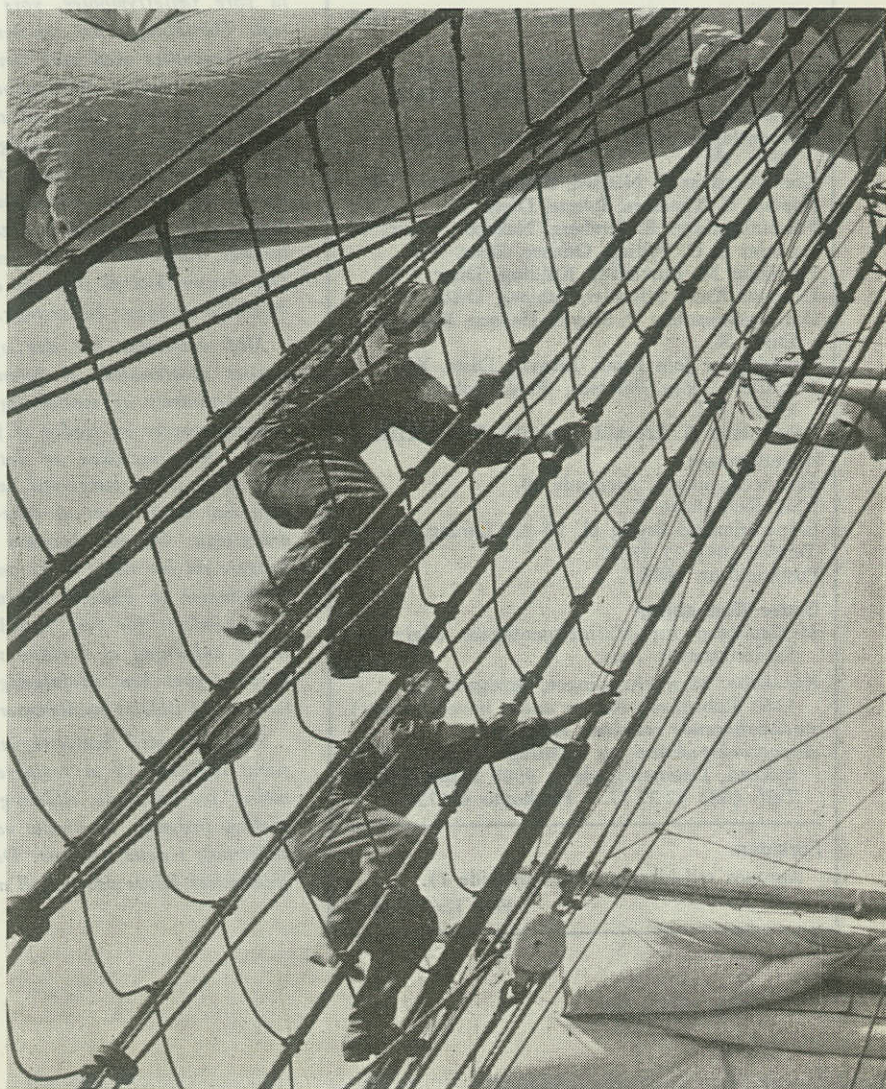


UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR
ØVÆRN OG SØFART



8. ÅRGANG
JUNI 1971 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.

Landssekretær: Assistent Kurt Flatau, København.

Hovedkasserer: Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, København.

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

Blikkenslagermester I. Strangholt, Roskilde, Distr. III.

Kontorbestyrer E. Nielsen, Næstved, Distr. IV.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.

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

Fabrikant M. Burchardt, Kolding, Distr. VIII.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg, Distr. IX.

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

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig, Distr. XI.

Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn, Distr. XII.

Bagermester A. Echvald, Godthåb, Distr. XIII.

Hovedkontor:

Marineforeningen, Bredgade 29,
1260 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10–13. Lørdag lukket.

Telefon (01) 15 28 86.

Postkonto nr. 1608.

Under Dannebrog:

Medlemsblad for Marineforeningen, udgivet af Frederikshavns Avis.

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

Ansvarshavende redaktør: Kaj Lund.

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

Forsiden:

Apropos sejlskibsromantik (læs side 7).

Foto Kaj Lund.

Emblemen

og tegn

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

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

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

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

Kai Hertz.



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

HAVET SOM SKRALDESPAND

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

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

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

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

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

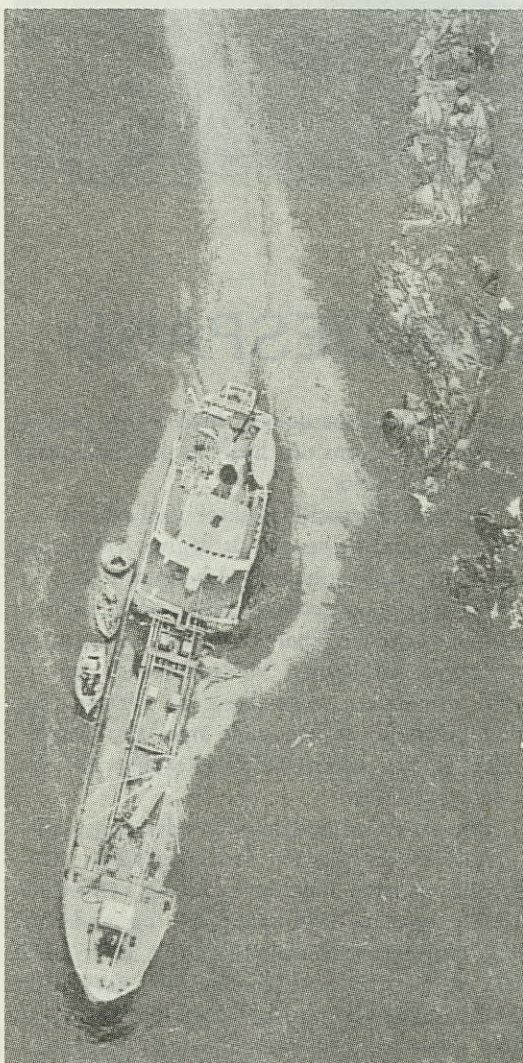
To verdensberømte forskere med omfattende erfaring har i de seneste år afgivet vidnesbyrd om deres observationer med hensyn til den tilsmudsning, som oceanerne bliver udsat for. Den ene, nordmanden Thor Heyerdahl, som gentagne gange har krydset verdenshavene i niveau med overfladen under konstant overskylning,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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Da Dykkeren dykkede

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

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

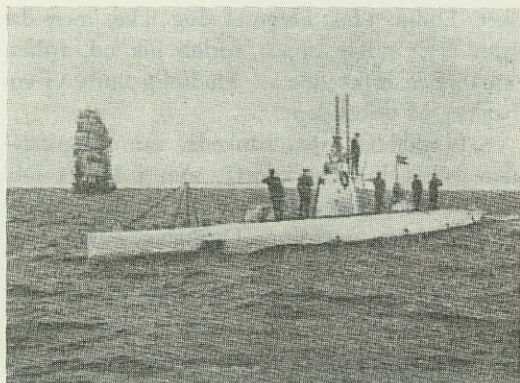
I næste nu passerede „Vesla“ den neddykkede undervandsbåds position, og straks efter sås kraftige luftbobler i damprens kølvand.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

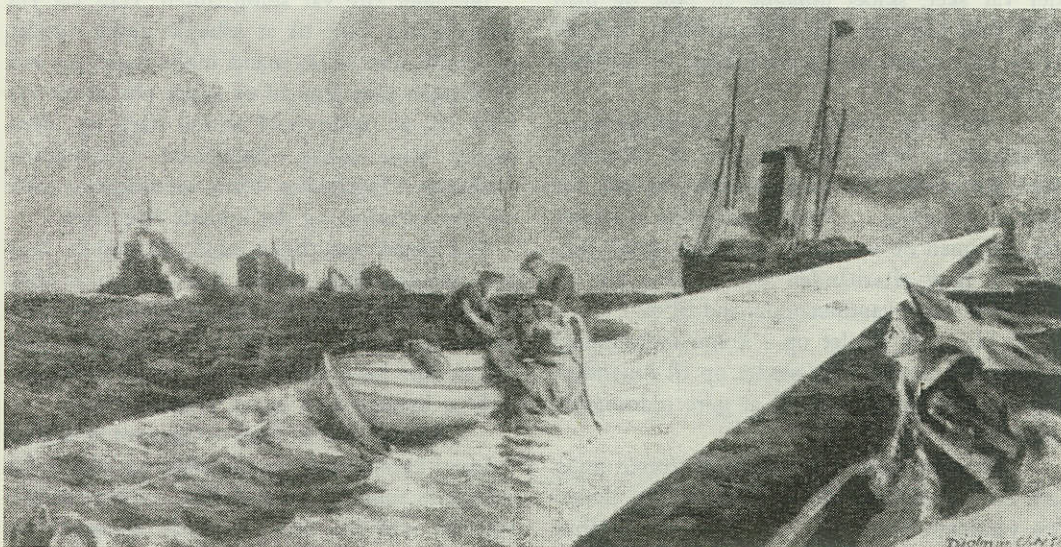




Foto Hans Christian Petersen

Sejlskibsromantik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Forhåbentlig længe.

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

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

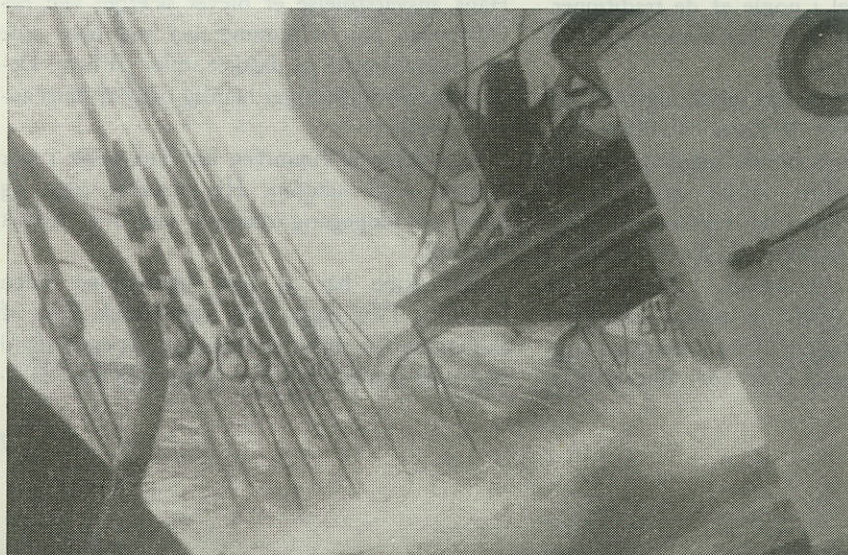


Foto Arne Krüger

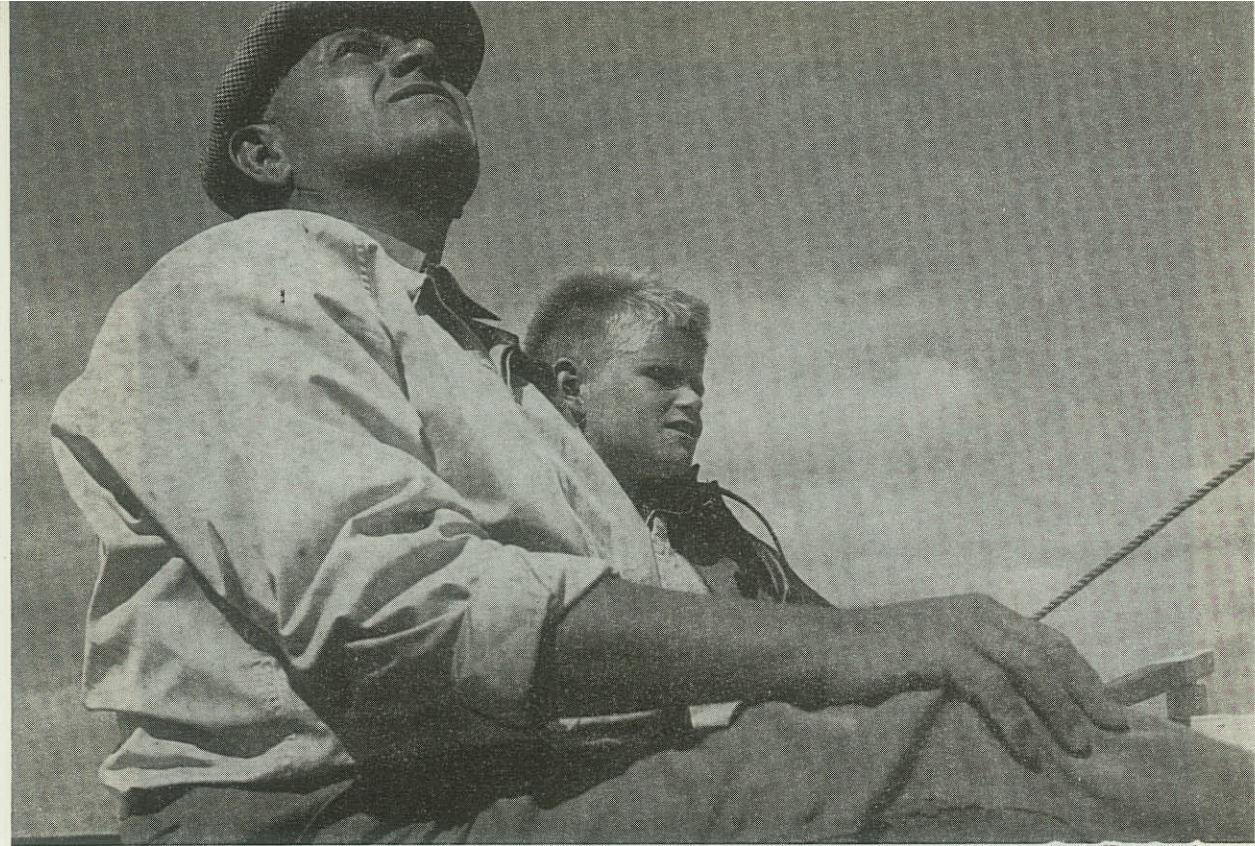


Foto Kaj Lund

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

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

Men manden vil alligevel aldrig glemme sine første vinger.

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

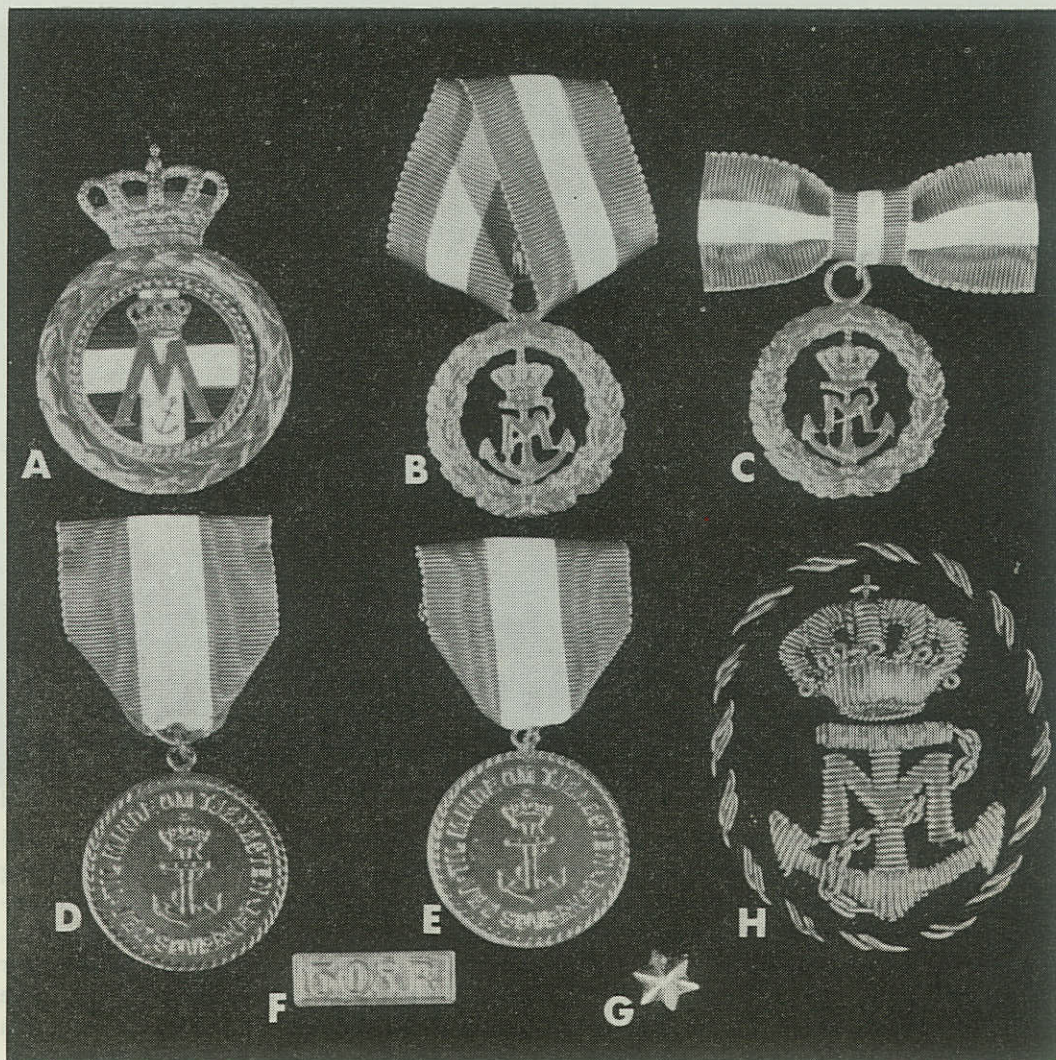
Som for århundreder tilbage vil drenge pjaske i strandkanten med deres legetøjsskibe og drømme om eventyrlig langfart. Mange vil ad åre fortsætte legen i en pram med et forklæde som sejl eller i en hjemmebygget optimistjolle,

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

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

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

Kaj Lund.



Marineforeningens tegn og emblemer

Hovedbestyrelsen.

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

Afdelingerne.

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

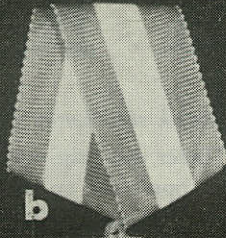
- c) 40-års bånd for medlemskab over 40 år.
- d) 50-års bånd for medlemskab over 50 år.
- e) Kendingsnål (dagl. kendetegn).
- f) Kasketemblem.
- g) Emblem for æresmedlem af en afdeling.
- h) Emblem for mere end 25 års medlemskab af en afdeling.
- i) Hæderstegn, tildelt af en afdeling (kvinder).
- j)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

Skyttelavene.

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



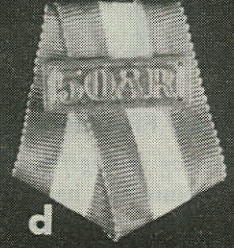
a



b



c



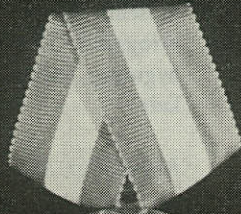
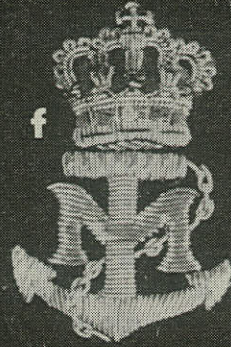
d



e



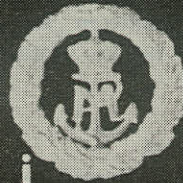
f



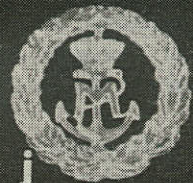
g



h



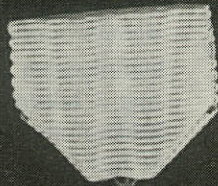
i



j



1



2



3



MARITIM REVY

AKTUELT FRA SØVÆRNET

Forsvaret og lørdagsfriheden

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

Köln vil have dansk flådebesøg

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

Godt sømandsskab

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

Et nyt inspektionsskib er sikret

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

Mere godt sømandsskab

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

Apropos havforureningen

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

Dansk skibskanon fra 1631

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

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

Kvindeligt Marinekorps jubilerer

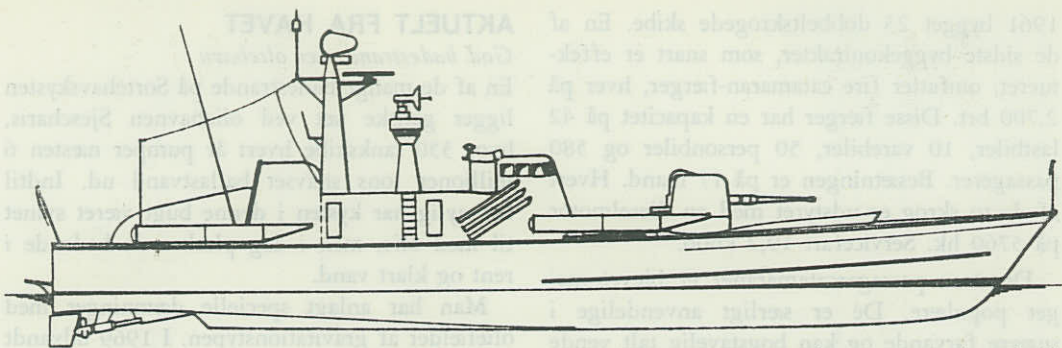
22. juni bliver Kvindeligt Marinekorps 25 år. Fødselsdagen fejres med et stort anlagt stævne på hotel Nyborg Strand. Det vil forme sig som et kursus for kvindelige marinere fra hele landet med gæster fra kvindekorpset i England, Holland, Sverige og Norge. Selve jubilæumsdagen den 22. juni fejres med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

Apropos vandets forurening

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

Bygning af fire torpedobåde iværksat

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



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

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

Sømand på land

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

Apropos forureningen

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

Sømand i blæsevejr

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

Apropos forurening

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

AKTUELT FRA HANDELSFLÅDEN

Gasturbiner i handelsskibe

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

over til gasturbiner som fremdrivningsmaskiner i sine større skibe.

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

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

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

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

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

Dobbeltkrogede skibe vinder frem

Nippon Kokan's værft i Tsurumi har siden

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

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

Sejlende parkeringsbuse

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

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

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

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

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

AKTUELT FRA HAVET

God badestrand nær oliehavn

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

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

Kollision med en haj

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

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

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

Hval kontra bil

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

Forsikringskravet blev anerkendt, og ejeren fik en ny bil.

Fra hovedbestyrelsen

Frederikshavn-mødet

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

Ferielukning

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

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

Jubilæumstævnet

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

Medlemstallet

Marineforeningen havde pr. 1. april ialt 8.852 medlemmer.

Fra afdelinger og distrikter

BORNHOLM

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

BOGENSE

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

DISTRIKT IV

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

DISTRIKT VIII

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

DISTRIKT XI

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

ESBJERG

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

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

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

GILLELEJE

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

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

GLOSTRUP-TASTRUP (Samarbejde med Malmø)

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

Et par måneder senere overbragte Christian Bønne-lycke og Ejnar Petersen en tak til de gæstfri værtsfolk, et fanebandolér knyttet i hvid fiskeline af Ejnar Petersen.

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

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

HASLEV (Økonomien rettes op)

Ved generalforsamlingen fastelavnsmandag i marinestuen udtalte afdelingens formand Bent Hansen

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

HORSENS (Stigende medlemstal)

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

Ved generalforsamlingen 3. marts konstaterede for-manden, at der i det forløbne år havde været stig-ning i medlemstallet.

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

HØRSHOLM-RUNGSTED (Karneval)

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

13. februar arrangerede afdelingen et stort præmie-karneval i Pavillonen og i Stauningsalen på Vejle-hus, hvor marinestuen har til huse. Det var en lyk-lykket fest med meget fin tilslutning.

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

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

KOLDING (Flådebesøg)

Som et led i den aktuelle og almindelige fore-ningsdebat arrangerede afdelingen den 6. marts en stort anlagt forenings-festival i marinestuen og de tilstødende lokaler i „Staldgården“.

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



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



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

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

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

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

KØBENHAVN

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

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

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

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

rede fartøjer, som var stillet til rådighed af Marinehjemmeværnet.

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

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

NÆSTVED (50 års jubilæum)

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

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

Under stort bifald udnævntes lods Arne Kristensen til æresmedlem.

Bornholm

Skibsproviantering

John Hintzes enke - Rønne

Alfred Th. Haagenen

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

Esbjerg

Claus Sørensen

Esbjerg

H. J. Christensen & Søn

Vådbinderi og tovtørreri
Esbjerg

„Hotel Spangsbjerg“

Mødested for Marineforeningens
medlemmer

Esbjerg Tlf. (051) 2 17 55

Frederikshavn

Electra I/S

Elektroinstallatørfirma
Tlf. 42 02 39

Danmarksgade 38 Frederikshavn

Johan Damsgaard

Kolonial & skibshandel

Tlf. 42 28 22 Frederikshavn

P. Conradsen

Teknisk maskinforretning
Skibsartikler - Olie
Tlf. *42 09 00

Einar Sørensen & Co.

Stevedore
Tlf. *42 14 00

Havnegade 11 Frederikshavn

Fyn

Aktieselskabet Svendborg Skibsværft

Carl Antonsen
Guld- og sølvsmed

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

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

PADBORG-GRÅSTEN (Ny formand)

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

RANDERS (Tyveri fra marinestuen)

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

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

RINGKJØBING

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

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

SILKEBORG

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

SKAGEN

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

SLAGELSE (Nyt flag)

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

SVENDBORG

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

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

VARDE (Ny formand)

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

VIBORG

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

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

ABENRÅ

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

ARRHUS

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



If you want to receive

free of charge

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

write to

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

Otto Suenson & Co.

Dr. Tværgade 7 Tlf. (01) 14 04 82

Grundlagt 1880

Vinforretning

Lager af cigarer

Lev. til Officersforeningen og
Søofficersforeningen

Højgaard & Schultz A/S

Civilingeniører og entreprenører

Hovedkontor:

Ewaldsgade 9 - København N.

J. Chr. Andersen

OST

Vimmelskafte 41 - 1161 København K.

Tlf. (01) *12 13 45

Jesper Christensen & Co.

Vin en gros

Nørregade 28 - København K.

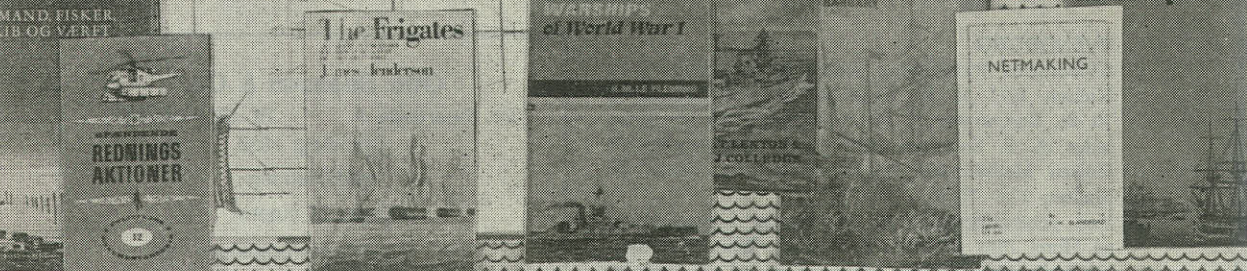
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

HEDE NIELSEN 1/6

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

Ronald Andersen

Aut. kølefirma - Tlf. 13 35 23 - Aalborg



Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten

Ny maritim litteratur

Sømand, fisker, skib og værft.

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

Spændende redningsaktioner

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

Falconer's Marine Dictionary (1780)

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

The Frigates

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

Warships of World War I

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

Warships of World War II

Kortfattede oplysninger om alle de britiske orlogsskibe, der deltog i den 2. verdenskrig er her samlet af H. T.

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

Corsairs of Malta and Barbary

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

Netmaking

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

Danmark - Historisk Billedbog (III)

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

Jane's Fighting Ships. 1939

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

Wake of the Coasters

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

Nelson's Battles

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

The Clipper Ship Era

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

HMS Victory

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

Shipsape and Bristol Fashion

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

Skæpp och Sjömän

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

Pacific Square-Riggers

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

