøkdele af et sekund for delfinen at ånde ud og fylde lungerne med frisk luft gennem sit store næsebor på toppen af hovedet. De fleste søfolk har hørt den karakteristiske prustende eller gryntende lyd fra delfinen, når den under sin leg tager en lufttur og lynhurtigt skifter luftbeholdningen.

Foto Kell Harm Nielsen.



Derimod er det ikke ret mange almindelige mennesker forundt at høre delfinens rigtige stemme. Bortset fra klapren med kæberne, som syntes at være et udtryk for vrede eller advarsel, kan delfinen modulere sin stemme til at lyde som fløjten, piben, kvidren eller knirken. De fleste lyde ligger imidlertid i et så højfrekvent område, at kun de færreste mennesker kan opfatte den. Delfinens stemme har været kendt siden oldtiden, men stemmens kraft og rige nuancering fik man først begreb om gennem ubåds-lytteapparater under den anden verdenskrig.

Efterkrigstidens videnskabelige eksperimenter, bl. a. i Marineland i Florida, har bragt forbløffende afsløringer vedrørende delfinens brug af stemmen og andre sanser. Til eksempel opdagede man i 1953, at døglingen under svømning udsender lyde af en frekvens fra 7 til 15 kcs. meget uregelmæssigt og med stærkt skiftende tonefald, nærmest som en samtale. De højere toner, der lå over den menneskelige høretærskel, produceredes derimod som en serie meget korte stød af vekslende varighed. Frekvens og modulation svarer omtrent til, hvad man bruger i ekkolod og asdic eller sonar.

Dette er et bidrag til forklaringen på delfinens enestående orienteringsevne. Skønt dens syn ikke er særligt fremragende, og dens lugtesans er lig nul, er den en dygtig nattejæger, og den lader sig vanskeligt fange i net. Delfinens høreevne overgås formentlig kun af flagermusens. Medens det menneskelige øre kan opfange lyde op til 16–20.000 svingninger pr. sekund, kan delfinen høre lyde med en frekvens på op til 153.000 svingninger. Dens høreorganer er vidt forskellige fra landpattedyrenes og temmelig komplicerede. Bl. a. er de ikke baseret på det ydre øre men på at opfange lydølgerne med hele kroppen.

Man har foretaget en række eksperimenter, der støtter teorien om, at delfinen udsender højfrekvente lyde og orienterer sig efter ekkot både med hensyn til retnings- og afstandsbedømmelse. Det har vist sig, at en delfin selv i stærkt plumret vand og under høj fart kan undgå forhindringer, der er usynlige for det menneskelige øje. Man har også beviser for,

at delfinen benytter sit asdic-system i jagten på fisk. Man har givet delfiner gummi-sugeklapper over øjnene og observeret, hvor sikkert de stadig orienterer sig. Når en fisk bliver kastet ud i vandet, begynder delfinerne straks at udsende ultralyde og svømmer direkte mod byttet. Nogle videnskabsmænd hælder til den anskuelse, at delfinen muligvis kan danne sig et nøjagtigt lydbillede af omgivelserne. Her kommer man altså ind på radar-teorien.

Delfinen rangerer højt i dyreverdenen med hensyn til intelligens, kombinationsevne og følelsesliv. Fra delfinungen kommer ud af sin moders liv (med halen først, for at den ikke skal drukne) er den en fuldbåren og en kvik svømmer, men moderen må lære den at gå op og snappe luft på den rigtige måde, og meget andet i dens adfærd er tillært, bl. a. den almindelig kendte leg foran skibets stævn.

Denne leg består i reglen i, at delfiner i et antal fra 2 til 10 holder tempo med skibet nogle meter foran stævnen, som de stadig holder øje med bagude ved hjælp af deres asdic-system. Undertiden sakker de helt tilbage i bovskummet. Til andre tider skærer de ind foran stævnen, idet de tilsyneladende kappes om, hvem der tør passere tættest forbi det hårde stål. Når de går op for at snappe luft, sker det ofte i samlet flok, som på et signal fra en fører.

I de sidste 8–10 år er interesserede iagttagere blevet klar over, at adskillige springere har haft evnen til at udvide deres akrobatiske repertoire. Flere iagttagere har bemærket, hvorledes delfiner bøjer haleroden, så selve halefinnen danner en flade mod bovølgen. Halen holdes stille i denne position, og bovølgen skubber delfinerne frem. Stadig uden at bevæge halen lader de sig skubbe frem liggende på siden eller under spiralbevægelser dirigeret af sidefinnerne.

Delfinernes ridetur på bovølgen har været beskrevet i adskillige nyere videnskabelige afhandlinger. Det er så heldigt, at også zoologer har iagttaget fænomenet. Bl. a. har man flere gange i Den engelske Kanal set marsvin ride med halefinnen udbredt i broddet af bovølgen på orlogsskibe, der løb over 20 knobs fart.

Kaj Lund.



Den maritimt udstyrede bar i tilknytning til Marinestuen i Esbjerg.

Marinestuen i Esbjerg

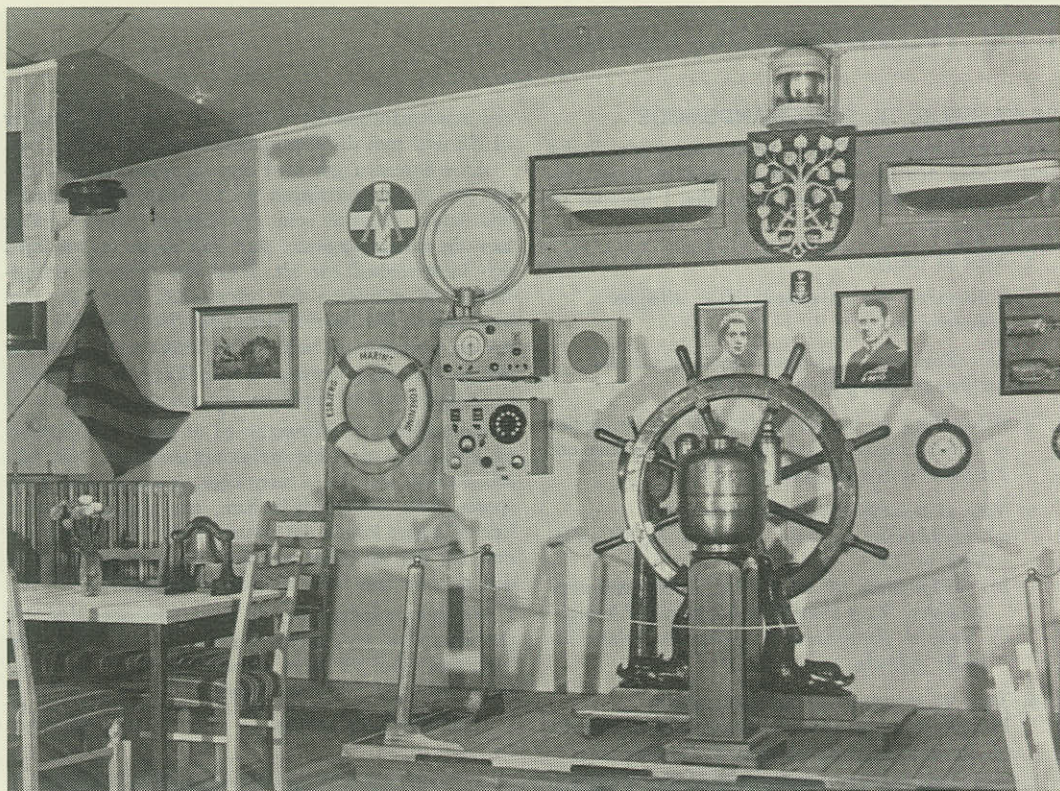
Marineforeningens Esbjerg-afdeling blev stiftet 15. oktober 1922, og i løbet af den følgende halve snes år havde man fået samlet så mange maritime trofæer og antikviteter, at tiden skønnedes moden til at præsentere dem i en marinestue, der samtidig kunne tjene som et hyggeligt samlingslokale for medlemmerne. Den første marinestue oprettedes midt i 30'erne i Byparkens Pavillon. Senere havde marinestuen til huse i „Peters Kro“, indtil man fandt et mere blivende sted i Centralhotellet.

Marinestuens største prydding var allerede dengang en prægtig model af en firemastet bark, udført af en gammel sømand fra Fanø. Modellen blev erhvervet for midler indsamlet blandt kammeraterne og indkøbt fra den daværende ejer, herreekviperingshandler S. P. Ankersen. Denne skibsmodel er navngivet „Codan“ af Køge, men for en ordens skyld gøres opmærk-

som på, at navnet er fiktivt. Danmark har gennem tiden kun haft 4 firemastede barkskibe, nemlig: „Viking“, bygget 1906, „Sokoto“, indkøbt 1916, „Eilbek“, indkøbt 1920, og „Gulmarn“, indkøbt 1923. De sidste tre var endda kun i dansk eje et års tid.

Den nuværende marinestue i Esbjerg har til huse i restaurant „Palmehaven“, Torvegade 10. Alle udgifter i forbindelse med indretningen er blevet bekostet af restaurantens ejer Willy Berg-Larsen, som er medlem af afdelingens bestyrelse.

Marinestuen benyttes af medlemmerne én eller to gange om måneden til møder, fester, generalforsamlinger o. l. Desuden anvendes lokalerne af Esbjerg Havne-Service i samarbejde med Marineforeningens Esbjerg-afdeling og Esbjerg kommune, når der arrangeres venskabsaftener ved besøg af fremmede orlogsskibe.



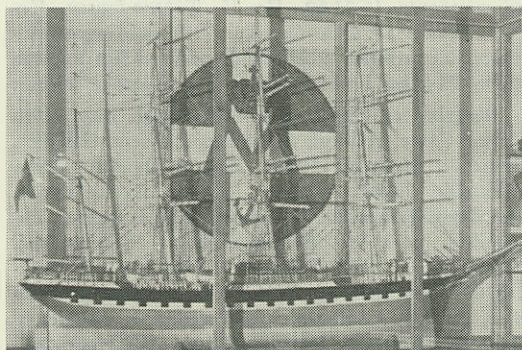
Et hjørne af marinestuen i Esbjerg. Fotos Kaj Lund.

Ved disse lejligheder er kommunen vært ved forfriskninger for skibenes besætninger.

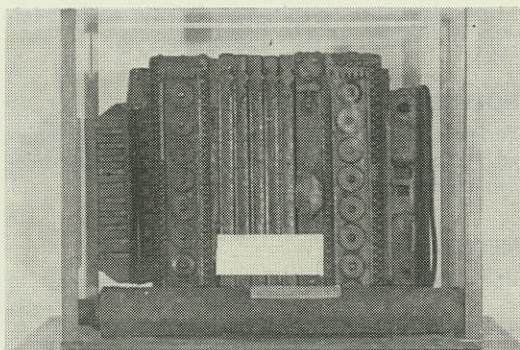
Marinestuen har et areal på ca. 150 kvadratmeter, hvortil kommer baren med sine ca. 30 kvadratmeter og sin hyggelige dekoration, der giver indtryk af et romantisk fiskermilieu fra ældre tider. Baren er et sandt raritetskabinet med mange værdifulde gamle redskaber. Selve marinestuen, der har plads til over 100

personer ved spising og andre arrangementer, rummer en smuk samling nautiske instrumenter og andre maritime trofæer.

Afdelingens største klenodier er formentlig et meget gammelt engelsk skibsur samt en harmonika og en teleskopkikkert, der siges at stamme fra orlogsskibet „Ivar Huitfeldt“, og som blev bjærget efter slaget i Køge Bugt i 1711.



Skibsmodellen er over 2 meter lang.



Harmonika fra begyndelsen af 1700-tallet.

Fra hovedbestyrelsen

INDKALDELSE TIL SENDEMANDSMØDE

Marineforeningens ordinære sendemandsmøde finder sted søndag den 31. maj 1970 kl. 0830 på hotel „Esbjerg“, Torvet, Esbjerg, med dagsorden i henhold til foreningens love:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden for hovedbestyrelsen aflægger årsberetning.
3. Hovedkassereren aflægger beretning om det reviderede årsregnskab.
4. Behandling af indkomne forslag: a) forhøjelse af årskontingentet med kr. 4,00, b) forslag om Frederikshavn som mødested i 1971.
5. Valg af hovedbestyrelsesmedlemmer:
 - a) Meddelelse om valg i distrikt II, IV, VII, VIII og IX.
 - b) Godkendelse af supplerung af landssekretær (assistent Kurt Flatau, Københavns afdeling).
 - c) Valg af landsformand. Hovedbestyrelsen foreslår genvalg.
6. Valg af revisorer og revisorsuppleant.
Hovedbestyrelsen foreslår henholdsvis grosserer N. E. Beck-Friis og kaptajn S. E. Fabricius.

Som substitut for revisor Aarre, der fratræder uden for tur, foreslås insp. O. Maegaard.

7. Eventuelt (herunder behandling af forslag fra Frederikshavn vedrørende fremtidig afholdelse af sendemandsmøde om lørdagen).

H.

MERE OM SENDEMANDSMØDET

Reservation af hotel i Esbjerg ved sendemandsmødet kan ske til Esbjerg Erhvervs- og Turistkontor, Torvet 21, 6700 Esbjerg. Telefon (05) 12 95 99. På samme adresse tegner man sig til spisningen etc.

Beklageligvis måtte man på grund af manglende tilslutning opgive fællesrejsen for sendemændene med særtog, dansevogn og spisevogn. Det var synd, at initivet fra Distrikt II ikke kunne følges op.

HOVEDBESTYRELSESMØDE

Forårsmødet fandt sted 7. marts i Søofficers-Foreningens lokaler. Det altovervejende emne på dagsordenen var foreningens økonomi.

MEDLEMSTALLET

Pr. 1. april havde foreningen 9.144 medlemmer.

IN MEMORIAM

Taksator Arne Sørensen indtrådte i hovedbestyrelsen

ved sendemandsmødet i 1957 og fungerede derefter til sin død som distriktsrepræsentant for distrikt XII.

Arne Sørensen gik med iver og interesse op i virket for Marineforeningen og for dens sag. Igennem den lange årrække som distriktsrepræsentant påtog han sig mange opgaver, som han søgte at løse med dyb hengivenhed for alt, hvad der vedrørte orlogsflåden og minderne fra orlogstiden. Det var, som om arbejdet for Marineforeningen for ham ikke blot var en interesse, en hobby. Det føltes mere, som var det en personlig ærressag at håndhæve traditionerne, at indgyde andre respekten for traditioner og at få foreningslivet i afdelingerne til at glide upåklageligt og effektivt i den Marineforeningens ånd, som han selv stræbte at holde i ære. Lige så meget det kunne spores, hvor det glædede ham, når alting klappede, lige så meget kunne det spores, hvor han tog sig det nær, når der var noget, der ikke gik som han ønskede det, og som han følte var ret og rigtigt.

Marineforeningen har ved Arne Sørensens død mistet en trofast, en velmenende og ihærdigt arbejdende kammerat, som vil blive savnet ikke blot i sin afdeling, men også i hovedbestyrelsen.

Æret være hans minde.

Kai Hertz.

Huebånd til minde og dekoration

I samarbejde med foreningen „Fregatten Jyllands Venner“ har Marineforeningen truffet et arrangement, der sætter foreningens medlemmer i stand til at købe de smukke, sorte huebånd med guldbogstaver. Sandsynligvis vil mange medlemmer være interesseret i at erhverve et huebånd til minde om det skib eller den station, hvor man har gjort tjeneste i orlogstiden. Desuden er der mulighed for, at en afdeling vil benytte lejligheden til at erhverve en hel serie til dekorationsbrug i marinestuen.

Prisen for et huebånd er fastsat til kr. 5,00 incl. forsendelsesomkostninger. Bestilling på bånd sendes til girokonto 16 93 69, Hr. V. Topsøe-Jensen, Vestermarieallé 37, 2770 Kastrup. Ved bestillingen meddeles det ønskede antal bånd med tydeligt angiven tekst. På lager haves huebånd med følgende tekster:

Bangsbofort, Beskytteren, Bille, Buhl, Dragørfort, Esbern Snare, Flakfort, Flyvevæsenet, Freja, Galathea, Hammer, Heimdal, Hekla, Holger Danske, Holm, Huitfeldt, Ingolf, Krabbe, Krieger, Kystbefæstningen, Kystdefensionen, Langelandsfort, Lændormen, Logiskibet, Lynetten, Middelgrundsfartøj, Marinefartøj, Marinestryger, Niels Ebbesen, Orlogsflåden, Patrouillebåd, Patrouillefartøj, Rolf Krake, Søbjørnen, Søhesten, Søhunden, Sølvøen, Søofficersskolen, Søridderen, Søulven, Søværnets Kaserne, Thetis, Valdemar Sejrs, Vindhunden, Vitus Bering, Willemoes og Ægir.



Fra fiskerimuseet i Esbjerg. (Esbjerg erhvervs- og turistkontor).

Velkommen til Esbjerg

Lørdag den 30. maj

Marineforeningens Esbjerg-afdeling regner med, at mange kammerater fra hele landet vil være mødt op allerede lørdag eftermiddag, og der er derfor sørget for, at marinestuen i restaurant „Palmehaven“, Torvegade 10, vil være åben fra kl. 14.00.

På hotel „Esbjerg“, Torvet, samles man til middag kl. 18.30. For en pris af kl. 32,00 incl. moms og betjening serveres kold, kogt helleflynder, kalveryg tilberedt som vildt og karamelrand med is. Efter middagen afholdes samme sted kammeratskabsaften med underholdning og dans til kl. 02.00. Billetprisen er kr. 15,00.

Søndag den 31. maj

Sendemandsmødet finder sted på hotel „Esbjerg“ kl. 08.30.

Der er sørget for, at damerne ikke behøver at kede sig. Kl. 09.00 starter en bustur, der først går havnen rundt og derefter til Hjerting, hvor der serveres formiddagskaffe. Derefter aflægges besøg på Fiskerimuseet. Prisen er kr. 10,00 pro persona.

Kl. 12.15 samles man til frokost på hotel „Esbjerg“. Her serveres to slags sild, karrysalat, oksehaleragout og osteanretning for kr. 20,00 incl. moms og betjening.

Tilmelding til spisninger m. m. sker til Turistkontoret, Torvet 21. Telefon (05) 12 95 99.

Fra afdelinger og distrikter

BOGENSE

21. februar afholdtes ordinær generalforsamling med genvalg af Eiler Pedersen og A. Vestergård til bestyrelsen.

BORNHOLM (385 medlemmer)

Ved generalforsamlingen i februar konstaterede man, at 1969 havde været et godt år for afdelingen med mange vellykkede arrangementer. Blandt disse kan nævnes sommerfesten med 50 deltagere, en keglefest med 60 deltagere, et besøg på Bornholm museum og

en juletræsfest med 250 deltagere. Nytårsfesten 24. januar havde 80 deltagere, og de dansede til kl. 2.

Man har tidligere fejret Kongens fødselsdag sammen med andre foreninger. I år samlede man 14. marts til afdelingens eget festlige arrangement med fælles spisning og dans i „Industrien“.

DISTRIKT II (De vil danse undervejs)

Ved distriktsmødet 1. marts, som afholdtes i marinestuen i Frederikssund, var 9 afdelinger repræsenteret. Et af mødets resultater var et forslag til hovedbesty-

Otto Suenson & Co.

Dr. Tværgade 7 Tlf. (01) 14 04 82

Grundlagt 1880

Vinforretning

Lager af cigarer

Lev. til Officersforeningen og
Søofficersforeningen

J. Chr. Andersen

OST

Vimmelskaflet 41 - 1161 København K.

Tlf. (01) *12 13 45

Højgaard & Schultz A/S

Civilingeniører og entreprenører

Hovedkontor:

Ewaldsgade 9 - København N.

Jesper Christensen & Co.

Vin en grös

Nørregade 28 - København K.

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

HEDE NIELSEN A/S

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

relsen om at arrangere udflugtstog med dansevojn og restaurant fra København til Esbjerg og retur ved sendemandsmødet. Desværre meldte der sig ikke nok deltagere til dette sær-arrangement.

FAKSE (3 generationer i samme afdeling)

Nylig indmeldtes i afdelingen Peter Staby Frost, årgang 1967. I forvejen har man som medlemmer hans fader, Niels E. Frost, årgang 45, og hans bedstefader, Hans Frost, medstifter af afdelingen i 1940, årgang 1909.

FREDERIKSVÆRK

Den årlige generalforsamling afholdtes 26. februar med genvalg til bestyrelsen over hele linien.

FREDERIKSBERG

På afdelingens ordinære generalforsamling 10. februar valgtes ny bestyrelse med rådmand H. A. Petersen som formand og S. U. Madsen som sekretær. Ved en festlig sammenkomst 9. april overrakte jubilæumsemler til 40-års medlemmer og til syv 25-års medlemmer.

GENTOFTE (Ny flagskipper)

Ved generalforsamlingen 11. februar trådte Gunner Sejersens tilbage som formand for afdelingen. Til afløser valgtes Øresundsselskabets flagskipper, kaptajn S. E. Fabricius. Onsdag den 4. marts afholdtes medlemsmøde i marinestuen med foredrag og diskussion ved kaptajn P. E. Sucksdorff.

Vi kan ikke nå i dette nummer at referere afdelingens 25 års jubilæum, som fandt sted 14. maj. Her skal blot nævnes, at det allerede i februar blev planlagt at fejre jubilæet med en tur på Øresund om bord på rutebåden „Ørnen“.

GILLELEJE

I slutningen af marts afholdtes det årlige torskegilde på hotel Fyrkroen. Bagefter gik dansen lystigt til langt ud på de små timer.

GODTHÅB (Kassen i orden)

Albert Echwald oplyser, at Marineforeningens lokale afdeling kom i rampelyset, da fjernsynet optog kransedlægningen ved ankeret til minde om „Hans Hedtoft“s forlis. Afdelingens byggefond er nu nået op over 56.000 kr., og kommandør Lichtenbergs Fond er på over 115.000 kr.

HALS

Generalforsamlingen fandt sted 21. februar, og på det følgende bestyrelsesmøde konstituerede man sig med Frank J. Thomsen som formand.

HANSTHOLM-THISTED

I tilknytning til generalforsamlingen i slutningen af marts var arrangeret torskegilde og dans - en praktisk og fornøjelig kombination.

HJØRRING (Afslag fra kommunen)

På generalforsamlingen den 10. marts meddelte disponent Bent Sanderhoff, at han ikke ønskede at fortsætte som formand. Bestyrelsen har nu konstitueret sig med radiotelegrafist Per With som formand og disponent Bent Sanderhoff som sekretær. Bestyrelsen havde tidligere ansøgt Hjørring Kommune om tilladelse til at indrette en marinestue i den nye Hjørringhal, men desværre fik man afslag, og afdelingen er derfor stadig „hjemløs“. Man vil nu forsøge at drage fordel af Hjørringhallen på en anden måde, når den bliver færdig. Afdelingen er af distriktet blevet opfordret til at arrangere en årlig fællesskydning for afdelingerne i det nordjyske distrikt. Der vil nemlig blive indrettet skydebaner i den nye Hjørringhal, som er centralt beliggende for distriktet.

Den 15. april afholdtes kammeratskabsaften på Liver Mølle Kro, hvortil man havde indbudt de senest hjemsendte værnepligtige fra søværnet. Til 15. juni er planlagt en udflugt til Hals.

HOLBÆK

Afdelingen havde ved årsskiftet 70 medlemmer, blandt hvilke pensionist J. Christian Olsen fik overrakt 40 års emblemet ved generalforsamlingen 23. februar.

Afdelingen gratulerer to medlemmer: 20/7 forhenværende lagerforvalter N. Ingeman Petersen 75 år. 13/8 købmand Vagn Hansen 50 år.

HORSENS

Ved generalforsamlingen 4. marts genvalgte bestyrelsen, og der uddeltes hæderstegn til tre 40-års jubilare og til en 25-års jubilær.

Afdelingen lykønsker: 15/7 frisørmeister G. Dahlsolt, 75 år. 9/8 tobakshandler Svend Aage Kjærbye, 65 år. 29/8 ingeniør Helge Vang Jørgensen, 50 år.

KGS. LYNGBY (Ny formand)

Valdemar Olsen ønskede ikke genvalg, og ved generalforsamlingen 16. feb. valgtes forhv. styrmænd Jørgen Mortensen til ny formand.

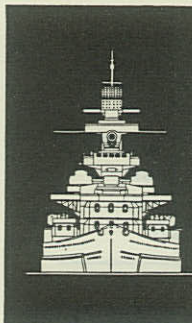
9. april havde man en sammenkomst på „Lottenborg“ med fællesspisning og fremvisning af film. Til 20. juni er planlagt en sejltur med damerne.

Afdelingen lykønsker: 27/7 Hans Kongelige Højhed Arveprins Knud, 70 år. 27/7 grosserer Søren Tarnov, 75 år.

KØBENHAVN (Kontingentforhøjelse)

12. feb. afholdtes ordinær generalforsamling med livlige diskussioner om lokale problemer. Desuden var til behandling indkommet et enkelt forslag, der blev vedtaget: En forhøjelse af afdelingens årlige kontingent på kr. 3,00 plus den forhøjelse, som måtte blive vedtaget på sendemandsmødet i Esbjerg.

4. marts havde man sammenkomst i marinestuen med foredrag af Kommandørkapt. Wille-Jørgensen om søværnet under den nye forsvarsordning. 18. april om aftenen samlede medlemmer ved Værftsbrogavten



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 gik samlet på besøg i det interessante museum i „Bohlendach-Huset“, som bl. a. rummer en samling af redskaber og lign. fra orlogsgastens hverdag i gamle dage.

Afdelingen gratulerer: 25/5 mekaniker Otto Larsen, 75 år. 27/5 guldsmed W. A. Kragh, 70 år. 30/5 fabrikant C. Geilgård, 85 år. 31/5 kaptajnlojtnant Holger Achton, 65 år. 23/6 bogholder A. H. Jensen, 60 år. 30/6 toldvagtmester N. P. Christensen, 70 år. 9/7 toldkontrollør G. Elmue, 60 år. 19/7 bestyrer Enock Hansen, 60 år. 9/8 overportør Harry Hellvig, 50 år.

NYKØBING F.

Afdelingen lykønsker to fødselarer: 8/7 sømand Gerson Jensen, 60 år. 8/7 arbejdsmand Herman Hansen, 65 år.

NÆSTVED (Ny formand)

I marinestuen afholdtes 19. februar den ordinære generalforsamling, hvor den fungerende formand, bogholder Paul Christiansen, aflagde resumé af årets begivenheder, hvor navnlig fregatskydninger havde været et vellykket arrangement. Ved det efterfølgende bestyrelsesmøde blev varmemester Børge Larsen valgt til ny formand for et år. Afdelingen, som har ca. 200 medlemmer, er allerede begyndt så småt på forberedelserne til 50-års jubilæet i 1971.

21. marts afholdtes forårsfest i marinestuen med ca. 60 deltagere. Et velproportioneret program bestående af festmåltid, specielle sange til lejligheden, underholdning af professionelle og amatører og en rask svingom.

Afdelingen gratulerer: 30/7 maskinarbejder Erik Jensen, 60 år. 4/8 ingeniør Paul Bakke, 50 år. 26/8 restauratør Leo Nielsen, 60 år.

PRÆSTØ („Gøngerne“ bliver, hvor de er)

Generalforsamlingen i slutningen af februar havde gule ærter som første punkt på dagsordenen. Et andet punkt var marinestuens fremtid, og det blev vedtaget, at den skulle forblive på „Svend Gønges Kro“.

Fisker Arne Petersen har trukket sig tilbage som formand, og til ny formand er valgt montør Kurt Antonsen.

Bornholm

Skibsproviantering

John Hintzes enke - Rønne

Alfred Th. Haagenzen

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

Esbjerg

Claus Sørensen

Esbjerg

H. J. Christensen & Søn

Vådbinderi og tovtørreri
Esbjerg

„Hotel Spangsberg“

Mødested for Marineforeningens
medlemmer

Esbjerg Tlf. (051) 2 17 55

Frederikshavn

Electra I/S

Elektroinstallatørfirma
Tlf. 42 02 39

Danmarksgade 38 Frederikshavn

Johan Damsgaard

Kolonial & skibshandel

Tlf. 42 26 22 Frederikshavn

P. Conradsen

Teknisk maskinforretning
Skibsartikler - Olie
Tlf. *42 09 00

Einar Sørensen & Co.

Stevadore
Tlf. *42 14 00

Havnegade 11 Frederikshavn

Fyn

Aktieselskabet Svendborg Skibsværft

Carl Antonsen

Guld- og sølvsmed

RANDERS (De skød katten af tønden)

Medlemstallet er nået op på 220, og afdelingen har en solid kassebeholdning, oplyste formanden, P. Schytte Hansen, på generalforsamlingen i marinestuen den 7. februar.

7. marts havde man arrangeret katteskydning og stiftelsesfest i Håndværkerforeningen. Om eftermiddagen samledes man på skydebanen for at skyde katten af tønden. Desuden var der arrangeret keglespil m. m. Der sluttedes af med fællesspisning, spøg og skæmt samt dans på dækket.

SILKEBORG (Kontingentforhøjelse vedtaget)

Ved den årlige generalforsamling i marinestuen midt i februar vedtog man at forberede en mindefest for Danmarks befrielse 4.-5. maj i samarbejde med kommunalbestyrelsen, forsvarsbrødrene og soldaterforeningerne. Medlemstallet er steget lidt i det forløbne år. Da regnskabet viste en lille formuenedgang, vedtog man at forhøje årskontingentet.

Afdelingen lykønsker glarmester Evald Gjerulff, som 31/8 fylder 65 år.

SKANDERBORG (Ny formand)

Den årlige generalforsamling blev holdt i slutningen af februar i „Munkekroen“, og det oplyses, at afdelingens formand er nu maskinmester H. Fr. Bergh Hansen.

SLAGELSE (Kontingentforhøjelse)

Da afdelingens økonomi har været vaklende, vedtog man på generalforsamlingen 10. marts i marinestuen at forhøje afdelingskontingentet til kr. 20,00 om året. Desuden blev man enige om at afholde et bankospil for at støtte økonomien. Som en yderligere indsprøjtning stillede værten, A. Carlsen, salen gratis til rådighed for arrangementet, og et andet medlem, Kaj George Knudsen, skænkede afdelingen 500 kr.

Afdelingen lykønsker: 8/4 farvehandler Ernst Jørgensen, 60 år. 2/6 kaptajnlojtnant A. Chr. Jørgensen, 50 år. 8/7 mekaniker Hans E. Mortensen, 70 år. 15/8 Kaj Handberg, 50 år.

SVENDBORG

Ved generalforsamlingen 1. februar i marinestuen meddelte formanden, Rejnolds Hansen, at han ønskede at afgive formandsposten. Han har dog lovet at fortsætte, indtil man har fundet en afløser.

Afdelingen lykønsker: 4/7 skibshandler Laurits Jørgensen, 75 år. 8/8 kaffehandler Søren Haastrup, 70 år. 22/8 skibsfører Johan Jørgen Jensen, 50 år.

VARDE (Ny marinestue)

Afdelingen har holdt sin årlige generalforsamling i den nyindrettede marinestue på Centralhotellet. Den officielle indvielse af marinestuen finder først sted noget senere og vil da blive omtalt her i bladet.

På generalforsamlingen gjorde formanden rede for flytningen af marinestuen fra Gæstgivergården til

Centralhotellet. Ved samme lejlighed blev optaget nogle nye medlemmer. Derefter tog man forskud på indvielses glæder: Nu mødte damerne op for at deltage i et lille gæstebud under munter stemning.

ABENRA

Afdelingens formand, Hugo Lind, oplyser, at den ordinære generalforsamling fandt sted 14. februar.

ÅLBORG (To smertelige tab)

I februar mistede afdelingen et mangeårigt bestyrelsesmedlem, kølemontør Sigurd Hyltoft, som gennem de sidste år var næstformand. Sigurd Hyltoft, som blev 64 år, var et særdeles aktivt medlem af bestyrelsen og som næstformand en inspirerende kraft og igangsætter. Han delte sin fritid ligeligt mellem familien og foreningen, som han altid omtalte som sit hjertebarn. Hyltoft var et hyggeligt menneske og en god kammerat, der altid var parat til at råde og vejlede sine mange venner. Han var drivkraften i talrige arrangementer. Bestyrelsen har vedtaget, at der hvert år til fregatskydningen, som han tidligere altid stod for, skal udsættes et vandrebøger bærende hans navn.

Afdelingen har også haft den sorg, at den tidligere formand, hovedbestyrelsesmedlem, taksator Arne Sørensen, gik bort i april. Arne Sørensen, som blev 62 år, nærrede en brændende interesse for Marineforeningens sag. Det kom til udtryk gennem hans arbejde i hovedbestyrelsen og satte ligeledes sit spor i Ålborg-afdelingen. Sammen med daværende næstformand Sigurd Hyltoft havde han æren for den stilfulde og meget fine 50-års jubilæumsfest, som afde-

lingen holdt i 1967. Arne Sørensen havde let til smil og forstod at skabe hygge, og hans store erfaring i foreningsarbejde kom medlemmerne og især den øvrige bestyrelse til gode.

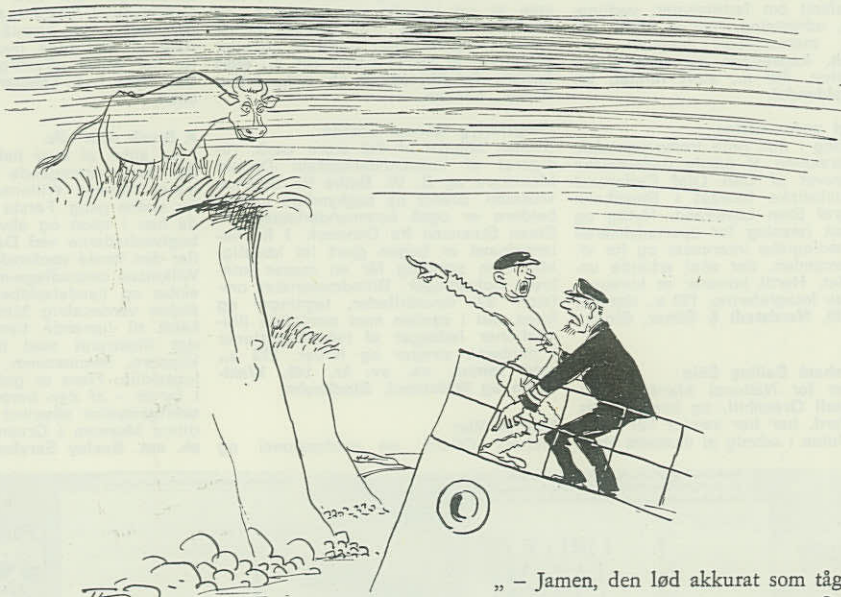
På foreningens generalforsamling afløstes Sigurd Hyltoft i bestyrelsen af købmand Chr. Thomsen, og som afløser for Arne Sørensen har bestyrelsen anmodet frugtgrosserer Ralf Jensen om at indtræde. Desuden har bestyrelsen på grund af voksende aktivitet suppleret sig med et ottende medlem, maskinmester Borg Andersen.

Selv om det har været et hårdt slag for afdelingen at miste to så indsigtfulde og dygtige kammerater, har man besluttet, at de planlagte arrangementer skal gennemføres.

I april overværede medlemmerne med damer filmen „AaB til Østen“, en dejlig farvefilm optaget under det kendte fodboldholds rejse af et af afdelingens medlemmer, Børge Andersen. Afdelingens formand Eivind Samuelson, som i sin egenskab af sportsredaktør for Aalborg Stiftstidende deltog som reporter for sit blad, havde indtalt den ledsagende tekst.

ÅRHUS

Trods 10 punkter på dagsordenen er der ingen sensationer at rapportere fra afdelingens generalforsamling 9. februar på restaurant „Søsporten“. Afdelingen lykønsker: 14/7 landssekretær Åge Jensen, 50 år. 27/7 Hans kongelige Højhed Arveprins Knud, 70 år. 27/7 lokomotivfører Arne Lykke Petersen, 50 år. 28/7 faglærer Jens Eriksen, 60 år. 2/8 købmand Henning G. Jensen, 60 år. 2/8 bagermester Johannes Petersen, 75 år. 5/8 maskinmester Henry Sørensen, 60 år.



„ – Jamen, den lød akkurat som tågehornet fra Stevns Fyr!“



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

Ny maritim litteratur

Søfartens ABC

En ny håndbog i praktisk sømandskab og almindeligt skibskendskab for begyndere er blevet udarbejdet af 3 mænd fra Statens Sømandsskoler: forstander Aage Hill-Madsen, Esbjerg, inspektør A. N. Detlefsen, Frederikshavn og styrmænd A. S. Frederiksen, Sønderborg. Efter at Knud Hansens håndbog i praktisk sømandskab har været udsolgt i flere år, er et stort savn blevet afhjulpet. I denne bog får den vordende sømand et generelt kendskab til dansk skibsfart, til danske skibstyper og deres indretning og til det praktiske arbejde om bord. Det gode gammeldags skibmandsarbejde er ajourført, og der er lagt vægt på sikkerhedstjenesten. Desuden har bogen et fortrinligt afsnit med erhvervsorientering og en masse illustrationer. Kildehenvisninger mangler. 311 s., kr. 50,00. Direktoratet for Søfartsuddannelsen.

Gylvendals Store Bådebog

I dansk oversættelse ved Eyvin Schiøtz foreligger det store svenske værk om sejlsport og alt, hvad der har relation hertil. Intet er sparet med hensyn til førende eksperter som medarbejdere og til at forsyne det med illustrationer, som tilgodeser både det pædagogiske og det billedmæssige. Der indledes med et billedleksikon, en ordbog og en engelsk-dansk ordliste. Derefter følger et afsnit om fartøjstyper, vedligeholdelse, udrustning, køb af fartøj, navigation, meteorologi, langture, sømandskab, kapsejls og sejlsportens organisation. 430 s., stort format, kr. 260,-. Gyldendal.

Arkeologi under vatten

En håndbog i den rette fremgangsmåde ved udforskning af gamle undersøiske vrage, skrevet af Carl Olof Cederlund fra Sjöhistoriska Museet i Stockholm og fotograf Sten Lövstrand. Nyttigt og interessant læsning for sportsdykkeren med arkæologiske interesser og for videnskabsmanden, der skal arbejde under vandet. Hertil kommer et kursus i undersøisk fotografering. 153 s., rigt ill., d. kr. 24,00. Nordstedt & Söner, Stockholm.

The Merchant Sailing Ship

Direktøren for National Maritime Museum, Basil Greenhill, og hans hustru, Ann Giffard, har her samlet 127 interessante fotos i udvalg af museets store

samling. De ældste billeder er fra før 1850, og udvalget giver et helhedsbillede af sejliske og sømand gennem 130 år. 112 s., 50 sh net, David & Charles, Newton Abbot, Devon.

The Last of a Glorious Era

Ronald Pearse var en af de første, som udsendte en samling af fotos og oplysninger om klipperne og deres værdige efterfølgere. Hans bog, der udkom først i 20'erne, har været udsolgt i mange år, men nu foreligger den i nyt oplag til glæde for sejlskibsentusiaster. 96 s., ca. 45 sh net., The Conway Maritime Press, London.

Spritsail Barges of Thames and Medway

Forfatteren Edgar J. March er skibsbegyngningsingeniør, historiker og kunstner. Det lyser ud af bogen om de sejlførende lægtere på Themsens og Medway. Her skildres udviklingen af skibstypen gennem 150 år, bemanningen, befragtning og de spændende kapsejlsdrer. Rigt illustreret med fotos, tegninger og detaljerede skitser til glæde for modelbyggere. 234 s., ca. 105 sh net., David & Charles, New Abbot, Devon.

History of the Royal Navy

Under redaktion af Peter Kemp skildrer syv historiske eksperter den britiske flådes historie gennem 600 år. Teksten er let læselig og forståelig, og samtidig får man usædvanligt mange konkrete oplysninger. Dette er populær søhistorie af første karat. 304 s., stort format, rigt ill., ca. 70 sh. net., Arthur Barker, London.

Ologsfartyg Genom Seklen

Svensk udgave af det store værk, redigeret af kommandørkaptajn Donald Macintyre og B. W. Bathe fra Science Museum. Blandt de sagkyndige medarbejdere er også kommandørkapajn R. Steen Steensen fra Danmark. I sin balancekunst er bogen gjort let læselig, idet man samtidig får en masse konkrete oplysninger. Billedmaterialet omfatter 350 farvebilleder, tegninger og fotos, sat i system med samtidige illustrationer ledsaget af rekonstruktioner i moderne streger og farver. 273 s., stort format, ca. sv. kr. 140, Wahlström og Widstrand, Stockholm.

Man of War

Richard Ollard, en professionel og

grundig historiker og samtidig en kvik fortæller med sans for både det dramatiske og det humoristiske, beretter her om Sir Robert Holmes, der begyndte som kavalleriofficer og sluttede som en af Storbritanniens største aktiver i søkrigen mod hollænderne. I Kong Charles II's dage var det Pepys, som opbyggede flåden, og det var Robert Holmes, der brugte den. 240 s., ill., 50 sh. net., Hodder and Stoughton, London.

First Sea Lord

En autoriseret biografi af Lord John Arbutnot Fisher skrevet af Richard Hough, der afslører ham som en dramatisk figur, hvis tjeneste i Royal Navy begyndte 1854 som kadet i „Victory“ og sluttede med posten som „First Sea Lord“ under den første verdenskrig. Det var Fisher, som introducerede slagsskibet i 1906. 392 s., ill., ca. 75 sh. net., George Allen & Unwin, London.

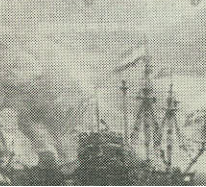
Die Russische Flotte im Ersten Weltkrieg

Rene Greger har helliget sig et hidtil ignoreret kapitel af søkrigshistorien: de russiske søstridskræfter, som opererede under første verdenskrig i Østersøen, i Polarhavet og i Sortehavet fra krigens udbrud til revolutionen i 1917. For den, som kan lide detaljer, er her lister over alle skibene med data og beretninger om alle søtrefninger og skærmydsler. Bogens største værdi ligger dog i det enestående billedmateriale: ca. 200 fotos, hvoraf mange aldrig før har været offentliggjort. 176 s., 54 DM. net., J. F. Lehmanns Verlag, München.

A Brush with Life

I en alder af over halvfems år optræder den fremragende britiske marinemaler Norman Wilkinson som forfatter for anden gang. Første gang var i 1915, da han i tekst og akvareller skildrede begivenhederne ved Dardanellerne. Under den første verdenskrig organiserede Wilkinson camouflage-malingen af krigsskibe og handelsskibe, og under den anden verdenskrig blev han atter indkaldt til lignende tjeneste. Bønen er rigt illustreret med hans motiver af klipper, havnescener, søsport og orlogsskibe. Flere er gengivelser - også i farver - af den berømte serie på 54 søkrigsstykker skænket til National Maritime Museum i Greenwich. 151 s., 65 sh. net. Seeley Service, London.

History Of
the Royal Navy



ORLOGSFARTYGG
GENOM
SEKLEN



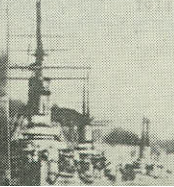
ORLOGSFARTYGG
GENOM
SEKLEN



THE MERCHANT SAILING SHIP



THE RUSSISCHE FLOTTE
IM ERSTEN WELTKRIEG



FIRST SEA LORD



A BRUSH WITH LIFE

