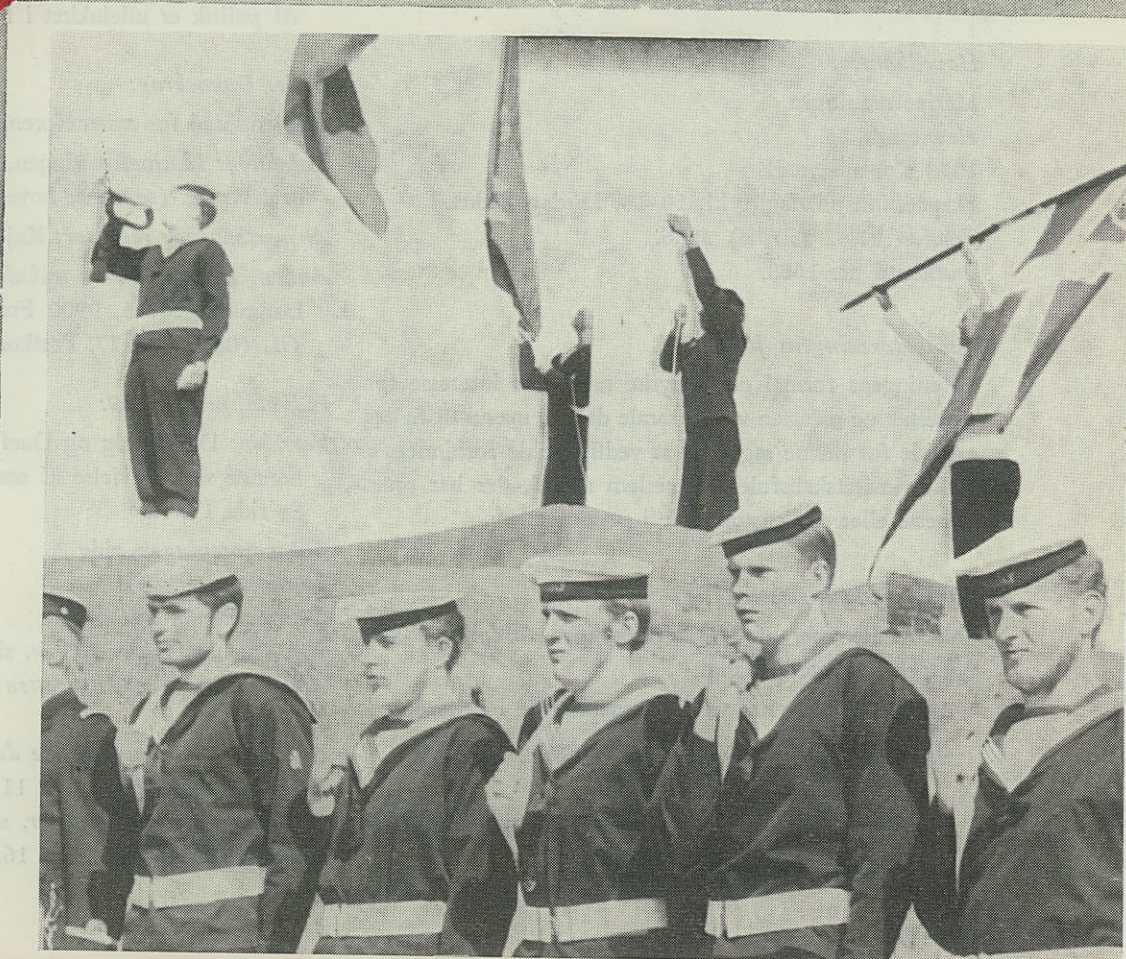
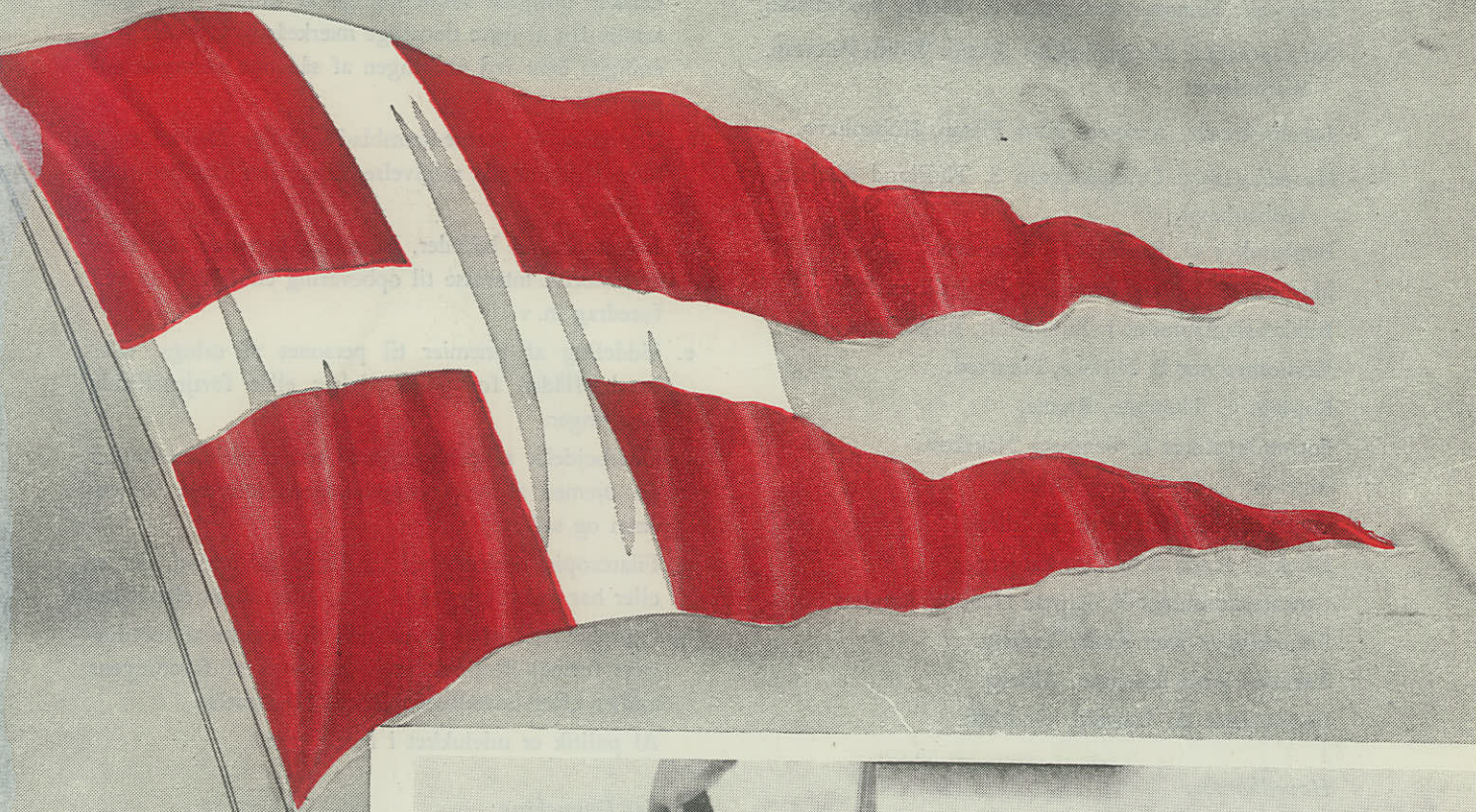


UNDER DANNEBROG



ORGAN
FOR
SØVÆRN
OG
SØFART

Hefte 4 - Novbr.
56. aarg. - 1969



MARINEFORENINGENS MEDLEMSBLAD

Marineforeningen

Æresformand Hans Majestæt Kong Frederik den IX.

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.

Maskinmester Hans Pedersen, Frederiksværk.

Blikkenslagermester I. Strangholt, Roskilde.

Kontorbestyrer E. Nielsen, Næstved.

Kaptajn C. Thomsen, Rønne.

Forretningsfører E. Semberg Nakskov.

Ingeniør E. D. Fylling, Odense.

Fabrikant M. Burcharth, Kolding.

Direktør Knud Schrøder, Esbjerg.

Omsorgskonsulent P. Schytte Hansen, Randers.

Fiskeskipper Jens Knak, Lemvig.

Taksator Arne Sørensen, Ålborg.

Bagermester A. Echvald, Godthåb.

Hovedkontor:

Marineforeningen,

Havnegade 55,

1058 København K.

Ekspeditionstid daglig kl. 10-13. Lørdag lukket.

Telefon 01 62 (PALæ) 2886.

Postkonto nr. 1608.

Marineforeningens formål:

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.

Optagelsesbetingelser:

Som medlemmer af Marineforeningens afdelinger kan optages uberygtede mænd,

- 1) der er eller har været værnepligtige i søværnet.
- 2) der er eller har været ansat i søværnets tjeneste eller
- 3) som nærer interesse for orlogs- og handelsflåden og dermed beslægtede erhverv.

Marineforeningens virksomhed:

- a. Afholdelse af foredrag om søværnet og søfarten.
- b. Afholdelse af sammenkomster.
Ønsker tidligere værnepligtige af samme årgang at samles for at fejre tjenstlige mærkeår o. l., bistår foreningen dem ved ordningen af sådanne sammenkomster.
- c. Udgivelse af et medlemsblad „Under Dannebrog”, samt lejlighedsvis udgivelse af skrifter om maritime emner.
- d. Indsamling af billeder, bøger og lignende materiale af historisk interesse til opbevaring eller til brug ved foredrag m. v.
- e. Uddeling af præmier til personer af orlogs- eller handelsflåden for gode ydelser eller fortjenstfulde handlinger.
- f. Udarbejdelse af prisspørgsmål om maritime emner i det øjemed at vække ungdommens interesse for søværn og søfart.
- g. Filantropisk virksomhed til fordel for mænd, der er eller har været knyttet til søen, eller disses efterladte.
- h. Opretholdelse af et grundfond til fremme af foreningens formål. Kapital hertil overføres af foreningens midler efter hovedbestyrelsens bestemmelse.
Al politik er udelukket i foreningen.

Under Dannebrog:

Medlemsblad for marineforeningen.

Redaktion: Marineforeningen, Havnegade 55, 1058 København K. (se under hovedkontoret).

Ansvarshavende redaktør: Kaj Lund.

Annonceekspedition og trykning: Vogelius' Bogtrykkeri, Danmarksgade 3, 9900 Frederikshavn.

Tlf. (08) 42 22 77. Postkonto nr. 41175.

Indhold, nr. 4, 1969:

Forsiden: Dannebrog og Dueflaget hejses under militær honnør ved indvielse af sømandshjemmet i Godthåb. Se side 12.

Marineforeningen, side 2.

Jubilarstævnet, side 3.

Marinestuerne, side 4.

Suez-Kanalen fylder 100 år, side 5.

Middelhaustogt med fregatten SJÆLLAND i 1869, side 9.

... Så hele skuden gyngede derved, side 11.

Fra hovedbestyrelsen, side 11.

Fra afdelinger og distrikter, side 12.

Ny maritim litteratur, side 16.



Deltagerne i jubilærstævnet 1969.

JUBILÆRSTÆVNET 1969

De sidste dage før stævnet havde vi fugtigt vejr og kølig blæst, men der synes at være tradition for, at vejrguderne vil begunstige vore stævnedage med milde vejrforhold. 31. august oprandt med dejligt solskin.

Deltagerantallet var knapt så stort som tidligere år. Savnet af årgang 1944 synes at have gjort sig gældende. Dagen forløb ikke desto mindre med festlighed og humør og livlig udfoldelse af godt kammeratskab.

To særlige jubilæer fortjener at nævnes. I 1944 skænkede Marineforeningen en tambourstav til Kvindelige Marineres Musikkorps, og den overlegne elegance, hvormed tambourmajoren lod 20 års jubilæren føre korpset, stod ikke tilbage for nogen af de foregående års. Hertil kom, at U. Madsen for 25. gang som fanejunker førte flaget til højre fløj. Hermed trækker U. Madsen sig tilbage fra dette hverv, som han så fortjentsfuldt har udført gennem de mange år.

Også på andre områder blev dette en særlig mærkedag. Det blev sidste gang, at paraden kunne afleveres til kontreadmiral Saabye, som chef for Flådestation København. Kontreadmiralen fratræder nu denne tjeneste ved opnået aldersgrænse. Pastor Scheller-Nielsen, der forrettede den traditionelle andagt, træder ligeledes nu tilbage fra aktiv tjeneste som præst ved Holmens kirke. I øvrigt var det en særlig mærkedag for pastor Scheller-Nielsen. 31. august var der nemlig gået 26 år, siden han som præst var den første, der (to dage efter den 29. august 1943) fik lejlighed til at besøge de officerer, der var internerede på Holmen.

Paraden og kransenedlægningen ved mindestenen blev overværet af blandt andet Holmens provst, Poul Sandbæk, og under hele jubilærstævnet havde man den glæde at se som gæst formanden for „Flottans Män“, kommandør Fredrik Taube.

Efter højtideligheden ved mindestenen førte Kvindelige Marineres Musikkorps de gamle gæster gennem Holmen. Denne gang var indlagt et besøg i museet i Bohlendach-huset, og tu-

ren fortsatte under de skyggefulde træer langs med de gamle bådskure.

Ved frokosten på kasernen blev „de forhenværende“ præsenteret for et nyt træk i marinens liv: skafning efter cafeteria-systemet, som er indført sammen med de nye tjenestebestemmelser. Her er kabysbetjeningen nu overgået til civilt personel.

Med et antal musiknumre og et fint gennemført tattoo tog musikkorpset afsked med jubilæerne (til disses store beklagelse), hvorefter gæsterne begav sig på busturen til Auderød. Her blev de budt velkommen af eksercerskolens netop tiltrådte nye chef, kommandørkaptajn Nørgård. Så oplevede man et nyt tattoo, denne gang udført med maskulin saft og kraft af Søværnets Tambourkorps, der vakte begejstring og beundring.

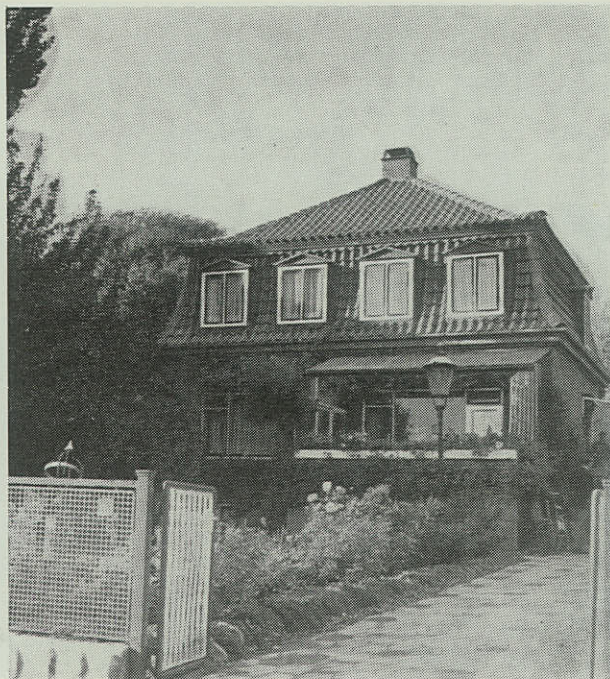
Efter en rundtur til de moderne uddannelsesfaciliteter med besøg på belægningsstue, i museum, i den stemningsfulde kirkesal og om bord i LAPPEDYKKEREN var der god appetit til middagen, som bestod af stegt kylling.

Under busturen tilbage til København resumerede jubilæerne dagens oplevelser og de mange indtryk af forbedringerne i nutidens ændrede kår for værnepligtige. Her var lejlighed til at genopfriske gamle minder og til at drage sammenligninger.

Adskillige beklagede, at der skulle gå 5 år, før de kunne deltage i et lignende stævne med deres oplevelse af en dejlig dag i kammeratligt lag. Hertil kan siges, at vel er dagen i første række beregnet på at samle jubilerende årgange, men der er intet til hinder for, at gæster fra ikke-jubilerende årgange kan deltage. Man kan udmærket træffe indbyrdes aftale om, at dette stævne benyttes til en årlig sammenkomst med gamle kammerater. Der er allerede en del, som har taget denne tradition op, og mange flere kunne gøre det.

Stævnet bliver så vidt muligt altid lagt på den søndag, der er nærmest ved den 29. august.

Kai Hertz.



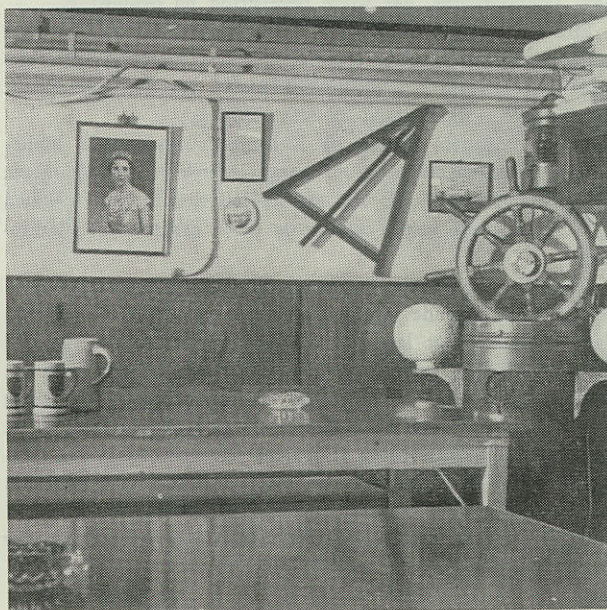
Villaen i Glostrup, hvor „Kahytten“ har til huse.

MARINESTUERNE

Glostrup, Tåstrup og omegn

„Kahytten“ er afdelingens kæle navn til marinestuen, som gennem 18 år har været medlemmernes kærkomne samlingssted – og helt deres eget. Til forskel fra de fleste andre marinestuer i Danmark er Kahytten i Glostrup ikke knyttet til en offentlig restaurationsvirksomhed, hvor andet publikum end afdelingens medlemmer som hovedregel også har adgang til lokalet. Dette har na-

Interiør fra „Kahytten“.



turligvis visse fordele, selv om det i sandhedens interesse bør tilføjes, at offentlig adgang til en marinestue kan bidrage til at virke som propaganda for Marineforeningens sag.

Kahytten har til huse hos afdelingens æresmedlem, fabrikant Helge Petersen, Hovedvejen 58, Glostrup. Denne stillede i 1951 et stort lokale i villaens underetage til disposition for afdelingen, og medlemmer indrettede selv rummet til en hyggelig gildehal og marinestue.

Her holdes bestyrelsesmøder og kammeratlige sammenkomster, her samles skyttelavet til admiralforsamlinger og katteskydninger. Når der indbydes til sammenkomst, er lokalet næsten altid stuvende fuldt.

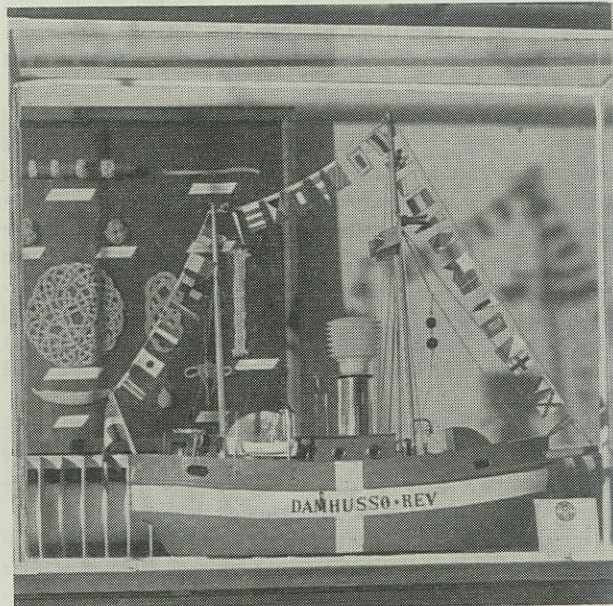
Med hensyn til servering under sammenkomsterne har afdelingen opbygget sin egen kodeks efter samme system som orlogsskibenes messer, der har selvstændig økonomi. Afdelingen finansierer, foretager de nødvendige indkøb og arrangerer tilberedelse, servering og opvask. Alting virker gnidningsfrit og i gemytlighed takket være godt kammeratskab og et godt forhold til afdelingens damer.

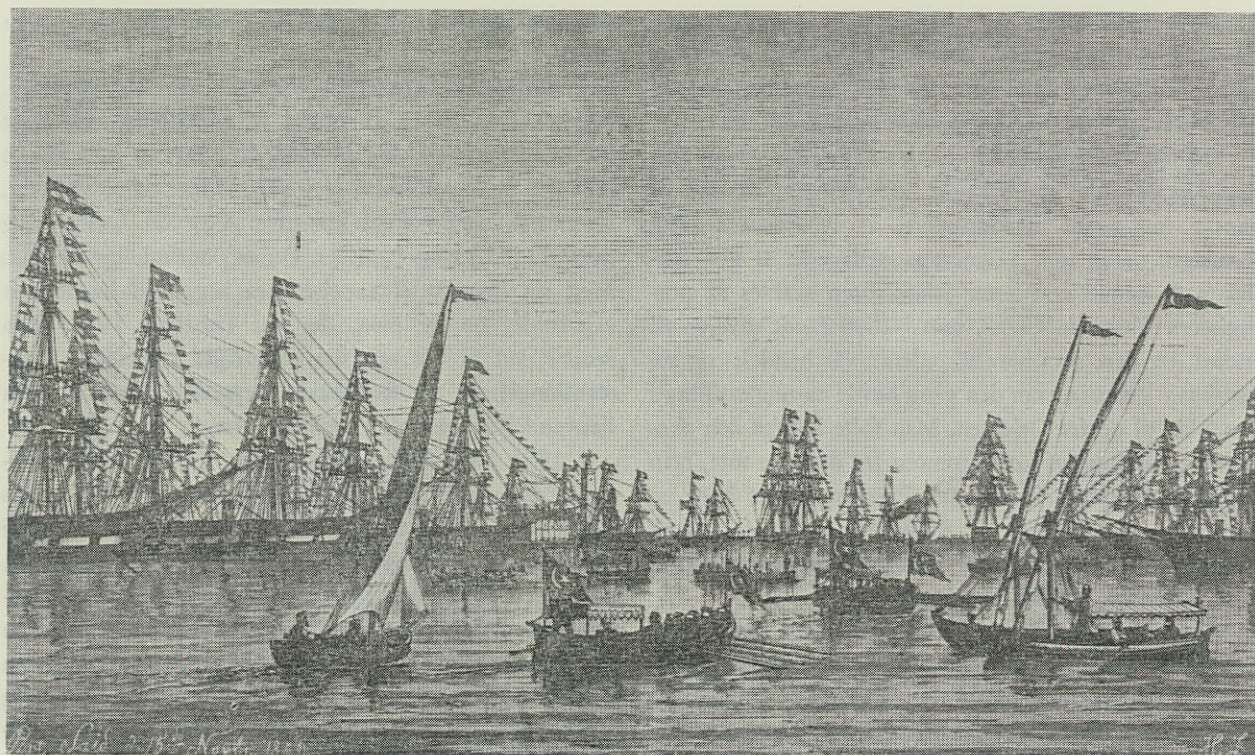
På behørig vis er Kahytten dekoreret med maritime genstande, f. eks. rat, nathus, lanterner og gamle navigationsinstrumenter. Desuden har man til udsmykning benyttet tovværksarbejder udført af et af afdelingens medlemmer.

I montre pranger en festlig og yderst særpræget model af Damhussø-rev fyrskib, som man har arvet efter en nedlagt afdeling. Desuden har man til opstilling i Kahytten nylig modtaget en model af briggen PERLEN, det første danske skib, som sejlede rundt Kap Horn.

Til de klenodier, som ikke hver dag er fremstillet til profan beskueelse, hører en admiralsuniform modtaget i sin tid som præmie for salg af lodsedler til fordel for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Model af Damhussø-Rev fyrskib, det eneste af denne type.





15. november 1869 tegnede Hugu Zachariae dette billede af åbningshøjtidelighederne i Port Said. Han var med om bord i den danske fregat SJÆLLAND, der ses som nr. 2 fra venstre. Illustreret Tidende bragte billedet 19. december samme år.

SUEZKANALEN

fylder 100 år

For to og et halvt år siden passerede ca. 15 procent af verdenshandelen gennem Suezkanalen, og afgifterne gav Ægypten milliardindtægter. En del af afgifterne skulle have været benyttet til at uddybe vandvejen, så den kunne følge skibsteknikkens udvikling og give passage til skibe med op til 56 fods dybtgående. Idag ser det ud, som om kanalen har udspillet sin rolle. Den har imidlertid haft så stor betydning – også for dansk skibsfart, at den trods miséren bør omtales i anledning af sin 100 års fødselsdag den 17. november i år.

Der er stor sandsynlighed for, at de overdådige makaroni-måltider, som Ferdinand de Lesseps i smug serverede for vicekongens søn i 1830'erne, var medvirkende årsag til, at den officielle åbning af Suezkanalen kunne finde sted i 1869 – for 100 år siden.

Makaronien er en lille detalje, men den er medtaget for at illustrere, hvorledes det politiske og psykologiske forspil til dette gigantiske ingeniørarbejde krævede en tålmodighed i småt og stort, en kombinationsevne og en kraftindsats, hvori de Lesseps viste evner som diplomat, der ikke stod tilbage for hans kvaliteter som ingeniør og arbejdsleder.

Skal man søge den fundamentale årsag til Suezkanalens „genåbning” i 1869, må kanalen som genvej til Indien snarest betragtes som en naturlig konsekvens af dampskibsfartens udvikling, ligesom kompassets udvikling 400 år tidligere førte til opdagelsen af søvejen rundt om Kap Det Gode Håb til Indien.

Selv i oldtiden har der været interesse (større eller mindre) for at etablere en kunstig sejlvej mellem Rødehavet og Middelhavet. Nogle historikere mener, at en sådan kanal har eksisteret så tidligt som 2000 f. Kr., da Rødehavet nåede helt op til den nuværende Bitter Lake og Nil-deltaet med forgreninger længere østpå. Ifølge en inskription ved Karnak eksisterede denne kanal endnu omkring 1380 f. Kr.

Det er også muligt, at Faraonernes kanalarbejder ca. 600 år f. Kr. var en rekonstruktion af denne gamle vandvej og en videreføring gennem de nu tilsandede områder syd for Bitter Lake. Senere herskere indsatte hærskarere af slaver for at holde vandvejene åbne i kapløb med landhævninger og tilsandinger. I perioder var forbindelsen lukket, enten på grund af teknisk magtesløshed, eller fordi den politiske situation gjorde det

strategisk fordelagtigt for magthaverne at undgå invasion med skibstransporter. Dette skete bl. a. i 770 efter ordre fra Kalifen Abu Afar, Bagdads grundlægger, og der skulle gå 1100 år, før genåbningen fandt sted.

I de mellemliggende år var der adskillige gange forslag fremme om en fornyelse af sejlvejen, og det er ganske interessant at konstatere, at et sådant forslag fremkom, netop som Vesteuropa opdagede, at den faktisk godt kunne undværes. Stimulansen skabtes af portugiseren Vasco da Gama, som i 1498 fandt søvejen til Indien, og den, som blev stimuleret, var handels- og søfartsbyen Venedig, som den gang havde en nøglestilling i handelen til og fra Orienten. Man følte hurtigt den økonomiske virkning af konkurrencen fra den nye rute, men Venedigs konkrete forslag til Ægypten om at åbne en søvej fra Middelhavet til Rødehavet fandt for stærk modstand hos tyrkerne, der havde det afgørende ord i dette strategisk ømtålelige hjørne.

Dampskibsfarten krævede en kanal som led i den tekniske udvikling, men ideen havde en magtfuld modstand i Storbritannien, som nu beherskede havene, og som i en kanal så en trussel mod sin position. Storbritanniens rivaler havde forlængst set dette klart, og Napoleons felttog til Ægypten i 1798 havde ikke bare Indien som endeligt militært mål. Planen gik faktisk ud på at gennemskære halvøen og skabe en fransk domineret søvej til Indien og dermed en konkurrence til Storbritanniens økonomiske magt.

Napoleons ingeniører fortalte ham imidlertid, at der var en niveauforskel på 30 fod mellem Middelhavet og Rødehavet, hvilket den gang satte en stopper for de tekniske muligheder, og fejltagelsen blev først konstateret 30 år senere.

På den tid var den unge franske adelsmand og diplomat Ferdinand de Lesseps blevet konsul i Ægypten, som under tyrkisk dominans blev regeret af den ægyptiske pasha (vicekonge) Mohammed Ali. Dennes søn, Mohammed Saïd, var umådelig fed, og hans far satte ham derfor på en streng kur med fysisk træning og afmageringskost. Mohammed Saïd fandt et fristed i det franske konsulat, hvor han blev fodret af i smug, og hvor

Gravemaskinerne blev adskilt og slæbt gennem ørkenen til arbejdsområdet. Gengivet efter en specialudgave af L'illustration 1869.



der udvikledes et varigt venskab mellem prinsen og konsulen.

Ferdinand de Lesseps var diplomat, men ikke politiker. Han faldt i unåde på grund af partipolitik, og først 20 år senere blev der en mulighed for, at han kunne realisere de kanalplaner, som var modnet mere og mere, siden han som nybagt konsul i Ægypten første gang satte sig ind i Napoleon den Første's oprindelige projekt. Med sin ingeniøruddannelse som baggrund havde han udarbejdet en ny plan, der var færdig i 1852. Han sendte den til det tyrkiske kejserriges regering i Konstantinopel og til den lokale ægyptiske regering, men henvendelsen gav intet resultat i første omgang.

I 1854 døde Pasha Mohammed Ali, og til ny vicekonge udpegedes hans søn Mohammed Saïd, de Lesseps gode ven, som kort efter inviterede ham på besøg i Ægypten. På en jagtudflugt forelagde han sine planer, som blev godt modtaget, og en koncession blev udfærdiget. Efter denne skulle et kanalselskab have retten og pligten til at drive en kanal i 99 år fra den dag, den officielle åbning fandt sted. Den ægyptiske regering skulle have 15 % af overskuddet, medens 10 % skulle gå til grundlæggerne og 75 % til almindelige aktionærer. Alle nationers skibe skulle have samme rettigheder til passage og betale samme afgift pr. ton.

De ægyptiske myndigheder stillede det nødvendige landareal til rådighed uden vederlag, herunder også det land, som blev vandet af ferskvandskanalerne fra Nilen til hovedkanalen.

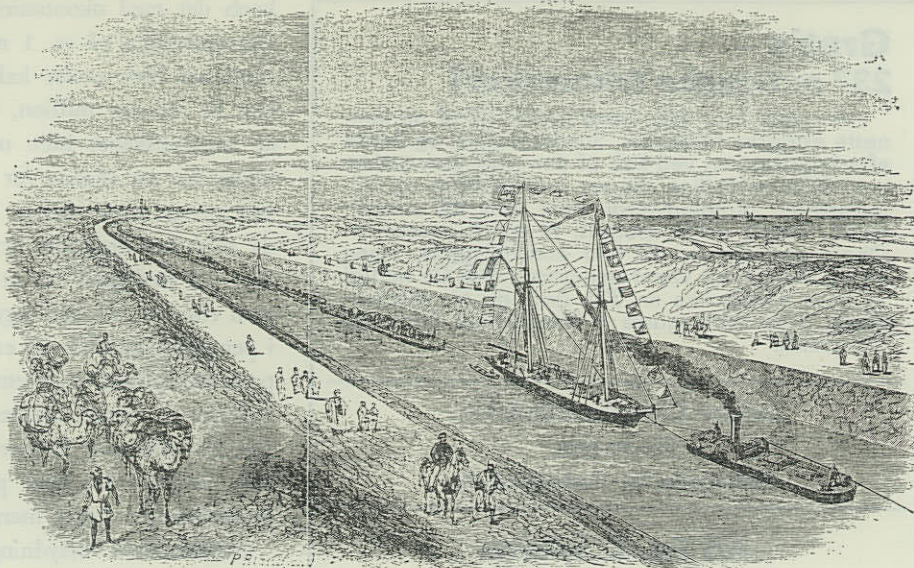
Konstruktionen af kanalen skulle ikke være et rent fransk foretagende. Der blev nedsat en kommission af ingeniører fra en række forskellige lande. Der var enighed om benyttelse af de Lesseps planer, og omkostningerne blev i begyndelsen beregnet til et beløb svarende til 120 millioner kroner.

I 1859 var man parat til påbegyndelse af arbejdet. Der manglede blot en enkel vigtig ting, nemlig en officiel tilladelse fra den tyrkiske regering. Da denne stadig lod vente på sig, besluttede man den 25. april 1859 at påbegynde gravningen uden tilladelse.

I begyndelsen var det småt med tekniske hjælpemidler. Gravemaskiner, der kunne arbejde på land, var endnu ikke meget værd, og de flydende gravemaskiner kunne ikke komme til, før der var noget at flyde i. Den vigtigste arbejdskraft var 25.000 tvangsudskrevne ægyptiske arbejdere, som i mange tilfælde måtte bruge deres hænder som eneste redskab.

Arbejdet skred dog planmæssig fremad, indtil 1863 da Muhammed Saïd døde. Hans efterfølger, Ismail Pasha, accepterede ikke uden videre de løfter, som var givet af hans forgænger. Specielt var han en modstander af de store afståelser af land og af bestemmelsen om udskrivning af tvangsarbejdere. En anden mægtig modstander var Storbritannien, der så en økonomisk og strategisk trussel i kanalen, og som startede en meget vold-

Suezkanalen blev benyttet i praksis længe før den officielle åbning. Illustreret Tidende bragte allerede i 1867 dette billede af en konvoj med kullægttere på vej gennem Suez-Kanalen 14. aug. 1867.



som kampagne mod brugen af „slavearbejdere”. Hertil kom, at den tyrkiske sultan blev gjort opmærksom på, at hele projektet faktisk manglede den officielle sanktion fra hans regering. Fra Konstantinopel udgik ordre til at standse arbejdet.

Ferdinand de Lesseps søgte støtte hos kejser Napoleon den Tredie, som udvirkede, at der blev nedsat en kommission til ændring af koncessionerne. Efter de nye aftaler måtte kanalkompagniet give afkald på benyttelse af tvangsarbejdere og ligeledes – mod en godtgørelse fra Ægypten – afstå store landarealer.

I 1864 kom arbejdet atter i gang – med Tyrkiets tilslutning. Man fik anskaffet flere maskiner, og til erstatning for tvangsarbejderne hvervedes 18.000 betalte arbejdere, hvoraf 8.000 fra Frankrig, Grækenland, Italien, Belgien og England.

Nye vanskeligheder opstod for byggeriet, da der i 1865 udbrød en koleraepidemi. Talrige arbejdere døde, og endnu flere flygtede i panik. Det blev vanskeligt at finde ny arbejdskraft, men til gengæld blev der konstrueret nye maskiner, som kunne sættes ind til erstatning. Jordbunden var de fleste steder let at arbejde i, så snart man havde lært, hvorledes man skulle gå løs på mudder og kviksand. De fleste steder var terrænet fladt og ensartet. Man gik frem på den måde, at en landstrækning blev uddybet med håndkraft og derefter fyldt med vand fra en højere liggende forsyningskanal, så gravemaskiner og sandpumper kunne flyde ind. Ved kanalens midte benyttede man sig af de store søer, som dog skulle have ekstra udgravning. Allerede i 1867 var der skabt gennemsejlingsmulighed for ganske små fartøjer, og i efteråret 1869 var kanalen praktisk talt færdig med en dybde af 8 meter og en bredde af 20 meter ved bunden. Kanalen var efter den ændrede arbejds-

plan anslået til at skulle koste 160 millioner kroner. Den endelige udgift blev ca. 360 millioner kroner.

14. august 1867 passeredes Suezkanalen af en konvoj af kullægttere fra Port Said til Suez, og den dag faldt kulprisen i Suez fra 90 til 50 franc pr. ton.

27 måneder senere, nærmere betegnet 17. november 1869, åbnedes kanalen officielt, og fra nu af var søvejen fra London til Bombay forkortet med 44 procent. Distancen rundt om sydspidsen af Afrika er 10.900 sømil og gennem Suezkanalen 6.100 sømil. Fra havne i Middelhavet er besparelsen endda betydelig større.

Til de officielle åbningsfestligheder var inviteret talrige kronede hoveder og notabiliteter. Endnu flere betakkede sig dog af politiske hensyn og sendte mindre prominente repræsentanter. Dette gjaldt f. eks. Skandinavien og Grækenland, hvor man ikke ønskede at lægge sig ud med den tyrkiske sultan. Fra Danmark udsendtes fregatten SJÆLLAND ført af kommandør R. C. M. Bruun, og på tilsvarende måde var fra Sverige udsendt fregatten VANADIS og fra Norge fregatten NORDSTJERNEN. 17. november sejlede kejserinde Eugenie i det første skib i en konvoj på 80 skibe ind i kanalen ved Port Said. Et stykke syd for Port Said passeredes en ægyptisk fregat, som saluterede for konvojen. Ferdinand de Lesseps, som befandt sig om bord i det forreste skib, åndede lettet op, for den ægyptiske fregat havde været på grund og skabt en spærring i kanalen. Var den ikke blevet bragt flot i sidste øjeblik, havde man været nødt til at sprænge den bort. Dette var kun en af de utallige hindringer og fortrædeligheder, som man havde mødt i sidste øjeblik, og som man havde overkommet med lidt held og en stor kraftindsats.

Det gik ikke så hurtigt som ventet med at dirigere dampskibsfarten gennem Suezkanalen. I de første år

Gratis – 237 østrigske frimærker!

I fire uger faar hver læser gratis 237 af de køn-
neste østrigske frimærker, Sondermærker og bedre
efterkrigsmærker, ved køb af den store luksuspakke
med 3150 forskellige skønne samlemærker og bil-
ledmærker. (Katalogværdi mere end 450 michel-
mark), sælges nu til spotpris, til nu 73 danske kr.
Opgiv postadresse, da fuld ombytningsret, ingen
risiko. Mange har været begejstret. Hvis De hurtigt
vil have luksuspakke nr. 203, skriv da til: **Marken-
könig**, Braendströmgasse 4, Mozartstadt Salzburg,
Österreich.

Jesper Christensen & Co.

Vin en gros

Nørregade 28 - København K.

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Otto Svenson & Co.

Dronningens Tværgade 7 Tlf. (01) 14 04 82

Grundlagt 1880

Vinforretning

Lager af cigarer

Lev. til Officersforeningen og Søofficersforeningen

Hede Nielsens Fabriker A/S

Horsens - Tlf. (066) 2 47 11

Højgaard & Schultz A/S

Civilingeniører og entreprenører

Hovedkontor: Ewaldsgade 9 - København N.

J. Chr. Andersen OST

Vimmelkaftet 41 - 1161 København K.

Telf. (01) *12 13 45

kneb det med økonomien. Man havde regnet med en gennemsejling på ca. 1 million tons det første år, men resultatet blev under halvdelen. I 1871 voksede tallet kun til trekvart million, og økonomien var så sørgelig, at kanalselskabet blev udbudt til salg. Storbritannien havde her en chance for at erhverve kanalselskabet for små penge, men afslog. Det fortrød man få år senere, da selskabet begyndte at give overskud, og da der nu ikke var mulighed for at købe hele selskabet, benyttede man chancen, da den ægyptiske hersker, Khediven, kom i pengeforlegenhed, og erhvervede hele hans store aktiepost. Storbritanniens premierminister, Disraeli, turde ikke risikere, at denne chance gik tabt. Han købte aktierne for 80 millioner kroner uden at spørge parlamentet. Selv kostede det ham politiske ubehageligheder, men Storbritannien tjente mange penge på den handel.

Suezkanalens betydning voksede jævnt, og dermed voksede også selskabets indtægter. Adskillige gange blev det nødvendigt at udvide og uddybe kanalen, og i 1951 åbnedes yderligere en vige kanal, som løber i en strækning af 10 sømil fra Port Said. Den sidste uddybning blev fuldført i 1961, og kanalen kunne nu tage skibe op til 37 fods dybtgående eller næsten 50.000 tons i lastet tilstand. Yderligere meget store udvidelser er planlagt, men ingen ved i dag hvornår – eller om – de kommer til udførelse. I de senere år har skibsfarten i stigende grad været indstillet på at gøre sig uafhængig af Suezkanalen. Rationel skibsfart planlægges adskillige år ud i fremtiden, og man har for længst tabt tilliden til, at Suezkanalen kan medtages i en sådan planlægning.

Usikkerheden begyndte i 1956, da den britiske okkupation af Ægypten ophørte. En måned efter, at den sidste britiske soldat havde forladt kanalzonen, blev Suezkanalen beslaglagt og nationaliseret af den ægyptiske regering, 12 år tidligere end aftalt.

Dette medførte som bekendt den militære fællesaktion af Storbritannien, Frankrig og Israel, som blev bremset af De forenede Nationer, og som kostede måneders efterfølgende arbejde med at rense kanalen for vrage.

Da gemytterne var faldet lidt til ro efter episoden, kom atter en periode med trafikmæssig vækst, men teoretisk var Ægypten stadig i krig med Israel, og tilliden til kanalen var svækket. Man begyndte at bygge store skibe og at interessere sig for ruten rundt om Kap Det Gode Håb.

Der gik en halv snes år, og så kom juni 1967, hvor israelske styrker invaderede Ægypten og okkuperede hele den asiatiske side af Suezkanalen. Siden har kanalen ikke været en transportvej mellem Middelhavet og Rødhavet, men en „skyttegrav“ mellem Ægypten og Israel, og det er skæbnens ironi, at Suezkanalen skal være lukket for trafik på sin officielle fødselsdag.

Kaj Lund.

På middelhavstogt med fregatten SJÆLLAND 1869



Christian Frydendahl Mægaard.
Foto 1871.

A'propos 100-året for Suezkanalens åbning bringes med tilladelse fra foreningens nylig afgåede næstformand Otto Mægaard et udtog af hans faders livserindringer, nedskrevet 1913, og et julebrev til forældrene, skrevet i 1869. Afd. kommandør Christian Frydendahl Mægaard, Marineforeningens første formand, deltog som officerslærling på sit første orlogstogt med fregatten SJÆLLAND i den officielle åbning af Suezkanalen. Erindringerne fortsættes her umiddelbart efter koffardi-intermezzoet omtalt i „Under Dannebrog“ nr. 3. 1969:

Jeg var lykkelig over at komme Hjem efter Afmønstringen fra CECROPS, men længe varede Opholdet ikke, thi jeg skulde ud at sejle med Fregatten SJÆLLAND, der skulde repræsentere Danmark ved Suezkanalens Aabning. Fader rejste med mig til København. Jeg mødte paa Logiskibet, den gamle DRONNING MARIE, og blev skældt ud, fordi jeg kom for sent. Jeg kom om Bord i SJÆLLAND sammen med en Del andre Dreng, hvoraf den største Del var Officerslærlinge, som vi kaldtes, og nogle frivillige Lærlinge, hvilke sidste gjorde Oppassertjeneste.

Chefen for SJÆLLAND var Comd. R. C. M. Bruun, Næstcomd. Capt., senere Admiral Chr. Wulff, desuden var Capt. H. Braem Skoleforstander, Linjeløjtnant Wandel var vor Skoleofficer og assisteredes af Zachariae og Kadet With. Af de frivillige Dreng husker jeg bl. a. en, der hed Drylle-Jens, en ualmindelig forvoven Dreng, som stod op eller næsten stod op paa Fløjknappen, da vi laa paa Rheden, og som derfor forbavtede mig i højeste Grad, da han kort efter under en Storm i Nordsøen i den Grad tabte Humøret, at han græd og kom til mig for at blive trøstet. Der var mange flinke Matroser, og navnlig var der nogle af Chefens Gigroere, som vi Dreng var fine Venner med.

Underofficererne behandlede os egentlig ganske godt. Der var dengang endnu et saa stort Spring mellem Officerer og Underofficerer, at dette at vi var Officers-

elever bevirkede, at nogle af Underofficererne tog et vist – omend ikke stort – Hensyn til os. Andre tog – om jeg saa maa sige det – Revanche paa Forhaand, fordi vi muligvis senere kunde komme til at skælde dem ud. Derfor gav de os af Grovfilen.

Den 5. Oktober 1869 afsejlede vi fra København, og mærkeligt nok begyndte denne min anden Sørejse ogsaa med, at Skibet tog Grunden. Jeg tror, det var ved Lappen. Vi maatte gøre Venderejse til København og i Dok for Eftersyn. Dog kom vi hurtigt afsted igen. Over Nordsøen havde vi en regulær Storm i Halen og løb en vældig Fart for et klodsrebet Storemersejl. Jeg tror, vi loggede 15 Knob. Skibet slingrede, og Kanonerne fra Batteriet satte sig i Dækket, saa Skibet blev læk i Batteridækket, og vi maatte ind til Plymouth, hvor vi fik en Masse Tømmermænd om Bord. De slog Dækket baade Nat og Dag, hvad der dog ikke forhindrede os i at sove. Hvad der imponerede mig mest paa denne Tur, var især, at saa længe Stormen varede, saa vi altid – eller næsten altid – Chefen staa ved det luv Vant og ryge Cigar. Vi troede til sidst, at han aldrig gik ned for at sove.

22. Oktober ankom vi til Plymouth og afsejlede igen den 24. Paa Rejsen anløb vi Cadiz et Par Dage for at proviantere med Vin og ankom til Port Said 14. November.

Ud for Cadiz havde vi Forbindelse med et Skib, der bad om Proviant og Vand, hvad det ogsaa fik. Der var en del Dønning, og det var første Gang, jeg saa en Baad i høj Dønning. Jeg var meget imponeret deraf. I Cadiz var vi ikke i Land. Vi anløb antagelig kun Byen for at proviantere med Sherry. Vi havde travlt med at naa til Port Said inden Aabningen af Kanalen.

I Port Said var Skibe fra næsten alle Lande kommet, men jeg husker tydeligt, at naar vi stod i Land og saa ud paa disse Orlogsskibe, der næsten alle var af samme Type som gamle SJÆLLAND, syntes vi, at den var den smukkeste.

Af selve Festlighederne saa vi ikke meget, thi de foregik i Ismailia, men vi havde nok at gøre med at salu-tere, manøvrere og flage. Navnlige forvoldte Kejserinde Eugenie, som jo var den, der aabnede Kanalen ved om Bord i en mindre Damper at spærnge det Silkebaand, der var spændt tværs over den, os en Del Ulejlighed, thi hver Gang hun gik fra Borde eller kom om Bord med Kejserindeflag paa sit Fartøj, maatte vi salu-tere og manøvrere, og vi syntes, hun var en meget bevægelig Dame. Forøvrigt kan det godt være, at hun hos Mand-skabet om Bord har faaet Skyld for mere, end der tilkom hende, thi jeg tror, at hver Gang et af Skibene salu-terede og manøvrerede, saa fulgte alle de andre efter.

Alle de Fregatter og Linienskibe, der laa ved Port Said, maatte blive der, for de kunde ikke passere Kanalen, men Chefen og nogle Officerer var som Vicekongen af Ægyptens Gæster inviterede til at deltage i Festlighederne.

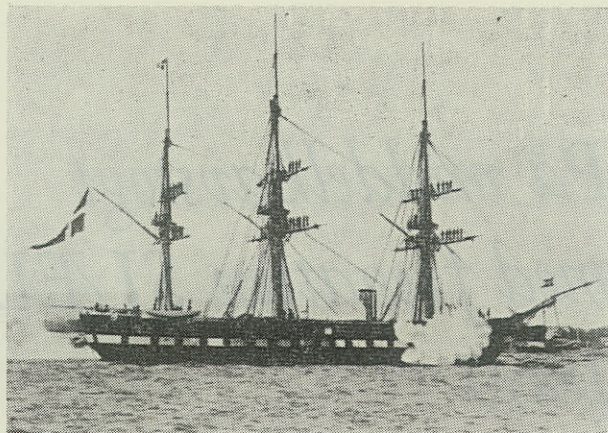
Port Said var den gang ikke andet end Sand med nogle Skure, navnlig Beværtningerne, hvor vi Drengedrak Kaffe og spiste Sukkergodt eller lignende, men Vin kunde naturligvis ogsaa faas, men den var vistnok daarlig. Vand serveredes fra Gedehuder, der var sammen-syede, og som blev baaret paa Ryggen af en indfødt. I Halsen sad saa en Prop, hvoraf der skænkedes varmt, uappetitligt Vand i et endnu mere uappetitligt Drikkekar.

Naar en Orlogsmand skulde paa Togt, mødte der om Bord nogle Hosekræmmere med Stortrøjer, blaa Skjorter, Huer, Huebaand, blaa Benklæder og Nankins-Benklæder. De af Besætningen, der ikke havde tilstrækkeligt med Tøj, maatte saa købe det, og Beløbet blev ført ind i Vedkommendes Skyldbog. Havde man blaa Skjorter, saa var det ligegyldigt, hvorledes de saa ud. Nogle var lyse, andre mørke. Lighed forholdt det sig med Stortrøjer. Nogle var blaa, andre grønne. Naar de blot var mørke, var det godt. I det hele stod Beklædnings-spørgsmaalet den Gang paa et meget lavt Standpunkt, og vi saa vist farlige ud, naar vi kom i Land mellem de andre Nationers Mandskaber.

Til daglig om Bord havde man aldrig Huebaand paa. Nogle gik altsaa i lyseblaa, andre i mørkeblaa Skjorter. Sort Slips skulle man have. Blaa Klædesbenklæder var ogsaa underkastet megen Variation. Det eneste uniforme var Nankinsbenklæderne. Det var blaa Lærredsbeklæder med nogle paasyede hvide Bændler langs Bukselinningen. De kom hurtigt til at se alt andet end godt ud, navnlig naar de var blevet vaskede. Man skulle have 3 Par, og jeg erindrer en Gang ved Tøjmonstring at have været Vidne til følgende: Baksunderofficeren siger til en rigtig jydsk Bondeknold: – Saa skal du have 3 Par Nankinsbenklæder, hvor er de?

– Dem har jeg paa.

– Svin!



Fregatten SJÆLLAND mander ræer og saluterer.

– Nej, vil De ikke høre. Det ene Par bruger jeg som Underbukser, det andet Par er mine Paradebukser, og det tredje Par har jeg taget paa for at skaane Paradebukserne.

Chefen havde selv klædt sine Gigoere paa. De havde mørkeblaa Trøjer med SJÆLLAND broderet med røde Bogstaver og blanke Matrosruer.

Der blev skældt meget ud den Gang, og i den Retning var Næstkommanderende Virtuos, medens Chefen aldrig sagde noget. Han havde været Kadetchef kort før dette Togt og havde stor Interesse for, at Officersaspiranterne lærte noget. Vi fik en god Undervisning baade teoretisk og praktisk. Løjtnant Wandel, som var vores Skoleofficer, holdt jeg meget af, men han var ret streng, og der vankede af og til nogle Lussinger. I det hele taget sad Haanden jo en del løsere den Gang end nu. Jeg var den største af Drengene, og fra Koffardifarten var jeg vænnet til at tage fat paa alt forefaldende Arbejde, ligesom det aldrig med en Tanke kunde falde mig ind, at man kunde gaa ned fra Dækket, naar man havde Vagt. Da derfor een, der hed Tegner, som jeg var paa Skifte med, og som tidligere havde været til Orlogs, foreslog mig den første Hundevagt, vi havde sammen, at vi skulde gaa ned i vore Køjer, troede jeg, han var gal, og sagde nej. Han stak imidlertid ned, og det blev ikke opdaget. Jeg fik efterhaanden en Følelse af, at jeg var mindre uundværlig her, hvor vi var 400 Mand, end i CECROPS, hvor vi var 7, men gaa til Køjs paa min Vagt tror jeg dog aldrig, jeg har gjort. At høre til de største og stærkeste kan have sine Behageligheder, men ogsaa det modsatte. Jeg var egentlig ganske stolt, da jeg ved Port Said blev sat som Reserve paa Boven-Krydsraaen, naar der skulde mandes Ræer, men da jeg havde været med til en del Gange, var Charmer forbudt.

Fra Port Said sejlede vi til Alexandria, hvor vi laa nogle Dage. Fra denne By erindrer jeg kun, at vi red paa Æsler. Fra Alexandria gik vi til Piræus, hvor vi laa Julen over, og hvor vi naturligvis havde Besøg baade af Kongen og Dronningen.

... hele skuden gyngede derved

Om julen til søs i en dansk orlogsmand for 100 år siden skrev kadet Christian Mægaard 25. december 1869:

Mine kjære Forældre!

Da det er Juledag i Dag, vil jeg skrive Eder til og begynder med at ønske Eder en glædelig Juul og et godt Nytaar. I mit Brev af 21. December, som jeg ikke har afsendt endnu, lovede jeg at skrive om Juleaftens Tilbringelse om Bord i en dansk Orlogsmand.

I Gaar Morges, da Kl. var 4½, blev der purret ud overalt, og vi maatte skure hele Dækket med Murstene. Da Kl. var 12, blev der pebet til at skaffe, og vi fik Ærter og Flæsk, og desuden fik hver Mand 2 Appelsiner fra Kong Georg. Kl. 12 skjød vi desuden 24 Skud, der var Konge Salutten. Kl. 5 fik vi The, Kl. 6 Flæskesteg med Kartofler og Sauce. Kl. 5 var Fru Jerichau kommen om Bord, og da jeg havde Faldereb, var jeg nede at hente et Juletræ op af Fartøiet samt en Kurv med Brød.

En Timestid efter at vi var klare med Skafningen fik vi Juletræet, der var pyntet med Appelsiner og desl., at see. Først traadte Fru Jerichau frem og fremsagde et Digt, der var lavet i den Anledning. Det var nydeligt.

Der vare ikke andre Officerer om Bord end Næstcommanderende, Cadetterne, Forvalteren og Maskinmesteren. De andre vare hos Kongen.

Næstcommanderende traadte derpaa frem og sagde et Par pæne Ord og opfordrede os til at udbringe hendes Skaal, hvilket skeete med et rungende Hurra. Da hun gik fra Borde, sang de en Sang for hende og brølte 3 Gange Hurra. Hun er snart færdig med at male Dronning Olga.

Da vi fik Punch, udbragte vi Kongens, Dronningens, Det danske Kongepars, Officerernes, Næstcommanderendes og vor egen Skaal. Vi dansede hele Aftenen til Kl. var 10, og det undertiden saa hele Skuden gyngede derved.

Sluttelig vil jeg ønske Eder og mine kjære Søkende en glædelig Juul og et godt Nytaar, idet jeg forbliver Eders stedse hengivne Søn og Broder.

C. Mægaard.

P.S. Næstcommanderende er meget flink mod mig. Hils alle Bekjendte og Venner, især Jomfru Nielsen og Bedstemoder. Herfra skal vi gaae til Napels (Neapel).

Fra Hovedbestyrelsen

Tilgang af nye medlemmer i juli kvartal 1969

Aalborg 11, Aarhus 2, Bogense 2, Bornholm 2, Ebeltoft 2, Frederiksværk 1, Gentofte 1, Gilleleje 2, Glostrup 10, Hadsund 1, Korsør 1, København 1, Køge 2, Nykøbing S 1, Næstved 6, Odense 1, Padborg/Gråsten 5, Ribe 1, Roskilde 7, Skagen 4, Skanderborg 1, Skælskør 2, Svendborg 4, Sønderborg 2, Thisted/Hanstholm 38, Vordingborg 4.

Tilgang ialt: 114 medlemmer. Afgang ialt: 59 medlemmer.

Søværnets idrætsstævne 1969

Marineforeningens hovedafdeling havde atter i år udsat præmier til de bedste resultater i 200 m løb ved Søværnets atletikkonkurrence, der afholdtes på Holmen i slutningen af august.

Næste sendemandsmøde

Sendemandsmødet i 1970 vil finde sted i Esbjerg i week-enden 30.-31. maj.

Marineforeningens emblemer

På givne foranledning indskræpes det, at Marineforeningens emblemer er Marineforeningens ejendom.

Ved udtrædelse eller død skal emblemerne principielt tilbageleveres til foreningen. Under ingen omstændigheder

må emblemerne gøres til genstand for salg f. eks. til antikvitethandlere eller være genstand for anden overdragelse, som kan medføre eventuel misbrug.

Hovedbestyrelsens efterårsmøde

Marineforeningens hovedbestyrelse afholdt sit ordinære efterårsmøde 25. oktober i Søofficers-Foreningens lokaler i Søkvæsthuset i København. Til den påfølgende middag var bl. a. inviteret chefen for Søværnets personelkontor kommandørkaptajn O. Kisum, formanden for Søofficers-Foreningen kommandør E. Wolffhagen, Marineforeningens æresmedlemmer, præsidenten for Soldaterforeningernes Landsråd, formanden for Flyvevåbenets Soldaterforening samt repræsentanter for Carlsbergs- og Tuborgs direktioner.

Ændringer i bestyrelsen

Landssekretær G. Sejersén, Gentofte afdeling, har på grund af manglende tid måttet sige fra. Hovedbestyrelsen har i stedet - i henhold til lovene - suppleret sig med assistent Kurt Flatau, Københavns afdeling.

Kontorlokalerne

På hovedkontoret vil der i løbet af vinteren blive indlagt centralvarme.

Marineforeningens effekter

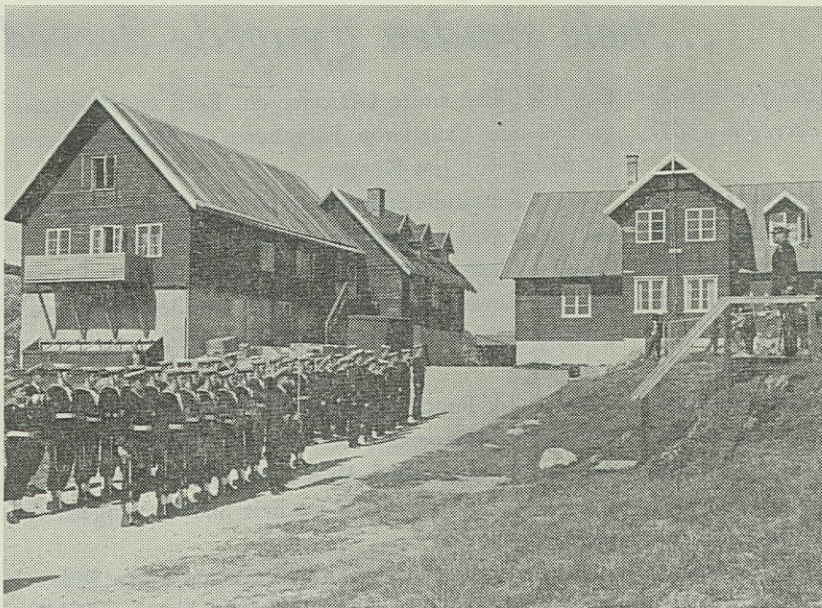
Følgende effekter leveres direkte fra Hovedkontoret, eller fra afdelingerne. (Forbehold for eventuelle prisstigninger i 1970). Vejledende priser:

Kendetegn (nål eller knap) kr.	8,00
Manchetknapper, sølv	45,00
Kasketemblem	45,00
Slips TREVIRA, sort, med MF's emblem i silke indvævet	18,50
Stander, blå med MF's emblem (16×32)	24,00
Stander, blå med MF's emblem (24×48)	23,00
Stander, blå med MF's emblem (50×150)	70,00
Bordflag	17,00
Bordflagstang m/anker og emblem på plade	60,00
Mærkat (brug dem på julekorrespondancen) pr. ark	2,00
Telegrammer m/kuvert	5,00
Dobbelt kort m/kuvert	0,50

Følgende bestilles direkte hos: O. Brønnum, Holbergsgade 8, 1057 København K., tlf. (01) MI 8750:

Ølgas med emblem	9,45
Snapseglass med emblem	6,85

NB: Ved forsendelser til værdi under kr. 25,- betales porto af modtageren.



Flagparade ved indvielsen af det nye sømandshjem i Godthåb.

Fra afdelinger og distrikter

Esbjerg

I sidste nummer bragtes omtale af forhenværende fiskeskipper Niels Mathiasen, som ville være fyldt 75 år den 18. august. Efter at bladet var gået i trykken, indløb telefonisk meddelelse om, at Niels Mathiasen var afgået ved døden før sin runde fødselsdag.

Frederiksværk

Afdelingens ældste medlem, forvalter Anders Danielsen er gået bort i en alder af 92 år og blev begravet 21. oktober. Danielsen var til det sidste levende interesseret i Marineforeningens virksomhed, og deltog bl. a. i afdelingens jubilæumsfest skærtorsdag 1969.

Gentofte

Den årlige pakkefest blev afholdt 1. oktober i mødelokalet på Jægersborg Hotel. Traditionen tro var afdelingen vært ved den indledende spising. Til gengæld skulle hver deltager som adgangsbillet medbringe én eller flere pakker, som hver for sig måtte have en mindsteværdi af kr. 22,00. Af indtægten ved pakkeauktionen anvendes forlods et beløb til hjælp ved iklædning af en Georg Stage dreng.

Godthåb

Sommerens begivenhed var indvielsen 2. august af sømandshjemmet i den nu nedlagte marinestation. Bag dette sømandshjems rejsning står ikke alene Indenlandsk Sømandsmission. Den færøiske Sømandsmission og K.F.U.M.'s sociale arbejde i Danmark. En kreds af

lokale interesserede, fortrinsvis medlemmer af Marineforeningens Godthåb-afdeling med landsbager A. Echwald i spidsen har i nogle år arbejdet ihærdigt for at få oprettet sømandshjemmet i Godthåb. Fra denne kreds er ydet betydelige økonomiske bidrag. Tidligere end ventet lykkedes det at få tilsagn om at få overdraget den nedlagte marinestation, som en tid har været benyttet af administrationen. Den gamle marinestation består af to fritliggende bygninger med et mellemrum paa et par meter. Grønlandsministeriet købte bygningerne af Forsvarsministeriet for 1,00 kr. og overdrog dem til Indenlandsk Sømandsmission.

Ved indvielsen paraderede en skansevagt fra inspektionsskibet „Ingolf“, og fronten blev skridtet af af statsminister Hilmar Baunsgaard og viceadmiral S. Thostrup. Albert Echwald skriver i sit sidste brev, at sømandshjemmet bliver udmærket besøgt.

Havnen har haft besøg af det franske inspektionsskib „Commandant Bourdais“. Afdelingen arrangerede idræt og rundvisning, og der var kransenedlægning ved mindeankeret med deltagelse af landshøvdingen, byens borgmester, skibets chef og afdelingens formand.

Ved en reception hos Albert Echwald fik chefen fra det franske skib overrakt en rigtig grønlandsk kajak, som senere skal placeres på et søfartsmuseum i Frankrig. Dette er den fjerde kajak, som Echwald har „reddet“ og placeret i en søfartssamling.

Glostrup, Tåstrup og omegn

Afdelingen har i det forløbne kvartal haft en medlemstilgang på elleve nye medlemmer, og det kniber efterhånden med plads i „Kahytten“ ved de traditionelle månedlige sammenkomster.

Sæsonen startede 4. september, hvor man havde besøg af orlogskaptajn Jens Kaj Olsen, der fortalte morsomme indtryk og oplevelser fra Søværnet. 2. oktober fejrede man afdelingens 24 års fødselsdag og havde ved denne lejlighed besøg af kaptajn Kaj Lund fra Handelsflådens Velfærdsråd.

Det er intet under, at afdelingen har fremgang. Begrebet, at lade tingene gå „i den gamle skure“ accepterer man naturligvis for visse traditioners vedkommende, men ikke for traditionernes egen skyld. Her findes stadig på noget nyt, både i forbindelse med traditionerne og med hensyn til at lade medlemmerne føle fordelene ved fællesskabet. Til eksempel styrker det sammenholdet, når afdelingen organiserer fælles indkøb af visse varegrupper til særlig billig pris.

Afdelingen har haft den sorg at miste et af sine gode medlemmer, Kjeld Sjøgren Olsen, der tidligere har været medlem af Københavns afdeling.

Fødselsdagslisten er beklageligvis „post festum“: Knud Lassen 50 år 11/6, Edvard Jensen 60 år 25/9, Arne Frost 75 år 7/10 og Frederik Harpelund Jensen 60 år 28/10.

For den kommende sæson er der foreløbig planlagt et julemøde 4. december, torskegilde 8. januar, det store admiralbal 31. januar i Herstedøster Forsamlingshus og admiralsforsamling 5. februar.

Af kommende større begivenheder må desuden nævnes 25 års jubilæet til næste efterår samt ophængning af skibe i Glostrup kirke.

Siden det gamle skib i Glostrup kirke i 1960 blev taget ned, fordi det var helt forfaldent, har Marineforeningens Glostrup-afdeling ledt med lys og lygte efter en passende erstatning. Denne fandt man for ganske nylig, da fængselsoverbetjent Knud Almgreen dukkede op og tilbød en dejlig model af fuldriggeren CROMDALE, som han selv har bygget. Glostrup kirke er for tiden lukket på grund af restaurering, og når denne er tilendebragt, vil skibet blive ophængt under fuld maritim honnør.

Kirken vil tilmed få to kirkeskibe, idet Knud Almgreen har lovet at restaurere det gamle, skonnerbriggen MARIE, som er fremstillet af (foreløbig) ukendt bygmester og blev ophængt i kirken 1935, som gave fra afdøde mejeriejer Heggelund og bagermester Hegner.

Horsens

13. september afholdtes den årlige pilketur. Fangsterne var små, men til gengæld var fiskehistorierne overdådige og vejret pragtfuldt. Afdelingen lykønsker E. Hede-Nielsen 65 år 4/12, A. H. Valther 75 år 11/12, Sofus Knudsen 75 år 21/12, Sofus Petersen 65 år 10/1, Olaf Tholstrup 50 år 9/2 og K. Petersen 50 år 28/2.

Kolding

27. september afholdtes den årlige pokalskydning på banerne i Munkens Dam. Skyttemester blev glarmester Christian Wilger, som sikrede sig en aktie i den nye vandrepokal, der skal vindes tre gange i træk eller 5 gange ialt.

Ved et samarbejde med L.O.F. i Kolding har man sikret sig deltagelse i en foredragsrække på gymnasiet omhandlende marinens historie fra vikingerne over Øresunds-tolden og Tordenskjold til 2. verdenskrig. 2. oktober overværedes den første forelæsning ved orlogskaptajn Dahl-Hansen.

Kongens Lyngby

Afdelingen deltog 18. september i en sejltur arrangeret af Københavns afdeling, og 23. oktober havde man en hyggelig sammenkomst på „Lottenborg“. Programmet lyder i øvrigt på andespil 15. november og julestue 18. december.

Afdelingen lykønsker installatør Sigurd Jørgensen, som fylder 50 4/11.

Korsør

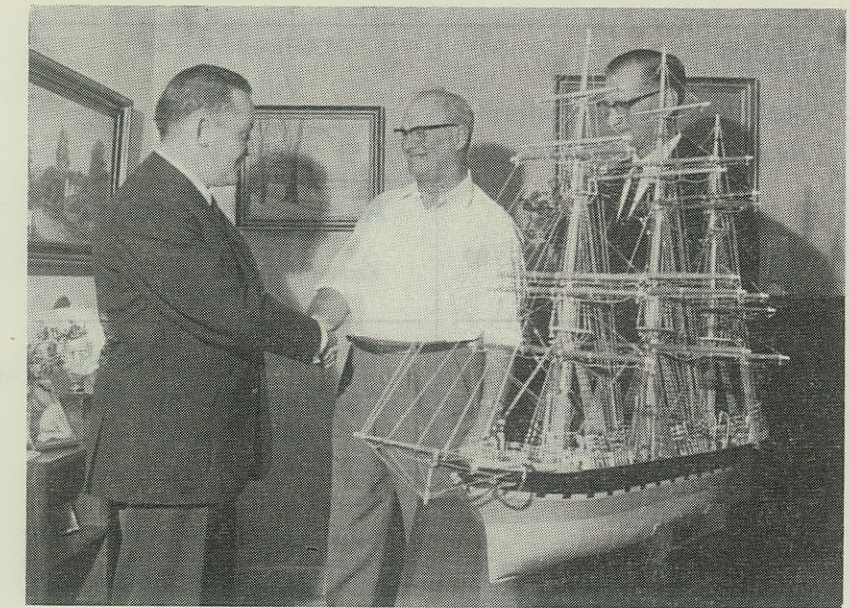
Skydeaftenerne startede 15. oktober med en løbende præmieskydning, der vil fortsætte hveranden onsdag indtil 18. marts, hvor man slutter af med overrækkelse af præmier. Desuden afholdtes 25. oktober en pakkefest for medlemmer med damer.

Med lidt forsinkelse bringes en lykønskning til pensioneret rangermester Oluf Christian Jørgensen, som fyldte 75 år 18. juli og har været medlem af afdelingen i 30 år. Ligeledes lykønskes forhenværende togbetjent J. H. Petersen, som fylder 75 år 17. november. Petersen har siden 1919 været medlem af afdelin-

Fra skyttelavene

Landsskyttestævnet fandt sted i Randers den 14. september. Allerede lørdag aften samledes deltagerne på skydebanen i håndværkerforeningen til kammeratlig samvær og indskydning af riflerne.

I søndagens skydning, som startede kl. 9.00, deltog 68 skytter, og der var sørget for, at ingen behøvede at kede sig, medens man ventede på at komme



Knud Almgreen (i midten) overdrager kirkeskibet, en model af fuldriggeren CROMDALE, til Marineforeningens Glostrup-afdeling. CROMDALE, som er søsat i Glasgow 1891, målte 1903 tons brutto og var et af de sidste sejlskibe bygget til uldfarten fra Australien. Skibet strandede ved Lizard i 1913.

gen, hvor han en årrække sad i bestyrelsen. Nu er han æresmedlem.

I Korsør har man et eksempel på god kontakt mellem Marineforeningens lokale afdeling og Handelsflådens aktive søfolk. 26. oktober samledes fire afdelinger af sømændenes idrætsklubber til stævne i Korsør. Ved afslutningen overrakte formanden for Marineforeningens Korsør-afdeling N. Poulsen Jepsen en vandrepæmie fra Marineforeningens lokale afdeling til Sømændenes Idrætsklub. Præmien skal hvert år tilfalde et medlem, der har gjort sig særligt bemærket for sømandsidrættens i Korsør. Med akklamation blev Svend Kjellerup udpeget til årets indehaver af vandrepæmien.

København

Efterårets sammenkomster startede med en sejltur på Sundet for medlemmer med damer. Der var deltagelse fra afdelingerne i Glostrup-Tåstrup og Lyngby. Turen foregik 18. september med Skandinavisk Linietraffic og med start fra Tønder Havn.

2. oktober mødtes medlemmerne i Marinestuen på Restaurant Roma til middag og til et interessant foredrag af H.

Jørgensen, der lige er vendt hjem efter fire års ophold i Indonesien. Det store andespil fandt sted i Marinestuen 6. november.

4. december afholdes jule-hyggeaften i Marinestuen for medlemmer med damer.

Nykøbing F.

Afdelingen gratulerer tjener Ejnar Nyborg i anledning af de 70 år 21. september, frisørmeester Ewald Romme 60 år 20. november og fabrikant Osvald Carlsen 60 år den 29. november.

Næstved

Den årlige fregatskydning fandt sted 7. september i dejligt vejr og med stor tilslutning. Fregatkaptajn blev assistent Poul Christiansen. Ca. 60 skytter var samlet, da admiral Carstensens mindebøger under frokosten blev overrakt til Pauli Andreas Zachariasen, der ved samme lejlighed blev indmeldt i foreningen fulgt af flere nye medlemmer.

Efterårets sammenkomster startede 14. oktober på Kvægtorvets Restaurant, hvor man også vil mødes 11. november og 9. december.

Fortsættes side 14.

lundborg 441, Århus 438, København 422, Odense 417, Kongens Lyngby 414 og Glostrup 394 points.

Landsskytte blev Knud Petersen, Kalundborg, med 96 points, og kommandør Evers' pokal for bedste fremskridt gik til Odense.

Næste års landsskyttestævne skal afholdes i Kalundborg.

AALBORG

Aalborg Sømandshjem

Hyggelige restaurationslokaler
og god mad

Nymonterede værelser

Nyhavnsgade 60 - Tlf. *12 19 00

ARHUS

Aarhus „Artol“ Renseri

Telf. 13 00 30

Glarimesterfirmaet

Villy Kyst

Tordenskjoldsgade 3 - Aarhus
Telf. 16 96 96

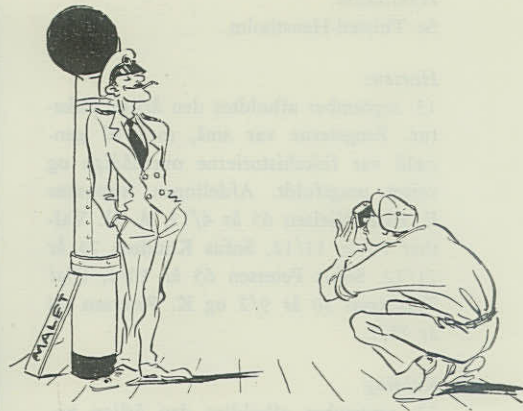
Aarhus Maskinfabrik

Telf. 13 67 44

Kraner - gravemaskiner og
transportanlæg

A/S Aarhus Flydedok og Maskinkompagni

Telf. *13 40 00



Odense

Sæsonens første kammeratskabsaften blev arrangeret 14. oktober på restaurant Trafikken. Samme sted afholdtes andespil 5. november, og her vil også julesammenkomsten finde sted 9. december.

Randers

I forbindelse med indvielsen af gymnasiet og kulturhuset fik byen besøg af minelæggeren „Fyen“ i dagene 29. august til 1. september. Over 3000 af byens borgere benyttede sig af indbydelsen til at aflægge besøg om bord. Skibets chef, orlogskaptajn Rabjerg, og formanden for Marineforeningens Randers-afdeling nedlagde den 29. august blomster ved Mindeankeret ved Randers havn.

Damerne deltog i afdelingens første sammenkomst 29. oktober i restauranten i Håndværkerforeningen. Sæsonen byder i øvrigt på vildtskydning 8. november, damernes pakkefest 30. november i Marinestuen, juletræsfest 26. december, Skyttelaugets generalforsamling 9. januar i Marinestuen, afdelingens generalforsamling 7. februar i Marinestuen og stiftelsesfest med deltagelse af damerne den 7. marts. Desuden er der skydning den anden mandag i hver måned.

Roskilde

Den årlige fregatskydning blev afholdt 16. august i Håndværkerforeningens have. For damerne og kammerater var arrangeret underholdende spil og skive-skydning. Efter spisningen med musikledsagelse, svang man pigerne i dansen.

Afdelingens kegleklub startede 3. oktober i Roskildehallen.

Silkeborg

30. oktober var arrangeret rundvisning i en fabrik for afdelingsmedlemmer med damer. Efter besøget sluttede man

af ved en hyggelig sammenkomst i Marinestuen. Damerne var også inviteret med til afdelingens torskegilde i Marinestuen 25. november.

Thisted-Hanstholm

Måske havde det været mere korrekt at kalde afdelingen Hanstholm-Thisted, så alfabetet følges, men kronologien bliver tilgodeset. Afdelingen kalder sig nu „Thisted-Hanstholm“, selv om hovedkvarteret er flyttet til Hanstholm.

Marinestuen er rykket ind i nye omgivelser på Hanstholm Kro, og bestyrelsen synes selv, at man er sluppet godt fra det. 20. september blev den nye marinestue indviet på behørig vis med deltagelse af 65 medlemmer. Afdelingens formand A. P. Gravesen benyttede lejligheden til at byde velkommen til alle de gamle og til et antal helt nye medlemmer. Der var digtet en sang specielt til lejligheden. Den gjorde lykke, og det samme var tilfældet med de forskellige underholdende spil og det gode orkester, som leverede musikken.

Vordingborg

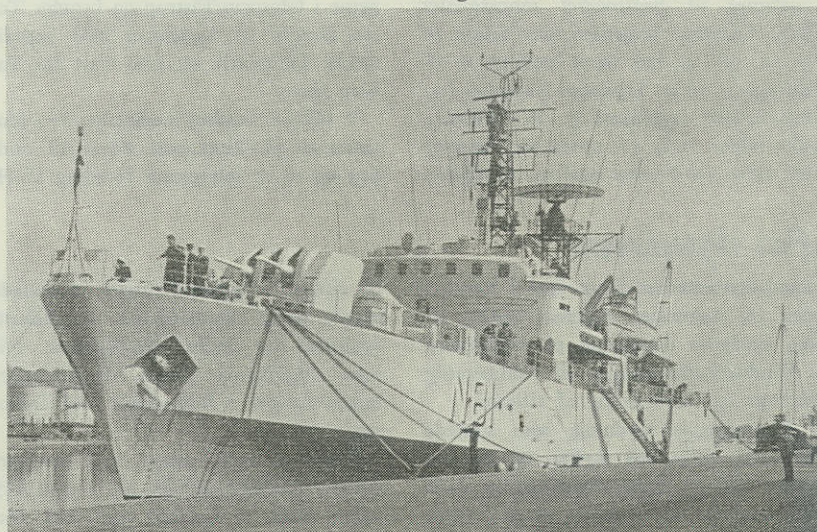
Her har man den tradition i vintersæsonen, at skibsuret trækkes hver søndag formiddag under behørig kontrol af de medlemmer, som føler trang til at træffe kammerater og få en sludder.

I øvrigt har man haft en mandeaften 23. oktober i marinestuen, og programmet fremover omfatter blandt andet fødselsdagsfest med damer den 6. december, generalforsamling 14. januar, torskegilde 14. februar og fest med damer 1. marts.

Århus

18. september samledes medlemmerne til jubilarfest på restaurant „Søsporten“, som helt og holdent var reserveret til denne aften. Ikke mindre end otte medlemmer havde 25 års jubilæum, to havde været medlemmer i 40 år og tre i 50 år. Hertil kom, at afdelingens æresformand, Hans kongelige Højhed arveprins Knud havde været formand i 40 år. Vi håber at kunne bringe referat fra festen i næste nummer.

Minelæggeren FYEN (chef: orlogskaptajn Rabjerg) aflagde besøg i Randers 29. august-1. september.



BORNHOLM**Skibsprovantering**

John Hintzes enke - Rønne

Alfred Th. Haagensen

Juveler, Guldsmed & gravør

Store Torv 8 - Telf. 270

ESBJERG**Claus Sørensen**

Esbjerg

H. J. Christensen & Søn

Vaadbinderi og tovtørreri

Esbjerg

„Hotel Spangsbjerg“

Mødested for Marineforeningens medlemmer

Esbjerg

Telf. (051) 2 17 55

FREDERIKSHAVN**Electra I/S**

Elektroinstallatørfirma

Telf. 2 02 39

Danmarksgade 38 Frederikshavn

Johan Damsgaard

Kolonial & skibshandel

Telf. 2 26 22

Frederikshavn

P. Conradsen

Teknisk maskinforretning

Skibsartikler - Olie

Telf. *2 09 00

Einer Sørensen & Co.

Stevedore

Telf. *2 14 00

Havnegade 11

Frederikshavn

FYN

Aktieselskabet

Svendborg Skibsværft**Carl Antonsen**

Guld- og sølvsmed

N. Due-Petersen & Kryger

Ingeniører

Telf. 21 41 18 (3 ledn.) - Svendborg

HIRTSHALS

Sig det med blomster

„Viola“

Telf. 94 10 74

Levorsen & JørgensenLys - kraft - skibsinstallation -
ekkolod

Betjening dag og nat

Telf. Hirtshals 94 10 11

HORSENS**Horsens Sølv****KOLDING****Klaaborgs Conditori**

Østergade 18-20

NYKØBING F.**Nykøbing F. Bryghus**

Lager og pilsner

NYKØBING M.**Morsø Støbegods**

Nykøbing Mors

Aktieselskabet

N. A. Christensen & Co.

Kongelig hofleverandør

RANDERS

Aktieselskabet

Bryggeriet „Thor“

Randers

Chas. MortensenSejl, presenning, flag og
teltfabrik

Randers

Telf. 2 89 88

ROSKILDEUnder Deres besøg i Roskilde bør
De ikke undlade et besøg i den
interessante marinestue**Hotel Prinsen**

Algade 13, Roskilde, telf. 35 80 10

SKAGEN**Oscar Skougaard**

Aut. installatør

Telf. 4 13 45

Skibsradio, sendere og pejleanlæg

Sejl, flag og presenninger

Sejlmager

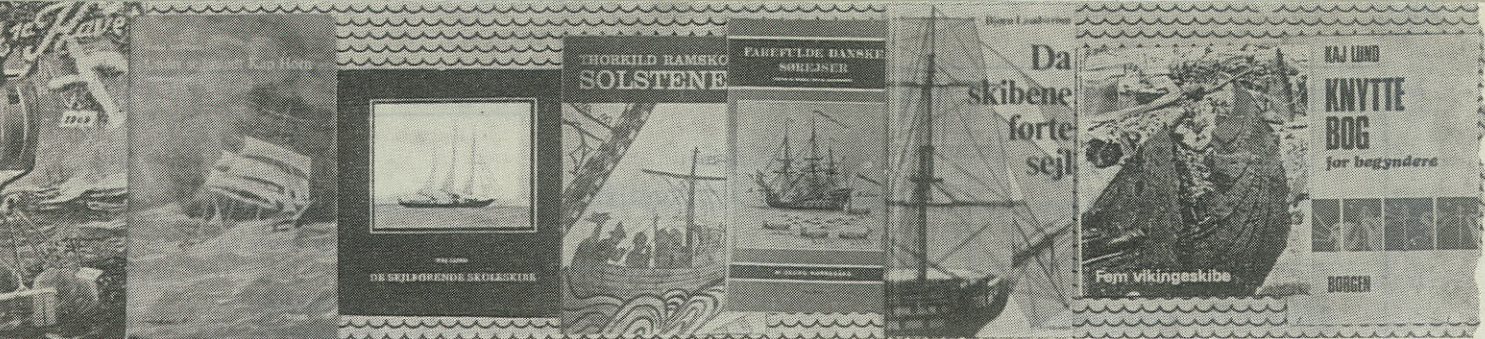
Alex Jørgensen

Skagen

Telf. 4 14 23

THYBORØN**Thyborøn Fiskeauktion**

v. Albert Steen - Telf. 3 12 07



Ny maritim litteratur

Illustrationerne gengiver bøgerne i samme rækkefølge som i teksten.

Bøgerne kan bestilles gennem Deres lokale boghandler.

JUL PÅ HAVET

Vikingsens julehæfte under redaktion af Axel Barentzen lever op til traditionerne om alsidighed og farverigdom med mange timers god læsning af underholdende og oplysende art. Her er heller ikke sparet på illustrationer af skibe, sømænd og hav både i foto og streg samt i gengivelse af dejlige marinemaerier. 66 s., kr. 9,50, *Vikingsens Forlag*.

UNDER SEJL RUNDT KAP HORN

Knud Andersen fortæller i sin nye erindringsbog om en fejse med barken „Prinsesse Marie“ af Fanø. Her er ikke blot maritim dramatik, barsk brutalitet og hårde strabadser, men også menneskelige personskildringer af en karat, hvori ingen overgår den enestående sømandsforfatter og humanist. 236 s., kr. 34,50, *Borgens Forlag*.

DE SEJLFØRENDE SKOLESKIBE

En præsentation af de eksisterende sejl-skoleskibe fra 24 lande med kortfattet tekst og mange illustrationer i sort/hvid og farve. Bogen er udarbejdet af Kaj Lund. 80 s., kr. 19,75, *Skandinavisk Bogforlag*.

SOLSTENEN

Hvordan kunne vikingerne holde kursen i dagevis i usigtbart vejr uden kompas. Den sandsynlige løsning er „tømørkekompasset“, som blev glemt, men som i dag anvendes i flyvernes navigering. Museumsinspektør Thorkild Ramskou skriver populært og pædagogisk, og bogen har dejlige illustrationer. 96 s., indb. kr. 46,00, *Forlaget Rhodos*.

FAREFULDE DANSKE SØREJSER

Ti sandfærdige beretninger om togter til Afrika i 1700-tallet, baseret på arkivstudier af Georg Nørregaard, der var medforfatter til „Vore gamle Tropekolonier“ og en flittig skribent til Handels- og Søfartsmuseets årbog. 210 s., ill. ca. kr. 38,75, *Forlaget Fremad*.

DA SKIBENE FØRTE SEJL

Billigudgave af Bjørn Landströms berømte bog „Skibet“, hvori de maskindrevne skibe er strøget. Den dygtige søhistoriker og tegner har ikke sparet på farverne. 192 s., kr. 49,50, *Gyldendal*.

FEM VIKINGESKIBE FRA ROSKILDE FJORD

Takket være initiativet af de moderne dygtige museumsfolk Olaf Olsen og Ole Crumlin-Pedersen og takket være kombinationen af kendskab til både skibskonstruktion, arkæologi og frømandsdykning blev et gammelt skibsfund udforsket til bunds. Skibene blev bjærget, og der foreligger nu en udførlig beretning om fundet ledsaget af dejlige billeder. 136 s., kr. 25,00, *Vikingskibshallen i Roskilde*.

KNYTTEBOG FOR BEGYNDERE

En sømandshobby er gået i land og blevet populær hos landkrabberne. Den tidligere begynderbog er udsolgt i flere oplag, og nu har Kaj Lund produceret en helt ny begynderbog med vejledning i gamle og nye knyttemetoder. 104 s., 520 fotos, kr. 33,75, *Borgens Forlag*.

FALL! FALL! FALL! ÖWERALL

Emil G. Bai skriver om den slesvigholstenske hvalfangst i almindelighed og om ekspeditionerne fra byen Elmshorn i særdeleshed. Begivenhederne foregår fortrinsvis før 1864, altså i byens danske periode. Forfatteren er en begavet illustratør, og hans helsides tegninger i bogen er alene pengene værd. 110 s., stort format, ca. DM 19,80 net., *Egon Heinemann, Hamburg-Garstedt*.

SCAPA FLOW

Malcolm Brown og Patricia Meehan har skrevet bogen om en af de vigtigste stationer for Royal Navy under to verdenskrige. Teksten er ledsaget af mange værdifulde illustrationer. 264 s., 45 sb. net., *The Penguin Press, London*.

JANE'S FIGHTING SHIPS, 1898

En af de første fjernkendingsbøger over alle verdens krigsflåder er blevet genoptrykt i nøjagtig kopi af udgaven fra 1898. De hundreder af illustrationer er udført som skibsportrætter i streg, og mange er gengivet med fuld sejlføring. 225 s., stort format, ca. 126 sb. net., *David & Charles, Newton Abbot, Devon*.

THE CUTTY SARK

En lille lækker publikation udgivet i anledning af, at den berømte klipper blev bygget for hundrede år siden. Teksten er af Frank G. G. Carr og ledsages af talrige illustrationer i fin gengivelse. 24 s., ca. 5 sb. net., *Pitkin Pictorials, London*.

IN THE WAKE OF THE EIGHTEENTWELVERS

Beretning af Charles H. J. Snider om de små britiske orlogsskibe, der i 1812–15 kæmpede på de store amerikanske søer. Genoptrykt fra 1913. 292 s., ill., £ 6,00, *Cornmarket Press, London*.

O'BYRNE'S NAVAL ANNUAL FOR 1855

1959-genoptryk af en britisk marinehåndbog fra 1854 ved begyndelsen af Krimkrigen med morsomme detaljer vedrørende de europæiske flådestyrker. 157 s., £ 4.10.00, *Cornmarket Press, London*.

U-BOAT INTELLIGENCE 1914–1918

Robert M. Grant bringer endnu en bog om kampen mod de tyske undervandsbåde i den første verdenskrig. Her fortælles især om modoffensiven, som udførtes af spioner og andre specialister. 192 s., ill., ca. 50 sb. net., *Putnam, London*.

