

UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR
ØVÆRN OG SØFART



58. ÅRGANG
AUG. 1971 NR.

3

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.

Repræsentant E. Thaarup, Slagelse, Distr. III.

El-installatør Bent Hansen, Haslev, Distr. IV.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne, Distr. V.

Forretningsfører E. Semberg, Nakskov, Distr. VI.

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

Fabrikant M. 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:

Intermezzo fra sidste jubilæumstævne.

Foto Kaj Lund.

Under Dannebrog flytter...

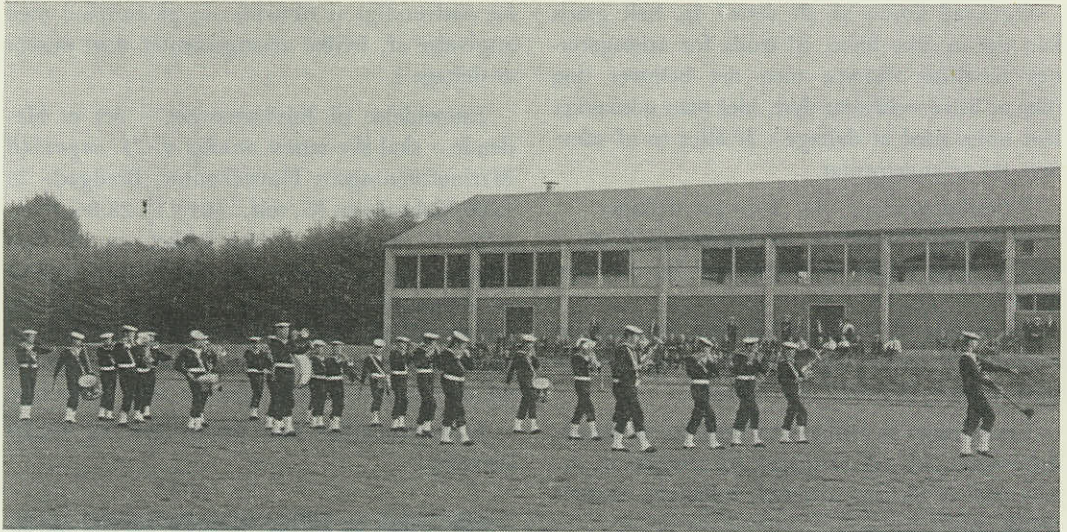
Det kan ikke være nogen overraskende konstatering, at det nogle gange har knebet at få vore numre af „Under Dannebrog“ ud til medlemmerne til de stipulerede terminer. Det er ganske naturligt, at det har været en kilde til ærgrelse for mange ikke at få bladet som ventet og lovet. Det er også utilfredsstillende, at mange oplysninger om foreningslivet, referater af passerede begivenheder og meddelelser om kommende, har været helt ude af trit og derved har mistet aktualitet og værdi. Og en ved en lille tidsforskydning nødvendiggjort omredigering af stof medfører straks en endnu større tidsforskydning.

Årsagerne til miseren har ikke været helt de samme fra nummer til nummer. Det har, som næsten altid ved sådanne tilfælde, været en kombination af forskellige omstændigheder, som trods ihærdige forsøg på deres afbødning ikke har kunnet forhindre de indtrufne uregelmæssigheder i udgivelsen. Det skal dog ikke skjules, at en væsentlig årsag har været tekniske vanskeligheder ved bladets fremstilling. Indførelse af nye trykkemaskiner og -metoder har skabt mange bryderier, der dels har givet sig til kende i arbejdsrytmen i de tekniske led og dernæst som en uundgåelig konsekvens også i den forretningsmæssige økonomi.

Det skal fremhæves, at selv om det har vist sig tabgivende for trykkeriet, har dette loyalt fulgt hovedlinjerne i den økonomiske aftale vedrørende bladets fremstilling. Aftalen har været fastholdt i håbet om at kunne overvinde de tekniske vanskeligheder, men da dette stadig synes at trække i langdrag, har trykkeriet nu af økonomiske årsager fundet sig nødsaget til at anmode om at blive frigjort fra aftalen om at fremstille „Under Dannebrog“.

Nærværende nummer bliver da det sidste fra Vogelius Bogtrykkeri. Efter indgående sondering indledes med næste nummer et samarbejde med et andet trykkeri. Ved afskeden med Frederikshavn skal der imidlertid fremsættes en tak til trykkeriet for de forløbne års forbindelse. Vi ved redaktion og hovedkontor har en fornemmelse af de anstrengelser, man har gjort sig for at nå et tilfredsstillende resultat og af den interesse, der har været vist ved omlægningen af bladets udseende og format. En interesse som det vist ikke er urigtigt at karakterisere som dikteret mere som faglig interesse end som forretningsmæssig.

Kai Hertz



Søværnets Tambourkorps giver opvisning på sportspladsen i Avderød. Situation fra jubilærestævnet i 1970.

Foto: Kaj Lund.

Marineforeningens jubilærestævne

afholdes søndag den 29. august med møde på Holmen

Marineforeningen indbyder alle, der blev indkaldt til Søværnet i årene 1966-61-56-51-46-41-36-31-26 o.s.v. til at deltage i Jubilærestævnet til minde om tjenesten i Søværnet.

Det påpeges, at det absolut ikke er nogen betingelse, at man er medlem af Marineforeningen for at deltage. Marineforeningen ser gerne, at så mange som muligt deltager, men ikke alles adresser er foreningen bekendt. Imidlertid viser erfaringen, at den personlige påvirkning fra kammerat til kammerat er det bedste middel til at kalde deltagere frem, hvorfor det henstilles til interesserede, at de hjælper os med at skaffe god tilslutning. Tænk på hvor festligt det vil være at træffe de gamle kammerater fra ens egen årgang. Skriv derfor til dem og foreslå, at I mødes ved stævnet for at genopfriske de fornøjelige minder fra dengang. – Dagens program ser således ud:

Kl. 10.30 stilles ved Værftbroen for enden af Prinsessegade. (Påklædning „dagligt blåt“). Stævnet indledes med en parade for chefen for Flådestation København og Marineforeningens

formand. Efter en kort andagt med nedlæggelse af krans ved mindesmærket for Søværnets personel 1940-1945, er der afmarch med Kvindelige Marineres Musikkorps. Turen går rundt til kendte steder på Holmen, og vi ender på den gamle Marinekaserne.

Kl. 12.30 Skaftning på kaserne efter cafeteria-systemet, hvorefter der musiceres i kasernegården.

Kl. 14.30 afgang med „Hønen“ til Ndr. Toldbod.

Kl. 14.45 afgang med turistbusser gennem Nordsjælland til Søværnets Eksercerskole i Avderød.

Kl. 16.15 ankomst til Avderød, omvisning i lejren under sagkyndig ledelse.

Kl. 18.00 Jubilærmiddag i den moderne kostforplejning.

Kl. 19.30 udskejning, „fald på busserne“.

Kl. 20.00 afgang til København.

Kl. 21.15 ankomst til Rådhuspladsen, hvorefter jubilærdagens officielle program er afsluttet.

Og hvad koster så alt dette? Ja, helt gratis kan det jo ikke blive, til trods for arrangørernes frivillige indsats, men det behøver dog ikke at blive voldsomt dyrt, idet man udmærket kan nøjes med at deltage i ét eller to af stævnets tre arrangementer.

I Jubilarparaden – kr. 10,- pr. deltager.

II Frokost bestående af biksemad, 2 øl, 2 snaps, samt kaffe og ostemad – kr. 30,- pr. kuvert.

III Bustur til Avderød og retur, middag bestående af flæskkesteg, æblekage, øl, portvin samt kaffe – kr. 40,- pr. deltager.

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

Af hensyn til tilrettelægningen er det abso-

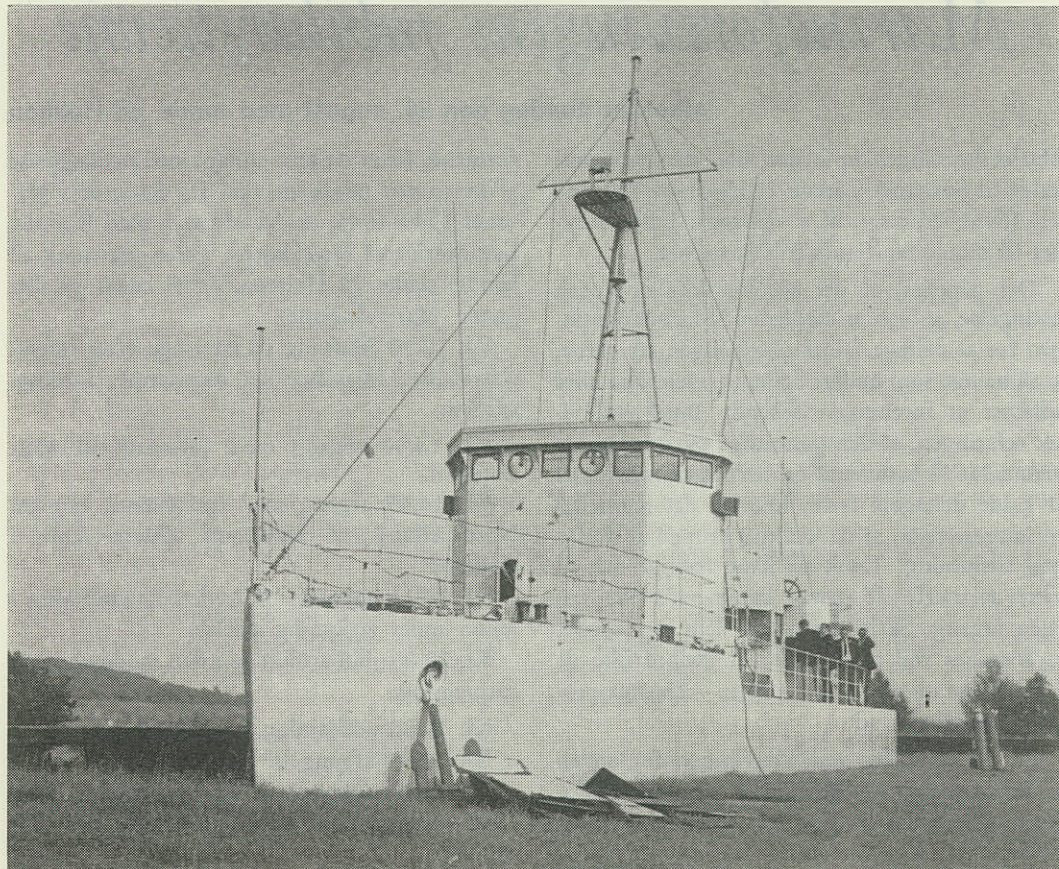
lut nødvendigt at tilmelde sig på forhånd med angivelse af, hvilke arrangementer man ønsker at deltage i.

Anmeldelse til Jubilarstævnet – der er bindende – skal ske senest *onsdag d. 25. august* til Marineforeningens Hovedkontor, Bredgade 29 1260 København K., telf.: (01) 15 28 86. Kontortid 10.00–13.00, lørdag lukket, og det sker nemmest og hurtigst ved indbetaling af beløbet på foreningens *postkonto nr. 1608*, ved check, postanvisning eller ved personlig henvendelse på kontoret. Adgangskort, billet og program vil da omgående blive tilsendt eller udleveret.

Jubilarmedailler kan købes før og under stævnet.

NB! Husk at anføre nøjagtig adresse og årgang ved anmeldelsen. – Vel mødt!

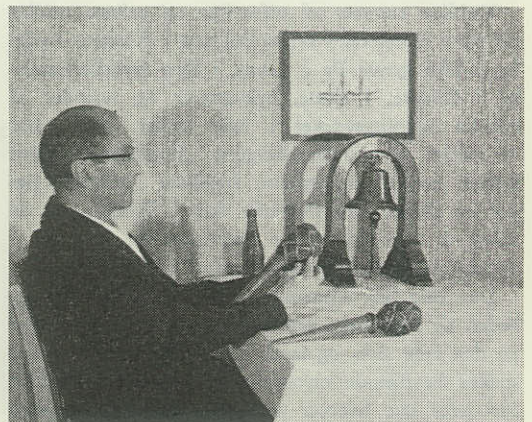
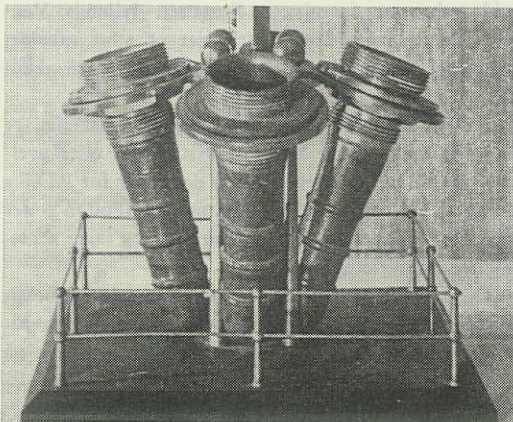
En af seværdighederne på Søværnets Eksercerskole i Avderød: Et øvelsesskib på landjorden. Foto: Kaj Lund.

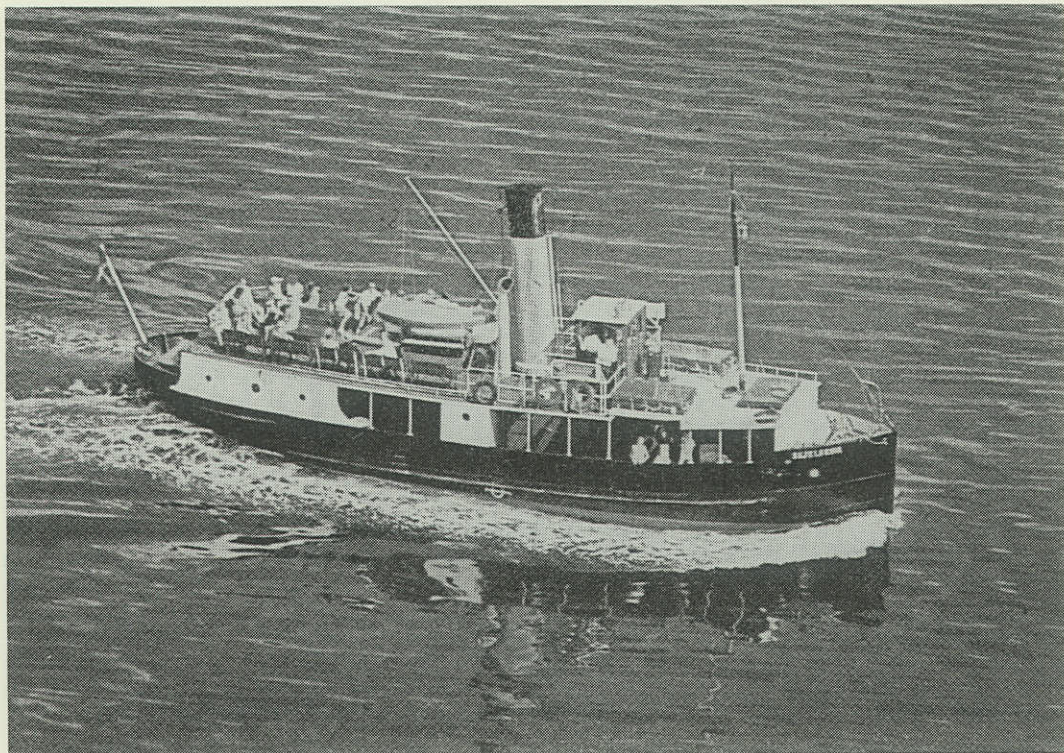




Marinestuerne I RUDKØBING EKSISTERER DEN ENDNU

Rudkøbing-afdelingen af Marineforeningen – en af landets ældste – ligger i dvale for tiden, men marinestuen i Restaurant Ørsted eksisterer endnu. Med mellemrum samles her de sidste bestyrelsesmedlemmer og drøfter mulighederne for en genoplivelse af aktiviteten. – En del af effekterne er opmagasineret, men stuen har stadig attraktioner, bl. a. syv originale tegninger af danske orlogsskibe i forskellige situationer under manøvrering. De stammer fra en bog, som i 1827 tilhørte Jacob Hansen Wass i Dragør. Bogen må dog være ældre, og kunstneren er ukendt. – En iøjnefaldende dekoration er flagspillet, hvis fod er dannet af fire minehorn, som kan tjene til blomstervaser (nederst t.v.). Den er udført af maskinmester Aas fra minelæggeren „Langeland“. – På billedet nederst til højre sidder formanden, skibsbygger Jacob Wass, med to af de prene, som afdøde skibsfører S. H. Sørensen fremstillede til opmuntring for danske maritime traditioner.





S/S „Skelskjør“. Foto: Aerodan.

Om gamle skibes bevarelse

Drager man sammenligning mellem den indsats, der er vist i de senere år i Danmark for bevarelse af gamle huse og gamle skibe, får man et af beviserne for, at de maritime interesser ikke har særlig stor udbredelse.

Vældige summer af offentlige og private midler må være investeret i Frilandsmuseet i Kongens Lyngby, i Den gamle By i Århus, i Den fynske Landsby i Odense, i slotte, bykvarterer og tusinder af enkelte bygningsværker i hele landet. Imens har vi måttet se grønlandsbriggen „Hvalfisken“ blive hugget ned til malerpram, fregatten „Jylland“ ligger og rådner som flydende skur i Ebeltoft, og de sidste af vore skonnerter forsvinder én efter én – opkøbt af udlændinge og ombygget til lystfartøjer.

Den lille flok entusiaster, som har bevaret kærligheden til Danmarks søhistoriske minder, ligger ikke på den lade side, og trods manglende forståelse hos statens bevilgende myndigheder kæmper de stædigt for deres sag, hverver proselytter, indsamler mange

småbeløb, spytter selv i bøssen og spytter i nærerne, når rusthammer og malerpensel skal svinges.

Sådan greb man sagen an i Dansk Veteranskibsklub, som blev stiftet i 1963, og som reddede den lille gamle damper „Skjelskør“ fra ophugning. Af ældre dato er foreningen Fregatten Jyllands Venner, der gennem årene har gjort et stort arbejde. Alligevel rækker det i øjeblikket kun til lige akkurat at holde vraget flydende.

Enkelte af vore sidste små gamle sejlskuder er bevaret under dansk flag som lystfartøjer eller øvelsesskibe, bl. a. galeasen „Brus“, der sejler for F.D.F.s Søkorps i København, og skonnerten „Fulton“, der drives af Nationalmuseets Skibsudvalg og tager skoleklasser på ferietogter.

Også „Fulton“ har nu fået et støttende venneskab, men Nationalmuseet havde næppe turdet påbegynde dette projekt uden den første store gave på 100.000 kroner fra firmaet Fisker og Nielsen. På samme måde ligger der betydelige private donationer



S/S „Great Britain“ som firemaster i 1852.

bag ved bjergningen af vikingskibene i Roskilde fjord.

Det synes dog at være „peanuts“, når man ser de projekter, man har givet sig i kast med i andre lande. Her får man indtryk af anderledes bredde i interessen og virkelig format over offerviljen. Store skibe restaureres, konserveres og gør tjeneste som søfartsmuseer, stationære skoleskibe eller lignende.

I England har mange mindre institutioner i tidens løb virket for bevarelse af maritime minder. I de seneste år er interessen vokset så stærkt, at man har kunnet oprette en „National Maritime Trust“ hvis ærespræsident er Hans Kongelige Højhed hertugen af Edinburgh og hvis opgave er at bevare gamle engelske skibe af historisk værdi. Man har sat sig det mål at indsamle to millioner pund sterling til dette formål, og ca. en trediedel af dette beløb er allerede kommet ind.

Maritime Trust har allerede reddet mindst fire mindre skibe, nemlig en thamesbarge, en topsejlskoncert, en trawler og et mindre fiskefartøj.

Ligeledes har Maritime Trust været medvirkende til at redde et af de største britiske maritime klenodier, som er nærmere omtale værd :

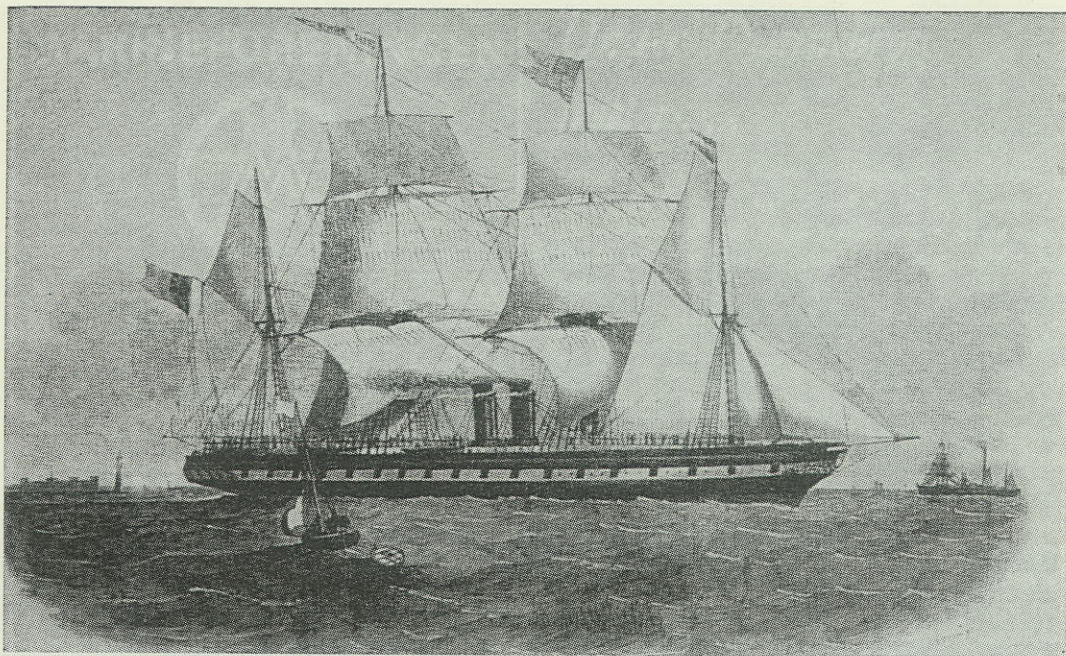
FØRST OG STØRST – NU ET AF DE SIDSTE

Et af de skibe, som satte adskillige milepæle i søfartens historie, vendte sidste år tilbage til sit udgangspunkt. Vraget af jernskibet „Great Britain“ ankom i juni 1970 – båret af en ponton – til munden af floden Avon. Senere blev det fra Avonmouth bugseret op til Great Western Dock i Bristol, hvorfra det blev søsat 127 år tidligere.

Til de faktorer, som gør „Great Britain“ bemærkelsesværdig må regnes soliditeten af skibets skrog, som kunne holde til den ret ublide medfart under bjærgningen og de mange tusinde sømils transport på en ponton fra Falklandsøerne til England. Endda kunne det blive tætnet så godt, at skroget alene kunne flyde det sidste stykke gennem Avonfloden.

„Great Britain“ var ved sin søsætning i 1843 verdens største skib. På en tid, hvor kun ganske få skibe var over 1000 tons, blev denne gigant på mere end 3500 tons betragtet som et vidunder af ingeniørkunst. Hertil kom, at det var et af de første skibe bygget af jern – faktisk det første store søgående jernskib. Endelig var „Great Britain“ det første oceangående dampskib, som blev fremdrevet af skrue.

Konstruktør og bygmester var Isambard Kingdom Brunel, som vel nok bedst huskes for sin konstruk-



S/S „Great Britain“ som nybygning i 1845.

tion af den endnu større „Great Eastern“ en halv snes år senere.

Brunel foreslog allerede i 1835 ingeniørerne fra jernbaneselskabet „Great Western Railway“ at „forlænge“ jernbanelinien med en dampskibslinie, som skulle gå fra Bristol til New York. Man gik ind på ideen, og resultatet blev bygningen af „Great Western“, et træskib fremdrevet ved skovlhjul. Dette var det første dampskib, som blev sat i fast rutefart frem og tilbage over Atlanterhavet.

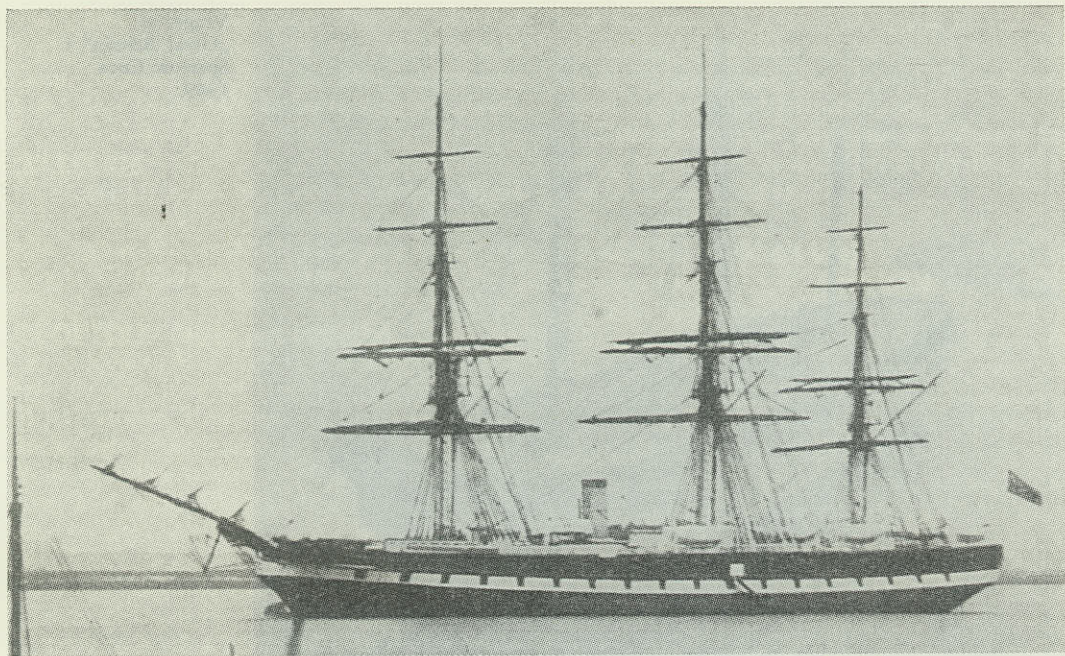
Kort efter, at „Great Western“ i 1838 var sat i fart for Great Western Steamship Company, henvendte selskabets ledelse sig til Brunel for at få konstrueret et langt større skib til atlantehavsruten. På grund af størrelsen valgte man jern som materiale, og selv om Brunel oprindeligt havde tegnet skibet som hjuldamper, blev planerne ændret til fremdrivning ved skrue, efter at man havde haft lejlighed til at overvære de vellykkede prøvesejladser med dampskonnerten „Archimedes“, som var udstyret med en skrue konstrueret af Francis Smith.

Kølen til „Great Britain“ blev strakt 1839 i en tørdok, og bygningen tog fire år. Skroget var 289 fod langt, 50 fod og 6 tommer bredt, 32 fod og 6 tommer dybt med en dybgang på 18 fod. Deplacementet var 3618 tons. Andre kilder angiver skibets størrelse til henholdsvis 3450 og 3270 bruttoregistertons. Der var plads til 1200 tons ladning og 250 passagerer. Til disse var bl. a. indrettet 64 luksus-

kahytter, saloner og et musikværelse. Skibets første maskineri, der var angivet til 1000 nominelle hestekræfter ved 9 knob og 2000 indicerede hestekræfter ved 12 knobs fart, var koblet til skrueakslen ved en endeløs kæde, og den første skrue havde 6 blade. Dampkedlen, der havde 24 fyr, slugte 64 tons kul i døgnet.

Trods det forholdsvis kraftige maskineri blev skibet alligevel forsynet med en ret betydelig sejskibsrigning bestående af seks skonnertriggede master med stående gafler. Stormasten (nummer to forfra) var betydeligt større end de øvrige master og rigget med to råsejl.

Søsætningen af denne kæmpe fandt ikke sted uden visse fødselsvanskeligheder. I juli 1843 blev dokken fyldt med vand, og skibet flød smukt. Det blev derefter forsynet med maskine og udrustning, og det viste sig nu, at det lå for dybt til at komme ud gennem dokporten. Man måtte fjerne en del af dokkens murværk, før skibet kunne flyde ud i Avonfloden den 13. december 1844. 24. januar 1845 skulle skibet afsejle på sin prøvetur til Themsen, og da ankrene skulle hives op, viste det sig, at et af dem havde fisket vraget af en skonnert, som var sunket seks uger tidligere. Dette gav en betydelig forsinkelse, så man ikke nåede frem til Themsen før en ventet storm brød løs. 27. januar ankrede „Great Britain“ ud for Blackwall efter at have haft en kollision med en kulbrig.



S/S „Great Britain“ som tremaster ved Gravesend i 1875.

I april 1845 blev giganten inspiceret af Hendes Majestæt Dronning Victoria, Londons borgmester og andre notabiliteter, som udtrykte deres beundring bl. a. over skibets enorme længde. Et par måneder efter var det sejlklaart, og jomfrurejsen til U.S.A. startede 26. juli 1845 med 60 passagerer og 600 tons ladning. Strækningen på 3300 sømil til New York blev tilbagelagt på 14 dage og 21 timer, hvilket ikke var særligt imponerende i sammenligning med andre dampskibes præstationer på den tid. Tilbage-rejsen fra New York til England tog én dag mindre, idet skibet blev hjulpet af vestenvindene.

I vintermånederne blev skibet lagt op, og man benyttede denne tid til at forbedre maskineriets koblingsystem og at udskifte den seksbladede skrue med en firebladet. Desuden blev antallet af master reduceret fra seks til fem, og skibet blev forsynet med 100 fod lange slingrekøle for at reducere de stærke rulninger.

Ændringerne gav tilfredsstillende resultat, men man kom ikke til at nyde godt af dem ret længe. Den 22. september 1846 strandede „Great Britain“ i Dundrum Bay på Irlands nordøstkyst nær ved Belfast. Årsagen til strandingen viste sig at være et nyoprettet fyr, som ikke var angivet på skibets søkort. Da dette søkort var anskaffet under den forudsætning, at det var ajourført til 1846, gav det anledning til henvendelse fra redere og søforsikrings-selskaber til lovgivningsmyndighederne om at indføre

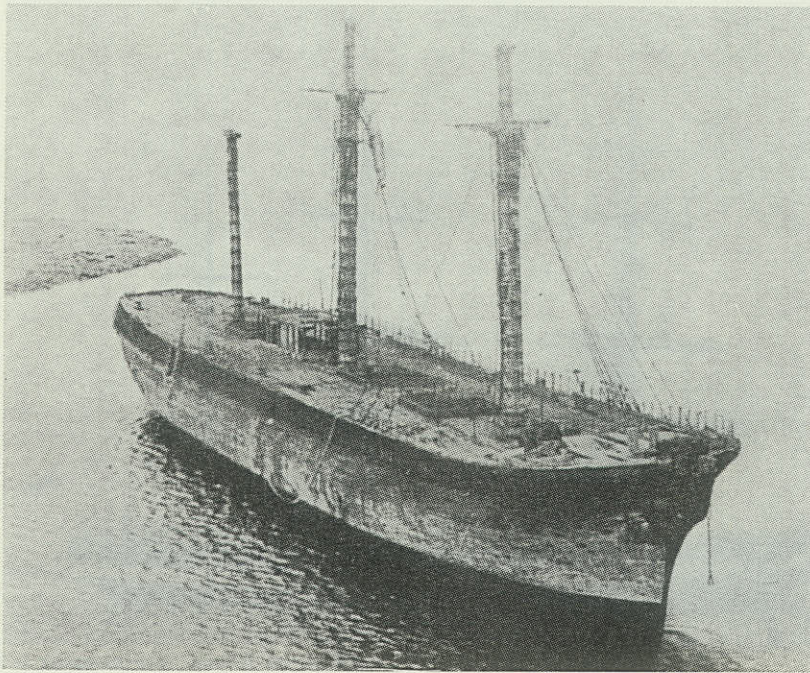
hårde bøder for at sælge søkort, som ikke var behørigt ajourførte af autoriserede eksperter.

Det viste sig, at „Great Britain“ var et ualmindeligt solidt skib. Brunel rejste selv til Dundrum Bay og sørgede for, at det blev sikret på stedet for vinteren, og det følgende forår blev det bjærget uden at skroget havde lidt synderlig skade. Rederiet havde imidlertid lidt store tab, og kunne ikke magte en genudrustning. Skibet blev i 1850 solgt til firmaet Gibbs, Bright & Co. i Liverpool for 24000 pund sterling. De nye ejere lod skibet ombygge og indrette til emigrantfarten på Australien. Det havde nu kun fire master, og to skorstenene var placeret ved siden af hinanden.

I 1852 udførte skibet for sidste gang en rundrejse frem og tilbage over Atlanterhavet, hvorefter det blev sendt til Melbourne med 630 passagerer og en million pund sterling i guld- og sølvmonter, den første af 32 sådanne rejser gennem en periode på 25 år, kun afbrudt af tjeneste som troppetransport under Krimkrigen og det store indiske oprør.

I 1855 gennemgik „Great Britain“ endnu en ombygning og optrådte derefter med kun tre master og en enkelt skorsten. Det var med denne rigning skibet gennem den følgende snes år blev populært som passagerskib i farten på Australien.

I 1875 var det blevet et gammelt skib. Det blev lagt op og udbudt til salg. Flere gange skiftede det ejer, og i 1882 blev det erhvervet af firmaet A.

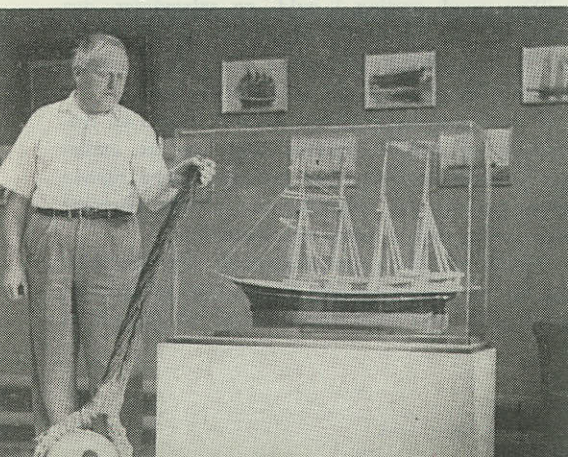


Vraget af
„Great Britain“ i
Sparrow Cove
1969.

Biggs Sons & Co., som lod maskinen pille ud af det. Skroget blev beklædt med træ, men rigningen som en vældig tremastet fuldrigger forblev uændret. For sine nye ejere gjorde „Great Britain“ to rejser rundt Kap Horn til San Francisco. Den tredje rejse, påbegyndt 6. februar 1886, skulle gå fra Pennarth til Panama på vestkysten af Centralamerika, men ud for Kap Horn løb skibet ind i en voldsom storm og mistede en del af rigningen. Kursen blev sat mod Port Stanley på Falklandsøerne, hvortil skibet ankom 25. maj 1886, og hvor det skulle få lov til at blive i de følgende 84 år.

„Great Britain“ blev i Port Stanley kondemneret og solgt til Falkland Islands Company. Det blev

Frode Holm-Petersen i Søfartsmuseet, Troense, med en stump af vantet og en jomfru fra „Great Britain“.



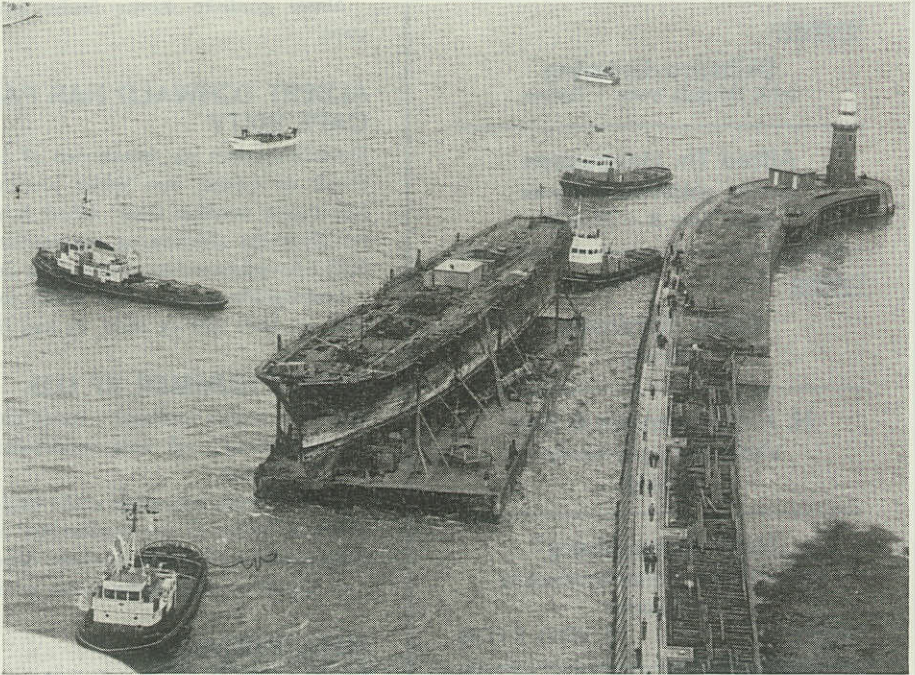
ankret op og benyttet til oplagring af uld og kul. Gennem mere end 50 år lå skibet forankret i havnen, indtil det begyndte at knibe med at holde det tæt. På den tid arbejdede man allerede med tanken om at få skibet restaureret på grund af dets historiske værdi, og Falkland Islands Company tilbød skibet som gave til den britiske regering. Der kom dog ikke noget ud af restaureringsplanerne, og i 1937 blev „Great Britain“ slæbt uden for havnen og landsat i den lille vig Sparrow Cove.

Med mellemrum har man taget restaureringsplanerne frem og luftet dem, men det synes, som om englændernes interesse for skibet først rigtigt blev stimuleret, efter at amerikanerne var begyndt at inere sig for sagen, og efter at det ene smukke gamle sejlskib efter det andet er blevet bjærget til amerikanske havne og genopbygget takket være gode dollars.

I 1969 fik englænderne imidlertid taget sig sammen, tilsyneladende takket være koordinering af tre faktorer: Den nystartede National Maritime Trust, samt et ligeledes nystartet Brunel Society, som har til opgave at dyrke mindet om den berømte ingeniør. Den vigtigste faktor var dog formentlig den velhavende ejendomsmægler på Bahamaøerne, Mr. Jack Hayward, som stillede 150.000 £ til rådighed, for at „Great Britain“ kunne komme tilbage til England.

I 1957 blev „Great Britain“ besøgt af søfartshistorikeren Frode Holm-Petersen. Han hjemførte som trofæ til søfartssamlingerne ved Svendborgsund en

„Great Britain“ ankommer til Avonmouth i juni 1970.



pokkenholts-jomfru, der sandsynligvis er fremstillet ca. 1840 og en stump jernwire fra skibets rigning, som formentlig blev fornyet i 1882.

Beretningen om hvorledes det 127 år gamle skibskrog i løbet af få måneder blev tætnet, hævet og placeret på pontonen „Mullusz“ er en historie for sig selv. 23. april 1970 lå „Great Britain“ solidt fastsurret oven på den firkantede ponton og under en kort højtidelighed blev vraget overgivet til bjærgningselskabet varetøgt af Sir Cosmo Haskard, guvernør for Falklandsøerne. Den følgende dag startede bugserbåden „Varius“ slæbningen over den første etape til Montevideo, hvortil man ankom efter en halv snes dages rejse. 6. maj påbegyndtes den

spændende 700 sømil lange rejse fra Montevideo til Bristol, og efter 40 dages sejlads ankom man i god behold til Avon floden.

Bjærgningen har kostet mange penge, men langt flere vil det koste at bringe skibet tilbage til sin oprindelige skikkelse. Endnu synes det ikke helt afgjort, hvorvidt man med „den oprindelige skikkelse“ mener seksmasteren fra 1845, den femmastede passagerbåd fra atlantehavsfarten, den firemastede emigrantdamper fra australienfarten eller den tremastede fuldrigger, der måtte give op under sit tredje forsøg på at runde Kap Horn. Højest sandsynligt vil „Great Britain“ dog genopstå som en kopi af 1845-udgaven.

Kaj Lund.

Fra hovedbestyrelsen

NORDISK KAMMERATSKABSSTÆVNE

Det XIII nordiske militære kammeratskabsstævne fandt i år sted på Jørstadmoen i hjertet af Norge fra 17. til 20. juni. Ca. 250 soldaterkammerater fra Finland, Norge, Sverige og Danmark havde her sat hinanden stævne, og mange frugtbare tanker og meninger udveksledes i de tre dage, stævnet varede. Stævnet var fortræffeligt tilrettelagt med bl. a. ture til højfjeldet og Gudbrandsdalen, og som et nyt

indslag ved disse stævner var indlagt en nationskonkurrence i pistolskydning. Denne vandtes overraskende af Danmark foran Sverige, Finland og Norge. Kammeraterne fra flyvevåbnets Soldaterforening gjorde sig her smukt gældende.

Ved den afsluttende festmiddag præsiderede Norges forsvarschef AD F. H. Johannesen og regionschefen GN P. M. Strande. Fra Marineforeningen deltog formanden KK K. Hertz med flere hovedbestyrelsesmedlemmer.

Bornholm

Skibsproviertering

John Hintzes enke - Rønne

Alfred Th. Haagensen

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 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

Næste nordiske stævne finder sted i Finland i 1974.

ALBERT ECHWALD HAR PASSERET CAPE SIXTY

Hovedbestyrelsen og redaktionen af U.D. slutter op blandt de mange, som hylder pioneren på Marineforeningens nordlige front. Albert Echwald, formand for Godthåbs afdeling og repræsentant for Distrikt XIII i hovedbestyrelsen, fyldte 60 år den 12. juli.

Lynbiografi: A. E. har i tidens løb slået mange brød op, både små og store, og han fik dem bagt.

NÆSTE NUMMER AF U.D.

Stof, som ønskes medtaget i næste nummer af „Under Dannebrog“, må være redaktionen i hænde senest 1. oktober.

De afdelinger, som måtte ønske nogle ekstra eksemplarer af bladet til nye medlemmer eller til særlige propagandaformål, bedes rekvirere disse i god tid.

Et begrænset antal ældre numre er til rådighed.

MEDLEMSTALLET

Foreningen havde pr. 1. juli 8.872 medlemmer.

RESTANTER

Hovedkassereren må med beklagelse konstatere, at adskillige afdelinger endnu ikke har indbetalt første halvårskontingent til hovedkontoret. Årsagen kan måske være den, at medlemmerne ikke har afviklet deres kontingentindbetaling til afdelingen, og det er jo kedeligt. Se nu at få betalt det kontingent, så vi kan få økonomien op på mærkerne.

SØVÆRNETS ATLETIKKONKUR- RENCER 1971

Marineforeningens hovedbestyrelses præmier til de tre bedste spydkastere tilfaldt henholdsvis oversergent F. L. Jensen, oversergent J. K. Sørensen og oversergent O. F. Hansen.

SENDEMANDSMØDET 1971

Sendemandsmødet 1971 afholdtes i Frederikshavn i dagene 8.-9. maj. Ved samme lejlighed fejrede Frederikshavns afdelingen sit 50 års jubilæum.

Allerede lørdag formiddag ankom de første sendemænd til byen, og kl. 10.00 var afdelingen vært ved en reception i marinestuen i restaurant „Vinkjælderen“. Mange benyttede lejligheden til at lykønske afdelingen på dagen, og stemningen var god.

Om aftenen var arrangeret festmiddag i restaurant „Møllehuset“, hvor Frederikshavns formand, Georg Petersen bør velkommen til de fremmødte sende-

mænd og afdelingens gæster, blandt hvilke var chefen for Flådestation Frederikshavn. Efter en dejlig middag blev ballet åbnet, og man dansede til kl. ca. 1, kun afbrudt af en nydelig danseopvisning.

Sendemandsmødet om søndagen begyndte kl. 09.00. Til dirigent valgtes orlogskaptajn Jens Kaj Olsen, der har erfaring i dette job. Formanden åbnede mødet med at takke sendemændene for godt opmøde. Til H. M. Kong Frederik IX og chefen for Søværnet sendtes en telegrafisk hilsen, der blev besvaret inden mødet sluttede. Efter at have takket Frederikshavn for værtskabet indledte formanden sin årsberetning med at mindes de af vore kammerater, der gik bort i løbet af det sidste år.

Pr. 1. maj 1971 talte foreningen 8915 medlemmer imod 9175 sidste år fordelt på 87 afdelinger, og formanden kom derefter ind på de forskellige årsager til, at det for mange afdelinger er svært at holde den gående. Konkurrencen fra andre sider er stor, men det er glædeligt at der trods dette er afdelinger i stærk fremdrift. Det er vigtigt, at man i bestyrelserne sørger for kontinuiteten, således at de yngre drages med ind i bestyrelsesarbejdet for derved efterhånden at kunne tage over fra de ældre.

Af begivenheder i årets løb fremhævedes hovedkontorets flytning fra Havnegade til Bredgade, Mindefesten i Fredericia 6. juli, hvor Søværnet og foreningen var repræsenteret, og jubilarstævnet 30. august, hvor vi havde den glæde at se den nye formand for Norges Orlogsbund. Endvidere har foreningen været repræsenteret ved 250-års dagen for Tordenskjolds død, hvor der 12. november blev afholdt en mindehøjtidelighed i Holmens kirke.

Formanden meddelte derefter, at statutterne for foreningens emblemer og tegn nu er vedtaget af hovedbestyrelsen og udsendes til afdelingerne. Endvidere vil retningslinier for opnåelse af tilskud fra „Soldatens og Orlogsgastens Fond“ blive udsendt.

Af forestående begivenheder omtaltes det nordiske kammeratskabsstævne i Norge fra 17. til 20. juni, Skanderborg afdelings 25 års jubilæum den 16. august, Skagen afdelings 50 års jubilæum den 25. juli (fejres i november) og Hadsund afdelings 50 års jubilæum 16. januar 1972.

Til slut takkede formanden bestyrelserne rundt om i landet for det arbejde, der i årets løb er blevet udført til gavn for afdelingen og Marineforeningen, hvorefter årsberetningen blev godkendt.

Det reviderede årsregnskab blev på grund af hovedkassererens fravær aflagt af formanden, og dette blev efter enkelte kommentarer ligeledes godkendt.

Under indkomne forslag var Bornholm blevet foreslået som mødested for Sendemandsmødet 1972, hvilket blev vedtaget med akklamation. Næste punkt på

dagsordenen blev effektueret af formanden, som udnævnte dirigenten, orlogskaptajn Jens Kaj Olsen, til æresmedlem af Marineforeningen som en tak for de mange år, hvor J.K.O. har bestridt det til tider svære hverv som dirigent ved vore sendemandsmøder. – (Voldsom akklamation!)

Ved valg til hovedbestyrelsen meddelte formanden, at man netop havde modtaget meddelelse om, at Strangholt fra distrikt III har trukket sig tilbage, og til ny repræsentant er valgt E. Thaarup. Distrikt IV har ligeledes skiftet ud, idet Bent Hansen midt i en periode har afløst E. Nielsen. I distrikterne V, XII og XIII er der genvalg, og hovedbestyrelsen har herefter følgende sammensætning:

Formand: Kommandørkaptajn K. Hertz, København.

Næstformand: Underdirektør Worm Petersen, Frederiksberg.

Landssekretær: Assistent Kurt Flatau, København.

Hovedkasserer: Orlogskaptajn S. Thorlund Nielsen, Gentofte.

Distrikt I, Storkøbenhavn: Boghandler O. Reumert, København.

Distrikt II, Sjælland N: Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk.

Distrikt III, Sjælland V: Repræsentant E. Thaarup, Nykøbbel, Slagelse.

Distrikt IV; Sjælland S: Elektriker Bent Hansen, Haslev.

Distrikt V, Bornholm: Kaptajn C. Thomsen, Rønne.

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

Distrikt VII, Fyn: Ingeniør E. Fylling, Odense.

Distrikt VIII, Jylland SE: Fabrikant M. Burchardt, Kolding.

Distrikt IX, Jylland SV: Direktør Knud Schrøder, Esbjerg.

Distrikt X, Jylland M: Omsorgskonsulent E. Schytte Hansen, Randers.

Distrikt XI, Jylland NV: Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig.

Distrikt XII, Jylland N: Forvalter Georg Petersen, Frederikshavn.

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

Til revisor og revisorsuppleant blev valgt henholdsvis inspektør O. Mægård, og direktør V. Thomsen.

Under eventuelt kom der mange gode forslag og ideer, som hovedbestyrelsen tog til efterretning. Til slut takkede dirigenten for den „pæne opførelse“ og blev selv takket for udmærket ledelse af mødet, hvorefter deltagerne samledes med deres damer til en hyggelig frokost.

Landssekretæren.

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

Vimmelskiftet 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 ^{1/2}

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

Ronald Andersen

Aut. kølefirma - Tlf. 13 35 23 - Aalborg

Fra afdelingerne

BORNHOLM

35 medlemmer deltog 22. maj i forårsudflugten med bus „ud i det blå“. Den officielle afslutning fandt sted på Stammershalde med god mad og en svingom, men Vilhelm Andersen røber, at den egentlige afslutning først fandt sted ved hjemkomsten kl. 3 om natten.

Afdelingen har mistet et af sine trofaste medlemmer, pensioneret togfører Axel Holm, som var med til at stifte afdelingen i Rønne i august 1922, og som i mange år sad i bestyrelsen. - Axel Holm var æresmedlem i ordets egentlige forstand.

DISTRIKT IV

15 medlemmer fra afdelingerne i Haslev, Stevns, Skelshør, Vordingborg og Næstved deltog i mødet 14. marts i marinestuen i Næstved, hvor kontorbestyrer E. Nielsen meddelte at han ikke ønskede at fortsætte som formand. Som ny distriktrepræsentant valgtes el-installatør Bent Hansen, der er formand for Haslev afdeling. Fra samtlige afdelinger gav man udtryk for anerkendelse af det store arbejde, kontorbestyrer E. Nielsen har udført som distriktrepræsentant og medlem af Marineforeningens hovedbestyrelse.

ESBJERG

Lidt forsinket har vi modtaget meddelelse om, at afdelingens æresmedlem Gustav Halgren fyldte 75 år den 10. juni. Halgren har været medlem af afdelingen i 40 år.

FREDERIKSVÆRK (Ankeret på torvet)

Hans Pedersen oplyser, at marineforeningens Frederiksværk-afdeling har været fremme i offentlighedens lys i forbindelse med placeringen af et maritimt var-tegn på byens torv. For 15 år siden fandt et sten-fiskerfartøj et gammelt anker, da man arbejdede med materialer til den nye mole. Daværende havnefoged (nu overtoldvagtimester) Aage Christensen, som er medlem af Marineforeningen, overtog ankeret og havde det i nogen tid stående på Gl. Havn. Senere blev ankeret skænket til Marineforeningens afdeling, som skønnede, at torvet ville være en mere egnet plads. Ankerstokken er naturligvis ikke den originale. Kommunen har leveret tømmer til en ny ankerstok. Ankeret er aldersbestemt til at være fra slutningen af 1700-tallet.

Afdelingen gratulerer sit æresmedlem orlogskaptajn J. K. Olsen, der også er blevet udnævnt til

æresmedlem af hovedforeningen. Desuden lykønskes overlæge Holm Petersen, 26/7 60 år. Pensionist Henri Jørgensen, 8/7 65 år. Blikkenslagermester Svend Aage Olsen, 14/6 25 års forretningsjubilæum.

GILLELEJE

Afdelingen har mistet to af sine medlemmer: Svend Erik Bendzen, der har været med fra afdelingens start, og fiskeskipper Albert Klug, som gennem en årrække var afdelingens fanebærer.

GLOSTRUP (atter nyt initiativ)

Her nøjes man ikke med at snakke om det, men fører de gode ideer ud i praksis. Som forberedelse til jubilarstævnet i slutningen af august har afdelingen allerede i juni gennemgået sine kartoteker og på grundlag af disse udsendt en påmindelse til alle jubilare. Med denne følger en liste over alle afdelingens jubilare, således at disse eventuelt kan kontakte hverandre og følges ad til stævnet.

26. maj fejrede man en særlig fest i marinestuen „Kahytten“ i anledning af, at afdelingen nu i 20 år havde nydt privat gæstfrihed i det dejlige lokale.

Afdelingen lykønsker Svend Børge Hansen, 15. august 60 år. Ejnar Petersen, 20. august 70 år. Ejnar Ipsen, 22. august 60 år.

KERTEMINDE (Alle skyder med)

En vellykket fregatskydning afholdtes 20. maj i pavillon „Pax“. Afdelingen kan glæde sig over større og større tilslutning til disse arrangementer. Årsagen ligger nok gemt i det faktum, at man sørger for, at alle føler sig som deltagere. Denne dag var mandfolkene stået tidligt op og mødte frem 25 mand stærk for at sænke fregatten. Omkring frokosttid sluttede hustruer og kærester og børn sig til eskadren, og der blev afviklet konkurrencer i pilekast, serie-skydning for damer og skydning for børnene.

Under den efterfølgende skafning fik alle de bedste skytter overrakt præmier af skyttelaugets formand Svend Aage Henriksen.

KØBENHAVN

Ved Søværnets atletikstævne havde Københavns afdeling udsat præmier til de to bedste præstationer i 400 m løb. Disse tilfaldt oversergent H. Seiring og overkonstabel L. Jørgensen. Den af afdelingen udsatte vandrepokal i atletik blev vundet af frømandskorpset.

NÆSTVED (90 på sejltur)

Lørdag den 5. juni afholdtes sommerudflugt i samarbejde med afdelingerne fra Haslev, Præstø og Skælskør med ca. 90 deltagere. Turen gik til Agersø,

hvor man spiste på Agersøgård, lyttede til visdomsord fra forskellige talere og dansede, så gulvet var ved at bryde sammen. Alle var med, da man satte kursen hjemover med Stignæs-færgen.

Afdelingen gratulerer maskinmester Dichmann Sørensen, 7/9 60 år. Materialeforvalter Stephen Hansen, 13. november 60 år.

RANDERS (dobbel tab)

To gange i løbet af juni måned indløb sorgens budskaber fra afdelingen.

For første gang i 40 år var Carl Emil Ovesen ikke med til sendemandsmødet denne sommer. Han har ellers været med til at præge disse sammenkomster ved sit lune og gode humør. Ved afdelingens 50 års jubilæum i 1969 blev han udnævnt til æresmedlem efter at have været medlem næsten lige så længe, heraf 25 år i bestyrelsen – altid på pletten. Han vil blive husket som en uforlignelig kammerat.

Kaptajn Caj Juul Møller, som afgik ved døden 8. juni, 67 år gammel var en venlig og trofast kammerat, der altid mødte til foreningens arrangementer, når han ikke var ude at sejle. Kaptajn Juul Møller førte i sin tid skonnerten „Vita“ og senere „Vian“ og andre skibe. Når han var hjemme, var han altid fast „admiral“ på fastelavnsbåden, når den sejlede gennem Randers' gader og samlede bidrag til Bombøssen og andre velgørende formål.

SVENDBORG

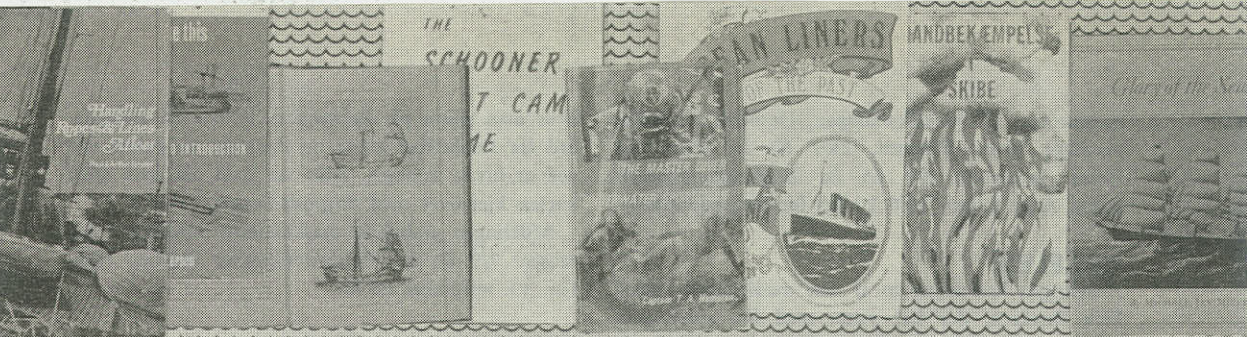
Afdelingen gratulerer metalvarefabrikant C. I. Hansen, 3/10 70 år. Kabelmester Rasmus Rasmussen, 9/10 50 år. Snedkermester Theodor Winther, 15/11 60 år. Frugthandler C. L. Fallentin, 20/11 70 år.

AARHUS

Afdelingen hilser og hylder fire fødselarer: telegrafist Jens Peder Thomassen, Kastrup, 29/9 75 år. Brygger Vagn Klæbel, 18/10 65 år. Maskinmester Holger E. Høybye, 30/11 80 år. P. C. Mouritzen, 11/9 80 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



På illustrationerne gengives bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

Ny maritim litteratur

Handling Ropes and Lines Afloat.

Luksusudgave af den lille håndbog „Knots and Lines“, som samme forlag udsendte for nogle år siden. Paul & Arthur Snyder præsenterer her en praktisk håndbog for sejlsporsfolk i håndtering af tovværk med fortrinlig instruktion og fremragende billeder. 104 s., £ 1,95 net., Nautical Publishing Co., Lynton.

Hovercraft & Hydrofoils Work Like This.

Skrevet af Egon Larsen og illustreret af Charles Green foreligger en populær introduktion med redegørelse for en række systemer af moderne glidefartøjer og luftpudebåde, deres tekniske virkemåde og fremtidsmuligheder. 58 sider, 20 sh. netto, Dent & Sons, London.

The Fore and Aft Rig in America.

Et studie af det langskibs-stillede sejl i amerikanske skibstyper fra midten af 1600-tallet op til 1927, da E. P. Morris første gang udsendte bogen. Den er rigt illustreret med gengivelser af fotos, malerier og skitser. 215 sider, \$ 15,00, Library Editions, New York.

The Scooner that Came Home.

Den tremastede skonnert „C. A. Thayer“ blev for en halv snes år siden rekonstrueret og fik en permanent plads i San Francisco's havn. Harlan Trott fortæller om skibets tilblivelse under den danskfødte skibsbygmester Hans Dietlev Bendixen, om skonnertens rekonstruktion og dens sidste rejse. 117 s., ill., \$ 2,00 net., Cornell Maritime Press Cambridge, Maryland.

The Master Diver and Underwater Sportsman.

Praktisk håndbog for professionelle dykkere såvel som amatører udarbejdet af kaptajn T. A. Hampton. Her behandles dykning med konventionel og moderne udstyr på dybt og lavt vand, svejsning, sprængstoffer, fiskeri og fotografering m. m. 200 sider, 50 sh. netto, David & Charles, Newton Abbot, Devon.

Ocean Liners of the Past.

Genoptrykt efter et specialnummer af „The Shipbuilder“ fra 1907, suppleret med oplysninger, der fører op til tor-

pederingen af „Lusitania“ i 1915 og opbygningen af „Mauretania“ i 1934. 208 s., stort fo.m.a., ca. 200 ill., 55 sh. net., Patrick Stephens, London.

Brandbekæmpelse i skibe.

Håndbogen, der er udarbejdet af Chr. Knak Christensen og E. Ehrenreich Petersen, foreligger i en revideret udgave, der er udvidet på grundlag af den tekniske udvikling og indhøstede erfaringer fra de maritime skoler. 128 sider, illustreret, kr. 27,60, C. E. G. Gads Forlag.

Glory of the Seas.

Den første bog i en serie: „American Maritime Library“, hvori Michael Jay Mjelde på grundlag af 12 års research fortæller om „Glory of the Seas“, den sidste klipper som blev bygget af Donald McKay. Illustrationerne er fremragende. 308 sider, \$ 9,95, udgivet i samarbejde med The Marine Historical Ass. af Wesleyan University Press, Middletown, Connecticut.

The Catfighters and Merchant Aircraft Carriers.

Kenneth Poolman bringer en rigt illustreret beskrivelse af nogle skibstyper, som blev anvendt i den britiske handelsflådes forsvar mod luftangreb, bl. a. større handelsskibe udstyret med katalpult eller flyvedæk. 128 s., £ 2,50 net.

The Commodores.

De første 65 års udvikling af den nordamerikanske marine efter frigørelsen fra Storbritannien. Leonard Cuttridge og J. D. Smith fortæller om de søofficerer, som havde ansvar for udviklingen, og om skærmydsler med pirater og med franske og britiske søstridskræfter. 340 s., ill. £ 3,25 net. Peter Davis, London.

Ocean Salvage.

D. A. Koster bringer 10 dramatiske beretninger om mere eller mindre vellykkede bjergningsforetagender på dybt vand i nyere tid, bl. a. hævningen af den tyske flåde i Scapa Flow, bjergning af undervandsbåde og eftersøgning af en brintbombe. Der indledes med et par kapitler om ældre og nyere bjergningsteknik. 195 s., £ 2,50 net. G. Duckworth & Co., London. William Kimber, London.

The History of The Marconi Company.

M. J. Backer bringer en biografi af Guglielmo Marconi og gør i øvrigt rede for radiokommunikationens fremskridt fra det første trådløse signal over Atlanterhavet til transmission i farve-TV via satellit. 412 s., £ 5,00 net. Methuen & Co., Ltd., London.

The Great Ice Ship Bear.

En biografi af ishavs-skibet „Bear“, som blev erhvervet af USA til arktiske ekspeditioner og patruljetjeneste samt ekspeditioner til Antarktis. Udarbejdet af R. Douglas og P. Burroughs. 104 s., ill., £ 1,60. D. Van Nostrand Co., London.

Pictorial History of the Royal Navy 1816-1880.

Anthony J. Watts beskriver en periode, hvor den britiske flåde var den stærkeste i verden - overgangsperioden fra sejl til damp, fra træ til stål og fra presset til fast mandskab. Hovedvægten er lagt på fremragende illustrationer, hvoraf mange aldrig før har været vist i bogform. 144 s., 48 sh. net. Ian Allan, London.

The Deadeye.

John M. Kochiss fortæller om vantskruens forgænger „Jomfruen“ i almindelighed og om dens fremstilling i Lunenburg, Nova Scotia, i særdeleshed. En charmerende bog illustreret af John Lapresle. 42 sider, udgivet af Marine Historical Association, Mystic, Connecticut.

Modern Adventures at Sea.

Jordomsejling, skibsbrand og bjergning af skibe og skatte fra havets bund indgår i de dramatiske beretninger om begivenheder på havet i nyere tid, samlet og bearbejdet af G. F. Lamp. 156 s., ill., 25 sh. net. George G. Harrap & Co., London.

The Clipper Ship Era.

Genoptrykt fra 1910 af en eftersøgt klassiker, hvori kaptajn Arthur H. Clark giver et billede af sejlskibsperioden fra 1843 til 1869. Her er suppleret med 36 nye tegninger. 406 s., 95 sh. net. Patrick Stephens, London.

